



## Bilag 7 Økonomi og kapacitet

Dette bilag gennemgår økonomiske og kapacitetsmæssige forhold omkring forslag til skolestruktur i forbindelse med fire nye skolebyggerier.

For hvert scenarie er konsekvenser beskrevet i forhold til kapacitet, driftsøkonomi og anlægsøkonomi. Estimerne for driftsøkonomien er usikre og afhænger bl.a. af evt. ny budgetmodel, der også behandles på BUU-mødet den 29. april. Estimerne for anlægsøkonomien er tilsvarende usikre, og projekterne vil skulle gennemgå en planlægningsfase, før omfang og økonomi af anlægssagerne kan belyses i detaljer.

Fælles for forslagene i Valby, på Nørrebro og i Nordhavn er, at de giver mulighed for at udnytte, at der er færre børn i byen på de ældre årgange. Og der kan laves bedre klassesdannelse med større årgange i basisafdelinger og udskolingsafdelinger sammenlignet med opførelse af selvstændige skoler.

### Valby

#### **Anbefalet løsning:**

#### **Én samlet skole med basisafdelinger på Lykkebo Skole og Kirsebærhaven Skole og udskolingsafdeling på skolen ved Torveporten**

Kapacitetsmæssigt kan forslaget løse behovet for 1 ekstra spor, som man alternativt skulle opføre et andet sted i Valby ved udbygning af en af de øvrige skoler. Samlet set kan man således nøjes med i alt 10 spor i udskolingen og 11 spor i basisafdelingerne i stedet for 12 fulde spor, som er nødvendigt med selvstændige skoler. Det giver en reduktion på ca. 15 klasser (1½ spor), svarende til en driftsbesparelse mellem 8 og 10 mio. kr. pr. år. Det forventes, at den fulde driftsbesparelse vil være fuldt indfaset omkring 2029.

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at komme med et præcist bud på den samlede anlægsøkonomi. Som udgangspunkt vil antallet af anlægssager komplicere og fordyre byggeriet. Byggeri Københavns vurdering er derfor også, at dette scenarie med tre anlægsprojekter vil være dyrere at anlægge end en selvstændig 4-sporet skole, som har et nøgletal på ca. 420 mio. kr. inkl. stedsspecifikke udgifter. På anlægssiden sparer man på den anden side opførelsen af et ekstra spor i Valby på et senere tidspunkt pga. en bedre kapacitetsudnyttelse, svarende til en forventet mindreudgift på ca. 110 mio. kr. inkl. stedsspecifikke udgifter. Derudover skal der kun bygges 10 spor i udskolingen, da det er muligt at udnytte, at der er færre ældre børn. Set i det lys må det forventes, at

omfanget af byggesager og anlægsøkonomi i forslaget ender på samme niveau som opførelse og udvidelse af selvstændige skoler – men det er usikkert.

De økonomiske og kapacitetsmæssige forhold gælder også andre varianter af en fælles skole, fx én samlet skole med indskolings- eller basisafdeling på alle tre matrikler og udskolingsafdeling på Torveporten.

### ***Skolen ved Torveporten som udskolingsafdeling til Kirsebærhavens Skole***

Udvidelsen af Kirsebærhavens Skole giver mulighed for, at man kan nøjes med 7 spor i udskolingen i stedet for 8 spor, som er nødvendigt med en selvstændig skole. Det giver isoleret set en reduktion på 4 klasser (knap ½ spor) i alt. Den bedre klassedannelse i basisafdelingen forventes at reducere anlægsbehovet for yderligere spor og antal klasser i Valby med op mod ½ spor. Samlet set forventes forslaget at give en reduktion i antal klasser på knap 1 spor, svarende til en driftsbesparelse på mellem 3 og 5 mio. kr. pr. år. Det forventes, at den fulde driftsbesparelse vil være fuldt indfaset omkring 2029.

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at komme med et præcist bud på den samlede anlægsøkonomi. Sammenlignet med opførelse af en selvstændig skole på Torveporten, vil dette scenarie kræve om- og eller tilbygninger på Kirsebærhavens Skole. Som udgangspunkt vil antallet af anlægssager komplicere og fordyre byggeriet. Til gengæld vil det reducerede anlægsbehov i Valby på op mod ½ spor udskyde behovet for senere at udbygge én af de øvrige skoler i Valby.

### ***Skolen ved Torveporten som selvstændig skole med 0.-9. klasse***

Opførelse af en selvstændig skole giver ingen besparelser på driften. Nøgletallet for opførelse af en 4-sporet skole er ca. 420 mio. kr. inkl. stedsspecifikke udgifter.

## **Nørrebro**

### ***Anbefalet løsning:***

### ***Udvidelse af Guldberg Skole med ny udskolingsafdeling i De Gamles By***

Udvidelsen af Guldberg Skole giver mulighed for, at man kan nøjes med 6 spor i udskolingen i stedet for 7 spor, som er nødvendigt med en selvstændig skole. Det giver isoleret set en reduktion i antal klasser på knap ½ spor i alt. Den bedre klassedannelse i basisafdelingen forventes at reducere antal klasser på Nørrebro med op mod ½ spor, da skolen forventes at have flere elever i klasserne sammenlignet med en selvstændig skole. Samlet set forventes forslaget dermed at give en reduktion i antal klasser på ca. 1 spor, svarende til en driftsbesparelse mellem 3 og 5 mio. kr. pr. år. Det forventes, at den fulde driftsbesparelse vil være fuldt indfaset omkring 2030.

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at komme med et præcist bud på den samlede anlægsøkonomi. Sammenlignet med opførelse af en

selvstændig skole i De Gamles By, vil dette scenarie kræve ombygninger på Guldberg Skole. Som udgangspunkt vil antallet af anlægssager komplicere og fordyre byggeriet.

### ***Tre-skolesamarbejde med basisskoler på Rådmandsgades Skole og Guldberg Skole samt udskolingskole i De Gamles By***

Dette scenarie giver bedre mulighed for klassedannelse i udskolingens sammenlignet med det anbefalede scenarie. Samlet set kan et treskolesamarbejde på Nørrebro nøjes med 9 spor i udskolingens, som er 1 og 2 spor mindre end scenarier for hhv. udvidelse af Guldberg Skole og opførelse af en selvstændig skole. De to basisskoler vil blive 5- og 6-sporede, hvilket ikke giver samme mulighed for optimeret klassedannelse som det anbefalede scenarie. Samlet set forventes scenariet at give en reduktion i antal klasser svarende til ca. 1 spor, det medfører en driftsbesparelse på mellem 3 og 5 mio. kr. pr. år. Det forventes, at den fulde driftsbesparelse vil være fuldt indfaset omkring 2029.

Scenariet vil kræve byggesager på fem matrikler og vurderes at være det mest omfattende og dyreste.

### ***Selvstændig skole i De Gamles By***

Opførelse af en selvstændig skole giver ingen besparelser på driften. Nøgletallet for opførelse af en 3-sporet skole er ca. 335 mio. kr. inkl. stedsspecifikke udgifter.

## **Ørestad**

Forvaltningen foreslår, at den nye skole i Vejlandskvarteret skal være en selvstændig skole med 0.-9. klasse, som skal indgå i et muligt fælles skoledistrikt i Ørestad. Et fælles skoledistrikt vil give bedre mulighed for klassedannelse i 0. klasse ved skoleindskrivningen. Forvaltningen vurderer, at et fælles distrikt kan reducere anlægsbehovet i Ørestad på 1 spor og give en driftsbesparelse på ca. 3-5 mio. kr. pr. år. Den fulde besparelse vil ske gradvist frem mod 2031. En evt. dispensation til at lave et fælles distrikt vil være midlertidig og kræve forlængelse, hvis driftsbesparelsen skal vare ved.

Et fælles distrikt giver en besparelse på anlægsøkonomien på ca. 110 mio. kr., da man kan udlade at opføre 1 spor.

## **Nordhavn**

Sammenlignet med opførelse af selvstændige skoler i Nordhavn vil en model med basis- og udskolingsafdelinger give en reduktion i antal klasser på op mod 1½ spor, svarende til en driftsbesparelse på ca. 8 og 10 mio. kr. i drift pr. år. Den fulde driftsbesparelse vil først blive realiseret, når byområdet er fuldt udbygget. Besparelse på anlægsøkonomien er 1 spor eller 110 mio. kr.