

# INVESTERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** Fælles materielstyring i Teknik- og Miljøforvaltningen

**Kort resumé:** Ved at samle ejerskabet af Teknik- og Miljøforvaltningens (TMF) materiel, muliggøres optimering af anvendelsen på tværs af TMF. Dette vil resultere i færre udgifter til vedligeholdelse, samtidig med at målet om, at alle køretøjer kører på alternative drivmidler i 2025, understøttes.

**Der søges om midler fra:** Investeringspuljen

**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		

Angiv p/l:

2020

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styringsområde	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Varige ændringer</b>							
Reduktion af personbiler	Service	0	-200	-400	-400	-400	-400
Udgift til debiler	Service	0	50	100	100	100	100
materiel med anvendelsesgrad under 5%	Service	0	-800	-800	-800	-800	-800
Afvikling af materiel pga. fælles ejerskab	Service	0	0	-600	-2.400	-2.400	-2.400
Optimering af serviceaftaler	Service	0	0	0	-540	-540	-540
<b>Samlet varig ændring</b>		<b>0</b>	<b>-950</b>	<b>-1700</b>	<b>-4040</b>	<b>-4040</b>	<b>-4040</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
IT-udvikling PUMA (Booking)	Service	500	200		0	0	0
2 AC ÅV (projektledelse & analyse)	Service	976	1.464	1.464	1.464	0	0
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>1.476</b>	<b>1.664</b>	<b>1.464</b>	<b>1.464</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>1.476</b>	<b>714</b>	<b>-236</b>	<b>-2.576</b>	<b>-4.040</b>	<b>-4.040</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	4						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	4						

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

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Investeringsforslaget "Fælles materielstyring (trin 1)<sup>1</sup>" blev godkendt af Borgerrepræsentationen i maj 2016. Dette investeringsforslag ("Fælles Materielstyring i TMF") er en del af trin 2 og 3, men berører kun

<sup>1</sup> Projektet består af tre trin, hvor der kun blev bedt om en godkendelse af trin 1. Trin 3 er at samle ejerskab af materiel i Københavns Kommune i TMF.

TMF<sup>2</sup>. Forslaget skal ses som en forløber for fælles ejerskab af materiel i Københavns Kommune, idet TMF ejer ca. 50% af kommunens materiel. Sideløbende arbejdes der videre med et effektiviseringsforslag vedrørende fælles materielstyring (trin 2 og 3) for de øvrige forvaltninger.

Det overordnede formål med investeringsforslaget er, at forvaltningens materiel anvendes optimalt, at det anskaffes mest omkostningseffektivt og at vedligeholdelsen standardiseres med fokus på at skabe mere tid til kerneopgaven i de udførende enheder. Hertil vil forslaget understøtte målsætningen om, at alle forvaltningens køretøjer er CO<sub>2</sub> neutrale i 2025<sup>3</sup> samt kommunens øvrige relevante strategier<sup>4</sup>.

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

I TMF er materiel organiseret indenfor hver enkelt enhed, hovedsageligt driftsenheder, som "ejer" det materiel de skal anvende for at løse deres kerneopgave. Noget materiel anvendes dagligt, mens en stor del af materielparken anvendes i mindre grad.

Ved at samle ansvaret for anskaffelse, vedligeholdelse og afvikling af materiel er det muligt at reducere materielparken ved at dele det materiel, hvor anvendelsesgraden er lav. Der vil derved kunne spares faste og variable udgifter for drift og vedligehold af materiel såsom registreringsafgift (grøn-/vægtafgift), forsikring, serviceaftale og reparationer for afviklet materiel. Ved at samle ansvaret for vedligeholdelse af materiel, vil det være muligt at standardisere og optimere vedligeholdelse af materiellet, herunder brugen af serviceaftaler og drivlinegarantier.

Enhederne (primært driftsenheder) vil fremadrettet skulle planlægge deres materielbehov, med sparring og rådgivning fra Fælles Materielstyring (FMS). Ved at tage udgangspunkt i enhedens materielbehov og løbende justere dette, vil TMF få en mere dynamisk materielflåde, hvor materiellet er til stede, der hvor behovet er. Hermed opnås en effektiv flådestyring med højere anvendelsesgrad på materielparken. For at sikre et incitament for anvendelse af materiellet efter behov, vil enhederne "leje" materiellet af FMS og kun betale for den periode, de har planlagt at benytte materiellet. FMS vil løbende vurdere materielvedligehold og ejerskab i forhold til tre vigtige parameter: eje, leje eller lease.

Tabellen nedenfor viser en oversigt over ejerskab af materiel i TMF og den gennemsnitlige anvendelsesgrad. Anvendelsesgraden er baseret på data fra GPS'er, der er installeret i materiellet. Anvendelsesgraden er beregnet ud fra, hvor mange dage materiellet er anvendt forstået ved, om motoren har været tændt i mere end 8 minutter eller kørt mere end 200 meter per dag.

#### Tabel 1. Anvendelsesgrad

<sup>2</sup> Dele af trin 2 er implementeret i TMF via Investeringsforslaget "GPS i Teknik- og Miljøforvaltningens køretøjer" (2016-2018).

<sup>3</sup> Dette formodes at kræve yderligere investeringer.

<sup>4</sup> KBH 2025 Klimaplanen og Roadmap, Fællesskab København, Handlingsplan for grøn mobilitet, Ren luft plan for Københavns Kommune, Støjhandlingsplanen, TMF Transportplan, København som brintby, Miljø i Byggeri og Anlæg og Trafiksikkerhed.

SERVICEOMRÅDE	CENTER	Antal materiel	Gns. anvendelse	Samlet indkøbsværdi i kr.
Byens Anvendelse	Center for Miljøbeskyttelse	3	21%	1.712.575
	Center for Parkering	13	47%	3.174.341
	Center for Trafik og Byliv	2	17%	344.735
Byens Drift	Center for Bydækkende Drift	107	38%	68.262.311
	Center for Drift Indre	169	49%	51.932.324
	Center for Drift Nord	131	41%	35.402.110
	Center for Drift Syd	143	35%	33.831.306
	Center for Driftsudvikling	2	35%	360.675
	Center for Kunderettet Drift	27	47%	4.834.415
Byens Fysik	Center for Vedligehold og KMC	123	32%	77.626.078
<b>I alt</b>		<b>720</b>	<b>39%</b>	<b>277.480.870</b>

Materiel for dette investeringsforslag dækker køretøjer under 3500 kg (personbiler, minibusser, vans, varevogne og ladvogne) og øvrige køretøjer (som enten er indregistreret eller har motor og sæde, dvs. lastvogne, busser, traktorer, fejmaskiner, vibratortromler, asfaldudlæggere, grave- og læsemaskiner, transportvogne, trailere, vand- og tavlevogne), der i dag har installeret GPS.

#### 1.4 ØKONOMI

Forslaget medfører en række varige ændringer som primært er besparelser ved udgifter til drift og vedligehold af materiel grundet en reducere af materielparken ved at dele det på tværs af TMF. For at kunne dele materiellet, kræver det en videreudvikling af TMFs digitale platform PUMA (Platform til Understøttelse af Mobile Arbejdsgange), så materiellet kan bookes og materielparken styres. En reducere af bilparken vil medføre varige omkostninger forbundet med udgifter til eksterne delebiler (abonnement, kilometer/tidsforbrug mm.) Endeligt kræver forslaget en projektleder og en analysemedarbejder i implementeringsfasen.

**Tabel 2. Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Reduktion af personbiler	0	-200	-400	-400	-400	-400
Udgift til delebiler	0	50	100	100	100	100
materiel med anvendelsesgrad under 5%	0	-800	-800	-800	-800	-800
Afvikling af materiel pga. fælles ejerskab	0	0	-600	-2.400	-2.400	-2.400
Optimering af serviceaftaler	0	0	0	-540	-540	-540
<b>Varige ændringer totalt, service</b>	<b>0</b>	<b>-950</b>	<b>-1700</b>	<b>-4040</b>	<b>-4040</b>	<b>-4040</b>

Nedenfor fremgår de bagvedliggende forudsætninger for besparelserne i tabel 2.

#### Personbiler

TMFs bilpark består henholdsvis af puljebiler, som deles på tværs af TMF, og personbiler, der ejes af enkelte enheder. Eksterne delebiler er et omkostningseffektivt alternativ til at eje en bil, for biler der kører under 6.000 kilometer om året. En analyse af TMFs bilpark ud fra lokation, anvendelse og kørte kilometer viser, at der kan reduceres min. 20 biler, der alle kører under 3.000 km årligt, hhv. 10 i 2019 og 10 i 2020.

Kørsel vil fremadrettet i højere grad foregå via puljebiler på Islands Brygge, eksterne delebiler, elcykel eller evt. elscooter. Besparelserne inkluderer udgifter til vedligeholdelse, forsikring, serviceaftale og grønafgift (i gns. 20.000 kr. om året).

### Materiel

Afvikling af materiel er baseret på anvendelsesgraden. Ved at afvikle materiel, der har en anvendelsesgrad under 5%, spares udgifter til vedligeholdelse, serviceaftale, forsikringer, registreringsafgift (grøn-/vægtafgift) på minimum 50 stk. materiel. Besparelserne er et gennemsnit beregnet ud fra udgifter til denne materielgruppe fra Kvantum (i gns. 16.000 kr. om året).

Ved at dele materiellet på tværs af hele TMF (Byens Drift, Byens Fysik, Byens Anvendelse) vil man kunne afvikle materiel, der anvendes i mindre grad. Herved kan der afvikles yderligere mindst 10% af materielparken, som vil medføre besparelser på udgifter til vedligeholdelse (reparationer), serviceaftale, forsikringer, registreringsafgift (grøn-/vægtafgift). Besparelserne er et gennemsnit beregnet ud fra udgifter til denne materielgruppe fra Kvantum (i gns. 40.000 kr. om året).

### Samlet reduktion af materielparken

Reduktionen af materielparken vil kræve nærmere analyse af enhedernes behov og anvendelse af materiel, hvilket vil være en del af projektimplementeringen, anvendelsesgraden kan med andre ord ikke stå alene. Samlet set lægges der op til en reduktion af materielparken på ca. 15%, som vil foregå således:

**Tabel 3. Reduktion af materielparken**

År	Aktivitet	Reduktion	Hvordan opnås reduktionen
2019	Afvikle 10 personbiler der kører under 3.000 km om året.	10 personbiler.	Centraliseret afvikling.
2019	Afvikle materiel med en anvendelsesgrad under 5%.	50 styks materiel.	Centraliseret afvikling.
2020	Afvikle 10 personbiler der kører under 3.000 km om året.	Yderligere 10 personbiler, dvs. i alt 20.	Centraliseret afvikling.
2020	Materiel fra 3 centre i Byens Drift (ca. 300 styks materiel) samles og deles på tværs.	5% svarende til 15 styks materiel.	Reduktionen opnås ved: - at reducere 50% af det materiel, der anvendes ml. 6-15% - at reducere 30% af det materiel, der anvendes ml. 16-30%**.
2021	Materiel fra resterende centre samles (i alt ca. 600 styks materiel*) og deles på tværs.	Yderligere 45 styks materiel, svarende til samlet 10% af materiellet (i alt 60 styks materiel).	

\* Personbiler og afviklet materiel med anvendelsesgrad under 5% er ikke inkluderet.

\*\* Procentsatserne (hhv. 50 og 30) er baseret på analyser af brugen af materiel, der inkluderer anvendelsesgrad, kørte kilometer og/eller timeforbrug.

## Serviceaftaler

En del af materielparken har serviceaftaler. Ved et fælles ejerskab kan styringen heraf optimeres, og der kan undlades at tegne drivlinegarantier. Der vurderes, at der kan afmeldes min. 30 serviceaftaler/drivlinegarantier til ca. 1500 kr. per styk pr. måned.

**Tabel 4. Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l						Innovationspulje (sæt X)
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
IT-udvikling PUMA (Booking)	500	200		0	0	0	
2 AC ÅV (projektledelse & analyse)	976	1.464	1.464	1.464	0	0	
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>1.476</b>	<b>1.664</b>	<b>1.464</b>	<b>1.464</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

Forslaget kræver en projektleder, der skal implementere projektets elementer og følge op herpå. Projektlederen skal arbejde tæt sammen med enhederne med materiel og sikre, at kernopgaven er i fokus i overgangen til fælles materielstyring og sikre overgangen til drift. Dertil kræver projektet en analysemedarbejder, der skal analysere anvendelsen af materiel for at kunne udarbejde indkøbsplaner, behovsnormer af materiel for enhederne, bestemme lejepriser, forslag og analyser til optimeringen af brugen af materiel i driften såsom ruteplanlægning mm. Prisen på special/seniorkonsulent tager udgangspunkt i Økonomikredsens beslutning fra 2011 om prisfastsættelse af medarbejderomkostninger.

Derudover kræver forslaget en investering til videreudvikling af PUMA for at kunne booke og styre materiellet på tværs af TMF. Dertil skal der arbejdes med en løsning for at integrere bookning af eksterne debiler i Outlook og om muligt i PUMA.

### **1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION**

Besparelserne i forslaget er ikke placeret på hovedkonto 6 og herved indeholder forslaget ikke nogen effektivisering på administration.

### **1.6 FORDELING PÅ UDVALG**

Forslaget berører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

### **1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET**

Forslaget implementeres fra maj 2019 til december 2022. I det første år vil der være fokus på at analysere enhedernes materielbehov og konkretisere hvilket materiel, der kan deles på tværs af TMF. Anskaffelse af materiel vil blive analyseret med vægt på eje, leje og lease samt anvendelse af alternative drivmidler. TMFs digitale platform PUMA vil blive udviklet, så den understøtter fælles materielstyring. Afvikling af materiel påbegyndes og i 2020 vil mindst tre centre overgå til fælles materielstyring. I 2021 vil de resterende centre overgå til fælles materielstyring. Det sidste år vil projektets organisering og arbejdsgange evalueres og justeres, dertil vil der blive udarbejdet en strategi for at nå målet om alternative drivlinier i materielparken i 2025.

Materieludvikling vil have ansvaret for implementering af projektet i tæt dialog med de berørte enheder. Stab Digitalisering vil have ansvaret for videreudvikling af PUMA. Der vil være faste møder med styregruppen for Fælles Materielstyring. Derudover vil en materielstyregruppe i TMF fungere som følgegruppe for projektet, som løbende vil blive orienteret om og involveret i implementering af projektet.

### **1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE**

Forslaget forudsætter samarbejde med private aktører, som udlejer og leaser materiel, samt delebilsoperatører.

Dertil vil der samarbejdes med Region Hovedstaden (Logistik og Forsyning) i forhold til deres erfaringer med optimering af flådeparken i forbindelse med central materielstyring, anvendelse af delebiler og anskaffelse af materiel og køretøjer med grønne drivlinier. Samtidig vil der samarbejdes med de nordiske og andre EU-lande i forhold til indkøb af materiel med grønne drivlinier.

Erfaringerne fra projektet vil blive anvendt i forhold til udvikling og implementering af fælles materielstyring i de resterende forvaltninger, hvilket inkluderer tæt samarbejde med enheder der ejer materiel.

Forslaget bliver forlagt TMF MED januar 2019.

### **1.9 FORSLAGETS EFFEKT**

Forslaget vil medføre en effektiv flådestyring af materiel i TMF, hvilket vil betyde, at anvendelsesgraden af materiel i TMF vil blive højere, end den er i dag.

Investeringsforslaget understøtter ligeledes, at enheder, der i dag ejer materiel, vil få mere tid til kerneopgaven, idet styringsopgaver forbundet med anskaffelse, vedligeholdelse og afvikling vil overgå til fælles materielstyring.

For materiel der deles mellem enhederne, vil der i højere grad blive anskaffet materiel med standardbygning og -udstyr, som fortsat lever op til alle miljø- og sikkerhedskrav.

## 1.10 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Der er ikke materiel med en anvendelsesgrad på under 5%	Ved et udtræk i PUMA	Materieludvikling	2020
20 personbiler er afviklet	Ved et udtræk i PUMA/Kvantum	Materieludvikling	2021
Der er ikke materiel med en anvendelsesgrad på under 20%	Ved et udtræk i PUMA	Materieludvikling	2022
Antallet af materiel i TMF er reduceret med 15%	Ved et udtræk i PUMA ud fra baseline 2019	Materieludvikling	2022
Materiellet udleder 800 ton mindre CO2 ved at i højere grad at anvende alternative drivlinjer	Ved et udtræk i Kvantum ud fra baseline 2019	Materieludvikling	2022

## 1.11 RISIKOVURDERING

Der er en række risici forbundet med, om det angivne effektiviseringspotentiale kan realiseres:

- Vedligeholdelses- og materielefterslæb der i en overgangsperiode medfører forhøjede udgifter
- Materiel med alternative drivlinjer er ikke på markedet til en konkurrencedygtig pris
- Mangel på investeringer til materiel med alternative drivlinjer
- Budget for vintertjenesten er uforudsigeligt og påvirker materielbudgettet positivt eller negativt
- Et materielbudget er ikke afstemt med behov for nyindkøb af materiel
- Generelle nedskæringer der påvirker driftsbudgetter til materiel, budget for materielindkøb samt medarbejdere, der arbejder med materieludvikling/-vedligehold

## 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Godkendt 20/12-2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Nej	<p>Alle investeringsforslag, der indeholder midler vedr. ændrede m2-behov, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nye m2 – nyt lejemål, nybyggeri og tilbygning</li> <li>- samlokalisering - til- og fraflytning af lejemål</li> <li>- ændring af eksisterende lejemål – renovering</li> </ul> <p>skal have en ejendomsfaglig vurdering inden Center for Økonomi kan lave en endelig godkendelse af investeringsforslaget.</p> <p>Sendes til: OKFDL Budgetkoordinerer</p>
IT-kredsen	Ja	21/12/2018
Koncern-IT	Nej	Alle nyanskaffelser af it-systemer skal vurderes af Koncern IT inden IT-anskaffelsen, men ikke inden CFØ's godkendelse
HR-kredsen	Nej	<p>Alle investerings- og effektiviseringsforslag, som indeholder effektiviseringer på arbejdsgiverområdet, skal have været i høring i HR-kredsen inden Center for Økonomi kan lave en endelig godkendelse af investeringsforslaget.</p> <p>Dette gælder både de tværgående forslag og de forvaltningsspecifikke.</p>
Velfærdsanalytisk vurdering	Nej	<p>Forslag med effektiviseringer på overførsler mv. skal vurderes i forhold til, om forslaget er 1) evidensbaseret, 2) om det er godtgjort, at forslaget vil resultere i varige gevinster for Københavns Kommune, 3) vurdere, om lignende indsatser, herunder i andre forvaltninger, er tænkt tilstrækkeligt ind i investeringsforslaget, og 4) tage stilling til, om forvaltningens forslag til opfølgning på investeringsforslaget er tilstrækkeligt i forhold til at sandsynliggøre, at effekterne realiseres eller om der er behov for en separat evaluering.</p> <p><i>Afsnittet udfyldes af Den Tværgående Analyseenhed</i></p>



## Arbejdstilrettelæggelsecase - Fælles materielstyring i Teknik- og Miljøforvaltningen

Ved at samle ejerskabet af Teknik- og Miljøforvaltningens (TMF) materiel muliggøres optimeringen af anvendelsen heraf på tværs af TMF. Dette vil resultere i færre udgifter til vedligeholdelse samtidig med at målet om, at alle køretøjer kører på alternative drivmidler i 2025 understøttes.

### 1. Hverdag og arbejdssituationen før projektet

Arbejdstilrettelæggelsecasen tager udgangspunkt i Byens Drift, som ejer ca. 80% af materielparken i TMF. Casen er opdelt i to hovedområder, da de berører forskellige opgaver A) Anskaffelse og afvikling af materiel og B) Drift og vedligehold af materiel. Opgaverne forbundet med forslaget inkluderer primært driftsenhederne samt Materieludvikling og Materiel & Bygninger.

#### Anskaffelse og afvikling af materiel

Anskaffelse af materiel foregår i dag således, at der udmeldes et materielbudget, som via Materielstyregruppen fordeles til driftsenhederne ud fra en fordelingsnøgle, som er baseret på anskaffessum, antal materiel og alder af materielparken. Et eventuelt overskud fra vintertjenesten anvendes til yderligere indkøb af materiel. Dertil indkøbes materiel i forbindelse med nye anlægsprojekter.

Enhedscheferne i driftsenhederne prioriterer nyt indkøb af materiel og formændene for Center Materiel Udvalg (CMU) samler prioriteterne og laver den endelige prioriteringsliste for centret, som besluttet på centrenes CMU-møde.

Herefter bestiller formændene for CMU løbende materiel ud fra listen. Materiel- og udbudskonsulenter i Materieludvikling står for rådgivning, kravspecifikationer, indkøb & eventuelle udbud, modtagelse, registrering med mere. Enhedschefer, mekaniker-, bruger- og arbejdsmiljørepræsentanter samt Materiel & Bygninger inddrages i udbud og/eller indkøbet. Det er enhedschefen/formændene for CMU, som er beslutningstager i forhold til specifikationer (jf. procedurer for indkøb af materiel).

Serviceaftalen besluttet af enheden, der ejer materiellet. Materiel & Bygninger vejleder i forhold til disse, indgår aftalen og har det samlede overblik i forhold til serviceaftaler. Udgifter for forsikringer konteres på én budgetlinje centervis.

Afvikling af materiel forgår ved, at enheden beslutter sig for at afvikle et stykke materiel. En skabelon herfor udfyldes og materielkonsulent i Materieludvikling sørger for at af-registrere materiellet. Materieludvikling sikrer i forbindelse med afhændelse, om der med fordel kan ske en intern omrokering af materiel. Dette sker i samarbejde med brugerenhederne i TMF.

#### Drift og vedligeholdelse af materiel

Hver enhed, som ejer materiel (hovedsagelige driftsenhederne) har ansvaret for reparation og vedligehold af materiellet, herunder lovpligtigt årseftersyn, periodisk syn samt den daglige chaufførvedligehold og materieltjek. Enhederne har deres eget budget, der dækker udgifter forbundet hermed.

Enhedschefer og driftscoordinatorer koordinerer driftsopgaver, som er bestemmende for hvilken type materiel, der skal anvendes. Driftsenhederne i Byens Drift har mekanikere tilknyttet, som har ansvar for at servicere og reparere materiellet. Der er i alt 8 mekanikere fordelt mellem centrene. Byens Fysik anvender mekaniker fra Byens Drift efter behov. I nogle enheder er det primært mekanikere, i andre primært

driftscoordinatorer, der koordinerer med eksterne leverandører i forhold til forebyggende vedligehold, reparation eller lovpligtige årseftersyn (årshjul). Driftscoordinatorer står for kontering af faktura forbundet med vedligehold (værksteder, reservedele osv.). Mekanikerne er ansvarlige for at vedligeholde materiellet, hvis muligt, mens driftsmedarbejderne står for det daglige chaufførvedligehold samt materieltjek.

Enhedschefer har det overordnede ansvar for det materiel der er tilknyttet enheden, herunder vedligeholdelse. Det inkluderer, at materiellet er lovligt i forhold til årseftersyn (årshjul), at arbejdsmiljø og driftssikkerhed overholdes, samt instruktion af nyt materiel. Dertil har enhedscheferne ledelseeftersyn i forhold til mekanikere og driftsmedarbejdernes anvendelse af materiel (instruktion, uddannelse osv.) samt materieltjek.

Materieludvikling specificerer, udbyder/indkøber og registrerer materiellet samt installerer GPS. Materieludvikling står for fabrikskontrollen i forhold til det specificerede ("SAT1"), mens Materiel & Bygninger sørger for funktionalitetskontrollen ("SAT2") og instruktionsvejledning til materiel.

Materiel & Bygninger er driftsunderstøttende for materiel på tværs i TMF. Enheden administrerer årshjulet i forhold til lovpligtige årseftersyn samt indgår og vedligeholder servicekontrakterne. Enheden udarbejder udbudsmateriale og kontraktstyrer delkontrakter for reparation og vedligehold af materiel. Enheden udarbejder også instruktionsmaterialet i forbindelse med materiel. Materiel & Bygninger er ligeledes ansvarlige for driften af de 23 puljebiler, som hver enkelt medarbejder booker via Outlook.

## **2. Hverdag og arbejdssituationen efter projektet**

Forslaget samler ansvar for anskaffelse, afvikling samt drift og vedligeholdelse af materiel i TMF og en organisering af medarbejdere, der understøtter dette vil medføre om-allokering af enkelte medarbejdere. Dertil vil forslaget medføre, at mekanikerne og deres opgaver vil blive koordineret fra Fælles Materielstyring (FMS). Driftsenhederne vil fortsat have primære mekanikere tilknyttet, som kender materielparken og står til rådighed for enheden. Enkelte mekanikere vil muligvis få andre opgaver for at bistå med centralisering af vedligehold af materielparken. Dertil vil der muligvis blive behov for at flytte årsværk fra driftsenhederne til Fælles Materielstyring for at bistå med centraliseringen.

### Anskaffelse og afvikling af materiel

Ved at samle kompetencerne og ansvaret for anskaffelse og afvikling af materiel, er det muligt at få kvalificeret beslutninger om fremtidige materiel indkøb samt reducere af materielparken.

Anskaffelse af materiel vil foregå via en årlig indkøbsplan baseret på indmeldte behov for at udføre kernopgaverne, samt alder og stand af eksisterende materiel. Der tilstræbes at skabe et gennemsigtigt materielbudget for TMF, der svarer til det årlige behov for nyindkøb. Driftscoordinatoren for driftsenhederne vurderer materielbehovet baseret på løbetid, forbrug (km/timer) og periode ud fra kerneopgaverne samt data fra PUMA (Platform til Understøttelse af Mobile Arbejdsgange). Driftscoordinatorer justerer løbende materielbehovet ud fra eventuelle ændringer i kerneopgaven. Materielkonsulenterne udarbejder indkøbsplanen med assistance fra dataanalytiker, der anvender PUMA og Kvantum, i tæt dialog med driftscoordinatorerne.

Indkøbsplanen vil inddrage leasing og eksternt leje, alt efter hvad der er mest omkostningseffektivitet, og vælge den bedste mulige løsning i forhold til CO2 og NOx udledende køretøjer. Dette vil medføre, at der i højere grad vil blive anskaffet materiel med standardopbygning og udstyr, der anvendes af flere enheder.

En materielstyregruppe i TMF, der inkluderer enhedschefer fra Byens Drift, Byens Fysik og Byens Anvendelse, vil indstille indkøbsplanen til godkendelse hos ledelsen i Byens Drift.

Materielkonsulenter sørger fortsat for udbud, indkøb med inddragelse af relevante enhedschefer, mekaniker-, brugere- og arbejdsmiljørepræsentanter (jf. procedure for indkøb af materiel). Endelig beslutningstagere i forhold til specifikationer er enhedschef for Fælles Materielstyring.

Serviceaftalen kobles så vidt muligt direkte med udbud & indkøb af materiel og det vurderes for hver enkelt stykke materiel der anskaffes, hvilken og hvor lang serviceaftale der tilkøbes. Enhedschef for Fælles Materielstyring/materielejerskab har beslutningsretten. Installering af GPS kobles til udbud & indkøb.

Afvikling af materiel vil foregå ved at det centralt vurderes, hvad der skal afvikles med udgangspunkt i anvendelse, alder, høje omkostninger til drift & vedligehold eller meget høj miljøpåvirkning. Materielkonsulent af-registrere materiellet.

### Drift og vedligeholdelse af materiel

Materielejer er ikke længere enhedschefer i driftsenhederne, men enhedschefen for Fælles Materielstyring og dermed ændres ansvar for drift, samt reparation og vedligehold af materiel. Ansvar for, at materiellet er funktionsdygtigt, når driftsenheden har behov for at anvende det (i følge behovsplanen), er ligeledes enhedschefen for Fælles Materielstyring.

Driftscoordinatorerne bestemmer hvilken type materiel, der skal anvendes som en del af enhedens behovsplan for materiel. Fælles materielstyring (FMS) har ansvaret for, at materiellet er på driftspladsen, når det skal anvendes. Det materiel der anvendes ofte, vil fortsat være fast på driftspladsen. Mekanikerne vil blive koordineret fra FMS. FMS koordinerer i forhold til eksterne leverandører vedrørende reparation & vedligehold, lovpligtigt årseftersyn, brug af værksteder og kontering af fakturaer forbundet med eksterne leverandører. Dette vil medføre, at der ved nedbrud eller ulykker forbundet med materiellet tages højde for forsikring og/eller serviceaftale. Dertil vil der grundet puljetilgangen være mulighed for at låne andet materiel imens.

Mekanikeren vil fortsat vedligeholde materiellet og driftsmedarbejderen vil stå for det daglige chaufførvedligehold og materieltjek. Driftsmedarbejderen har adgang til relevante køretøjer for at kunne udføre dagens kerneopgaver. Mekanikeren registrerer udført vedligehold via arbejdskort samt timer og omkostninger til reservedele. Dette registreres som udgangspunkt via Kvantum eller PUMA. Via arbejdskort registreres der, hvilket arbejde de eksterne værksteder udfører. Dette vil medføre et overblik over de udgifter, der er forbundet med materiellet samt, at der kun betales for det, der er aftalt. Der benyttes kun værksteder under rammeaftalerne eller vedligeholdelsesaftaler for det enkelte materiel.

Enhedschef for FMS har det overordnede ansvar for, at materiellet ved udlevering til driftsenheden er vedligeholdt og lovligt i forhold til arbejdsmiljø, lovpligtige årseftersyn, driftssikkerhed, instruktion og ledelsestilsyn med mekanikere, mens enhedschefen for driftsenheden har ledelseseftersyn i forhold til driftsmedarbejdernes anvendelse af materiel (instruktion, uddannelse mm.) samt materieltjek.

Enhederne vil som udgangspunkt leje materiellet for at skabe et incitament for en effektiv materielpark. Enhederne bibeholder deres vedligeholdelsesbudget for materiel og betaler for den tid, de har materiellet i deres enhed. Dette vil være med til at skabe incitament til kun at booke materiel efter behov for at mindske deres udgifter på driftsbudgettet. Materielbehovet etableres, for det der er muligt (det der bruges dagligt

eller sæsonbetonet), med udgangen af det foregående år og lejeudgifterne overføres i starten af det nye år. Dette gør, at Fælles Materielstyring har midler til at vedligeholde materiellet. Leje for materiel der lejes ad hoc overføres kvartalsvist. Enhederne vil via PUMA/Kvantum underskrive en kontrakt for lejeperioden og deres ansvar forbundet hermed. Materielkonsulenter vil stå for kontering af værkstedsregninger samt indkræve leje fra enhederne.

Forsikringer tegnes via Fælles Materielstyring, som overtager centrenes budgetlinjer herfor og udgiften konteres på hvert enkelt stykke materiel. SAT2 (kontrol af funktionaliteten) og instruktionsvejledning foregår fortsat centralt.

FMS vil fortsat være ansvarlig for drift af puljebilerne og hver enkelt medarbejder booker den bil, de gerne vil anvende via Outlook samt foretager materieltjek. Dertil vil FMS være ansvarlig for eksterne delebiler, som også kan bookes via ekstern booking eller Outlook og sidenhen PUMA.

### **3. Forudsætninger for implementering af forandringen**

Den væsentligste forandring med forslaget er at skabe et incitament, der understøtter en effektiv materielstyring. Det vil sige, at enhederne kun har adgang til det materiel, de har behov for, til at udføre deres kerneopgaver. Enhederne skal planlægge deres materielbehov et år frem så vidt muligt. PUMA vil være det anvendte system, som i dag er udrullet til driftsenhederne.

Der vil blive skabt overblik over udgifter til vedligehold af materiel ved anvendelse af arbejdskort. Mekanikerne skal oplæres heri via PUMA eller Kvantum. Derudover skal materielkonsulenter have udbygget deres kendskab for leje af materiel, og arbejdsprocesser herfor skal udarbejdes.

Indsatserne og aktiviteterne der understøtter implementeringen er følgende:

- Assistere driftsenhederne med en behovsplan for materiel
- Udarbejde en årlig indkøbsplan baseret på behov fra enhederne
- Optimere serviceaftaler
- Etablere en organisering og sikre forretningsgange samt procedurer, der understøtter fælles ejerskab af materiel

En organisering af medarbejdere, der understøtter Fælles Materielstyring, vil medføre om-allokering af enkelte medarbejdere. Medarbejdere der indgår i Fælles Materielstyring vil få nye opgaver, mens andre opgaver vil blive reduceret. Samtidig vil forslaget medføre en forandring for mekanikerne, som vil blive koordineret fra Fælles Materielstyring. Driftskoordinatoren og enhedscheferne i driftsenhederne skal planlægge deres behov for materiel, men vil samtidig få færre opgaver forbundet med at drifte og vedligeholde materiel. Forandringen kræver ledelsesopbakning på serviceområde- og enhedsniveau.