



Utredning
**Samordning av
fordonsflottan i
Åstorps Kommun**

Färdigställd 19-11-07
av Roger Klotz

Innehållsförteckning

1.	SAMMANFATTNING.....	3
2.	BAKGRUND.....	4
2.1	ALLMÄNT	4
2.2	BEFINTLIGA MÅL FÖR "HÅLLBART SAMHÄLLE"	4
3.	AVGRÄNSNINGAR	4
4.	SITUATION OCH ANALYS	5
4.1	FORDONSPARK	5
4.2	ORGANISATION	6
4.3	KOSTNADER	7
4.4	TJÄNSTERESOR MED PRIVATBIL.....	8
4.5	ÖVERGRIPANDE KLIMATMÅL.....	9
4.6	ALKOLÅS	9
5.	ÅTGÄRDER	9
5.1	DIGITALA KÖRJOURNALER.....	10
5.2	SAMORDNAD FORDONSHANTERING.....	10
5.3	FORDONSPOOL	10
5.4	EKONOMI OCH ADMINISTRATION.....	10
6.	EFFEKTER/RESULTAT	11
6.1	LÄGRE KOSTNADER	11
6.2	BÄTTRE KONTROLL PÅ FORDONSANVÄNDNING OCH –KOSTNADER	11
6.3	BÄTTRE SERVICEGRAD	11
6.4	SÄKERSTÄLLANDE ATT LAG- OCH REVISIONSKRAV UPPNÅS	11
6.5	SÄNKTA KOLDIOXIDUTSLÄPP	11
6.6	HÖGRE SÄKERHET VID BILTRANSPORTER	11
6.7	POSITIVA HÄLSOEFFEKTER	11
7.	GENOMFÖRANDE.....	12

1. Sammanfattning

Idag hanteras fordon decentraliserat av respektive förvaltning. De tar hand om allt från strategiska beslut kring fordonsval och antal fordon till praktiska frågor som exempelvis skötsel, transport till service & reparationer och försäkringsfrågor. Det finns idag ingen central fordonspool och många medarbetare saknar möjlighet att låna en cykel eller bil för att transportera sig till exempelvis ett möte eller en utbildning.

För att uppnå lägre totalkostnader, högre standard på fordonen, bättre tillgång till fordon, säkerställande att lag- och revisionskrav uppfylls samt förbättrade möjligheter till klimatsmarta lösningar föreslås central styrning och samordnad hantering av fordon. Denna fordonsfunktion har strategiskt ansvar för de cirka 70 av kommunens fordon som huvudsakligen används för persontransport. Inklusivt specialfordon, lastbilar och släpvagnar har kommunen cirka 120 fordon i sina verksamheter.

Dessutom föreslås införande av en kommunal fordonspool främst avsedd för uthyrning av fordon för en halv till två dagars användning, exempelvis för resor till och från möten, konferenser och utbildningar. I fordonpoolen bör det finnas cyklar, elcyklar, bilar samt eventuellt mindre bilar; så kallade mopedbilar. Till att börja med kan denna nyttjas enbart av kommunens medarbetare, senare kanske även av kommuninvånare under exempelvis helger.

2. Bakgrund

2.1 Allmänt

Kraven på minskad användning av fossila bränslen, inom ramen för till exempel ”Fossilfritt Skåne 2030”, ökar. Åstorps Kommun har valt att stå utanför, men 21 andra skånska kommuner har anslutit sig till ”Fossilfritt Skåne 2020”. Hittills har Åstorps Kommun framgångsrikt fokuserat på att bli fossilfria inom uppvärmning och elförsörjning, men inte tagit några nämnvärda initiativ för att reducera klimatpåverkan av fordonsparken. Därför är Åstorp inte oväntat ”sämst i klassen” med cirka 6 % fossilfria drivmedel i fordonsparken.

Behovet av kostnadseffektivitet i kommunens förvaltning är stort. Inom flera förvaltningar anser man sig behöva ägna för mycket tid åt fordonsfrågor istället för kärnarbetsuppgifter. Den decentraliserade fordonshanteringen kan effektiviseras och resurserna nyttjas bättre.

Kunskapen om hur fordonen används idag är låg och överblicken saknas. Kommunens revisorer har vid upprepade granskningar konstaterat brister i körjournaler och hantering av drivmedelskort.

2.2 Befintliga mål för ”Hållbart samhälle”

Följande mål relaterade till ”hållbart samhälle” som olika nämnder och förvaltningar satt upp står att finna i Stratsys:

- Vi ska ta hänsyn till miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter i samhällsutvecklingen. (KF samt Finansförvaltningen)
- Vi ska minska förvaltningens miljöpåverkan. (Socialnämnden)
- Ett hållbart förhållningssätt präglar alla verksamheter. (Bygg- och Miljönämnden samt Bildningsnämnden)
- Öka andelen korta resor inom tätorten som sker till fots eller med cykel, till förmån för en minskning av andelen korta resor inom tätorten som sker med bil. Elbilar är undantagna (Tekniska kontoret)

3. Avgränsningar

Utredningen fokuserar huvudsakligen på personbilar och avgränsar specialfordon samt tunga fordon. Fordon som ägs av kommunala bolag ingår inte. Skolskjuts och andra transporttjänster ligger även de utanför utredningen.

4. Situation och analys

4.1 Fordonspark

Kommunens fordonspark består av 125 fordon som används i verksamheten, se tabell. Av dessa är 56 specialfordon (exempelvis lastbilar och räddningsfordon) samt övriga fordon (till exempel släpvagnar). Huvudsakligen betraktas fordon för persontransport, totalt 69 fordon, i denna utredning, men däremot inte specialfordon och övriga fordon.

Förvaltning	BIF	KSF				SBF	SOF		Summa
		AME	Park/Gata	Räddningstjän	Övr		Miljöavd	Hemtjänst	
Fordonstyp									
Persontransport <=4 pers, elbil						1			1
Persontransport <=4 pers		3		2	1		14	12	32
Persontransport 5 pers, kombi	1	4	3	1	2		1	2	14
Persontransport >7 pers	4	1	1					4	10
Tvåsits + lastutrymme (ex VW Caddy)	4		4	2				2	12
Specialfordon	3	4	13	15	1				36
Övriga	3	3	8	5	1				20
Summa	15	15	29	25	5	1	20	15	125
			74				35		

Tabell över fordonstyper per förvaltning

En analys av åldersstrukturen av fordonen visar på en snittålder på ca 7 år, se diagram, vilket är avsevärt över den nivå som är eftersträvarvärd med hänsyn till ekonomi, säkerhet, komfort och miljö. Normalt bör fordonen bytas ut senast efter fem år användning, vilket innebär att man då har en snittålder i sin fordonspark på 2-3 år.

Det är också anmärkningsvärt att 26 av 44 leasade fordon inte har bytts ut inom avtalad tid, vanligtvis efter 3 år. Istället har man valt att förlänga leasingavtalen till samma månadskostnad. Detta innebär att man har en äldre bil till i stort sett samma kostnad som en nyare. Körsträckan varierar också mycket bland leasingfordonen, från ca 500 till över 4 000 mil per år, något som leder till suboptimerade inbytespriser.

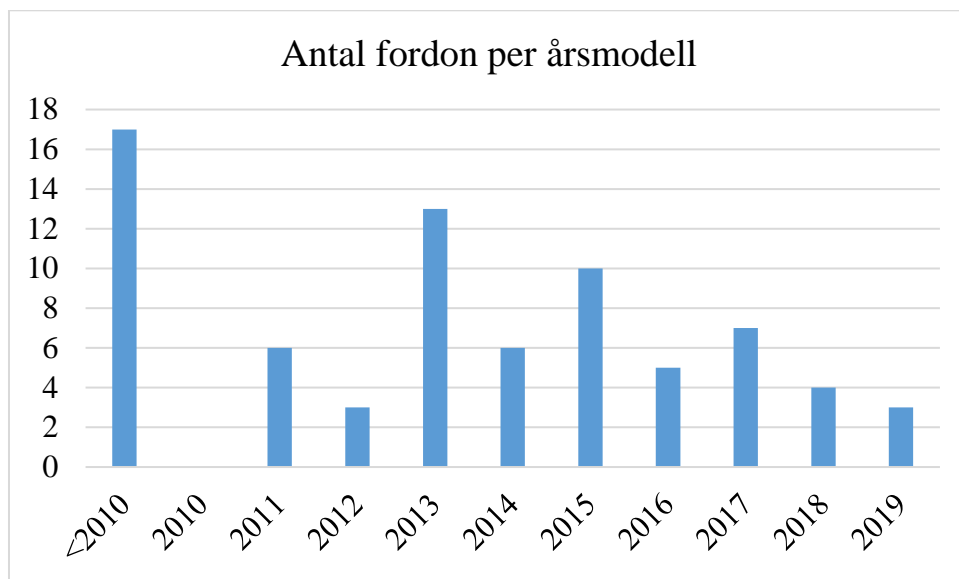


Diagram över antal fordon per årsmodell

Det finns sällan något alternativ till bil; hemtjänsten har nyligen införskaffat tre elcyklar som ska användas för tjänsteärenden inom Åstorp och miljöförvaltningen har en cykel för samma ändamål. 84 % av medarbetarna uppger att de inte har möjlighet att låna en cykel för tjänsteärenden¹.

4.2 Organisation

Ansvar för fordonen och administrationen av dem ligger idag helt och hållet på de olika förvaltningarna eller enheterna. De flesta fordonen används dagligen och har en ansvarig förare. Utöver det har nästan alla enheter en bil som används som poolbil för att transportera personal till möten, utbildningar eller liknande. Totalt finns minst sju sådana bilar inom kommunen.

¹ Källa: RVU 2019

Fordonshanteringen upplevs av många som ineffektiv, tidskrävande och krånglig. Flera anser att de saknar kompetens för frågor som rör fordonen. Kommunen drabbas av merkostnader för att till exempel köp, försäljning, försäkringsfrågor samt service & reparationer inte hanteras professionellt av kompetent personal. Okunskap eller otydlighet i ansvar har ibland lett till missade besiktningar som gjort att fordon fått körförbud.

Det finns ingen policy eller övergripande riktlinje för fordonsinköp, -hantering och -nyttjande, istället väljer varje förvaltning att hantera detta efter eget behov och egen ekonomi.

Förare och administratörer upplever hanteringen av körjournaler som omständlig och tidskrävande. Kommunen har vid upprepade tillfällen fått kritik av revisorerna för brister i dokumentationen av bilresor och hanteringen av tankkort. Kommunens fordon saknar idag utrustning som automatiskt skapar en körjournal och loggar körmönster och ingen har övergripande ansvar för uppföljning av fordonsanvändningen.

4.3 Kostnader

Nedanstående sammanställning visar de kostnader ur kommunens redovisning som går att hänföra till fordon. Kostnaderna avser verksamhetsåret 2018 och samtliga cirka **120** fordon.

Bilkostnader utfall 2018

Källa: Simon

kontonr	benämning	summa
6602	rep o underhåll av fordon	1 135 313
6910	Bensin	721 840
6911	Diesel	686 490
6913	Gas	4 373
6914-15	Oljor	4 339
6919	Övr drivmedel	1 969
6920	Fordonsskatt	200 872
6950	leasingavgifter	1 679 880
6990	besiktning	44 078
6998	övr kostn för transportmedel	15 750
7311	Fordonsförsäkring	96 432
7811-12	Försäljning av fordon	25 753
	Avskrivningar	1 793 344
	Summa	6 410 433

Arbetstiden som krävs för skötsel och hantering av fordonen ingår inte i ovanstående sammanställning och är något svår att beräkna. Kristianstads Kommun har gjort en uppskattning på 30 timmar per bil och år. I Åstorps fall betyder det en kostnad på knappt 1 miljon kr. Utslaget per fordon blir då totalkostnaden i genomsnitt cirka 60 000 kr per år eller 5 000 kr per månad.

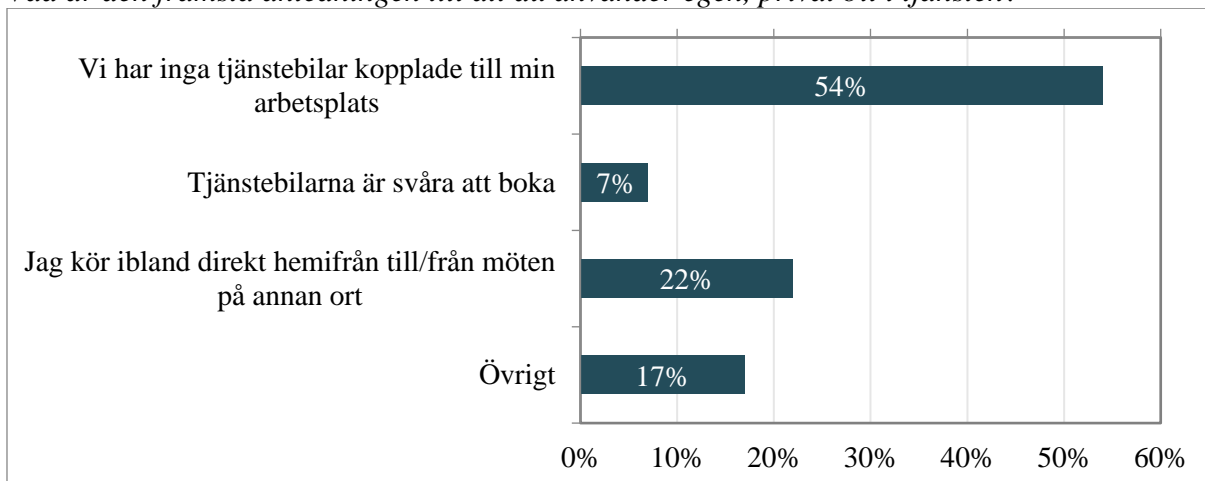
4.4 Tjänsteresor med privatbil

Privata bilar används i alltför stor utsträckning för tjänsteresor. Kommunens medarbetare använder oftare en privat bil än en tjänstebil för tjänsteärenden, se tabell nedan. Detta leder till högre kostnader för kommunen, men också till att bilar med sämre säkerhets- och miljönivå används. Detta främst eftersom privatbilar i genomsnitt är äldre än tjänstefordon.

Ungefär hur ofta gör du tjänsteresor utanför den tätort där din arbetsplats finns?²

	1 eller fler per dag	1-3 ggr per vecka	1-3 ggr per månad	Mer sällan/aldrig
Tjänstebil	2%	5%	9%	84%
Privatbil	2%	6%	20%	72%

Vad är den främsta anledningen till att du använder egen, privat bil i tjänsten?³



² Källa: resvaneundersökning Åstorps Kommuns medarbetare 2019

³ Bas: de som använt privat bil i tjänsten. Källa: resvaneundersökning Åstorps Kommuns medarbetare 2019

4.5 Övergripande klimatmål

Länsstyrelsen Skåne har tillsammans med Region Skåne och Kommunförbundet Skåne, inom ramen för Klimatsamverkan Skåne, tagit fram en klimat- och energistrategi för Skåne, Ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne. Strategin beslutades i juni 2018 och innehåller även regionala klimatmål för Skåne till år 2030:

- Utsläppen av växthusgaser i Skåne ska vara minst 80 procent lägre än år 1990.
- Utsläppen av växthusgaser från konsumtion i Skåne ska vara högst 5 ton koldioxidekvivalenter per person och år.
- Energianvändningen i Skåne ska vara minst 20 procent lägre än år 2005 och utgöras av minst 80 procent förnybar energi.
- Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.
- Utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne ska vara minst 70 procent lägre än år 2010.

Det är uppenbart att ovanstående mål kommer att bli svåra att nå för kommunerna i Skåne i allmänhet och för Åstorp i synnerhet. Det krävs kraftfulla åtgärder inom en snar framtid för att kunna nå eller åtminstone ta ett större steg i rätt riktning. Det spridda ansvaret för fordonsparken och avsaknaden av en gemensam fordonspool minskar möjligheterna att uppfylla miljö- och klimatmålen. I många skånska kommuners strävan att minska kostnader och miljöbelastning har under senare år samordnad fordonshantering och fordonspooler införts.

Det finns exempel från kommuner där man erbjuder kommunal personal transport med chaufför vid kortare körningar, där ett fordon annars kan stå stilla outnyttjad i många timmar i väntan på en (kort) hemkörning. I vissa kommuner hyr man ut fordon utanför organisationen på kvällar och helger för att öka fordonsnyttjandet.

4.6 Alkolås

Det finns starka önskemål inom kommunen om att införa system som förhindrar eventuellt alkoholpåverkade medarbetare att framföra fordon i tjänsten. Ett alternativ är att utrusta fordon med alkolås, till den relativt höga kostnaden av 500–1 000 kr per fordon och månad. Ett annat alternativ till betydligt lägre kostnad är att skaffa nyckelskåp med alkolås eller att begära alkotest med utandningsprov i samband med nyckelutlämning.

5. Åtgärder

De avgörande åtgärderna för att förbättra fordonshanteringen, minska kostnader och närma sig klimatmålen är att utse en fordonssamordnare som får ett tydligt mandat över fordonsspår inom kommunen. Sedan bör samtliga fordon snarast utrustas med digitala körjournaler och en fordonspool etableras.

5.1 Digitala körjournaler

För att dels kunna följa upp fordonens användning och körsträckor och dels kunna föra körjournaler som uppfyller skatteverkets krav bör samtliga fordon snarast utrustas med så kallade digitala körjournaler. Kostnaden för dessa uppgår till cirka 100 kr per fordon och månad. Innan detta görs måste samråd hållas med de fackliga representanterna.

5.2 Samordnad fordonshantering

När det gäller fordon med en totalvikt över 3,5 ton samt specialfordon föreslås följande förändringar:

- Fordonssamordnaren ansvarar för att fordonen har betald fordonsskatt, försäkring samt är registrerade (i trafik).
- Fordonssamordnaren bistår med support vid avyttring av fordon samt vid upphandling och specifikation av nya fordon.

För övriga fordon, det vill säga de som huvudsakligen används för persontransport samt mindre servicefordon omfattas dessutom av följande förändringar:

- Fordonssamordnaren tar över ansvaret för anskaffning och administration av dessa fordon. I detta ingår inköp, registrering, skatt, försäkring.
- Förvaltningarna ansvarar för skötsel och drift av sina respektive fordon.
- Förvaltningarna och fordonens brukare ansvarar för att fordonen är i kördugligt och trafiksäkert skick vid användning.

Samordnad hantering av kommunens fordon motverkar det ojämna nyttjandet av fordon genom att flytta fordon dit behovet finns och få högre körsträcka av ett mindre antal bilar. Höga körsträckor sänker bilars värde mer än låga körsträckor höjer värdet. Uppskattningsvis skulle jämnare körsträckor minska kostnaderna med minst 5 000 kr per bil.

5.3 Fordonspool

En gemensam fordonspool med bilar, eventuellt eldrivna mopedbilar och cyklar bör införas och hanteras av fordonsenheten. Dessa fordon ska enkelt kunna bokas i till exempel Outlook. Fordonen kan bokas en halv till två dagar för tjänsteresor till platser utanför Åstorps samhälle som är svåra att nå med tåg eller buss. Den interna hyreskostnaden beräknas bli ca 500 kr för en hel- och 300 kr för en halvdag. Samtidigt ska bilar med samma syfte som idag finns på förvaltningar och enheter avvecklas. Med bättre överblick och framförhållning går det att hantera toppar i efterfrågan genom att exempelvis korttidshyra fordon från annat håll. Användande av privat bil för dessa tjänsteresor bör endast i undantagsfall tillåtas.

5.4 Ekonomi och administration

I samråd med ekonomifunktionen föreslås att samtliga budgeterade medel för de cirka 70 fordonen som omfattas av åtgärderna flyttas till den centrala fordonsenheten. Denna enhet hanterar sedan löpande administration och kostnader för fordonen. För att täcka kostnaderna för 2020 års verksamhet behövs ett tillskott på 300 tkr som enligt ekonomifunktionen kan göras tillgängligt. Efter de initiala kostnaderna beräknas totalkostnaden för kommunens fordonshantering att kunna minska med 10 %, det vill säga med cirka 750 tkr, på årsbas.

6. Effekter/Resultat

6.1 Lägre kostnader

Gemensam fordonspool kräver färre fordon och nyttjar fordonen effektivare. Professionell planering av bytesintervall, kompetent motpart vid fordonsreturer och rotation av fordon (jämnare miltal) leder också till lägre kostnader. Lägre skadekostnader genom skaderapportering och uppföljning av försäkringsersättningar. Införande av digitala körjournaler som ger bättre uppföljning och beslutsunderlag samt minimerar missbruk av fordon. Minskad körning med privata bilar. 2018 års totalkostnad för fordon på cirka 7,5 miljoner kr beräknas kunna minskas med cirka 10 %.

6.2 Bättre kontroll på fordonsanvändning och –kostnader

Införande av digital körjournal samt uppföljning av fordonsdata ger bra förutsättningar för att effektivisera fordonsnyttjandet och därigenom ha god kostnadskontroll. Valda delar av informationen kan regelbundet återföras till förvaltningarna för att möjliggöra optimering av deras fordonsanvändning.

6.3 Bättre servicegrad

Genom att centralisera och skapa en fordonspool kommer tillgången på fordon att bli bättre än om var och en förvaltning själva håller sig med egna (mindre) fordonspooler. Detta trots att det totala antalet fordon minskas. Vid behov kan fordonspoolsansvarig också välja att hyra in ytterligare fordon för att klara toppbelastningar.

6.4 Säkerställande att lag- och revisionskrav uppnås

Införande av digitala körjournaler samt professionell hantering och lagring av dessa data säkerställer att kraven uppfylls.

6.5 Sänkta koldioxidutsläpp

Minskad körning med privata bilar som generellt har högre koldioxidutsläpp än kommunala bilar leder till minskad miljöbelastning. Privata bilar har generellt sett också en lägre säkerhets- och komfortnivå än kommunala fordon, som oftast är nyare. Erfarenhetsmässigt har också införande av digitala körjournaler och fordonspooler lett till minskade körsträckor. Möjligheterna till att erbjuda mindre miljöbelastande fordon (till exempel elbilar, gasbilar, mopedbilar, lådcyklar, elcyklar, cyklar) ökar också med centraliserad hantering.

6.6 Högre säkerhet vid biltransporter

Genom att öka användningen av kommunala tjänstebilar istället för privata höjs säkerhetsnivån för fordonsanvändarna eftersom tjänstefordon generellt sett har högre säkerhetsnivå än privatbilar (som oftast är äldre).

6.7 Positiva hälsoeffekter

Ett större utbud av alternativ till bil för tjänsteresor, till exempel cykel och elcykel, leder till positiva hälsoeffekter för personalen. Möjligheterna för personalen att ta sig till arbetet utan bil ökar också om det finns tillgång till poolfordon för tjänsteärenden.

7. Genomförande

Efter presentation och diskussion av denna utredning samt eventuella justeringar föreslås att snarast framlägga en tjänsteskrivelse som föreslår beslut att genomföra förändringar enligt denna utredning.