

# EFFEKTIVISERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** Brug af TMF-lokationer til pauser for P-vagter – budgetanalysens fase 2

**Kort resumé:** Der etableres mulighed for, at p-vagter kan afholde spisepausen på forvaltningens eksisterende lokationer rundt omkring i København for at reducere nuværende transporttid tilbage til adressen for Center for Parkering på Islands Brygge 37.

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Berørte forvaltninger:**

<input type="checkbox"/> Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/> Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/> Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/> Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/> Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/> Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styrings område	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Løbende driftsudgift Fredrik V's Vej 2	Service	50	50	50	50	50	50
Reduktion af udgifter til p-kontrol	Service	-700	-700	-700	-700	-700	-700
<b>Samlet varig ændring</b>		<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Borgerrepræsentationen besluttede den 21. juni 2018, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle gennemføre en takst- og budgetanalyse med henblik på en genberegning af alle forvaltningens takster og en analyse af forvaltningens omkostningseffektivitet. EY har gennemført takst- og budgetanalysen og har leveret en fase 2 budgetanalyse vedrørende omkostningseffektiviteten på administrations- og myndighedsområder primo april 2019. Budgetanalysens fase 2 blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 29. april 2019 og den 17. juni 2019<sup>1</sup>.

EY's rapport indeholder en vurdering af, på baggrund af regnskabstal for 2018, hvorvidt forvaltningen er omkostningseffektiv indenfor administrations- og myndighedsområder samt angiver potentialer for effektiviseringer. På den baggrund har EY udarbejdet et effektiviseringskatalog bestående af 8 selvstændige effektiviseringsforslag. Forvaltningen har på foranledning af Teknik- og Miljøudvalget fået EY til at levere 3 yderligere effektiviseringsforslag, der blev præsenteret for udvalget den 17. juni 2019<sup>2</sup>.

Nærværende forslag tager udgangspunkt i EYs effektiviseringsforslag 1 i budgetanalysens fase 2.

<sup>1</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22952574-31879361-1.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23203142-32417906-1.pdf>

EY har analyseret omkostningseffektiviteten i forvaltningens parkeringskontrol og anbefalet en udnyttelse af eksisterende TMF-lokationer ude i byen til pauseafholdelse for at spare transporttid frem og tilbage til Center for Parkering på Islands Brygge 37.

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Forvaltningen har afdækket mulige lokationer i byen med fokus på de geografiske områder Østerbro, Nørrebro/Nordvest, Vesterbro/Valby og Indre By.

Der er 5 lokationer, som har potentiale i forhold til deres geografiske placering. Det drejer sig om Kapelvej 2 på Nørrebro, Nyrupsgade 16 i Indre By, Fredrik V's Vej 2 på Østerbro, samt pauselokaler på Vestre Kirkegård i Valby og på Bispebjerg Kirkegård. Det er afdækket med Byens Drift (der i dag driver lokationerne til egne medarbejdere), at lokationerne kan leve op til behovene i forbindelse med pauseafholdelse for p-vagter og har plads hertil. Med ibrugtagning af de 5 lokationer, vil potentialet for en besparelse på transporttid i forbindelse med spiseafholdelse omfatte 49% af de udegående årsværk i byen.

På Amager er der ikke nogen særlig gevinst i forhold til sparet transporttid retur til Islands Brygge 37 og p-vagterne, som kontrollerer i Vanløse og Brønshøj/Husum, afholder i dag deres pauser ude i området, hvor der udføres parkeringskontrol. Amager og Brønshøj/Husum er derfor taget ud af effektiviseringspotentialet i EYs effektiviseringsforslag 1. Forvaltningen har også fratrukket de årsværk, som allerede i dag afholder pauser ude i byen, og som derfor ikke vil have en besparelse på transporttid.

Som EY nævner i effektiviseringsforslaget i budgetanalysens fase 2, kan gevinsten ved de frigjorte ressourcer alternativt omsættes til et højere kontroltryk og dermed bedre service. Teknik- og Miljøforvaltningen ser et øget behov for og krav om p-kontrol, fordi der løbende kommer flere borgere, biler og nye veje/p-pladser i København. Der er tillige indført en del nye p-zoner (gul betalingszone i 2017 og 3 timers zoner i 2018) uden at der er tilført øgede ressourcer til p-kontrollen. Tillige oplever Center for Parkering i Teknik- og Miljøforvaltningen stigende krav fra borgere og brugere, der ønsker p-vagternes tilstedeværelse (op mod 30 henvendelser i døgnet).

### 1.4 ØKONOMI

Teknik- og Miljøforvaltningen har kvalificeret de fremlagte estimater i EYs effektiviseringsforslag 1 fra budgetanalysens fase 2 og afdækket mulige lokationer samt omkostninger ved at bruge disse til P-vagternes pauseafholdelse.

Effektiviseringspotentialet er reduceret i forhold til det fremlagte potentiale i budgetanalysen, da EY har beregnet en daglig procentvis besparelse på udgiften til de 88,8 realiserede årsværk i 2018, men den daglige besparelse på transporttid kun kan realiseres de dage, hvor p-vagterne er på arbejde. Potentialet pr. vagt er derfor reduceret med 23%. EY har også medtaget rådata for 5 flexjobbere som fuldtidsårsværk. Det realiserede årsværksforbrug i 2018 på 88,8 årsværk i beregningen er derfor reduceret med 2,5 årsværk til 86,33 årsværk.

Derudover er det som nævnt i forslagens indholdsafsnit ovenfor ikke muligt at hente en besparelse på transporttiden i alle områder af byen. Det medfører en reduktion i forhold til det fremlagte estimat i budgetanalysen, som medtog en besparelse på transporttid for samtlige områder i byen. 49% af de 86,33 årsværk vil kunne spare tid på transport ved ibrugtagning af de 5 nye lokationer og tidsbesparelsen frigør samlet 1,65 årsværk til en pris på 424.000 kr. årligt (EYs årsværks sats).

EY har regnet med en reduktion i transporttid på mellem 16-30 minutter dagligt pr. vagt. Disse tidsestimater er kvalificeret i forhold til de nye lokationer ude i byen og lander i midten på ca. 22 minutter dagligt.

Implementeringen af forslaget vil øge produktiviteten hos p-vagterne. Såfremt denne gevinst realiseres som en besparelse, svarer det til at man kan reducere lønudgiften til årsværk i P-kontrollen med 615.000 kr. årligt og udgifter til overhead, herunder arbejdsredskaber og generelle udgifter med 85.000 kr. årligt i 2020 og frem.

Lokationen på Fredrik V's Vej 2 på Østerbro er ikke i brug på nuværende tidspunkt og derfor har Byens Drift ikke nogen løbende driftsudgifter til denne lokation. Såfremt lokationen skal tages i brug, vil der være udgifter til løbende drift (el, vand, varme og rengøring) på 50.000 kr. årligt.

**Tabel 1. Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Driftsudgift Fredrik V's Vej 2	50	50	50	50	50	50
Reduktion af årsværk til p-kontrol	-615	-615	-615	-615	-615	-615
Afledt overhead reduktion	-85	-85	-85	-85	-85	-85
<b>Varige ændringer totalt, service</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>	<b>-650</b>

## 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

Investeringsforslaget indeholder ikke effektiviseringer på hovedkonto 6.45, hvorfor forslaget ikke medfører effektiviseringer på administration.

## 1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Forslaget implementeres i løbet af efteråret 2019 med Center for Parkering, P-Kontrol, som tovholder og i samarbejde med Byens Drift, som administrerer de relevante lokationer ude i byen. Herved er de nye lokationer og retningslinjer for pause klar den 1. januar 2020.

## 1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Center for Parkering, P-Kontrol, inddrager medarbejdere og arbejdsmiljørepræsentanter i implementeringen af forslaget. P-vagternes pauseafholdelse på de nye lokationer ude i byen koordineres med Byens Drift, Materiel og Bygninger, som har ansvaret for lokationerne i den daglige drift.

## 1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Forslagets primære effekt er sparet transporttid i forbindelse med pauseafholdelse. Såfremt de frigjorte ressourcer beholdes i P-kontrollen, vil det have en positiv effekt for brugerne i form af mere tid til p-kontrol og en bedre service for borgerne.

Medarbejderne skal afholde deres pauser på en ny lokation og det er vigtigt at forholdene på de udvalgte lokationer lever op til de nuværende forhold, så det ikke har en negativ effekt på medarbejdernes arbejdsvilkår.

## 1.9 OPFØLGNING

P-Kontrol kan i starten af 2020 vælge i en kortere tidsperiode at bede p-vagterne om at registrere frokoststed, så der er et grundlag for en opfølgende dialog om tilfredsheden med den nye ordning og hvordan det anvendes i praksis.

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
P-vagterne er tilfredse med anvendelse af de nye lokationer i forbindelse med spisepause	Der gennemføres tidsregistrering af frokoststed i ca. 14 dage og afholdes en workshop om tilfredsheden med de nye lokationer.	Teknik- og Miljøforvaltningen Center for Parkering P-Kontrol	Primo 2020
Økonomisk gevinstrealisering	p-vagter bruger mindre transporttid i forbindelse med pauser	Teknik- og Miljøforvaltningen Center for Parkering P-Kontrol	Primo 2020

## 1.10 RISIKOVURDERING

Besparselsen på transporttid kan hurtigt forsvinde, hvis det er en omvej for p-vagten at køre ind og lægge en madpakke i køleskabet på den nye lokation. Ligeledes reduceres mulighederne for socialt samvær med kollegaer. Ofte er det meget rart og vigtigt at tale med kolleger om oplevelser for at få dem "rystet af sig". Det er også sværere at rokere på ressourcer i løbet af dagen, når p-vagterne bliver ude i området og ikke er samlet på Islands Brygge ved pausen.

Opfattelsen af transporttid som "ren spildtid" vil ikke være i overensstemmelse med administrativ praksis, da p-vagterne har pligt til på vejen ud til deres område at udføre p-kontrol for ulovlig parkering, men ikke for betalingsparkering. Der er derfor anlagt et konservativt estimat af den sparede transporttid ved pauseafholdelse ud i byen.

## 1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej/Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	