

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelfærden

Forslagets titel: Fælles materielstyring

Kort resumé: En samlet og koordineret indsats for kommunens materiel vil give væsentlige stor-drifts-fordele og sikre indfrielsen af Klimaplanens mål om en bæredygtig vognpark i Københavns Kommune i 2025

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

Øvrige berørte forvaltninger:

☒ Økonomiforvaltningen	☒ Socialforvaltningen
☒ Kultur- og Fritidsforvaltningen	☐ Teknik- og Miljøforvaltningen
☒ Børne- og Ungdomsforvaltningen	☒ Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
☒ Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1000 kr. 2016 p/l	Styrsområde	2016*	2017	2018	2019	2020	2021
Varige ændringer							
Samlet besparelse (brutto)	Service	-1.741	-3.482	-3.482	-3.482	-3.079	-3.079
Efterspørgselsstyret indsats	Indsats	-110	-220	-220	-220	-188	-188
Nye faste omkostninger	Service	313	625	625	625	625	625
Samlet varig ændring		-1.538	-3.077	-3.077	-3.077	-2.642	-2.642
Implementeringsomkostninger							
Anlægsinvesteringer	Anlæg	12.135					
Serviceinvesteringer (årsværk)	Service	1.300	1.300	1.200			
Samlede implementeringsomkostninger		13.435	1.300	1.200			
Samlet økonomisk påvirkning		11. 897	-1.777	-1.877	-3.077	-2.642	-2.642
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi*	6						
* I 2016 regnes med en halvårlig effekt. Business casen har en tilbagebetalingstid på 6 år og der er fuld effekt for forvaltningerne i 2017.							

2. Baggrund og formål

I forlængelse af Københavns Kommunes effektiviseringsstrategi, blev det i 2010 og 2011 besluttet at gennemføre besparelser for indkøb af kommunens samlede personkøretøjer. For at løfte denne opgave samledes udbud og indkøb af el- og brintbiler (personbiler) for Københavns Kommune i en central enhed i Teknik- og Miljøforvaltningen – KK Materiel (KKM).

KKM varetager i dag udbud, indkøb og salg af personbiler, vans og minibusser i hele Københavns Kommune. Tilsvarende er gældende for øvrigt materiel i Teknik- og Miljøforvaltningen. KKM står desuden for den logistiske datastyring fx indkøb, registrering og forsikring af alle køretøjer i Teknik- og Miljøforvaltningen samt koordinerer og formidler viden til og fra forvaltningerne. Fra 2016 vil enheden også stå for den tværgående flådestyring i Københavns Kommune via GPS data i alle kommunens personbiler og minibusser.

KKM har gennem de opgaver, som materielenheden allerede i dag løser på vegne af hele kommunen, opnået stor indsigt i drift og administration af personkøretøjer og materiel på tværs af kommunen. KKM har på den baggrund identificeret et stort potentiale for effektivisering og optimering af den samlede bil- og materielportefølje gennem en fælles materielstyring i Københavns Kommune.

Stordriftspotentiale for Københavns Kommune

Frem mod 2021 vil det være muligt at sikre udnyttelse af Københavns Kommunes stordriftspotentiale ved trinvis at skabe rammerne for en intelligent og databaseret flådestyring af hele kommunens samlede materiel. Fælles materielstyring og indkøb vil give synergi og merværdi i markedskendskab, udbudsproces og transportplaner, og initiativerne vil på længere sigt sikre større fleksibilitet og en bæredygtig anvendelse af kommunens materiel på alle tider af døgnet.

Samtidig vil den foreslåede effektivisering af drift og indkøb på materialeområdet på længere sigt sikre opfyldelsen af Klimaplanens overordnede mål om 100 % konvertering i KK til personbiler og materiel, der kører på alternative drivmidler i 2025 (jf. afsnittet s.3).

3. Forslagets indhold

Langsigtet effektivisering og optimering af kommunens flådestyring over seks år i tre trin

Forvaltningerne i Københavns Kommune har i fællesskab udarbejdet indeværende business case og anbefaler, at Københavns Kommunes Materielenhed i Teknik- og Miljøforvaltningen understøtter de øvrige forvaltninger ved at løfte materielopgaven for hele kommunen. Projektets tre trin besluttet særskilt med tilhørende business case efter aftale med alle forvaltninger. Godkendelsen af denne business case drejer sig kun om trin 1. Derfor er det også kun beregningerne på effektiviseringerne i trin 1, der er medtaget i business casen. Der kan dermed komme flere effektiviseringer som følge af implementeringen af projektets trin 2 og trin 3. De tre trin præsenteres kort herunder.

I trin 1 samles den viden og de data, der er forudsætningen for effektiviseringer og en optimeret kapacitetsstyring, og de første driftsoptimeringer på fælles indkøb opnås. I trin 2 opnås yderligere driftsoptimeringer på tværgående puljeordninger mv., som følger af den databaserede flådestyring. I trin 3 lægges der op til en fuld udnyttelse af kommunens stordriftspotentiale, hvor samlingen af materielopgaven og de dertilhørende effekter implementeres fuldt ud. Det understreges, at enkelte forvaltninger har udtrykt forbehold over for implementeringen af trin 3 vedrørende centralisering af ejerskab.

Hvert trin i implementeringsprocessen afsluttes med en analyse og en fælles evaluering for at kvalificere implementeringen af næste trin bedst muligt. Ved overgangen fra trin 1 til trin 2 lægges der bl.a. op til en fælles drøftelse af en mere effektiv og fornuftig indkøbsorganisering på tværs af samtlige forvaltninger. Oplægget er, at KKM fra 2019 udvider den nuværende indkøbsfunktion til også at inkludere indkøb af alt øvrigt materiel.

4. Økonomi

Besparelserne findes inden for to hovedområder: konvertering og effektivisering. Konverteringen kan gennemføres uafhængigt af en evt. centraliseret indkøbsorganisering og står for ca. to tredjedele af forslagens samlede gevinst. Den beskrevne effektiviseringsgevinst, på den resterende tredjedel, kan derimod kun opnås via implementering af forslagens tre trin og en centralisering af indkøbsfunktionen. Endvidere er det vigtigt at understrege, at yderligere fremtidige effektiviseringsgevinster er afhængige af implementeringen af forslagens tre trin, hvor de ansatte projektledere ville kunne identificere forslagens eksakte effektiviseringspotentiale og yderligere effektiviseringsmekanismer.

Udover gevinsten fra trin 1 vil der komme yderligere gevinster fra trin 2 og trin 3, som ikke er med i denne business case. Forslagets økonomi er alene beregnet ud fra de tiltag, der ligger i trin 1, dvs. konvertering af biler, GPS-udvidelse, registrering og fælles indkøb af øvrigt materiel.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1000 kr. (2016 p/l.)					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Samlet besparelse (brutto)	-1.741	-3.482	-3.482	-3.482	-3.079	-3.079
Efterspørgselsstyret indsats	-110	-220	-220	-220	-188	-188
Nye faste omkostninger	313	625	625	625	625	625
Samlet varig ændring	-1.538	-3.077	-3.077	-3.077	-2.642	-2.642

Besparelserne hentes på:

Brændstofforbrug på benzin og diesel

- Anslået brændstofforbrug: 13.018 kr. pr. benzin-/dieselbil pr. år (gennemsnitlig kørsel på 17.317 km pr. år)

Grønne afgifter på benzin- og dieslbiler

- Anslået afgiftspris på 87 konventionelle biler: 3.680 kr. pr. bil pr. halve år (gennemsnitspris af samtlige 87 biler)

Reparationer på elbiler (de første fire år)

- Anslået reparationspris: 20.000 kr. pr. bil over de første fire år (gennemsnitspris på 5.000 kr. pr. år)
- Denne pris anslås ud fra reparationsomkostninger, der normalt ikke dækkes af serviceaftalerne

Timeforbrug på tankning og værkstedsbesøg

- Anslået timeløn: 300 kr.
- Anslået tankningsbehov: én tankning á 15 min. pr. uge i 40 uger pr. år
- Anslået timeforbrug på tankning: 3.000 kr. pr. bil pr. år
- Anslået reparationsbehov: to værkstedsbesøg á 30 min. pr. år
- Anslået timeforbrug på værkstedsbesøg: 300 kr. pr. bil pr. år
- Anslået samlet timeforbrug på tankning og værkstedsbesøg: 3.300 kr. pr. bil pr. år

Fælles indkøb af øvrigt materiel:

- 1.207.182 kr. pr. år (ca. 15 % reducere af materielflåde og mængderabat på fælles indkøb)

Besparelserne forudsætter:

- Oprettelsen af et effektivt indkøbssamarbejde baseret på korrekt registrering af materiel
- Oprettelsen af et effektivt flådestyringssystem baseret på GPS-data

Trin 1 implementeres de første tre år, og vil sikre driftseffektiviseringer i trin 1, og desuden skabe grundlaget for yderligere effektiviseringer i trin 2 og trin 3.

De nye omkostninger dækker:

Brændstofforbrug på strøm til elbiler

- Anslået brændstofforbrug: 4.541 kr. pr. elbil pr. år (gennemsnitlig kørsel på 17.317 km pr. år)
- Anslået brændstofforbrug: 13.018 kr. pr. benzinbil pr. år (seks benzin-puljebiler i SOF)

Grønne afgifter på elbiler

- Mindstesats på elbiler i de mindre bilklasser: 620 kr. pr. elbil pr. halve år

Tabellen viser en samlet besparelse for hele kommunen på ca. 3,7 mio. kr. årligt de første fire år. De sidste to års driftsbesparelser er sat lavere, til ca. 3,3 mio. kr. årligt, da reparationsomkostninger kun beregnes fire år frem. De nye omkostninger på ca. 0,6 mio. kr. årligt dækker over elforbrug til nye elbiler samt afgifter.

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget (Årsværk de første tre år)

	1000 kr. (2016 p/l.)						Innovations- pulje (sæt X)
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Serviceinvesteringer totalt	1.300	1.300	1.200				
Projektleder 1	600	600	600				
Projektleder 2	600	600	600				
Studerterløn	100	100					
Implementeringsomkostninger totalt, service	1.300	1.300	1.200				

Serviceinvesteringer:

Projektledere

- Årsværk til to projektledere i tre år: 600.000 kr. pr. projektleder pr. år
- Årsværk til studenterløn i to år: 100.000 kr. pr. år

Projektlederne skal implementere projektforslagets to grundforudsætninger: oprettelsen af et effektivt indkøbssamarbejde baseret på korrekt registrering af materiel, samt oprettelsen af et effektivt flådestyringssystem baseret på GPS-data.

Projektleder 1 skal lede delprojektet med at sikre registrering af alt materiel. Det fulde overblik over kommunens materiel vil relativt hurtigt give besparelser i form af bedre udbud med større mængderabat mv., og derved spare mindst. 1.2 mio. kr. årligt på materielbudgettet.

Projektleder 2 skal lede det andet delprojekt med udvidelse og implementering af Teknik- og Miljøforvaltningens GPS-projekt, til resten af kommunens øvrige materiel fx udbud, indkøb og installation af GPS. Projektet skal desuden arbejde med analyse af data, herunder kortlægning af kørsels- og forbrugsmønstre. Udover førnævnte optimering på s. 3 vil projektet bidrage med en endnu ikke udregnet effektiviseringsgevinst.

Tabel 3. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1000 kr. (2016 p/l.)					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Anlægsinvesteringer totalt	12.135					
Indkøb af 87 nye elbiler	14.355					
Tilskud på elbiler	-870					
Etablering af el-infrastruktur	2.610					
TMF-midler til ladere	-1.000					
Salg af udskiftningsmodne biler	-3.660					
Udvidelse af GPS	700					
Implementeringsomkostninger totalt, anlæg	12.135					

Implementeringsomkostningerne på anlæg på 12,1 mio. kr. optræder kun i 2016, og forventes dækket af investeringspuljen for kernevefærd. Der vil derfor ikke pålægges de berørte forvaltninger udgifter i forbindelse med selve implementeringen.

5. Fordeling på udvalg

Besparelserne pr. forvaltning er beregnet på baggrund af andelen af afviklede konventionelle biler samt størrelsen på forvaltningens nuværende materielpark. Besparelsen ved indkøb til materielparken forventes at ligge på omkring 15 % samlet set. Disse hentes hjem via storindkøb.

Forvaltningernes andel af udgifter til årsværk, afhænger ligeledes af forvaltningens andel af kommunens samlede vogn- og materielpark.

6. Implementering af forslaget

Langsigtet effektivisering og optimering af kommunens flådestyring over seks år i tre trin

Teknik- og Miljøforvaltningen vil fremsætte forslag om, at Københavns Kommunes Materielenhed i Teknik- og Miljøforvaltningen understøtter de øvrige forvaltninger ved at løfte materielopgaven for hele kommunen. Det samlede projekt foreslås implementeret i tre trin, der præsenteres kort herunder.

I trin 1 samles den viden og de data, der er forudsætningen for effektiviseringer og en optimeret kapacitetsstyring, og de første driftsoptimeringer på fælles indkøb opnås. I trin 2 opnås yderligere driftsoptimeringer på tværgående puljeordninger mv., som følger af den databaserede flådestyring. I trin 3 lægges der op til en fuld udnyttelse af kommunens stordriftspotentiale, hvor samlingen af materielopgaven og de dertilhørende effekter implementeres fuldt ud. Dog har enkelte forvaltninger udtrykt forbehold over for implementeringen af trin 3.

Hvert trin i implementeringsprocessen afsluttes med en analyse og en fælles evaluering for at kvalificere implementeringen af næste trin bedst muligt. Ved overgangen fra trin 1 til trin 2 lægges der bl.a. op til en fælles drøftelse af en mere effektiv og fornuftig indkøbsorganisering på tværs af samtlige forvaltninger. Oplægget er, at KKM fra 2019 udvider den nuværende indkøbsfunktion til også at inkludere indkøb af materiel over 3.500 kg og alt øvrigt materiel.

De tre implementeringstrin og koblingen til klimaplanens målopfyldelse vises i nedenstående tabel:

Trin	Periode	Indhold	Formål
1	2016 - 19	- Konvertering af resterende konventionelle biler til el-biler - Registrering og GPS-udvidelse i samtlige forvaltninger - Analyse af samtlige forvaltningers indkøbsfunktioner - Indfrielse af Klimaplanens delmål om 85 % konvertering i 2016 - Fælles indkøb af KK-materiel på tværs af forvaltninger	- Overblik som forudsætning for fremtidig effektivisering og driftsoptimering - Påbegyndelse af driftsoptimeringer på fælles indkøb
2	2019 - 20	- Databaseret flådestyring på tværs af hele kommunen - Analyse som baggrund for optimering og effektivisering	- Data som styringsredskab for driftsoptimering - Etablering af tværgående puljeordning og delebiler
3	2020 - 21	- Fuld implementering i TMF - Ejerskab af alt materiel samles i TMF	- Stordrift og fuldt koordineret opgaveløsning, dvs. centralt ejerskab, flådestyring og centralt budget - Fuld effektivisering
Senest 2025		100 % konvertering til alternative drivmidler i 2025	Indfrielse af Klimaplanens 2025 mål

Trin 1: etablering af videngrundlaget

Første trin indeholder en samling af viden og data i KKM og er som beskrevet en forudsætning for den effektivisering og driftsoptimering, der først udfoldes i trin 2 og trin 3. Med trin 1 lægges der således op til, at KKM sikres de nødvendige redskaber for at danne sig et fuldstændigt overblik over kommunens vognpark. Samtidig vil KKM iværksætte en dialogbaseret analyse og vurdering af en langsigtet politisk og strategisk retning for håndtering af øvrigt materiel i Københavns Kommune.

Konkret inkluderer trin 1 en systematisk registrering af samtlige forvaltningers køretøjer, maskiner og materiel og vil sammen med en udvidelse af den nuværende GPS-ordning give det nødvendige overblik over alt materiel i kommunen. De indsamlede data fra GPS-ordningen vil i samarbejde med KKM give den enkelte forvaltning mulighed for at optimere brugen og den interne styring af eget materiel.

Dertil kommer en afdækning af de øvrige forvaltningers indkøbsmønstre, der sammen med førnævnte GPS-udvidelse og fælles registrering vil kunne danne basis for etablering af en fælles central indkøbsfunktion på materielområdet i et samarbejde på tværs af fagforvaltningerne.

Hvor det første trin i processen således er ret præcist optegnet, vil gennemførelsen af de følgende to trin i højere grad kræve løbende dialog, analyse og fælles beslutninger undervejs.

10-års plan for indfrielse af Klimaplan 2025 herunder Ren Luft plan

Udover en effektivisering og optimering af flåden indeholder tretrinsindsatsen også en plan for indfrielse af Klimaplanens mål om 85 % elbiler i 2015, ren luft og 100 % konvertering frem mod 2025.

Forslagets trin 1 inkluderer derfor en konvertering af 87 biler fordelt på de forskellige forvaltninger, der ikke blot medfører væsentlige besparelser i driften, men også sikrer indfrielsen af 85 % målet i 2016.

En databaseret flådestyring i trin 2 vil medføre en optimering af brugen af kommunens materiel og dermed en mulig reducere af den samlede flåde. Disse besparelser vil kunne bidrage til finansiering af yderligere konvertering til elbiler.

Selve indfrielsen af målet om 100 % konvertering i Klimaplan 2025 forventes først at kunne ske i 2025, som det fremgår af tabeloversigten på s.6, da det er hensigtsmæssigt at følge og afvente den teknologiske udvikling på området.

Den seksårige effektiviseringsplan har således både et økonomisk potentiale og er afgørende for at nå klimaplanens mål i 2025.

7. Inddragelse af medarbejdere, virksomheder og borgere

Materiel- og Metodeudvikling har allerede stor erfaring med inddragelse af relevante medarbejdergrupper ved indkøb af materiel. Specielt har materielenheden fokus på at involvere brugere og nærmeste chefer, når behov skal afdækkes og udbudsmateriale udformes. Det er tanken at indkøb af øvrigt materiel skal varetages igennem en central enhed. Det er de berørte forvaltninger, enheder og medarbejders behov, der ligger til grund for indkøb af materiel.

Ved installation af GPS medfølger 150.000 kr. til uddannelse og formidling. Disse midler søges til workshops, brugerundersøgelser og andre former for medarbejderinddragelse, der hovedsageligt vil sikre velvilje over for GPS-registrering af arbejdsruter – et emne som erfaringsmæssigt har mødt modstand.

Private virksomheder inddrages løbende igennem udbudsprocessen, både på øvrigt materiel samt GPS, som begge vil trække på private aktører som leverandører. Der vil i høj grad lægges vægt på at inddrage berørte markeder i at identificere fornuftige og tilgængelige løsninger.

8. Forslagets effekt

Forslaget vurderes at have følgende effekter:

- Indfrielse af Klimaplanens 2015-mål om 85 % elbiler i 2016
- Øget mulighed for systematisk fokus på grøn, tværgående drift
- Bedre priser gennem mængderabatter og udbud
- Bedre udnyttelse af kommunens ressourcer ift. administration, indkøb, korrekt registrering, økonomistyring (Kvantum) samt SKAT, forsikringshåndtering mv.

- Databaseret kapacitetsstyring af den samlede materielpark
- Én indgang og udgang for leverandører og interessenter til KK vedrørende køretøjer og materiel, hvilket understøtter strategisk markedsdialog og udbud
- Bedre muligheder for internationalt og nationalt samarbejde, tværgående partnerskaber samt indkøbs- og videndelingfællesskaber

9. Opfølgning

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Opnåelse af Klimaplanens mål i henholdsvis 2016 og 2025	Opgørelse af andelen af el- og brintbiler i kommunens samlede vognpark	KKM	Ultimo 2016 og ultimo 2025
Effektivisering af kommunens samlede materiel- og vognpark	Opfølgning på indkøbsbudget i forhold til opnåede rabatter	KKM	Trin 1 ultimo 2019
	Brugerundersøgelse og dataanalyse af puljebilsordning**	KKM	Trin 2 ultimo 2020
	Graden af centralt ejerskab over materiel- og vognpark, samt dertilhørende budgetter**	KKM	Trin 3 ultimo 2021

**OBS! Succeskriterierne for forslagens trin 2 og trin 3 vil først blive konkretiseret i fællesskab med de øvrige forvaltninger i forbindelse med evalueringen af trin 1.

10. Risikovurdering

- Besparelsernes størrelse på materielområdet er afhængig af forvaltningernes egentlige materielpark. Forslagets beregninger er baseret på det nuværende kendskab til materielparken
- Udgiften til nye elbiler vil ultimo 2016 afhænge af et nyt udbud, som er afhængig af markedsprisen
- Indtægten beregnet på salg af udskiftningsmodne biler er afhængig af markedsprisen
- Indtægten beregnet på brændstofforbrug er afhængig af markedsprisen på benzin, diesel og strøm
- Indtægten beregnet på driftsbesparelser som følge af nye elbiler forudsætter, hvornår elbiler kan indgå i driften

- Forslagets udregninger vedrørende udgiften til grønne afgifter på elbiler er politisk bestemt, og påvirkes derfor af den politiske dagsorden. Det antages for realistisk at afgifterne vil stige marginalt i 2017
- Ifølge den nuværende ordning vil den statslige ENS-støtte til indkøb af nye elbiler frafalde fra 2017

Teknisk bilag

Tabel A. Fordeling af varige ændringer mellem udvalg, service

Udvalg		Forde- lings- nøgle	1000 kr. 2016 p/l					
			2016	2017	2018	2019	2020	2021
Økonomiudvalget	Besparelse	4 %	-64	-127	-127	-127	-122	-122
	Omkostninger	1 %	3	6	6	6	6	6
Kultur- og Fritidsudvalget	Besparelse	12 %	-181	-361	-361	-361	-356	-356
	Omkostninger	1 %	3	6	6	6	6	6
Børne- og Ungdomsudvalget	Besparelse	16%	-259	-519	-519	-519	-494	-494
	Omkostninger	5 %	14	29	29	29	29	29
Sundheds- og Omsorgsudvalget	Besparelse	3 %	-55	-111	-111	-111	-96	-96
	Omkostninger	3 %	9	17	17	17	17	17
Socialudvalget	Besparelse	59 %	-1.073	-2.146	-2.146	-2.146	-1.831	-1.831
	Omkostninger	78 %	243	486	486	486	486	486
Teknik- og Miljøudvalget	Besparelse	5 %	-86	-172	-172	-172	-142	-142
	Omkostninger	5 %	18	35	35	35	35	35
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Besparelse	1 %	-23	-46	-46	-46	-38	-38
	Omkostninger	7 %	23	46	46	46	46	46
Total	Besparelse	100 %	-1.741	-3.482	-3.482	-3.482	-3.079	-3.079
	Omkostninger	100 %	313	625	625	625	625	625

Tabel B. Fordeling af varige ændringer mellem udvalg, EI

Udvalg		Forde- lings- nøgle	1000 kr. 2016 p/l					
			2016	2017	2018	2019	2020	2021
Økonomiudvalget	Besparelse	0%	0	0	0	0	0	0
	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0
Kultur- og Fritidsudvalget	Besparelse	0%	0	0	0	0	0	0
	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0
Børne- og Ungdomsudvalget	Besparelse	0%	0	0	0	0	0	0
	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0
Sundheds- og	Besparelse	0%	0	0	0	0	0	0

Omsorgsudvalget	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0
Socialudvalget	Besparelse	0%	0	0	0	0	0	0
	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0
Teknik- og Miljøudvalget	Besparelse	0%	0	0	0	0	0	0
	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Besparelse	100 %	-110	-220	-220	-220	-188	-188
	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0
Total	Besparelse	100 %	-110	-220	-220	-220	-188	-188
	Omkostninger	0%	0	0	0	0	0	0

Tabel C. Fordeling af anlægsinvesteringer mellem udvalg

Udvalg	Fordelings-nøgle	1000 kr. 2016 p/l					
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Økonomiudvalget	0 %						
Kultur- og Fritidsudvalget	0 %						
Børne- og Ungdomsudvalget	0 %						
Sundheds- og Omsorgsudvalget	0 %						
Socialudvalget	0 %						
Teknik- og Miljøudvalget	100 %	12.135					
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	0 %						
Total	100 %	12.135					

Tabel D. Fordeling af serviceinvesteringer mellem udvalg (årsværk de første tre år)

Udvalg	Fordelings-nøgle	1000 kr. 2016 p/l					
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Økonomiudvalget	0 %	0	0	0			
Kultur- og Fritidsudvalget	0 %	0	0	0			
Børne- og Ungdomsudvalget	0 %	0	0	0			
Sundheds- og Omsorgsudvalget	0 %	0	0	0			
Socialudvalget	0 %	0	0	0			
Teknik- og Miljøudvalget	100 %	1.300	1.300	1.200			
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	0 %						
Total	100 %	1.300	1.300	1.200			