

Kristianstad kommun

- Intern utredning om sammanhållen serviceorganisation 2017: Fordon och Transport
- Extern utvärdering (av Startpoint Advisory) av serviceorganisation gällande fordon och transport 2018

I handlingsplanen för *Fossilfria transporter* föreslås att det skapas en samordnad fordonsorganisation för förvaltningarna. En intern utredning färdigställdes i 2017 (*Utredning om sammanhållen serviceorganisation 2017: Fordon och Transport*) och under 2018 har en extern utredning utförts (av Startpoint Advisory). Det sker idag ingen kommunövergripande samordning gällande transport- och fordonsverksamhet. Barn- och utbildningsförvaltningen ansvarar för kommunens bilpool som erbjuder samtliga förvaltningar. Ett uppenbart problem är att ansvaret för anskaffning, uppföljning och skötsel av fordon är utspritt på ett stort antal handläggare och verksamheter. Det spridda ansvaret är sannolikt en anledning till svårigheterna att uppfylla gällande riktlinjer för fordon med hänsyn till miljömål. En samordnad organisation för kommunens fordon skulle kunna leda till ett optimerat fordonsanvändande, bättre uppföljning, ökad grad av följsamhet till kommunens styrdokument och riktlinjer samt snabbare omställning till fossilbränslefritt



Kristianstads
kommun



www.kristianstad.se

Utredning om sammanhållen serviceorganisation 2017

Fordon och transport

Innehållsförteckning

Uppdraget att utreda servicefunktionen Fordon och transport.....	3
Bakgrund	3
Avgränsningar	3
Nuläget.....	4
Beskrivning av verksamheten.....	4
Berörda fordon	5
Nyckeltal	7
Styrdokument.....	8
Personal.....	8
Kostnader	9
Problemområden	9
Förslag på en sammanhållen transport organisation	11
Ingångsvärde	11
För en gemensam transportorganisation krävs följande:	12
Förslag till organisation	14
Finansieringsmodell	15
Geografisk placering.....	15
För- och nackdelar med förslaget.....	15
Sammanfattning	16

Uppdraget att utreda servicefunktionen Fordon och transport

Kommunstyrelsen har gett kommundirektören i uppdrag att utreda för- och nackdelar med en sammanhållen serviceorganisation som omfattar de tjänster som inte är kärnverksamheter. Delprojektet Transportverksamhet ska ge svar på vilka ekonomiska effekterna det blir, vilka personella resurser som krävs och vilka samordningsvinster som kan göras med en sammanhållen verksamhet. Det ska tydligt framgå vilka för- och nackdelar en sammanhållen verksamhet har i förhållande till nuvarande organisation och förutsatt att fördelarna överväger föreslå organisatoriska förändringar.

Bakgrund

I stort sett samtliga förvaltningar har fordon. Respektive nämnd/förvaltning skall följa de regler och riktlinjer som gäller kommunövergripande, avseende upphandling, klimat och användande. Utifrån dessa får de organisera sin transportverksamhet efter behov. Det sker idag ingen samordning kommunövergripande avseende transport- eller fordonsverksamhet. Barn- och utbildningsförvaltningen, BUF, ansvarar för kommunens bilpool som erbjuds samtliga förvaltningar.

Avgränsningar

Grundprincipen i ett första skede bör vara att avgränsa det som i någon mening är lätt att avdela av från nuvarande kärnverksamheter. Några förvaltningar har specialfordon och dessa bör inte vara aktuella i ett första skede, inte heller ”tunga fordon”. Skolskjutsverksamheten inom BUF blir en naturlig utgångspunkt för en transportenhet trots att skolbussar utgör ”tunga fordon”. Samtidigt är skolskjutsar intimt sammankopplade med planering av skolverksamhet i form av schematider etc vilket bör beaktas inför en eventuell överföring till en serviceorganisation. Bilpoolen administreras idag av BUF:s transportenhet och utgör en naturlig funktion i en serviceorganisation. De allra flesta fordon i övrigt sköts av den eller de personer som använder dem inom respektive förvaltning.

Nuläget

Beskrivning av verksamheten

Barn- och utbildningsförvaltningen har förutom bilpool även ett stort antal skolbussar samt andra fordon placerade ute i verksamheten.

Omsorgsförvaltningen har ett stort antal fordon inom hemtjänstverksamheten, men även ett antal fordon i övrigt.

Räddningstjänsten har förutom utryckningsfordon ett par civila fordon. De har en egen verkstad i syfte att garantera att utryckningsfordonen är i fullgott skick.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har endast ett fordon förutom specialfordon.

C4 Teknik har förutom specialfordon ett antal fordon för fastighetsskötsel etc. Även C4 Teknik har egen verkstad.

Kommunledningskontoret har några fordon för postbefordran. Därutöver finns fordon på Naturum samt ett större antal inom IT-enheten.

Arbete och välfärdsförvaltningen har ett större antal fordon placerade i anslutning till olika verksamheter, många fordon tillfördes i arbetet med nyanlända och kommer att avyttras efterhand.

Samordnade varuleveranser är upphandlande och extern leverantör genomför all transport av leveranser med upphandlingsenheten på KLK som beställare.

Mattransporter till vissa vårdboenden och skolor är upphandlade och genomförs av extern leverantör med leveranser från tillagningskök till mottagningskök.

Bolaget C4 Energi har startat en Elbilpool på 3-4 bilar som drivs av en privat aktör. Elbilpoolen är placerad i norr delen av Tivoliparken.

Nyare personbilar är överlag leasade via Nordea genom s.k. finansiell leasing.

Formellt fordonsansvarig finns endast på BUF:s transportenhet och C4 Teknik. I övrigt är ansvaret spritt på många personer inom respektive förvaltning



Berörda fordon**Sammanställning personbilar o lätta lastbilar för året 2016**

Förvaltningar	Antal fordon 1)	Varav mil- jöfordon	Andel % miljöfordon	Leasade
Kommunledningskontoret	18	15	83 %	5 leasade
BUF med bilpool (30st)	78	39	50 %	27 leasade
Kultur och Fritid	3	1	33 %	
Omsorgsförvaltningen	247	156	61 %	205 leasade
Arbete och välfärd	76	7	9 %	36 leasade
C4 Teknik	125	45	36 %	6 leasade
Räddningstjänsten	9	4	45 %	1 leasad
Stadsbyggnadskontoret	6	0	0 %	
Totalt	562 st	266 st	47%	280 st

1) Antalet kan variera över tid.

Körmil i tjänsten och privatbil 2014 (den senaste uppgiften)

Förvaltningar	Totalt Km/år	Privat Km/år
Miljö - och hälsoskydd	0	233
Politiker	0	44 625
Arbete och välfärd	328 182	182 393
Kommunledningskontoret	55 733	30 910
BUF	547 698	514 956
Bilpoolen	291 102	102 634
C4 Teknik	1 225 328	332 734
Kultur och Fritid	34 639	6 363
Räddningstjänsten	127 549	19 582
Stadsbyggnadskontoret	50 830	2 622
Omsorgsförvaltningen	3 059 400	112 232
Totalt	5 704 141	1 348 167

Antal körmil/bil under 2014 (den senaste uppgiften)

Summa fordon < 3,5 ton	540
Summa körda km < 3,5 ton	5 704 141
Genomsnitt km per fordon	10 563



Nyckeltal**Körmil i tjänsten och Privatbil 2014 (den senaste uppgiften)**

Förvaltningar	Totalt Km/år	Privat km/år
Miljö - och hälsoskydd	0	233
Politiker	0	44 625
Arbete och välfärd	328 182	182 393
Kommunledningskontoret	55 733	30 910
BUF	547 698	514 956
Bilpoolen	291 102	102 634
C4 Teknik	1 225 328	332 734
Kultur och Fritid	34 639	6 363
Räddningstjänsten	127 549	19 582
Stadsbyggnadskontoret	50 830	2 622
Omsorgsförvaltningen	3 059 400	112 232
Totalt	5 704 141	1 348 167

Antal körmil/ bil under 2014 (den senaste uppgiften)

Antal fordon < 3,5 ton	540
Summa körda kilometer	5 704 141
Genomsnittlig körsträcka per fordon	10 563
Genomsnittlig körsträcka per fordon i bilpoolen	9 700



Styrdokument

Kommunstyrelsen antog 2016-11-23 ”Riktlinjer för fordon och bränslen” som syftar bland annat till att bidra till att nå målet om fossilbränslefrihet.

Riktlinjer för ”Resor och möten i tjänsten” Kommunstyrelsen antog 2016-10-26 § 238

Kravspecifikationen i fordonsupphandlingarna

Personal

Befattning	Antal åa	Anställningsform
BUF	Ca 0,65	Avser bilpool
	1,0 tjänst	Postbil
OF	Ca 3,6	Fördelat på 237 fordon
C4 Teknik	Ca 1,5	Flera personer + verkstad
Räddningstjänst	1 st	Servar och rep alla fordon
MSF		Varje förare sköter sin bil
AoV	Ca 0,6	5 personer med övergripande ansvar
KLK	Ca 1,0 tjänst	16 fordonsansvariga

Nyckeltalet 30 tim/fordon och år har använts i förekommande fall för service, tvätt besiktning.

Kostnader

Budgetpost	Kostnad/år tkr	Anteckningar
BUF	2 000	Bilpool, intäktsfinansierad
	575	Postbil inkl personal
OF	11 600	Exkl personal
C4 Teknik	1200	Ca 1,5 åa + verkstadshjälp
Räddningstjänst	300	Del av serviceman + övrigt
MSF	25	Förarnas insatser
AoV	3 000	Exkl. personal
KLK	800	Exkl. personal

Kostnaden för att hyra bil från bilpoolen

Förvaltning	Fordon	Pris kr/mil	Pris kr/h
BUF	Bilpool, 30 miljöbilar	40	50 >8h=240kr

Övriga förvaltningar fordons park har ingen uthyrning och ingen kostnadsfördelning vid körning. De uppgifter som idag finns om nyckeltal och kostnader är ytters begränsade.

Problemområden

Ett uppenbart problem är att ansvaret för anskaffning, uppföljning och skötsel av fordon är spritt på ett stort antal handläggare och verksamheter.

Kristianstads kommun har som mål att var fossilfri 2020 och det innebär att samtliga fordon då ska kunna köras på el, biogas eller annat fossilfritt drivmedel. Tre år från målet är knappt 50 procent av de lättare fordonen fossilfria. Det spridda ansvaret för fordonsanskaffning är sannolikt en av anledningarna till att det varit svårt att uppfylla gällande riktlinjer för fordon med hänsyn till miljömål och miljöpolicy.

Det spridda och delade ansvaret för bilarna riskerar att leda till bristande uppföljning av besiktning, kontroller och service för bilarna. Otydligheten i ansvaret har ibland lett till missade besiktningsperioder som gjort att fordon belagts med körförbud.

Ingen har i dag ett kommunövergripande ansvar för uppföljning av körmönster och körsträckor för kommunens bilar. Det innebär sannolikt suboptimering av bilanvändningen i kommunens samlade bilbestånd.

Ett annat problem är att många fordon inte utnyttjas på ett effektivt sätt. Många kommunbilar går inte särskilt många mil om året samtidigt som det körs många mil i tjänsten med privatbilar mot kilometerersättning.

En samordnad eller fullt ut samlad organisation för kommunens bilar skulle kunna motverka det ojämna utnyttjandet genom att flytta runt fordon dit behovet finns och få ut fler körmil av ett mindre antal bilar. Med bättre överblick och framförhållning går det att hantera toppar genom att korttidshyra bilar från annat håll vid överbeställningar. Det finns också i andra kommuner exempel på bilpooler som erbjuder transport med chaufför vi kortare körningar, där en bil annars riskerar att stå stilla outnyttjad i många timmar i väntan på en kort hemkörning.

I en del andra kommuner och offentliga organisationer med samlad organisation för tjänstebilar hyr man ut fordon utanför organisationen på kvällar och helger men då krävs fler anställda vilket skall ställas i relation till den ökade användningen

Omsorgsförvaltningen kan se fördelar med att vårdpersonalen och deras enhetschefer blir avlastade ansvaret för fordon och att fordonsansvaret blir utfört av personal med kompetens inom området.

I ett större perspektiv kan målet om ”heltid för alla” lättare uppnås och vidmakthållas för dem som arbetar med bilbeståndet i en samlad serviceorganisation. Omvänt kan det på vissa håll uppstå luckor i arbetsscheman om bilansvar lyfts bort från anställda som har det som en mindre del i sin tjänst.

Kristianstads kommun saknar i dag en övergripande fordonspolicy.

Kommunrevisionen har under 2017 granskat kommunens fordonsutnyttjande, deras rapport stämmer i stort sätt med ovanstående redovisade problemområden.



Förslag på en sammanhållen transport organisation

Ingångsvärde

- Förslaget som enbart omfattar fordon under 3,5 ton, lätta fordon samt skolbussar, vilket innebär ca 600 fordon som drivs med fossilbränslefritt till ca 45 procent och går i snitt ca 1000 mil/år.
- De flesta förvaltningar äger eller leasar fordon. Omsorgsförvaltningen, OMS, Barn- och utbildningsförvaltningen, BUF, och C4 Teknik är de förvaltningarna som har störst fordonsparker. Det är framförallt hemtjänsten som har stor fordonsflotta, C4 teknik har fordon inom fastighetsskötsel och BUF ansvarar för ett 20-tal skolbussar samt en bilpool på ca 30 gasdrivna fordon som all medarbetare i kommunen kan boka via ett bokningssystem.
- Enligt BUF riktlinjer från skapandet av bilpoolen så skall dessa fordon vara utrustade med alkolås. Även kommunens egna skolbussar har alkolås.
- I dag finns ingen kommunövergripande fordonspolicy som styr inköp, körmönster, ägarskap mm, så varje förvaltning kan köpa sina fordon efter eget behov och ekonomi.
- Det finns inget fordonsystem där man kan följa körmönster, antal körda mil, vem som kört fordon mm, undantaget bilpoolens bilar.
- Kommunfullmäktige antog 2011-09-13 i klimatstrategin målet att kommunens egen verksamhet ska vara fossilbränslefri år 2020.
- Kommunstyrelsen antog 2016-11-23 "Riktlinjer för fordon och bränslen" som syftar bland annat till att bidra till att nå målet om fossilbränslefrihet. Årligen följer Kommunledningskontoret, KKK, upp efterlevanden av dessa riktlinjer. Utvecklingen går dock alltför långsamt ofta beroende på att det inte finns någon form av kompensation/stöd när förvaltningarna byter till fossilbränslefria fordon som är relativt sett dyrare.
- Verksamheterna är skyldiga att använda de upphandlade avtalen för inköp av fordon. Idag finns upphandlade avtal för 4 fordonstyper, tre diesel och en gas, samt möjlighet av avropa ett 15 tal olika typer av elbilar från Kommentus. Ett problem med nuvarande avtal är att de fossilbränslefria fordonen inte alltid fyller verksamhetens behov samt att de är relativt dyra. De flesta lätta fordon leasas genom upphandlat företag och det blir därmed en kostnad i driftbudgeten i stället för investeringsbudgeten.

- Dagens fordonspark är relativt ålderstigen och består av både egenägda fordon och leasade fordon. I maj 2017 hade Kristianstads kommun ett antal fordon med körförbud, vilket tyder på brister i kontroll över fordonsparken. Varje år genomförs tjänsteresor med egen bil för ca 1,5 mkr.
- Omvärldsbevakning visar att det finns några större kommuner som har någon form av serviceförvaltning i vilken transport- och fordonsverksamhet ingår.
- Ledningarna för de besökta serviceorganisationerna, vilka har delvis olika lösningar, var samstämmiga i sina uppfattningar att de var mycket nöjda med att ha en kommungemensam fordonsorganisation. De anser sig ha gjort synbara ”besparingar” samtidigt som de haft goda möjligheter att uppfylla målet om fossilbränslefri kommun och öka kvaliteten i fordonsparken.
- Kristianstads kommun har upphandlat en leverantör för de samlade varuleveranserna, ett avtal som innebär att leveranserna till kommunens enheter sker med fossilbränslefria fordon. Upphandlingsenheten på KKK har idag beställnings- och uppföljningsansvar och ser till att korrekt kostnadsfördelning sker.
- Matleveranserna från tillagningsköken inom BUF och OF till mottagningsköken är upphandlad och genomförs av en extern leverantör. Till stor del utför hemtjänstens personal matleveranser till omsorgstagare i eget boende.
- Transportorganisationen skulle också kunna utföra mindre godstransporter, persontransporter, cykeluthyrning och vissa samordnade varuleveranser (inte upphandlade transporter) som idag utförs lokalt inom hela den kommunala verksamheten.
- På längre sikt kan det också bli möjligt att hyra ut kommunens fordon till allmänheten under helger då fordonen normalt sett inte används.

För en gemensam transportorganisation krävs följande:

1. Transport- och fordonspolicy/riktlinjer fastställda av kommunfullmäktige som beskriver följande

- Kundens behov
- Hållbar resursanvändning
- Hur och vilka fordon som ska anskaffas
- Effektiv logistik och ekonomi



2. Organisation och resursplanering

- Ledningsresurs
- Stödresurser så som fordonsutvecklare, planerarare, chaufförer, mekaniker
- Verksamhetsplan; fordonsanskaffning, utrustning, nyttjande
- Synergieffekter vad det gäller antalet fordon, klimatsmarta fordon, volymer och bemanning
- Dimensionering av bränslestationer

3. Ekonomi

- Upphandlingsplan relaterad till fordons- och miljöpolicy
- Verksamheten ska vara helt intäktsfinansierad
- Prissättningsmodell
- Tjänstekatalog

Transportsenhetens verksamhet

Transportsenheten ska anskaffa fossilbränslefria fordon och hyra ut dem till verksamheterna på kort eller lång sikt. Valet av fordon avgörs av verksamhetens behov med beaktande av de riktlinjer och policyer som gäller i kommunen. Alla uthyrda fordon ska utrustas med system där det går att elektroniskt följa upp bilens körmönster, körsträckor, förare, tankvolym etc.

Transportenheten ansvarar för de uthyrda fordonen avseende leasing, service, skatt, försäkring, reparationer, däckbyte, medan den som hyr ansvarar för bränslepåfyllning, renhållning/tvätt, samt god omvårdnad vid framförande av fordonen.

Transportenheten bör även kunna ansvara för transporter av mindre gods, samordnade varuleveransen och matleveranserna samt medarbetare och ha möjlighet att underhålla egna fordon. Enheten skall även kunna tillhandahålla cyklar för lån alternativt hyra,

Det bör även finnas möjlighet att kunna hyra ut kommunens fordon till allmänheten under helger.

Ett fordonssystem bör anskaffas som medger digital hantering av hela bokningsrutinen. Det finns idag bokningssystem för bilpoolen som eventuellt kan användas för en större fordonspark.

BUF's transportenhet som ansvarar för skolskjutsverksamhet och bilpool är lämplig organisation att utgå ifrån. Den består av en chef, en planerare och ett 20-tal busschaufförer med placering vid Barn och utbildningsförvaltningen. BUF's transportenhet har också stor erfarenhet av upphandling av transporter, miljötänkande, inköp av fordon etc.

Kristianstads kommun | [Klicka eller tryck här för att ange text.](#)

Förslag till organisation

Kommunen kan skapa en gemensam transport- och fordonsorganisation för att erhålla effektiv användning av berörda fordon samt kunna uppnå målet om en fossilbränslefri kommun om möjligt på utsatt tid. Effekterna på några års sikt av en kommungemensam transportorganisation kan medföra kostnadsbesparingar, kvalitetsförbättringar, kvalitets-säkrad fordonsuppföljning samt att fordonen framförs utan fossila bränslen.

Transportenheten ledas av en chef för transporter som är underställd chefen för serviceorganisationen. Transportchefen har en stab som kan hantera utveckling, planering, logistik och ekonomi samt ett antal anställda, även lokalt placerade, som utför praktisk hantering av fordon. Administrativ service bör finnas gemensamt för hela serviceorganisationen.

För att uppnå en effektiv organisation bör serviceorganisationen ”köpa tjänster” av skolskjutsverksamheten för fortsatt drift av bilpool.

Förslagsvis bildas en transportenhet som övertar ägaransvaret för samtliga lätta fordon, skolbussarna i Kristianstad kommun, transportansvaret för mindre gods och matleveranser, samt de samordande varuleveranserna. De senare utförs till största del idag av entreprenör.

Personal kategori	Antal	Uppgift	Reduceringar
Enhetschef	1	Funktionsansvarig ekonomiansvarig planerings och utvecklingsansvarig	Från nuvarande organisation
Fordonsplanerare	1-2	Uppföljning av fordonen, produktionsutveckling och transportplanering	Från nuvarande organisation
Controller	1	Fordonsanskaffning, prissättning, hyresavtal och kunddialog	Från nuvarande organisation
Chaufförer	24	Busstransporter, mattransporter, godstransporter och persontransporter	Från nuvarande organisation



Finansieringsmodell

Priser beräknas av serviceorganisationen i samråd med beställarfunktionerna och fastställs av KF/KS grundat på kommunens ekonomiska situation och en av KF fastställd kvalitetspolicy. Alla priser är självkostnadsberäknade.

Interdebitering sker förslagsvis utifrån avtal med respektive förvaltning utifrån årskostnad (abonnemang) fördelad på tolv månader eller i förekommande fall via beställningssystem av den typ bilpoolen använder idag.

Verksamheten bedrivs förslagsvis i en fullständigt intäktsfinansierad form. En självfinansiering medför att inga budgetmedel behöver tillskjutas verksamheten.

På kort sikt är det dock svårt att uppnå en självfinansiering då kostnader för exempelvis fossilfria fordon, underhåll, lokaler blir svåra att beräkna då det kommer att behövas en del investeringar och personalförstärkningar.

Geografisk placering

Ledningen bör antingen sitta tillsammans med övrig ledning för serviceorganisationen eller placeras på en plats där det finns verkstadsmöjligheter och uppställningsplatser för fordon samt personalutrymme för driftpersonal.

Samordningsmöjligheter med andra servicefunktioner

Målet om heltid för alla kan sannolikt lättare uppnås inom ramen för en serviceorganisation i vilken det kommer att finnas en rad olika tjänster som kan kombineras.

Lokaliseringen skulle kunna var tillsammans med exempelvis arbetsplats- och /eller fastighetsanknutna tjänster i syfte att öka effektiviteten.

För- och nackdelar med förslaget

Fördelar

En samlad transportenhet förväntas ge en ökad grad av följsamhet till kommunens styrdokument och riktlinjer. Sannolikt ges större frihet att organisera verksamheten utifrån kundernas önskemål. Största fördelen utgörs av möjligheten att placera rätt fordon på rätt plats med rätt miljöhänsyn.

Sannolikt kommer kommunens sammanlagda fordonspark att kunna reduceras och kvaliteten förbättras, vilket i sin tur innebär en kostnadsbesparing för Kristianstads kommun.

Service och drift av bilpoolen sköts idag till stor del av de skolbusschaufförer som har avdelad tid vid sidan av skolskjutsverksamheten. Fortsatta synergieffekter kan utökas ytterligare inom ramen för en serviceorganisation.

- Minskat antal fordon
- Bättre styrning och kontroll av alla typer av transporter
- Avlastar kärnverksamheten med drift och underhåll

- Fossilbränslefritt
- Transportsamordning
- Effektivare utnyttjande av fordon ger lägre kostnader
- Alla fordon kommer att vara kvalitetsäkrade

Nackdelar

Förvaltningarna kan behöva bygga upp beställarkompetens, vilket kan medföra en ökad kostnad. De delresurser som transportverksamheten idag använder vid behov på respektive förvaltning i form av administration och expertkunnande avseende lokaler, ekonomi, HR, etc kan inte enkelt överföras till en serviceorganisation.

De allra flesta fordonen sköts av den eller de personer som använder dem, något som i praktiken kan leda till ökade kostnader för kommunen om drift och underhåll centraliseras till en serviceförvaltning. Det kan innebära att målet om heltid för alla kan bli svårare att uppnå för berörda förvaltningar och då främst omsorgsförvaltningen inte har möjlighet att omvandla tid till pengar för att betala för fordonsverksamheten.

Skolskjutsverksamheten är intimt sammankopplad med planering av skolverksamhet i form av schematider etc, vilket bör beaktas inför en eventuell överföring till en serviceorganisation. För att uppnå en effektiv skolskjutsverksamhet måste ansvarig för skolskjutsar ha stora möjligheter att påverka den lokala planeringen av start- och sluttider på skolorna.

- Under en övergångsperiod så ökar sannolikt kostnaderna
- Verksamhet kommer inte att få exakt det fordon de vill ha
- Verksamheten kommer behöva beställa och planera sina transporter på ett mer formaliserat sätt
- Målet om heltid för alla kan bli svårare att uppnå
- Möjlighet att påverka skolornas schematider kan riskera att försämrats

Sammanfattning

Kristianstad kommun saknar idag en fordonspolicy som reglerar allt vad som rör hanteringen runt våra fordon. Det som idag är vägledande och styrande är klimatplanen och upphandlingspolicyn för fordonsanskaffning samt reseriktlinje för hur vi skall resa i tjänsten.

Idag finns ingen komplett uppföljning av hur många fordon, finansieringsformer, fordonslag, antal körda km, körmönster, vilka externa transporter och vilka typer av miljöfordon som används i Kristianstad kommun.

Målet att nå bränslefossolfria fordon 2020 kommer att bli mycket svår att nå med dagens dåliga efterlevnad av ”riktlinjer för fordon och bränslen”

Utredningen förslår att en enhet för transporter och fordon bildas under en gemensam serviceorganisation för Kristianstads kommuns samtliga verksamheter, exklusive de kommunala bolagen, vilka skall beredas möjligheten att ansluta sig till enhetens tjänster vid senare tillfälle.



Dagens enhet för transporter som finns på Barn och utbildningsförvaltningen kan var lämplig att flytta över till den gemensamma serviceorganisationen.

Transportenhetens uppdrag ska vara att ansvara för all uthyrning av lätta fordon, svara för alla personal- och elevtransporter, mindre godstransporter, den samordnade varuleveranstjänsten, mattransporter samt även kunna vid behov och vid efterfrågan ansvara för cykeluthyrning samt uthyrning av fordon till allmänheten under kvällar och helger.

Slutligen förutsätter en framgångsrik lösning att de styrdokument som finns och eventuellt behöver uppdateras efterföljs inte bara av en serviceorganisation utan även av de som nyttjar dess tjänster. Det måste skapas incitament för de som nyttjar tjänsterna.



För mer information

Kristianstads kommun

Hans Thorsson

Tel: 044136414

Stefan Bengtsson

Tel: 0733135436

Förnamn Efternamn

Tel: Ange telefonnummer

Förnamn Efternamn

Tel: Ange telefonnummer



Kristianstads
kommun

Dnr [Ange diarienummer]

Antagen av [Ange organisation]

2017-08-22

www.kristianstad.se | kommun@kristianstad.se

Korta fakta och organisation kring fordon

Korta fakta om fordon

- 571 fordon (PB och LLB)
- 272 av kommunens fordon (PB/LLB) är miljöbilar, vilket motsvarar 47,6% av fordonsflottan. 2016: 47%
- 240 av kommunens fordon (PB/LLB) är dieslbilar, vilket motsvarar 42%
- 5,7 miljoner mil körs under ett år + 1,3 miljoner mil i privata bilar (siffror avser 2014 års mätning) = 19% av transporterna
- Genomsnittlig körsträcka var ca 1053 mil/år per fordon (2014 års siffror)
- Genomsnittlig körsträcka för bilpoolen var ca 970 mil/år per fordon (2014 års siffror)
- Vård och omsorgsförvaltningen har absolut flest fordon – ca 235 stycken, varav majoriteten används i hemtjänsten
- Kommunens fordon är en mix av leasade och köpta fordon
- Det finns tydliga ramavtal som fordon upphandlas via, men det förekommer enligt uppgift att det fortfarande köps/säljs också via blocket
- Fordonspolicy saknas i kommunen

Organisation

- Det skall formellt finnas utsedd fordonsansvarig på respektive förvaltning
- Formellt utsedd fordonsansvarig finns dock endast inom utbildningsförvaltningen och inom C4 Teknik
- Inom omsorgsförvaltningen finns en informellt "utsedd" person som hanterar fordonsfrågor och agerar rådgivare till förvaltningens chefer
- I övrigt är ansvaret spritt på ett stort antal personer inom kommunorganisationen avseende fordonsrelaterade frågor.
 - Administration
 - Skötsel
 - Beställningar
 - Etc.
- Totalt uppskattar organisationen att det är ca 9-10 årsarbeten som hanterar de kommunala fordonen (Intern utredning om transporter)

Omsorgsförvaltningen – organisation kring fordon

Organisation

- 1 person som är fordonssamordnare, men utan egentligt uttalat uppdrag och mandat
 - Hjälper till med upphandlingar och kravställning inför ramavtal
- Ca 2,6 årsarbeten som stöttar i fordonsfrågor inom olika enheter. Arbetet fördelat på ett flertal personer.
- Enhetschefer i hemtjänsten har ansvar för "sina bilar"

Fordonsflotta

- 236 bilar (PB/LLB)
 - Hemtjänst ca 120 bilar – ca 60-70% miljöbilar
 - Hälso/sjukvård ca 65 bilar
 - Larmgrupp 3 bilar
 - Vaktmästare 3-4 bilar
 - Stöd & Service (LSS, handikapp, gruppboende) ca 20 bilar
 - Bilomsorg (tvättar, städar, flyttar bilar) ca 10 bilar, ca 15 minibussar
- Det finns 8 st 4-hjulsdrivna huvudsakligen för nattpatruller inom hemtjänsten

Övrigt

- Bilarna går mycket olika
 - Snitt ca 1400-1500 mil/år – vissa så lite som 200-300 mil/år
 - Rehabbilar max 1000 mil/år ("ägs" av rehabpersonalen som har mycket hjälpmedel i bilarna)

Barn & Utbildningsförvaltningen – organisation kring fordon

Organisation

- Finns en fordonsorganisation inom BUF med huvudsakligt fokus på att hantera den kommunala skolskjutsverksamheten, men som också har ett ansvar för den kommungemensamma bilpoolen
- Ansvara också för all skoltaxi inom BUF, samt alla busskort till skolbarn inom kommunen
- 1 transportchef, 1 transportsamordnare, 1 svarar för transporter av särskolebarn, 1 svarar för posttransporter inom BUF
- 17 chaufförer för skolskjutsverksamheten + 5 tillgängliga vikarier

Fordonsflotta

- 48 bilar (PB/LLB)
- 17 skolbussar (>3,5 ton, 50-57 säten)
- 26 bilar i central bilpool

Bilpoolen

- 18 bilar vid "Vattentornet" i Kristinastad. 6 bilar vid Östra kommunhuset. 4 bilar uthyrs till arbete och välfärd
- 600 personer har möjlighet att boka bil via bilpoolen. Alla eget kort. GPS tracker som registrerar distans och tid som bilen nyttjas. Kan se alla användare utom politiker (sekretessbelagda)
- Nyttjandegraden av bilpool idag ca 60-65% vid Vattentornet och endast ca 40% vid Östra.
 - Bilarna vid östra rullar endast ca 300 mil/år

Barn & Utbildningsförvaltningen – organisation kring fordon (forts)

Skolskjuts

- Skolskjutsverksamheten unik i Kristianstad. Endast Kristianstad i Sverige som har den omfattning och det upplägg som idag enligt uppgift
- Skolorna börjar idag olika tider baserat på effektivt nyttjande av skolbussarna. Skolbussarna kör till totalt 30 av kommunens 33 grundskolor. Varje buss går till ca 3-4 skolor. Kör ej där Skånetrafiken kör.
- Vissa sträckor där skolskjutsar kör bedöms kunna trafikeras av Skånetrafiken. Intresset från Skånetrafiken har hittills varit mycket svagt. Skånetrafiken har kört extrabuss, men la ner linjen
- Bussarna används mycket till transporter på dagtid för att köra elever till t ex hemkunskap, idrott etc då mindre skolor saknar dessa faciliteter
- På sommaren används ca 12-13 bussar med undantag för en 4-v period i juli. I övrigt körs det till utflykter, bad etc. Dock ej helger
- Bussarna får endast framföras av kommunens anställda med behörigt busskörkort
- Utredning genomförd av Optiplan kring kostnadseffektiviteten i verksamheten och den är enligt denna utredning mycket kostnadseffektiv. Konsekvens är dock att det är skolskjutslogistiken som är styrande när skoldagen börjar vid olika skolor, inte skolorna som bestämmer
- Det finns ca 9500 barn i kommunen, varav ca 2300 skolskjutsberättigade. Av dessa nyttjar ca 1500-1600 skolskjutsar varje dag

C4 Teknik, Arbete & Velfärd m fl – organisation kring fordon (forts)

C4 Teknik

- Formell fordonsansvarig inom C4. Respektive avdelning (Trafik, Gata/Park, Fastighet) har också fordonssamordnare. Omfattning på tjänst varierar. Totalt ca 1,5 årsarbeten
- 158 bilar (PB/LLB)
- Stort antal special/arbetsfordon
- Finns egen verkstad som samnyttjas mellan olika enheter. Många specialfordon/tunga fordon som hanteras på verkstad, samt att därigenom så "fixas" också med PB/LLB

Arbete & Velfärd

- Ansvaret spritt på ca 5 personer – både administrativ personal och de som hanterar tvätt och service. Totalt ca 0,6 årsarbeten
- 65 bilar (PB)

Övrigt

- KLK – ca 1 årsarbeten fördelat på ett flertal fordonsansvariga/samordnare
- Räddningstjänsten 1 årsarbeten med fokus på service och reparation

Enligt omställningsplaner 2018 finns ca 571 fordon (PB/LLB) i Kristianstads kommun

Omställningsplane 2018 visar att 47,6% av kommunens fordon är miljöfordon

Förvaltning	Person-bilar	Genomsnitt antal mil	Dielsel	Bensin	Gas/övrigt	LLB	Genomsnitt antal mil	Dielsel	Bensin	Gas/övrigt
Vård & Omsorg	205	1635	116		89	30	606	11		19
BUF	26	588	7	8	7	22		7	8	7
BUF - bilpool	26				26					
Miljö & Samhällsbyggnad	6	783	6							
Kultur & Fritid	2	799			2					
KLK	13	611		3	10	5	836			5
C4 teknik - Trafik	3	499			3					
C4 teknik - Gata/VA	23	909	6	17		36	1289	20		16
C4 teknik - fastighet	50		6		44					
C4 Energi	15	711			15	10	861			
C4 biogas	2	1959			2					
C4 elnät	19		9		10					
Räddningstjänst	13	830	5	3	5					
Arbete & Valfärd	65	922	47	6	12					
Summa	468	1267	202	37	225	103	955	38	8	47

OBS 2016 års siffra

OBS mix PB/LLB

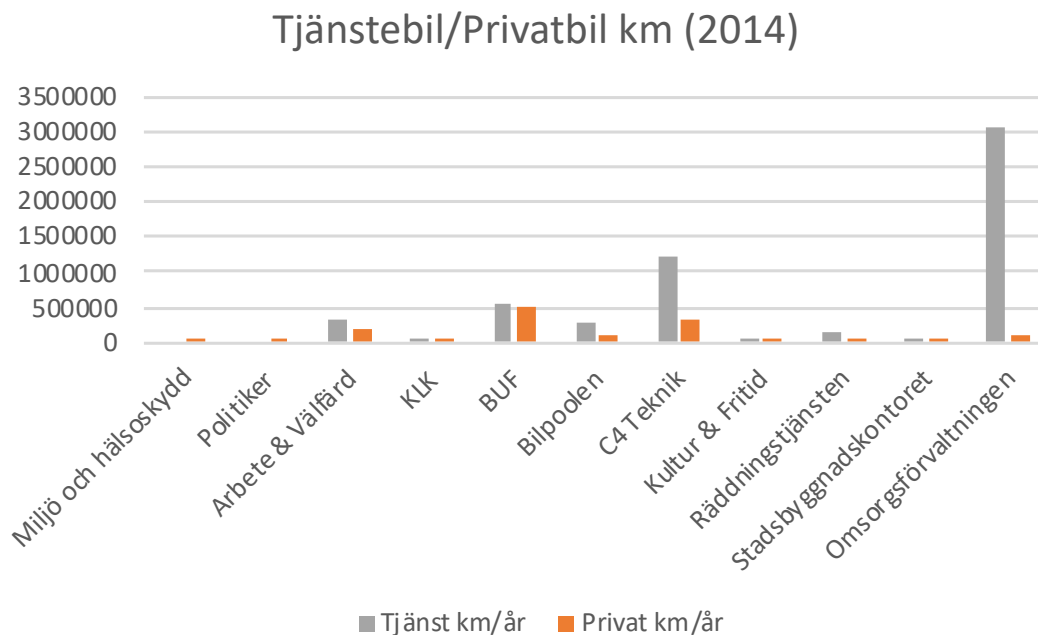
OBS mix PB/LLB

OBS 2016 års siffra

Genomsnittlig körsträcka (indikativ då viss data saknas) för personbilar i kommunen är ca 1267 mil/bil.
 Genomsnittlig körsträcka exklusive Vård & Omsorg är ca 817 mil/bil.
 Endast 48% av kommunens fordon klassificeras som miljöbilar.

19 % av alla transportkilometer i Kristianstad körs med privat bil (2014) varav BUF står för 38 %

Antalet kilometer i tjänst och privat bil 20



Förvaltningar	Tjänst km/år	Privat km/år	Privat/Total
Miljö och hälsoskydd	0	233	n.a.
Politiker	0	44625	n.a.
Arbete & Valfärd	328182	182393	36%
KLK	55733	30910	36%
BUF	547698	514956	48%
Bilpoolen	291102	102634	26%
C4 Teknik	1225328	332734	21%
Kultur & Fritid	34639	6363	16%
Räddningstjänsten	127549	19582	13%
Stadsbyggnadskontoret	50830	2622	5%
Omsorgsförvaltningen	3059400	112232	4%
Summa	5720461	1349284	19%

Inom BUF körs nästan hälften av alla mil med privat bil vilket innebär avsevärd påverkan på svårighet att styra över målet att uppnå fossilfria transporter i kommunen. Enligt kommunens riktlinjer skall resa med egen bil ske först då inget annat rimligt alternativ finns, och det skall godkännas av ansvarig chef innan resa.

Flera utredningar kring gemensam fordonsorganisation har genomförts utan beslut om införande

2013

- Utredning 2013 om En fordonsorganisation (EFO):
 - Målsättning att en gemensam fordonsorganisation skulle införas från jan 2014
 - Effektmål att minska fordonsflottan med mellan 50-100 fordon. Bättre service, underhåll, kontroll, inköp, effektivare organisation
 - Ansvarig: kommunens FM-organisation. Bilpool (inom BUF) inkluderas i gemensam fordonsorganisation
 - Alla bilar miljöanpassade senast 2017-01-01

2017

- Utredning om sammanhållen serviceorganisation 2017 – Fordon & Transport:
 - Förslag att en gemensam enhet för transporter och fordon bildas under en gemensam serviceorganisation
 - Enhet för transporter inom BUF anses lämplig att flytta över – både bilpool och skolskjuts
 - Transportenhetens uppdrag att ansvara för all uthyrning av lätta fordon i kommunen, ansvara för alla personal- och elevtransporter samt ansvara för cykeluthyrning och uthyrning till allmänhet under kvällar och helger
 - Verksamheten skall vara fullständigt intäktsfinansierad genom interndebitering till förvaltningarna baserat på nyttjande av fordon
 - Förväntad effekt: minskat antal fordon, bättre styrning & kontroll, avlasta kärnverksamheten på arbetet relaterat fordon, effektivare nyttjande och minskade kostnader

PwC:s granskning av kommunens fordonsflotta juni 2017 tydliggör brister i organisationen

Uppdrag

- PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Kristianstads kommun granskat kommunens fordonsutnyttjande

Slutsatser

- PwC kommer till slutsatsen att kommunens fordon enbart delvis nyttjas på ett ändamålsenligt sätt
- Av 7 kontrollmål är det endast 2 som anses uppfyllda, medan 3 uppfylls delvis. 2 anses inte vara uppfyllda
 - Bl a anses inte organiseringen och ansvaret vara tydligt och i linje med de beslut som fattats i kommunen, inte heller anses verksamheten vara under full kontroll. Detta då det saknas övergripande kontroll och kunskap om t ex körjournaler, nyttjandegrad, kostnader för drivmedel etc.
- Målet om att kommunen skall uppnå fossilfria transporter till 2020 bedöms också svårt att uppnå utifrån nuvarande förutsättningar.
- Kommunledningskontoret har tagit fram ett TJUT med avseende på PwC:s rapport och konstaterar att de flesta av de av PwC identifierade bristerna skulle ha varit hanterade om kommunen hade haft en central fordonsorganisation.
- En central fordonsorganisation bedöms av KKK vara den enskilt viktigaste åtgärden för att Kristianstad kommun skall komma tillrätta med identifierade brister och över tid uppnå ett effektivt fordonsutnyttjande samt att uppnå de kommunbeslutade målen om fossilfria transporter till 2020

Erfarenheter från andra kommuner

- Enköpings kommun

Organisation

- **Enköpings kommun** centraliserad fordonsorganisering sedan ca 2016.
 - Genomfördes intern utredning i kommunen ca 2014-2015 om möjligheterna och effekter av en centralisering. Grunden var att påskynda miljömål och fossilfria transporter.
- Tillsatte 2016 en central fordonssamordnare. Har saknats starkt mandat för fordonssamordnare att genomföra förändringar.
- Finns resepolicy internt. Har skrivit regler kring fordon, men ej beslutad som policy.
- Har idag kommit "halvvägs" – dvs 60 PB finns centralt, och ca 160 ute i förvaltningarna. Successiv överföring till central organisation.
 - "Vi har inte kommit så långt som man skulle kunna önska".

Tjänster

- Central organisation hyr idag ut bilar till förvaltningarna på kort- och lång sikt. Förvaltningarna hyr bil "all inclusive" (besiktning, service, recond, skadeåtgärder, etc.) Tvätt och drivmedel ingår ej.
- Finns central bilpool för personal att nyttja, men endast 5 bilar i dagsläget

Övrigt

- Elektroniska körjournaler på gång, men inte infört ännu.
- Dålig överblick över kommunens fordon, statistik över körsträckor, ekonomi, nyttjandegrad etc.
- Inga egna avtal – avropar via SKL Kommentusavtal.
- Alla bilar leasas.
- Många kör egen bil då de får "bilersättning" som fast påslag på lön. Detta har påverkat viljan till att använda tjänstebilar.

Erfarenheter från andra kommuner

- Uppsala kommun

Organisation

- **Uppsala kommun** bildade för drygt ett år sedan en gemensam service och är placerad under kommunledningskontoret.
- Tidigare en "Köp och sälj organisation". Politiskt mycket "tjafs". Teknik & Service sålde tjänster (fordon, transport, rekond, tvätt, service, etc) – fanns irritation att T&S tjänade pengar.
- 2014 beslut om att ej sälja tjänster. 2015 tydligt uppdrag från Politiken. Ta fram strategi, inkl resepolicy, fordonsstrategi, upphandla system etc för att möjliggöra effektiv central organisation.
- Viktig anledning att uppnå fossilfria transporter till 2020. På god väg! 2016 13%, 2017 50%, 2018 70% miljöbilar
- Finns idag en Fordonsserviceorganisation som tillhandahåller fordon till alla förvaltningar.
- Styrgrupp etablerad med alla förvaltningschefer, samt bolags VD + kommunens miljöchef. Beslut i styrgrupp, om oenighet tas frågan av miljöchef till KS för beslut och direktiv.
- Ref grupp med fordonssamordnare för de stora förvaltningarna för operativa frågor.

Tjänster

- Förvaltningarna hyr via fordonsservice som leasar in fordon. Allt ingår i avtalet med fordonsservice – service, däckbyten, försäkringar etc. Idag hårt styrt och allt går via fordonsservice.
- Tidigare många olika sorters bilar. Idag är standardbilen en etanolbil. Underlättat fordonsadministrationen och ökad kostnadseffektiviteten.
- Idag lättare rotera bilar vid behov då "alla likadana". Översyn pågår för att än mer optimera nyttjandet då vissa går väldigt lite och andra mycket.

Erfarenheter från andra kommuner - Uppsala kommun (forts)

Tjänster forts.

- 750 bilar idag. 3 modeller. PB-Golf. 4wd Suzuki. LLB Caddy. Inget snack om modell, utrustning etc.
- Bilpool 80 bilar på 7 adresser. Elektronisk körjournal. Bokningsapp via tel under utveckling.
- PB/LLB alla leasas. 5 år (1500 mil). Omsorg 3 år (3000 mil). Specialfordon 7 år.
- Mycket högre nyttjandegrad. Oklar genomsnittlig körsträcka, men inte mycket mer än 1500.
- De som går väldigt lite i enskilda förvaltningar har lyfts bort och lagts till central bilpool. Respektive förvaltning har också egen "mini-pool" (vissa förvaltningar delar)

Övrigt

- Mycket gnissel vid införandet, men idag acceptans givet hårt styrt från politiken.
- Politiskt stöd – MKT starkt.
- Stora förvaltningar samordningsfunktion för att rotera bilar för jämn nyttjandegrad.
- Tekniska hade bilpool som var 30 vid övertagande, nu ca 10 bilar.
- Helst ingen "privat körning" Tjänstebil – ej egen. Hyr miljöbil vid behov.
- Bolagen successiv inkludering, men valfritt.
- Komma (fordonsadminsistem) inklusive bilpoolsmodul – minska ant bilar, öka nyttjandegrad.

Erfarenheter från andra kommuner - Strängnäs kommun

Organisation

- **Strängnäs kommun** centraliserad fordonsorganisation sedan ca 2007/2008 – 10 år nu.
- Tog fram Policy kring hantering av fordon först sedan tillskapades organisation för att hantera fordon. Resepolicy med riktlinje för när man tar bil.
- Finns ca 100 PB och 20 LLB i kommunen idag.

Tjänster

- All skötsel och inköp av alla bilar. Finns en arbetsmarknadsgrupp som sköter skötsel och verkstadsbesök av bilar.
- Varje förvaltning fyller i behov av fordon (beställer av fordonsorganisationen) och får sedan en beräknad kostnad för fordonet. Fordonsorganisationen hyr ut bilar på årsbasis.
- Finns central bilpool som alla kan använda. Enkelt bokningssystem där man får mail med kod för att hämta ut hämta ut nyckel.
- Bilpoolens bilar ganska hög nyttjandegrad - ca 1500-2000 mil per år.
- Finns också bokningsbara cyklar för kortare resor

Övrigt

- Alla bilar leasas – olika leasingtid beroende på PB/LLB och vissa specialbilar.
- Alla bilar avropas på SKL Kommentus – inga egna avtal.
- Digitalt hanteringssystem av alla fordon (Zenit) – ordning och reda, service, ålder, när byta, vem som använder etc. Skall införa digitala körjournaler i alla bilar som nästa steg.
- 2016: 48% av fordonen <1500 mil. 14% av fordonen >3000 mil.

Erfarenheter från andra kommuner - Eskilstuna kommun

Organisation

- **Eskilstuna kommun** centraliserad fordonsorganisation sedan 2001. Successiv centralisering genomförd
- Tidigare låg alla bilar i förvaltningarna. Alla köpte in "hej vilt" och ingen samordning ö h t fanns.
- 2001 fattades politiskt beslut att alla registrerade fordon skulle centraliseras (PB/LLB).
- Från början till arbetsmarknadsförvaltningen. Numera centraliserad till organisation under KLK.
- 1 chef och 2 arbetsledare samt egen organisation med 18 st "lönebidragare" – huvudsakligen ungdomar med viss funktionsnedsättning. Skapat meningsfull sysselsättning, minskat kostnader för terapi/andra insatser. AF står för stor del av kostnaden. Organisationen gör "allt" för förvaltningarna.
- 2001 110 fordon med ambition att minska. Idag 520 fordon med ambition att minska.
- Inte minst vård/omsorg har ökat dramatisk i takt med "hemvård".
- Totalt minskad kostnad för kommun ändå. Kraftig ökning de senaste åren i o m nyanlända, ensamkommande etc.
- Fossilfri ambition till 2020. Idag ca 70% fossilfritt. Till 2020 troligtvis 98-99%. Endast möjligt genom att allt leasas.
- 67 elbilar, och successivt ökande. Fungerar väl trots "farhågor" från organisationen om att man "strandar"

Erfarenheter från andra kommuner - Eskilstuna kommun (forts)

Tjänster

- Fordonsservice tar hand om ALLT exklusive tankning. Service, besiktning, tvätt, hämtar/lämnar etc. Organisation med lönebidragare hanterar detta. Skapar viss "röra" i organisationen och kräver styrning men huvudsakligen fungerar mycket väl.
- Har jämfört kostnader med den privata marknaden – mycket kostandeseffektivt.
- Central organisation köper in ALLA fordon på Kommentusavtal. Leasas via SEB på 36/48 månader.
- 40 bilar i central bilpool på 4 platser. Övriga "långtidsuthyrda" till förvaltningar. Oftast på leasingavtalets period.
- Centralisering har kapat effektivitet och enklare att flytta fordon vid ändrade behov.
- Externt hyresavtal med MABI för toppar.

Övrigt

- Nöjda förvaltningar idag. Initialt visst motstånd men det har minskat över tid då man förstått enkelheten och slipper hantera fordonsfrågor. Kommunala bolag utanför.
- Politiska ambitionen VIKTIGAST! Verksamhet måste också få mandat att agera, annars fungerar det inte.
- Använder Zenith som program för bokning, uppföljning etc. Upplevs vara ett mycket bra och flexibelt program.
- Privat bil i tjänst sist på godkännandelistan. Skall godkännas i förväg av närmsta chef.
- Bilarna körs mellan 200-12000 mil per år. Genomsnitt bedöms ligga över 2000 mil/år., men har ej exakt siffra.
- Alla bilar (nästan – finns vissa undantag i räddningstjänst, socialjour) har alkolås. Alla har körjournal.

Länsstyrelserna Södermanland, Uppsala och Västmanlands län utredning kring effektiva fordonsorganisationer

Utredning

- Syfte med projektet var att påvisa de besparingsmöjligheter som finns inom kommunala transporter, samt att få kommunerna att vidta direkta aktiva åtgärder
- Stora initiala utmaningar pga otydligt eller obefintligt övergripande ansvar över transporter bland medverkande kommuner
- 16 kommuner medverkat

Slutsatser

- Det finns stor potential att effektivisera kommunala transporter med stora ekonomiska och miljömässiga vinster
- Decentraliserat fordonsansvar där olika enheter sköter sina egna fordonsaffärer ger begränsade effektiviseringsmöjligheter
- Centraliserad fordonssamordning den enskilt viktigaste åtgärden för att uppnå förväntade effekter. Dock ingen garanti för att det uppnås. Det måste finnas en uttalad vision att minska transporterna och att det finns mandat att genomföra nödvändiga åtgärder
- Tydlig centralt ansvar för strategi över fordonshantering och resevanor nödvändig - policys
- Effektiv bilpool (plats) (gärna för alla bilar) och minskad privatkörning avgörande
- Förändringsarbete tar tid och är ofta kopplat till intern acceptans och hur ledare agerar avseende tillåtelse till avvikelser från policys och riktlinjer

Grund för att lyckas med en centraliserad organisation – erfarenheter från andra kommuner

- Det måste finnas tydliga policys i kommunen kring fordon och transporter
 - Vad används för typ av fordon?
 - Hur används fordon i kommunal verksamhet?
 - När är det OK att använda privata fordon för tjänsteresor?
 - När skall alternativa färdmedel användas? Kollektiva färdmedel, cykel, gå?
- Det måste finnas en politisk enighet och stöd för att implementera en centraliserad fordonsorganisation. Enskilda förvaltningar måste följa fattade beslut och följa dessa
- "Fordonsansvarig" måste ha adekvat mandat att fatta beslut i frågor utifrån uppsatta policys och målsättningar i kommunen
 - Skall säkerställa att de kommunala fordonsbehoven uppnås
 - Besluta om hur dessa uppnås med utgångspunkt i behov
 - Fullt ansvar för helheten

Synpunkter som framkommer i intervjuer med organisationen

Centralisering

- Man är generellt positiv till en central organisering och koordinering av inköp, underhåll, administration, försäkringsfrågor, övergripande kontroll, och i viss mån samutnyttjande
- Fordonsorganisationen sägs vara solklar att den ska centraliseras för att uppnå effektiviseringseffekter i organisationen
 - Minskade kostnader genom effektivt utnyttjande
 - Ökad professionalitet i handhavandet av fordon och fordonsrelaterade frågor
 - Förbättrad kontroll på fordon och kostnader relaterade dessa
 - Effektivare underhåll och jämnare nyttjande/slitage
 - Samla ansvaret för alla upphandlingar, besiktningar, all leasing, alla inköp, alla försäljningar, försäkringar etc.
- Mål om fossilfria transporter 2020 sägs vara svårt att nå om inte centralisering sker – omställningen mot fossilfritt går långsammare än förväntat
- Det sägs att det inte är politiskt kontroversiellt att centralisera

Synpunkter som framkommer i intervjuer med organisationen (forts)

Utmaningar idag

- En utmaning är att tidigare utredningar upplevts haft ett "centraliserings-perspektiv" och att det har varit allt för lite kommunikation kring förbättringar för verksamheten
- För att ett effektivt förändringsarbete skall kunna ske så måste första linjens chefer stå bakom – den gemensamheten har inte uppnåtts i tidigare utredningar
- Det sägs att ledningen inom BUF inte vill ha en centralisering och att det därför inte blir av
- Det är sagt att när BUF skall köpa in nya bilar skall det gå via fordonsansvarig, men det uppges att rektorsområden köper in bilar självmant
- Vissa förvaltningar uppges inte fullt ut följa avtalen
- Delar av organisationen både köper och säljer via blocket istället för via de ramavtal och kanaler som är upphandlade enligt intervjuer
- Det finns ett antal bilar i kommunen som det är körförbud på pga att ingen fullt ut ansvarar för service och underhåll. Dessa är huvudsakligen gamla och borde fasas ut
- Det används mycket privata bilar för transporter, speciellt inom BUF. Svårt kontrollera om dessa är fossilfria transporter
- Det saknas övergripande tydligt policydokument/riktlinjer för när bil är OK att använda i tjänsten. Det saknas en fordonspolicy i kommunen
- Inom omsorgsförvaltningen uppges nyttjandet av bilar ej ske optimalt ur ett effektivitetsperspektiv

Synpunkter som framkommer i intervjuer med organisationen (forts)

Skolskjuts

- Skolskjutsarna påverkar i hög grad när skolorna kan börja (jämför med att skolan avgör när skolskjutsarna ska gå)
- Skolskjutsarna bör enligt vissa kvarstå inom BUF då den är så nära integrerad med verksamheten
- Frågan som finns är om det är skolan eller skolskjutsen som styr?

Nyckelfrågor framåt

- Nyckelfråga – hur är det tänkt att en "CFO" (central fordonsorganisation) ska finansieras?
- Kommunikation med förvaltningarna kring fördelar avgörande
- Måste finnas tydlig uppsida med att centralisera – miljömässigt, kvalitetsmässigt och ekonomiskt
- Det får inte bli mer administration

För- och nackdelar med centralisering

- Transport

Fördelar

- Stärkt möjlighet att fokusera på/nå mål om fossilfria transporter 2020
- Bättre möjlighet att maximalt nyttja tillgängliga fordon
- Bättre samordning var bilarna ska vara / användas.
Möjlighet att flytta/rotera bilarna
- Bättre resursutnyttjande – minskat antal fordon
- Förvaltningarna kan fokusera på kärnuppgiften
- Bättre kontroll, ordning & v reda på bilparken, besiktningar, service, byte däck, skadeanmälan, försäkringar etc.
- Bättre statistik och kunskap
- Jämnare slitage på bilarna om de gick ungefär lika långt = minskade kostnader, jämnare nyttjande
- Bättre efterlevnad av policys, riktlinjer, avtal, leasing, köp
- Få bort "min bil" till att bli "en bil"
- Bättre koll på körförbud
- Samlad kompetens på ett ställe - professionalisering
- Beroende på organisering – nya arbetstillfällen för vissa grupper (lönebidragare/långt från arbetsmarknaden)

Nackdelar

- Finns upplevd risk att det blir minskad flexibilitet för enskild förvaltning
- Initial oro kring negativa konsekvenser – ej fokus på "kundernas behov"
- Förvaltningarna kan ej längre "välja själva"
- Risk för motstånd i organisationen initialt
- Oro för ökade kostnader om central hantering ska ske av fordon utplacerade i kommunen
- Skolbussverksamheten ses idag som "gratis" inom BUF när de inte används för skjuts till/från skolan. Ses som fördyring vid centralisering
- Ökad administration i beställarrollen
- Svårt/arbetsamt att genomföra utan tydlig politisk ambition och acceptans i förvaltningsledningarna

Slutsatser kring fordonsorganisationen i Kristianstad

- Det finns få egentliga rationella skäl till att inte tillskapa en central fordonsorganisation med utgångspunkt i stärkt kontroll, bättre möjligheter för effektivt nyttjande av samlad fordonspark, och inte minst för att nå mål om fossilfria transporter till 2020
- Idag går omställningen mot fossilfria transporter långsamt i kommunen. Med en centraliserad fordonsorganisation skulle ökad kontroll och kraft finnas vid inköp och vid byte av bilar. Möjligen t o m en förutsättning för att ställa om inte minst Omsorgen och Arbete & Velfärd, men också C4 mot mer fossilfritt. En sådan omställning ställer dock krav på investering i såväl nya bilar som tillgång till gas och laddstolpar.
- Det råder relativt stora brister i kunskap, uppföljning, styrning och kontroll över fordonsparken. Skulle tydligt underlättas med en centraliserad fordonsorganisation där fullt ansvar ligger på att tillhandahålla adekvata fordon utifrån förvaltningarnas behov
 - Rätt fordon, med rätt specifikation, i rätt tid
 - Förvaltningarna "äger" inte fordonen, men har "tillgång" till de fordon de behöver utifrån beställning
 - Stärkt kontroll över försäkringar, skador, service, besiktningar, däcksbyten, rotation vid ojämn körsträcka etc.
- Det finns god potential för bättre nyttjande av den samlade fordonsflottan. Sannolikt finns betydande ekonomisk potential i en centralisering av fordonsorganisationen i form av över tid minskat antal bilar i kommunen genom en ökad genomsnittlig körsträcka. Idag ca 1200 mil/fordon, med mycket stor variation mellan förvaltningar. Genomsnittlig körsträcka bör för att uppnå ekonomisk effektivitet ligga mellan 1500-3000 mil/år per fordon.

Slutsatser kring fordonsorganisationen i Kristianstad (forts)

- Billpoolsverksamheten skulle rimligtvis kunna både utvecklas, och effektiviseras. "Mini"-pooler på strategiska platser bör utredas inom kommunen. Sannolikt minskad användning av privat bil. Rätt pooldimensionering på respektive plats skulle kunna minska antalet "fasta" bilar per förvaltning, och öka genomsnittlig körsträcka också bland poolbilar. Detta ställer dock krav på såväl tillgång till gas som laddstolpar.
- Efterlevnad kring beslut och i linje med policys och riktlinjer varierar. Det saknas utpekade fordonsansvariga i flera förvaltningar, det uppges fortfarande inhandlas och säljas bilar vid sidan om upphandlade avtal, det nyttjas fortfarande i relativt stor utsträckning privata bilar trots resepolicy som stipulerar att detta är sista alternativ
- Det finns god kompetens kring fordonsrelaterade frågeställningar på ett flertal ställen i kommunorganisationen, men ansvaret är utspritt på för många personer. Inte minst inom fordonsorganisationen inom BUF finns stor kompetens

Våra rekommendationer

- Tillskapa en central fordonsorganisation som en del i en gemensam serviceorganisation
- Utse ansvarig för central fordonsorganisation med mandat att genomföra förändringar i linje med politiska ambitioner
- Ta fram en fordonspolicy för kommunens fordon och hur dessa skall nyttjas
- Ta fram en plan för att successivt flytta samtliga PB och LLB till central fordonsorganisation, inklusive skolskjutsverksamheten
- Upprätta avtal med respektive förvaltning om vilket behov dessa har långsiktigt
- Etablera styrgrupp för fordonsrelaterade frågor med förvaltningschefer, miljö-strateg och möjligen bolags-VD:s som representanter (eller den som förvaltningschef/bolagschef utser) för diskussion kring övergripande strategiska frågor
- Etablera referensgrupp med "fordonssamordnare" från respektive förvaltning kring eventuella operativa frågor
- Utred exakt organisering för fordonsorganisationen avseende bemanning ställt i relation till tänkt tjänsteutbud. Kan modell med personer i arbetsmarknadsåtgärder á la Eskilstuna etableras?
- Utred behov/möjlighet till att tillskapa fler platser för Bilpoolsbilar för att inte minst minska körning med privat bil