



Mats Åstrand
Utredare
mats.astrand@trelleborg.se

Kommunstyrelsen

Utredning skolbusstransporter

Ärendebeskrivning

Bildningsnämnden beslutade 2019-06-12 att uppdra åt förvaltningschefen att utreda vad det skulle innebära att (a) lägga ut skolbusstransporter i privat regi, att (b) behålla skolbusstransporter i egen regi och att (c) lägga ut del av skolbusstransporter i privat regi och behålla resterande del i egen regi, att förvaltningen ska återkomma till bildningsnämnden under hösten 2019, samt att skicka beslutet till kommunstyrelsen för kännedom.

Kommunstyrelsens ordförande har gett kommundirektören i uppdrag att utreda om skolbussverksamheten ska drivas i egen regi eller läggas ut på entreprenad samt vilka skolbusstransporter som kan utföras i linjetrafik.

Utredning

Bildningsnämnden ansvarar för skolskjutsar i Trelleborgs kommun. Skolskjutsarna utförs med egna skolbussar, genom Skånetrafikens ordinarie bussar i linjetrafik samt genom upphandlade persontransporter med taxi. Vid tilldelning av skolskjutsplatser gäller prioriteringsordningen skolbuss, linjetrafik, taxi. Denna utredning omfattar den skolskjutsverksamhet som drivs med egna skolbussar och egen personal.

Skolbussverksamheten bedrivs dagligen med åtta bussar samt med ytterligare en buss för morgonturer. Skolbusstransporterna består av elevresor till och från skolan samt mellan skolor för lektioner som bedrivs på andra skolor respektive andra lokaler, exempelvis badhuset.

För denna verksamhet har man åtta ordinarie skolbussar, två reservbussar och åtta tillsvidareanställda på heltid, en skolvaktmästare som kör en av morgonturerna samt vid behov timanställda vikarier.

Totalt kostade skolbussverksamheten drygt nio miljoner kronor under 2018.

Skolbussverksamheten

Ekonomi

	2015	2016	2017	2018
Intäkter	845 700	512 000	490 500	237 200
Personalkostnader	-3 918 900	-4 092 000	-3 756 000	-4 266 000
Kostnader (busshållplatser, bärning)	-22 600	-23 000	-97 400	-44 200
Övriga verksamhetskostnader (lokaler, drivmedel, reparationer, datorer, Förbrukningsmaterial, arbetskläder, telefon)	-3 261 400	-3 705 000	-3 423 800	-3 370 300
Övriga verksamhetskostnader (försäkringar, skatter, självrisk, brandskydd, Övriga skatter och avgifter)	-299 700	-280 000	-297 100	-573 400
Avskrivningar	-1 444 400	-1 479 000	-1 237 400	-802 200
Räntekostnader	-187 500	-180 000	-92 000	-73 600
Resultat	-8 288 800	-9 247 000	-8 413 200	-8 892 500
varav kostnader för skolbussverksamhet	-9 134 500	-9 759 000	-8 903 700	-9 129 700

I avskrivningar för 2018 ingår två bussar från 2014 som skrivs av med 280 000 kronor vardera och två begagnade bussar från 2007 och 2008, vilka inköptes 2016 respektive 2017, skrivs av med 66 000 respektive 175 000 kronor.

För övrig skolskjuts, busskort och taxi, uppgick kostnaden för 2018 till cirka 5,4 miljoner kronor.

	2015	2016	2017	2018
Busskort	-1 763 000	-1 885 000	-1 912 500	-2 080 800
Taxi	-3 452 200	-3 813 000	-3 457 800	-3 301 200
Totalt	-5 215 200	-5 698 000	-5 445 400	-5 382 100

Totalkostnaden för skolskjuts var för 2018 cirka 14,5 miljoner kronor och nettokostnaden var cirka 14,3 miljoner kronor.

Man kör turer inom ramen för kommunens kulturgaranti som ej debiteras och därför inte synliggörs. Kostnaderna för detta beräknas av verksamhetsansvarig till 379 000 kronor för 2018. Kostnadsfria turer inom kommunens gränser är möjliga att beställa av kommunens skolor och förskolor, verksamhetsansvarig bedömer att dessa turer under 2018 motsvarade 662 000 kronor.

Kostnader för verksamhetsansvar, arbetsledning och förvaltningsövergripande funktioner finns inte bokförda under skolskjutsverksamheten. Totalt uppskattar förvaltningsledningen detta till en heltidstjänst vilket motsvarar 840 000 kronor per

år. Personalrelaterade kostnader för kompetensutveckling, personalsocial, Previa samt försäkringar och liknande finns inte heller med.

Administration i förhållande till elever och vårdnadshavare tillkommer men kommer vid de olika alternativen att vara konstant.

Fördelning av kostnaderna för skolbussverksamhet 2018:

Personal: 48 procent

Drivmedel: 18 procent

Avskrivning, skatt, försäkring, underhåll: 28 procent

Övrigt (lokaler, maskiner, verktyg, förbrukningsmaterial, datorer): 6 procent

Personal

Personalen består av åtta tillsvidareanställda skolbussförare med heltidstjänstgöring, två av skolbussförarna fungerar som förmän. Därutöver använder man timanställda skolbussförare. Under morgonturen används nio bussar, en av reservbussarna körs då av en skolvaktmästare.

Fordon

Fordonsparken bestod av tio bussar i trafik, åtta ordinarie och två reservbussar. En av reservbussarna används kontinuerligt för en av morgonturerna. Två bussar har gasdrift och resten drivs med diesel. Numera används biodrivmedel RME (rapsolejebaserat) och HVO (växt- och djurfetter från avfall och restprodukter) för dieselbussarna. Av de tio bussar som är i trafik är de två gasbussarna av årsmodell 2014 och övriga är årsmodell 1999, 2000 och 2006-2008. Ingen av bussarna är tillgänglighetsanpassade.

Reg.nr	Fabrikat	Årsmodell	Drivmedel	Övrigt
CPG 411	Volvo-Helmark	1998	Diesel	
RPW 577	Volvo-Helmark	2000	Diesel	
UNB 610	Scania-Helmark	2007	Diesel	
WCL 830	Scania-Helmark	2007	Diesel	
AHL 632	Scania-Helmark	2007	Diesel	
AHL 722	Scania-Helmark	2007	Diesel	
SEZ 037	Scania	2014	Metangas	
SEY 169	Scania	2014	Metangas	
XZW 982	Scania	2007	Diesel	
BKU 459	Scania	2008	Diesel	

Tillgänglighet

Ingen av kommunens skolbussar är tillgänglighetsanpassad. Vid senaste upphandlingen av skolbussar, 2014, valde man att köpa bussar som inte var tillgänglighetsanpassade. Detta beror på att vissa vägar på landsbygden är så pass

dåliga att det inte fungerar med en buss med låg markfrigång. En annan anledning är att hållplatser för skolskjuts inte är tillgänglighetsanpassade. Istället har man valt att låta barn med funktionsnedsättning få skolskjuts genom taxi och specialfordon.

Drivmedel

Trelleborgs kommun har anslutit sig till uppmaningen ”Fossilbränslefritt Skåne 2020”. Det innebär att kommunens egna fordon och upphandlade transporttjänster ska ske med fossilbränslefria drivmedel. Genom att dieselbussarna numera drivs med RME och HVO drivs alla bussar fossilbränslefritt.

Upphandling av skolbussverksamhet

En upphandling av skolbussverksamheten har förutsättningar för att driva verksamheten till lägre kostnad. Detta beror framför allt på att en entreprenör har betydligt större möjligheter att använda bussförare och bussar till annan verksamhet under skollov samt under de delar av dagen då endast skolskjuts används för att köra elever mellan skolor.

Den årliga kostnaden för upphandlad verksamhet blir jämn och förutsägbar och investering i nya bussar behöver inte hanteras i investeringsbudgeten.

Med verksamheten i egen regi finns möjligheter för löpande förändringar och större flexibilitet.

Diskussion med ett bussbolag

Kontakt har tagits med ett bussbolag som bedriver skolskjutsverksamhet i ett antal skånska kommuner. Kostnaden för att driva skolbussverksamhet beror till absolut största delen på hur många bussar som krävs för uppdraget, hur långa sträckor som ska köras är av mindre betydelse.

Totalkostnaden består generellt av:

Personalkostnader: 50 procent

Buss; avskrivning, skatt, försäkring, underhåll: 35 procent

Drivmedel och däck: 15 procent

Man kan förvänta sig en total årskostnad för en skolbuss på 850 - 900 000 kronor. Gasdrift kostar något mer än diesel beroende på kortare avskrivningstid. I nuläget har RME och HVO samma kostnad som diesel genom lägre skatt, hur detta blir över en avtalstid på 8-12 år är svårt att förutse.

En gasbuss har en avskrivningstid på tio år medan en dieselbuss skrivs av på tolv år.

För att nå lägsta kostnad krävs avtalslängder som motsvarar bussens avskrivningstid.

I den kostnad som uppgetts ingår inte extraturer utan enbart resor till och från skolan. Extraturer debiteras med ett timpris på 450-500 kronor.

Annan kommuns skolbussavtal

I en annan skånsk kommun körs skolbussarna sedan 2017 av entreprenör. Man har elva turer och därmed elva bussar för uppdraget. Totalkostnad för denna trafik är 8 940 000 kronor per år. Kompletterande turer för exempelvis simundervisning ingår. Extraturer debiteras enligt avtalad prislista. Miljökrav är biodrivmedel,

biogas eller el producerad av förnyelsebar energi. Årskostnaden per buss ligger därmed på 812 000 kronor.

Egen regi eller upphandling?

Kommunens årliga kostnad för nio skolbussar i trafik beräknas för 2018 till 9 129 700 kronor eller 1 014 000 kronor per buss.

Vid en upphandling kan man förvänta sig en kostnad på 850 - 900 000 kronor per buss och år. Totalt för nio bussar 7,6 – 8,1 miljoner kronor per år.

För likvärdig jämförelse ska båda alternativen beräknas på likvärdig bussflotta. Det skulle öka avskrivningarna för skolbuss i egen regi från 0,8 till 2,0 – 2,3 miljoner kronor per år. En uppgradering av den egna bussflottan skulle sannolikt minska kostnader för reparationer med kanske hälften, från 1,3 till 0.65 mkr per år. En jämförande kostnad för skolbuss i egen regi skulle ge en årlig kostnad på 9,7-10 miljoner kronor, därtill ska kostnaden för overhead dvs en heltidstjänst tilläggas. Kostnaden för kulturgarantin tillkommer för en entreprenadupphandling med den storlek som verksamhetsansvarig tagit fram, 379 000 kronor per år.

Kostnader för verksamhetsansvar, arbetsledning och förvaltningsövergripande funktioner bedöms vid egen regi till 840 000 kronor per år. Vid entreprenad bedöms dessa kostnader minska till motsvarande en tjänst på 15 procent, 130 000 kronor per år.

Total jämförelse blir med dessa justeringar att en entreprenad bedöms till 8,1-8,6 miljoner kronor per år och egen regi bedöms till 10,4-10,9 miljoner kronor per år. Den potentiella besparingen kan därmed uppgå till cirka 2,3 – 2,4 miljoner kronor per år.

De extraturer som skolor och förskolor kunnat beställa kostnadsfritt har upphört efter beslut av förvaltningsledningen och tas därför inte upp i bedömning och jämförelse. Detta som ett led i att ta ett samlat grepp om busschaufförernas arbetstider och arbetsmiljö.

En del av verksamheten i egen regi och en del upphandlad

Det är möjligt att upphandla en del av skolbussverksamheten. Den effektivaste kombinationen bör i så fall vara att behålla en del i egen regi som motsvarar behovet av resor mellan skolor för lektioner som bedrivs på andra skolor respektive andra lokaler, exempelvis badhuset samt för resor inom kulturgarantin. Behovet av antal bussar för dessa resor används för turer till och från skolan medan övriga morgon- och eftermiddagsturer läggs på entreprenad.

Nackdelen med en sådan kombination är att man behåller många av de fasta och förvaltningsövergripande kostnaderna samtidigt som kostnader uppstår för att följa upp och hantera avtal.

En långsiktig lösning för investering i nya skolbussar måste tas fram vid en delad variant..

Tillgänglighet

En upphandling av skolbussverksamhet ger möjlighet till tillgänglighetsanpassade bussar så att även barn med funktionsnedsättning kan använda dessa. Förutom att

behandla barnen likvärdigt ger detta även möjlighet för vissa besparingar på resor med taxi och specialfordon.

Enligt bildningsförvaltningen har man aldrig fört någon diskussion kring om det är möjligt eller rimligt att köra med tillgänglighetsanpassade skolbussar. Man menar att det är sällsynt att man har elever som på grund av bristande tillgänglighet inte kan åka med skolbussarna. I de enstaka fall man haft har man löst det genom specialfordon inom taxiavtalet.

Bussar i linjetrafik

Vid tilldelning av skolskjutsplatser använder bildningsförvaltningen prioriteringen; skolbussar, linjetrafik och taxi. En förändring till att prioritera linjetrafik först ger möjlighet att minska omfattningen av skolbussverksamheten. Det finns idag skolbusstrafik för sträckor som trafikeras med linjetrafik. Det bör utredas i vilken omfattning resor med skolbuss kan ersättas med linjetrafik och därigenom kunna minska antalet turer med skolbuss.

I ett vidare perspektiv bör även utredas om ny linjetrafik skulle kunna ersätta skolbusstrafik. Det finns exempel där en kommun helt kunnat lägga skolskjuts på linjetrafik. Det bör utredas närmare om detta är möjligt för Trelleborgs kommun.

Vätgasdrivna bussar

Trelleborgs kommun har anmält intresse av att ingå i ett projekt för utveckling av arbetet med vätgas med bland annat en tankstation för vätgas. Den bussentreprenör som kontaktats i denna utredning har inte uppgifter om prisbild för vätgasbussar och har ingen sådan i trafik. En fordonstillverkare uttrycker att en vätgasbuss är något dyrare än en elbuss. Det kan vara värt att överväga vätgasbussar i en eventuell upphandling beroende på hur långt projektet med utveckling av arbetet med vätgas kommit vid den tidpunkten.

Sammantagen bedömning

Det finns en besparingspotential för upphandling av skolbussverksamhet på 2 miljoner kronor per år. Besparingspotentialen förutsätter avtalstider motsvarande livslängden för en gasbuss, tio år eller diesalbuss, tolv år. Effekter som inte värderats är tillgänglighetsanpassade bussar som ger barn med funktionsnedsättning möjlighet att åka samt möjlighet till besparing av resor med taxi och specialfordon.

Slutsatsen är att Trelleborgs kommun bör överväga att upphandla skolbussverksamheten och att skolbussverksamheten inte bör delas mellan entreprenad och egen regi.

I första hand bör skolskjuts ske med linjetrafik, bildningsnämnden behöver ändra prioritering av skolskjuts till linjetrafik, skolbussar och taxi.

Möjligheten bör utredas om att ersätta ytterligare resor med linjetrafik respektive att lägga all skolskjuts som linjetrafik.

Vid upphandling av bussar ska dessa drivas fossilbränslefritt. Vätgasdrivna bussar bör övervägas.

Tillgänglighetsanpassade skolbussar och hållplatser bör övervägas.