

Budgetanalyse 5b – Kørsel, kommunens bilpark inkl. busser

Baggrund/formål

Denne første analyse af kommunens bilpark indeholder forslag om at øge samdriften og brugen af de eksisterende køretøjer og spare på kørselsudgifterne (herunder kørselsgodtgørelsen). I en senere fase 2 bliver der mulighed for, ved hjælp af data, at se nærmere på brugen af de eksisterende køretøjer og evt. yderligere sambrug, omlægning til cykler mv. for reduktion i bilparken.

Nærværende analyse indeholder to spor. Spor ét om at øge tværgående brug af kommunens busser og spor to om at minimere kørselsgodtgørelsen og øge sambrug af kommunens biler.

Sammenfatning/økonomisk konsekvens i 2024 og frem (implementering)

Greve Kommune ejer eller leaser sammenlagt 21 busser. Busserne er som regel tilknyttet specifikke institutioner og der er ikke implementeret et bookingsystem, hvor man kan booke en bus.

Administrationen anslår en mulig besparelse på omkring 50.000 kr. årligt ved reducere med to busser og øge samdriften. Der forventes fuld effekt det første år.

Analysens andet spor peger på driftsbesparelser for samlet ca. 100.000 - 200.000 kr. på kørselsgodtgørelsen, afhængigt af, hvilken model der vælges. Der forventes halv effekt det første år.

Besparelsemuligheder	2024	2025 og frem
Spor 1 Reducere med to busser	50.000 kr.	50.000 kr.
Spor 2 Model A. Reducere mest muligt i høj takst	100.000 kr.	200.000 kr.
Spor 2 Model B. Strammere retningslinjer for høj takst	50.000 kr.	100.000 kr.
Forventet maksimal mulig reduktion i budgettet	150.000 kr.	250.000 kr.

I Spor 2 skal der vælges mellem model A og model B.

Beskrivelse/analyse (inkl. konsekvenser, udfordringer og resultater/konklusioner)

Spor 1 om busser

Administrationen vurderer, at der kan opnås en besparelse på busdriften ved, at nogle busser ikke længere er tilknyttet specifikke institutioner, men i stedet er mulige at booke på tværs. Nedenstående skema viser en oversigt over, hvilke institutioner busserne er tilknyttet i dag, og om de er ejet af kommunen eller leaset.

Bruger	Center	Institutionstype	Leaset / ejer
Bugtskolen	Børn & Familier	Specialskole	Ejer
Bugtskolen	Børn & Familier	Specialskole	Ejer
Bugtskolen	Børn & Familier	Specialskole	Lease
Kirkemosegård	Børn & Familier	Specialskole	Ejer
Kirkemosegård	Børn & Familier	Specialskole	Ejer
Klub Godset	Dagtilbud og skoler	Klub	Ejer
Klub Godset	Dagtilbud og skoler	Klub	Ejer
Klub Havana	Børn & Familier	Klub	Lease
Klub Havana	Børn & Familier	Klub	Lease
Klub Havana	Børn & Familier	Klub	Lease

Klub Oasen	Dagtilbud og skoler	Klub	Ejer
Lunas Ark	Dagtilbud og skoler	Daginstitution	Ejer
Møllehaven Børnehave + Holmebo	Dagtilbud og skoler	Daginstitution	Ejer
Plejecentret Nældebjerg	Sundhed og Pleje	Plejecenter	Ejer
Plejecentret Møllehøj	Sundhed og Pleje	Plejecenter	Ejer
Plejecentret Strandcentret	Sundhed og Pleje	Plejecenter	Ejer
Solstrålen / Mosebo / Damhuset	Dagtilbud og skoler	Daginstitution	Lease
STU	Børn & Familier	Specialskole	Ejer
STU	Børn & Familier	Specialskole	Ejer
Toftegården Daginstitution	Dagtilbud og skoler	Daginstitution	Ejer
Vesterbo Børnehave	Dagtilbud og skoler	Daginstitution	Ejer

Den øgede samdrift og brug af busserne giver således mulighed for at nedskalere antallet af busser med to. Besparelsen kan findes ved at de to ældste busser, som har de højeste driftsomkostninger, tages ud. Dette vil også medføre en besparelse i en kommende investering på ca. 75.000 kr. til leasing pr. bus, når de pågældende busser står til udskiftning. Der er dog ikke budget til denne kommende investering.

En model for øget samdrift og brug af kommunens busser bygger på en række forudsætninger og vurderes at medføre en række konsekvenser som gennemgås i det følgende afsnit.

- Det vurderes, at det nuværende bookingsystem til puljebiler kan benyttes uden omkostninger.
- Flere brugere har nævnt, at der bliver behov for højere grad af planlægning og mindre mulighed for spontane dagsture. Flere udtrykker imidlertid også forståelse for, at flere skal have mulighed for at kunne benytte de busser der er i kommunen, så de ikke er forbeholdt enkelte institutioner.
- Det kan give øget transporttid for medarbejderne, frem og tilbage til lokationer med busser.

Spør 2 om kørselsgodtgørelse

I 2022 blev der udbetalt ca. 1.4 mio. kr. i kørselsgodtgørelse. Det nærmere forbrug i 2022 var som angivet i nedenstående tabel:

Kørselsgodtgørelse 2022	Takst	Udgift	Kilometer (ud fra udgift)
Lav takst *)	2,19 kr.	672.000 kr.	307.000 km
Høj takst *)	3,73 kr.	728.000 kr.	195.000 km
I alt	-	1.400.000 kr.	502.000 km

*) Der kan ydes høj eller lav takst jf. aftale om godtgørelse for brug af eget transportmiddel på tjenesterejser mellem KL og Forhandlingsfællesskabet

Greve Kommune udbetaler kørselsgodtgørelse efter den lave takst. Dog kan visse medarbejdergrupper, som har et meget højt kørselsbehov i forbindelse med deres arbejde, få høj takst. Når en medarbejder bevilliges høj takst, skal nærmeste leder udfylde en skriftlig kørselsbemyndigelse. For ændring i kørselsgodtgørelsen opstiller analysen to modeller for besparelser og brug af kommunens biler:

Model A. Fjerne mest mulig kørselsgodtgørelse til høj takst

Hvis det besluttes at fjerne mest mulig kørselsgodtgørelse til høj takst, er det vurderingen, at der kan opnås en årlig driftsbesparelse på ca. 200.000 kr. (halv effekt i 2024). Vurderingen tager afsæt i, at de gennemsnitlige driftsomkostningerne for alle kommunens biler, er ca. 2,70 kr. pr. kørt kilometer, og at de

kørte kilometer på høj takst, overgår til henholdsvis 50% til transport i kommunens biler og 50% til transport i egen bil med en kørselsgodtgørelse på lav takst.

Model B. Strammere retningslinjerne for benyttelse af høj takst

Retningslinjerne for bevilling af kørsel til høj takst kan strammes. Det kan fx handle om, at der kun kan køres til høj takst på absolut akutte opgaver, og kun hvis der ikke er en ledig kommunebil. Med en ændring af retningslinjerne for udbetaling af kørselsgodtgørelse til høj takst, vurderes det, at der kan opnås en besparelse på ca. 100.000 kr.

Modellerne bygger på en række forudsætninger, usikkerheder og konsekvenser som listet nedenfor.

- Der skal frigøres flere biler som kan bruges af flere til brug til det forventede øgede behov for kommunens biler. På baggrund af den tilgængelige data vurderes det, at et par af kommunens biler, tilknyttet bestemte afdelinger, kan 'frigøres' til puljebiler, som alle medarbejdere kan booke.
- Der skal varsles ændrede vilkår for flere medarbejdere. Ved en væsentlig ændring af arbejdsvilkår, skal ændringen varsles med en længde svarende til opsigelsesvarsel ellers ca. tre måneder
- En fjernelse af kørselsgodtgørelse på høj takst kan opfattes som en forringelse af medarbejdernes vilkår. Det går mod formålet i det igangværende projekt på tværs af kommunens organisation om 'attraktiv arbejdsplads' med sigte på både rekruttering og fastholdelse.
- Der er et mørketal blandt kommunens medarbejdere, der ikke indberetter kørsel i egen bil. En ændring kan medføre at flere indberetter kørsel i egen bil, og dermed en øget udgift.
- Øget brug af kommunens biler vil kunne medføre en tidsmæssig omkostning, i at hente og aflevere en kommunebil, fremfor at kunne køre direkte i egen bil.
- Flere brugere giver udtryk for, at der er problemer med at booke biler, og at der ikke er ledige biler. Andre brugere giver udtryk for forståelse i forhold til at konvertere "låste biler" til puljebiler.
- En stramning af retningslinjerne kræver en nøje afgrænsning for udbetaling af kørselsgodtgørelse til høj takst og en kommunikationsindsats.

Eventuelt

Analysen er behæftet med usikkerhed, idet medarbejdernes adfærd med hensyn til kørselsmønstre mm. ikke kendes på forhånd. Særligt er det uvist, om der kan skabes nok kapacitet i kommunens biler.

Analysen er foretaget uden kendskab til kørselsmønstre og nøjagtig brug af kommunens biler. Der implementeres GPS i kommunens biler i løbet af 2023, hvorefter der bliver mulighed for at foretage nærmere registrering og analyse af muligheden for at omlægge brug af de eksisterende biler i kommunen.

Herudover har Greve Kommune sat en ambitiøs målsætning i den nye klimahandlingsplan, om at ophøre med CO₂-udledning inden 2050. For at nå i mål, kræver det ændring af kommunens egen transport, hvor kørsel i fossilbiler skal afløses af klimavenlige transportformer som fx cykler og elbiler. Greve Kommunes nuværende bilpark er ydermere udfordret af at bestå af en stor andel af biler, som er nedslidte. Der må derfor forventes et yderligere investeringsbehov i omlægning af kommunens bilpark til el-biler, når antallet af biler og busser er tilpasset.

Bemærkninger fra HovedMED

Spør 1: Hvis busparken skal være fælles, kan der nemt opstå irritation over manglende rengøring/vedligeholdelse. Der bør så være en enhed med overordnet ansvar for det. Det kræver medarbejderressourcer, når bilerne ikke står på matriklen, men skal hentes. Der kan være frygt for, at

borgerne/børnene ikke kommer på så mange ture, hvis det bliver for ressourcekrævende at skaffe et køretøj.

Spør 2: Her anbefaler vi model B, da konsekvenserne ved valg af model A for både medarbejdere og borgere slet ikke står mål med den minimale effektiviseringsgevinst.