

2014-04-22

Energimyndighetens projektnummer 35608-1

Effektivisering av kommunala transporter i Uppsala, Västmanlands och Södermanlands län, slutrapport



Effektivisering av kommunala transporter i Uppsala, Västmanlands och Södermanlands län

Sammanställd av Evelina Loberg, projektledare

Klimat och energi

Samhällsbyggnadsenheten

Länsstyrelsen i Västmanlands Län

Kartmaterial: Stefan Luth

Omslagsbild: Elcykeln, ett miljövänligt fordon i kommunens verksamheter

Foto: Klara Pers

Sammanfattning

Länsstyrelserna i Uppsala, Västmanlands och Södermanlands län har mellan 2011 och 2014 drivit ett projekt för att effektivisera de kommunala transporterna i 16 av länens kommuner. Syftet med projektet har varit att visa på de besparingsmöjligheter som finns inom transportområdet för kommunerna, samt att få kommunerna att vidta direkta åtgärder för att effektivisera det interna transportarbetet.

Tillsammans har kommunerna minskat sin energianvändning med 830 MWh inom transportsektorn, vilket motsvarar en minskning på 6 procent. Även koldioxidutsläppen har minskat med 6 procent eller 215 ton. Resultaten baseras på drivmedelsstatistik från 2011 respektive 2013. Hur mycket av denna minskning som går att tillskriva projektet är dock svårt att säga. De flesta kommuner kommer att ha sina åtgärder på plats först 2014 varför ytterligare besparingar kan förväntas inom de delar av transportområdet som man arbetat inom med inom projektet men även genom spridningseffekter till övriga delar av de kommunala transporterna.

Transporterna har genom projektet hamnat mer i förgrunden i de flesta av kommunerna och betraktas nu i de flesta fall som ett viktigt åtgärdsområde. Knivsta kommun bekräftar ovanstående på följande sätt:

”Transportrelaterade frågor har definitivt blivit mycket mer aktuella under perioden 2011-2013. Dels handlar det om aktiviteter inom ramen för Länsstyrelsens projekt, i angränsande projekt, men också på övergripande samhällsnivå.”¹

Ett ofta otydligt eller obefintligt övergripande ansvar över transporterna och till början inte tillräcklig förankring hos kommunledningarna gav de kommunala projektledarna en tung start. Motvinden släppte först under det sista halvåret men trots detta finns det i dagsläget ett stort antal åtgärder som är på plats eller beslutade om (Se tabell 12). Från och med 2014 förväntas dessa ge effekt.

Enligt projektledarna i kommunerna har projektet varit en viktig katalysator för att få igång effektiviseringsarbetet i kommunerna. Att flera kommuner arbetat tillsammans och över länsgränserna har gjort det lättare att sprida kunskaper och erfarenheter till många kommuner med begränsade resurser. Samtidigt sätter ett projekt av denna storlek mer press på kommunerna eftersom ingen vill vara ”sämst i klassen”.

Fortfarande finns en stor potential kvar i kommunerna och ett strategiskt arbete mot en fossilfri och energieffektiv fordonsflotta måste förankras bättre. Vi är i början av ett förändringsarbete där fokus har legat på att tydliggöra transportsituationen och skapa förutsättningar för det ”nya resandet”. För detta måste en ny strategi växa fram i kommunerna.

¹ Wetterstedt, Martin, Knivsta kommun, 2014-01-31.

Erfarenheterna från projektet är samlade under www.effektivarekommunaltransporter.se som tagits fram som ett led att sprida kunskaperna från detta projekt.

Innehåll

Sammanfattning	2
1 Bakgrund.....	6
1.1 Finansiering	Fel! Bokmärket är inte definierat.
1.2 Tidsplan	8
1.3 Mål.....	8
1.4 Målgrupp.....	9
1.5 Verksamhetsbeskrivning	9
2 Resultat	13
3 Åtgärder	19
4 De viktigaste lärdomarna från kommunerna	21
4.1 Ledningens stöd	21
4.2 Bildande av fordonsgrupp	22
4.3 Kommunikation	22
4.4 Konsulthjälp	23
4.5 Centraliserad fordonssamordning	23
4.6 Införande av bilpool.....	24
4.7 Minska privatbilskörningen.....	24
4.8 Inköp av bilar och bränsle	25
4.9 Cykling.....	26
4.10 Informationsinsatser.....	26
4.11 Resepolicy	26
4.12 Resa kollektivt i tjänst	27
4.13 Sparsam körning.....	27
4.14 Samordning av interna transporter.....	27
5 Resultat hemtjänsten	29
6 Skolskjutsar	33
7 Diskussion och slutsatser	35
7.1 Uppföljning och utvärdering	36
Källförteckning	37

Inledning

Det finns en stor potential att effektivisera de kommunala, liksom alla övriga transporter i samhället, vilket skulle kunna ge stora positiva ekonomiska och miljömässiga effekter. Vid inköp av nya bilar är dessa oftast bränslesnålare än de gamla men i övrigt finns det stora möjligheter för att effektivisera de kommunala fordonsflottorna. Dessutom överger många kommuner de förnybara bränslena till förmån för diesel. Projektet ”Effektivare kommunala transporter” visar många möjligheter för att utveckla en betydligt bränslesnålare kommunal bilpark.

I projektet har det visat sig att ett decentraliserat fordonsansvar där varje enhet sköter sina egna bilaffärer gör att effektiviseringsarbetet blir begränsat. Ofta finns det inte någon tydlig styrning vad det gäller bilarna och hur man ska resa i tjänst. Hur mycket bil som körs beror till stor del på den aktuella chefens tillåtande och resurser snarare än kommunens gemensamma resepolicy. Kommunernas avsaknad av ett tydligt ställningstagande för hållbara resor är således ett stort problem. Transporter ses allt för ofta som en bieffekt av den verksamhet som bedrivs, snarare än en möjlighet att bidra till ett effektivare arbetssätt. Transporterna kommer ofta in alldeles för sent i planeringsprocessen, om de kommer in överhuvudtaget.

Det finns en stor potential att effektivisera kommunens transporter både när det gäller fordonsflottans sammanställning, organisation och personalens resevanor. Det kräver dock att kommunen tar ett centralt ansvar för en strategi över fordonshantering och resevanor. Det handlar också om att skapa acceptans för nya sätt att resa, alternativ till resande, eller att inte alls resa. Detta har inte varit en lätt uppgift för de deltagande kommunerna, förändringar tar tid och görs inte utan motstånd.

Utöver ovanstående problematik bidrar avsaknaden av en central person som ansvarar för fordon och resevanor till att effektiviseringen av kommunens fordon och resor försvåras. Det har inte funnits någon i kommunerna som har känt att detta ligger på deras bord även om många har haft en känsla av att det kan fungera bättre. Som följande fall som visar hur fel det faktiskt kan bli:

I en kommun hade de avtal med ett hyrbilsföretag i en kommun 3 mil bort vilket betydde att de fick åka 6 mil för att hämta en hyrbil.

I en kommun gick dieselbilarna så kort att man fick ”köra ur” dem regelbundet så att motorerna inte skulle haverera. Då tog någon en tripp på ca 6 mil utan något som helst annat ärende.

I en kommun hade hemtjänstens nattpatrull egna bilar, d.v.s. dessa bilar stod på dagen medan dagpersonalen använde sina bilar.

Det kan tyckas att det låter fullkomligt logiskt och enkelt hur man ska få till en effektivisering enligt de manualer som finns, men verkligheten bjuder på mer motstånd och komplexitet än det finns möjlighet att beskriva. Varje situation

kräver sin egen lösning även om de stora linjerna är de samma. Det behövs ett enträget arbete för att nå en energieffektivt och fossilbränslefri transportsektor.

1 Bakgrund

Idag är 87 procent av bränslet som används för transporter i Sverige fossilt. Biobränslen kan endast delvis ersätta fossila bränslen. En omfattande energieffektivisering är nödvändig för att nå klimatmålen inom transportsektorn.

Energieffektiviseringspotentialen för kommunernas interna transporter (t.ex. skolskjuts) är betydande. Enligt Trafikverket finns det i de flesta kommuner en besparingspotential på mer än 20 procent av energianvändningen². Det finns även en ekonomisk besparingspotential på minst 10 procent av kostnaderna för tjänsteresor. I en medelstor svensk kommun kör de anställda cirka 200 000 mil i tjänsten om året. Erfarenheter från tidigare utredningar visar att kommuner ofta kan göra väsentliga förbättringar vad gäller val av fordon, antal fordon, körsätt och planering av resor.

Dagcenterverksamhet, skolskjuts, hemsjukvård och hantering av post och gods områden som genererar mycket resor. Bilkörning i kommunal verksamhet står för en betydande del av kommunens miljöpåverkan. Mindre tid i bilen gör det möjligt för kommunens medarbetare att utföra fler arbetsuppgifter än förut. Det som saknats i många kommuner är kunskap och erfarenhet om hur energieffektivisering kan genomföras inom transportområdet.

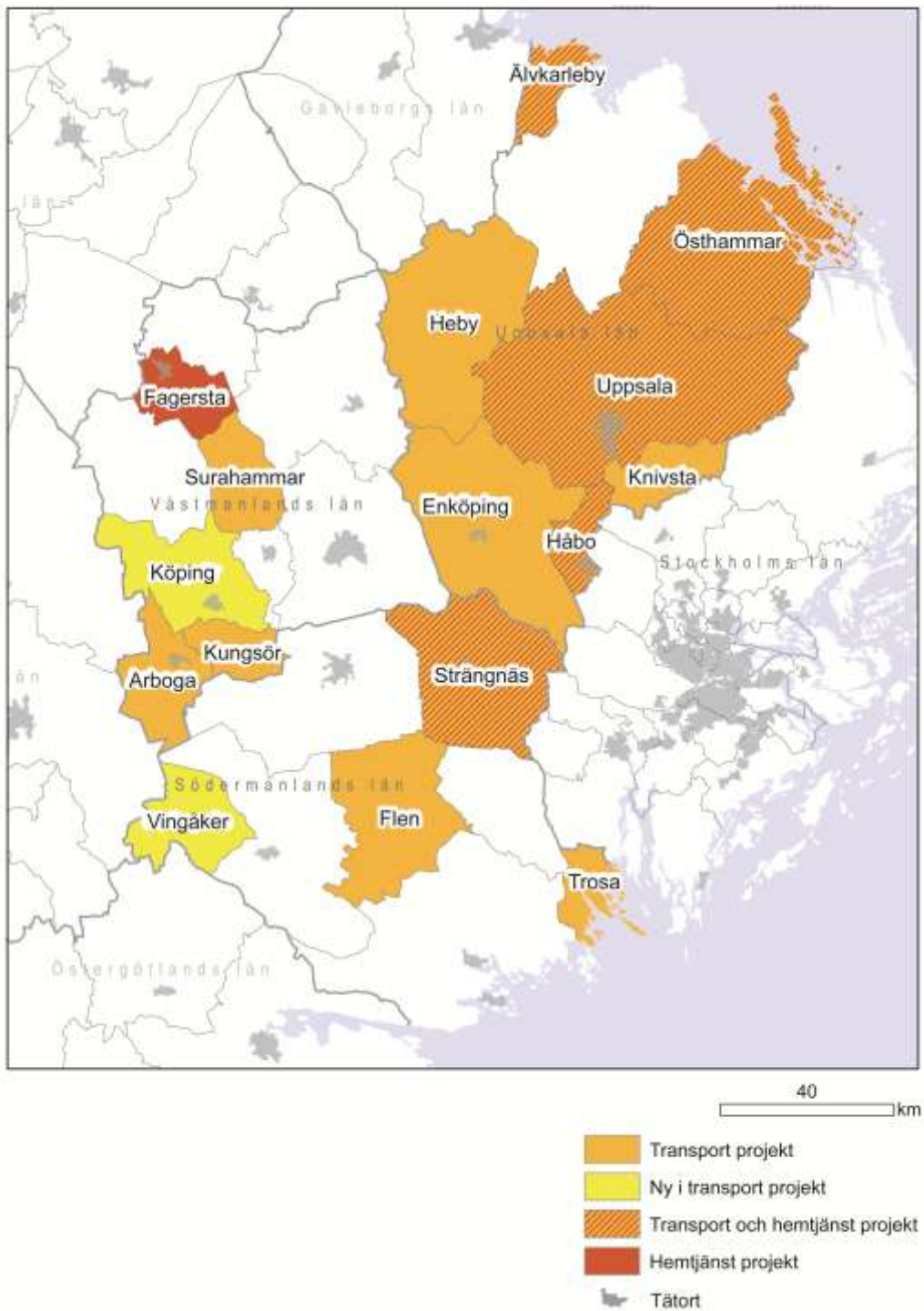
Bakgrunden till att kunskap saknas är att detta område tidigare inte har prioriterats. På grund av att det inte funnits tradition och kunskap av att arbeta med transporter är det svårt för kommunerna att komma igång med energieffektivisering. Mängden fordon i kommunerna har också ökat sedan 1990-talet som följd av den allmänna samhällstrenden vilket inneburit att det totala antalet åkta kilometer med bil ökar.

Sedan 2010 kan kommunerna söka stöd hos Energimyndigheten för att arbeta med energieffektivisering av den egna verksamheten. Arbetet omfattar byggnader samt transporter. Många kommuner är idag därmed på gång med arbete kring energieffektivisering av transporter, men det saknas erfarenhet av liknande projekt. Även i kommunernas klimatstrategier finns målsättningar om att minska utsläppen och energianvändningen i transportsektorn.

Länsstyrelserna i Västmanlands, Södermanlands och Uppsala län har mot denna bakgrund drivit projektet ”Effektivare kommunala transporter” mellan 2011 och 2013. Uppsala har varit huvudman medan projektledaren har varit anställd vid Länsstyrelsen i Västmanlands län. Tretton kommuner har deltagit sedan starten och tre har tillkommit under projektets gång.

² Vägverket, 2006 (Handbok för bättre kommunala tjänsteresor – Bättre miljö, trafiksäkerhet, ekonomi och arbetsmiljö)

Figur 1: Deltagande kommuner i transportprojektet



1.1 Tidsplan

Projektet startade 1 januari 2012 och den ursprungliga planen var att projektet skulle avslutas 31 december 2013. I och med att en mätning skulle göras i slutet av december 2013 var det inte tekniskt möjligt att avsluta projektet det tänkta datumet. Därför ansökte länsstyrelserna om att få förlänga projektet till den 30 april 2014, vilket också beviljades.

Etapp 1
2011-12-12-
2012-05-31

Etapp 1 startade med ett kick-off- seminarium. Under etapp tog en nulägesanalys fram som visade kommunernas utgångsläge och vilken potential för förbättringar som fanns. Hälften av kommunerna tog hjälp av en konsult för att göra analysen. Kommunerna lämnade in en skriftlig rapport till Länsstyrelsen.

Etapp 2
2012-06-01-
2012-09-30

I etapp 2 tog en handlingsplan fram baserat på nuläget. Kommunerna fick rapportera in konkreta åtgärder som de tänkt arbeta med för att nå effektiviseringsmålet på 10%.

Etapp 3
2012-09-30
2013-01-31

I etapp 3 påbörjades förändringsarbetet som skulle leda till att målen uppnås. Slutrapporten lämnades in till Länsstyrelsen 31 januari 2014.

1.2 Mål

Det övergripande målet med projektet är att visa hur det största hindret mot energieffektivare kommunala transporter kan övervinnas. Hindret består av bristande erfarenhet och kunskap om hur transporter kan genomföras mer energieffektivt.

Vid projektets slut ska deltagande kommuner ha kommit igång med att energieffektivisera sina transporter genom att konkreta förändringar är planerade. Genomförandet av förändringarna ska vara påbörjat. Kommunerna ska kunna redovisa på vilket sätt de arbetar med att energieffektivisera sina transporter. I redovisningen ska frågan vem, hur och när kunna besvaras. Arbetet med energieffektivare transporter ska bli en löpande verksamhet i kommunernas organisationer.

Varje deltagande kommun ska sätta ett mål motsvarande minst 10 procents lägre energianvändning räknat i kilowattimmar.

1.3 Målgrupp

Målgruppen har varit alla anställda i kommunen som reser i tjänsten men i synnerhet de som påverkar inköp och hantering av kommunens fordon och som kan påverka de anställdas resevanor. Ingången i kommunerna har varit energi- och klimatsamordnare tillsammans med en fordonssamordnare när en sådan har funnits. Alla kommuner har haft någon form av arbetsgrupp för transportprojektet men med skiftande ambitionsnivå. Hur långt ut i kommunerna som man har nått beror på engagemanget hos den ansvarige i kommunen och vilket stöd denne haft i organisationerna. Det är svårt att exakt veta hur långt projektet nått ut eftersom det inte funnits krav på att detta ska redovisas i någon form. Effekresultaten bedöms inte ha något samband med detta i dagsläget eftersom de flesta kommuner får sina åtgärder på plats först under 2014.

En annan målgrupp har varit övriga kommuner och landsting som är intresserade av att effektivisera sina transporter. Under projektets gång har de kommuner i de aktuella länen som inte deltagit i projektet bjudits in att vara med på olika sammankomster i projektet. De har även erbjudits att vara med i projektet och få ekonomiskt stöd. Köping, Fagersta (endast hemtjänst) och Vingåker har anslutit sig till projektet. Detta blev möjligt genom mindre lönekostnader än förväntat.

En hemsida har tagits fram för att sprida resultaten från projektet till andra kommuner. Länk till hemsidan kommer att finnas på länsstyrelsernas gemensamma hemsida. Ett slutseminarium har genomförts där de deltagande länen samt Stockholm och Örebro läns samtliga kommuner bjuds in.

1.4 Verksamhetsbeskrivning

I den underliggande tabellen beskrivs de aktiviteter som genomförts inom projektet.

Aktivitet

Upptaktsmöte	En kick-off hölls den 2 december 2011 på Trafikverket Region Öst i Eskilstuna. Syftet var att ge en introduktion till effektiviseringsarbetet och vad projektet innebär. Kommunerna fick diskutera vilka åtgärder de kunde tänka sig att arbeta med.
Anställning projektledare	Under upptaktsmötet beslutade kommunerna att de hellre ville anställa en projektledare än att få mer konsulthjälp. Energimyndigheten godkände denna förändring. En projektledare anställdes fem månader in i projektet.
Temamöte 2012-05-02	Kommunerna informerades om hur de kan lägga upp arbetet med transporteffektiviseringen rent praktiskt. Konsultföretaget Trivector höll i föreläsningen.
Kommunbesök	Projektledaren besökte alla kommuner för att skapa sig en bild av varje kommuns individuella situation och analysera vilken typ av hjälp kommunerna behövde. Under projektets gång har

	<p>projektledaren vid flera tillfällen besökt samtliga kommuner för att ge dem individuellt stöd. Det har handlat om 1-4 besök per kommun beroende på deras önskemål.</p>
<p>Inlämning nulägesanalys</p>	<p>De flesta nulägesanalyser kom in i juni 2012, Östhammar och Uppsala kom in med sina i september respektive januari. Detta berodde på att ingen ansvarig tillsatts under den första tiden. En miss i nulägesanalysen var att Länsstyrelsen inte varit tydlig med att den också skulle innehålla en handlingsplan. En ny deadline sattes till den 1 oktober och en tydlig mall togs fram.</p> <p>Ungefär hälften av kommunerna använde konsultstödet till att ta fram en nulägesanalys och en handlingsplan, resten sparade pengarna till utförandefasen.</p>
<p>Temamöte 2012-09-04</p>	<p>Under detta möte höll konsultföretaget WSP ett föredrag om vikten av att effektivisera de kommunala transporterna, Enköpings kommun berättade om effektivare skolskjutsar och Anne Sörensen från Green Highway berättade om elbilsmarknaden. Kommunerna fick även diskutera arbetet på hemmaplan med varandra.</p>
<p>Inlämning handlingsplan 2012-10-01</p>	<p>Alla kommuner lämnade in en handlingsplan där de beskrev vilka åtgärder de konkret skulle arbeta med under den resterande projekttiden.</p>
<p>Hemtjänst- seminarium 2012-10-10</p>	<p>Ett separat seminarium för hemtjänsten anordnades eftersom hemtjänstens verksamhet är väldigt komplex när det gäller transporterna. Alla hemtjänster i de tre länen bjöds in, även i de kommuner som inte deltar i projektet. Totalt tolv kommuner deltog. Mötet hade en informativ karaktär där experter på effektivisering av transporter inom hemtjänsten föreläste från bland annat Trafikverket. Hemtjänstens representanter var väldigt positiva och engagerade och det beslutades att arbeta vidare med effektivare transporter i hemtjänsten.</p>
<p>Besök hemtjänsten</p>	<p>Innan hemtjänstseminariet genomfördes gjorde projektledaren ett studiebesök hos hemtjänsten i Enköpings kommun. Syftet var att få insikt i hemtjänstens verksamhet och hur den påverkar deras transportbehov. Efter hemtjänstseminariet besöktes ytterligare åtta kommuners hemtjänst, varav sex kommuner sedan beslutade att göra en utredning inom hemtjänsten.</p>
<p>Temamöte 2012-11-21</p>	<p>Per Skog från Sala kommun informerade om hur Sala infört en bilpool som omfattar kommunens alla bilar.</p> <p>Kommunerna fick i mindre grupper diskutera hur långt de kommit i</p>

	sitt arbete. Vi diskuterade även runt attitydförändringar och engagemang.
Temamöte 2013-03-06	Per Schillander från Trafikverket presenterade via länk om Resfria möten . Kommunerna fick diskutera kring kommunikation och i uppgift att ta fram en kommunikationsplan. Kommunerna fick hemläxa att undersöka förutsättningarna för resfria möten hemma i kommunen och att intervjua minst en avdelning om deras resebehov. Länsstyrelsen bistod med ett frågeformulär.
Hemtjänstseminarium 2013-03-13	I det andra mötet med hemtjänsten diskuterade vi runt de planeringssystem som hemtjänsten använder för att planera ut sina besök i relation till transporter. Slutsatsen var att det är svårt att göra bra rutter i de befintliga systemen.
Temamöte 2013-05-21	Pernilla Hyllenius från Trivector föreläste om hur man utreder behovet av resor i kommunen. I efterhand borde vi ha pratat om detta i ett tidigare skede i projektet eftersom fokus kom att ligga mer på tekniska lösningar mer än beteendeförändringar. Projektledarna i kommunerna har inte alltid känt sig bekväma med att arbeta med beteendeförändringar eftersom detta är förenat med en hel del kritik.
Hemtjänstseminarium 2013-10-08	Leverantörerna av TES och Laps Care, som är de planeringssystem som de flesta av hemtjänstgrupperna använder sig av, bjöds in för att diskutera hur rutter bäst kan planeras i systemen. Det visade sig att hemtjänsten inte utnyttjade systemen optimalt men också att det finns förbättringar att göra i systemen.
Temamöte 2013-10-16	Uppsala kommun föreläste om samordnade varutransporter . Även om detta område inte ingått i projektet kan det bli nästa steg för kommunerna i deras transportarbete. Slutsatsen från Uppsala är att det inte finns några hinder för detta arbete och att det är lönsamt. Kommunerna var intresserade men angav att de gärna ser Länsstyrelsen som samordnare för att komma igång med arbetet. I de mindre kommunerna som ligger nära varandra geografiskt kan det vara intressant att samordna varutransporterna över fler kommuner. I övrigt diskuterade vi i grupper hur projektet fortlöpte.
Temamöte 2013-12-04	Workshop med Resepolicy som tema. Ungefär hälften av kommunerna kom för att diskutera hur en bra resepolicy bör utformas.
Slutseminarium hemtjänsten 2014-04-09	Hemtjänstgrupperna som deltagit i projektet redovisade sina resultat för varandra. De är på rätt väg men har en del organisatoriska hinder framför sig. Vi hoppas se resultat under 2014. Det krävs i slutändan ett nytt planeringssystem och sådan förändring tar tid.

**Slut-
seminarium
transport-
projektet
2014-04-23**

Johanna Dickinson, VTI talade om ”Den stora utmaningen – ett energisnålare transportsystem”. Evelina Loberg, projektledare redogjorde för erfarenheter från projektet. Ewa Lundberg och Riikka Vilkuna, Strängnäs k:n redovisade sina erfarenheter om en effektivare bilpool. Camilla Wester, Enköpings k:n föreläste om sina erfarenheter på temat ”Skolskjutsar – en fråga om regler eller politik?” Eva-Lena Jirhede och Inger Hedberg, från hemtjänsten i Uppsala k:n föreläste om sitt arbete med transportfrågorna på temat ”Rutten – en viktig bisak”. Seminariet avslutades med paneldebatt.

2 Resultat

Projektet har lett till en minskning av energianvändningen för kommunernas transporter motsvarande sex procent, vilket motsvarar 830 MWh. Målet om 10 procents minskning har därmed ännu inte uppnåtts, men resultatet kan ändå ses som lovande för framtiden med tanke på att denna besparing inte kan kopplas till de åtgärder som kommer att vara på plats först under 2014. När det gäller koldioxidutsläppen har även de minskat med sex procent motsvarande 215 ton. Även om privatbilskörningen har minskat rejält i de flesta kommuner har koldioxidutsläppen för dessa ökat, dock i mindre grad. Ökningen beror till stor del på privatbilskörningen i tjänst i Uppsala har ökat. Nedan finns resultaten i siffror samlade:

Kilowattimmar	-829661	-6%
Koldioxid ton	-214723	-6%
Koldioxid privat bil i tjänst	+2836	+0,4%

Resultaten varierar stort mellan kommunerna och det är svårt att säga exakt vad det beror på. I en del kommuner är det tydligt att projektet inte haft något större genomslag. Majoriteten av dessa har trots allt slagit in på rätt väg och borde kunna få ner energianvändningen under 2014. I tabellerna 1 och 2 nedan presenteras resultaten per kommun.

Tabell 1 och 2: Förändring i kWh och CO² mellan 2011 och 2013

Minskning kWh i procent		Minskning CO ² i procent	
Surahammar	-26%	Arboga	-51%
Enköping	-19%	Surahammar	-23%
Arboga	-10%	Strängnäs	-8%
Strängnäs	-8%	Knivsta	-4%
Flen	-7%	Östhammar	-3%
Knivsta	-4%	Trosa	-1%
Uppsala (Vård och Bildning)	-4%	Älvkarleby	1%
Trosa	-1%	Kungsör	7%
Östhammar	-1%	Flen	8%
Älvkarleby	1%	Enköping	9%
Kungsör	10%	Uppsala (Vård och Bildning)	13%
Heby	13%	Håbo	15%
Håbo	15%	Heby	24%

Statistiken baserar sig på alla personbilar och lätta lastbilar i kommunerna förutom i Uppsala där enbart affärsområdet Vård och Bildning deltog. Kilowattimmar och koldioxidutsläpp är beräknade på drivmedelsstatistik och omvandlade enligt tabeller Länsstyrelsen försett kommunerna med.

Tabell 3 och 4: Minskning av antalet mil körda i privat bil i tjänst och i tjänstebil mellan 2011 och 2014.

Privat bil i tjänst (% förändring)		Antal mil tjänstebil (% förändring)	
Älvkarleby	-28%	Älvkarleby	-29%
Östhammar	-22%	Surahammar	-27%
Kungsör	-21%	Heby	-20%
Enköping	-21%	Arboga	-20%
Surahammar	-21%	Knivsta	-11%
Flen	-16%	Uppsala (Vård och Bildning)	-8%
Trosa	-14%	Flen	-6%
Strängnäs	-2%	Strängnäs	-5%
Arboga	-2%	Kungsör	13%
Knivsta	1%	Trosa	33%
Håbo	10%	Håbo	vet ej
Heby	12%	Enköping	vet ej
Uppsala (Vård och Bildning)	34%	Östhammar	vet ej

De här siffrorna är lite mer osäkra eftersom en del siffror blev schablonmässigt framtagna för 2011. Det kan förklara skillnaden mellan dessa och tabell 1 och 2. I de kommuner där privatbilskörningen minskat anger projektledarna att de tror det har att göra med att transportfrågan har fått ett genomslag och att medvetenheten ökar. I Kungsör och Trosa ser vi en förflyttning från privatbilskörningen till tjänstebilar vilket är positivt med tanke på att kommunens bilar nästan alltid har en bättre miljöprestanda än privatbilar. I Uppsala ser vi att privatbilskörningen ökar medan antalet mil i tjänstebil minskar. Vad detta beror på är oklart men i den divisionen som deltagit har denna siffra inte ökat.

Tabell 5: Andelen förnyelsebart bränsle i kommunerna sorterat på den kommun som hade mest förnyelsebart 2013.

Andel förnyelsebart bränsle	2011	2013	Resultat
<i>Trosa</i>	76%	70%	-8%
<i>Arboga</i>	15%	29%	94%
<i>Östhammar</i>	18%	23%	28%
<i>Uppsala (Vård och Bildning)</i>	8%	17%	113%
<i>Enköping</i>	19%	14%	-26%
<i>Flen</i>	42%	14%	-66%
<i>Kungsör</i>	11%	12%	9%
<i>Strängnäs</i>	6%	4%	-33%
<i>Surahammar</i>	27%	3%	-89%
<i>Håbo</i>	4%	2%	-50%
<i>Knivsta</i>	2%	2%	0%
<i>Heby</i>	2%	1%	-50%
<i>Älvkarleby</i>	0%	0%	0%

De flesta kommuner (med undantag för Arboga och Uppsala) har ingen tillgång till biogas. Det förnyelsebara bränslet i det här fallet är etanol. I flera kommuner får etanolen ge vika för dieslbilar som anses snålare och mer lätthanterliga. Många kommuner håller på att införskaffa elbilar men dessa syns inte i denna statistik.

Tabell 6: Antal personbilar och lätta lastbilar i kommunerna åren 2011 och 2013.

Antal bilar i kommunen (Pb & LB)	2011	2013	Resultat
<i>Surahammar</i>	36	33	-8%
<i>Älvkarleby</i>	35	33	-6%
<i>Flen</i>	104	103	-1%
<i>Heby</i>	52	52	0%
<i>Knivsta</i>	52	52	0%
<i>Enköping</i>	109	112	3%
<i>Kungsör</i>	44	46	5%
<i>Arboga</i>	60	63	5%
<i>Strängnäs</i>	101	108	7%

Östhammar	109	118	8%
Håbo	59	65	10%
Trosa	22	25	14%
Uppsala (Vård och Bildning)	232	290	25%

Den enda kommun som arbetat aktivt med att minska antalet bilar toppar listan. Att minska bilparken har inte varit ett självändamål i projektet. Däremot har många bilar byts ut.

Tabell 7 och 8: Andel bilar som körde inom intervallet 1 500-3 000 mil år 2013 och antalet bilar i en bilpool som alla kommunens anställda har möjlighet att boka.

Andel bilar som körde 1 500-3 000 mil 2013	
Heby	50%
Älvkarleby	42%
Trosa	36%
Arboga	35%
Strängnäs	32%
Flen	25%
Uppsala (Vård och Bildning)	24%
Kungsör	13%
Knivsta	13%
Surahammar	8%
Enköping	38% (1001-3000 mil)
Håbo	finns ej
Östhammar	finns ej

Antal bilar i en bilpool som alla i kommunen kan boka 2013	
Strängnäs	7
Östhammar	7
Kungsör	6
Surahammar	5
Håbo	5
Arboga	4
Flen	3
Älvkarleby	3
Heby	2
Trosa	0
Enköping	0
Knivsta	0
Uppsala (Vård och Bildning)	0

Dessa två tabeller säger något om hur effektivt kommunerna använder fordonsflottan de har. För att motivera innehavet av en bil bör den gå mellan 1500-3 000 mil för att den ska anses ekonomisk. Om fler har tillgång till en och samma bil i en bokningsbar bilpool är det lättare att komma upp i dessa miltal. Det blir också lättare om avståndet som motiverar att ta bilen är reglerat så att

bilarna inte tas för kortare resor som går att ersätta med t.ex. cykel. En fordonsamordnare som aktivt arbetar för en effektiv fordonsflotta är minst lika viktig.

Antalet bilar i bilpooler har inte ökat nämnvärt i projektet men flera kommuner har planer på att utöka sina bilpooler under 2014.

Tabell 9: Antalet anställda per kommunbil i kommunen sorterat på den som hade flest anställda per bil 2013.

	2011	2013	Resultat
<i>Trosa</i>	27	24,5	-8,25%
<i>Enköping</i>	25	24,4	-1,92%
<i>Surahammar</i>	22	24,2	9,09%
<i>Uppsala (Vård och Bildning)</i>	27	23,8	-11,77%
<i>Heby</i>	15	19,2	26,46%
<i>Håbo</i>	20	18,7	-5,98%
<i>Älvkarleby</i>	15	18,2	19,59%
<i>Strängnäs</i>	18	17,4	-1,33%
<i>Arboga</i>	15	15,5	1,03%
<i>Knivsta</i>	13	13,0	3,83%
<i>Kungsör</i>	12	11,8	-4,87%
<i>Flen</i>	12	11,7	0,97%
<i>Östhammar</i>	12	11,5	-6,61%

Nästan alla kommuner har lyckats minska antalet bilar per anställd. Det är svårt att säga vad det är som påverkar hur många bilar som finns per anställd. Kommunens storlek verkar inte ha någon betydelse i dagsläget beroende på att de flesta inte har nått så långt i effektiviseringen. När effektiviseringen drivs till sin spets borde de större kommunerna toppa listan eftersom de ofta har en mer utbyggd kollektivtrafik och storskalighetsfördelar.

Tabell 10 och 11: Antal kommuninvånare per kommunbil sorterat på den kommun som har flest invånare per bil och antalet kommuninvånare per kommun 2013.

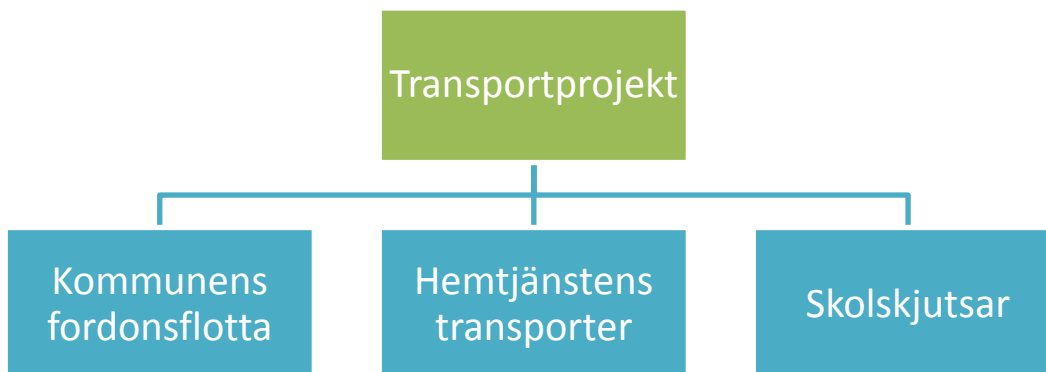
	2011	2013	Resultat	Invånare 2013	
<i>Trosa</i>	522	467	-11%	<i>Uppsala</i>	202625
<i>Enköping</i>	367	363	-1%	<i>Enköping</i>	40656
<i>Strängnäs</i>	324	309	-4%	<i>Strängnäs</i>	33389
<i>Håbo</i>	0	308		<i>Östhammar</i>	21323
<i>Knivsta</i>	283	300	6%	<i>Håbo</i>	20000
<i>Surahammar</i>	274	299	9%	<i>Flen</i>	16200
<i>Älvkarleby</i>	260	277	7%	<i>Knivsta</i>	15580
<i>Heby</i>	257	259	1%	<i>Arboga</i>	13460
<i>Arboga</i>	222	214	-4%	<i>Heby</i>	13450
<i>Östhammar</i>	195	181	-7%	<i>Trosa</i>	11680
<i>Kungsör</i>	184	178	-3%	<i>Surahammar</i>	9852
<i>Flen</i>	0	157		<i>Älvkarleby</i>	9146
				<i>Kungsör</i>	8175

Det verkar finnas en liten korrelation mellan kommunernas invånarantal och antalet kommunfordon. För Uppsala saknas siffror eftersom endast ett affärsområde deltagit.

3 Åtgärder

Transportprojektet fick en långsam start och när det väl kom igång dök olika oväntade hinder upp längs vägen. Det fanns i de flesta kommuner inget brett stöd för att effektivisera transporterna till en början. Projektledarna i kommunerna har stött på en hel del motstånd som de dock i de flesta fall har övervunnit. En viktig lärdom är att förändring tar tid, i synnerhet när det gäller att ändra invanda arbetsätt. I de flesta kommuner har frågan trots allt lyfts från att vara en ickefråga till att bli en viktig fråga under projektets gång. Resultatet från projektet visar att en effektivisering har skett i många kommuner men att det finns mycket kvar att göra inom samtliga områden.

Kommunerna kunde i början av projektet välja ett av nedanstående områden att arbeta med. Det är bara Fagersta som kom in senare i projektet som renodlat arbetat med ett område. Kommunerna har i övrigt arbetat på de vägar som varit framkomliga och berört många områden.



Alla kommuner har arbetat med fordonsflottan i olika former, sex har därutöver arbetat med hemtjänstens transporter och två med skolskjutsar. I tabellen nedan finns alla åtgärder som kommunerna arbetat med eller kommer att arbeta med under 2014.

Tabell 12: Åtgärder som kommunerna arbetat med i projektet

(Rött kryss betyder att åtgärden redan var på plats innan projektet startade. Tabellen innehåller mycket information under flikar i Excelbladet, se bifogat dokument för dessa)

Åtgärder	Arboga	Kungsör	Surahammar	Flen	Strängnäs	Trosa	Enköping	Heby	Håbo	Knivsta	Östhammar	Älvkarleby	Uppsala
Kontroll över bilparken	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Byta till energieffektivare fordon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Införande av ny resepolicy		X	X	X	X	X	X	X	X		X		
Policy för bilinköp		X	X		X	X	X	X	X		X		
Utökande av bilpoolen	X		X		X	X		X	X	X			
Centraliserad fordonshantering	X		X		X		X	X	X	X			
Införande av fordonsansvarig	X		X		X		X	X	X	X			
Nya bokningssystem för bilpoolen	X				X		X		X				
Förenkla kollektivt resande		X			X			X		X	X		
Minska resorna i hemtjänsten					X				X		X	X	X
Stimulera resfria möten	X				X			X			X	X	X
Inköp av fler cyklar (bättre tillgänglighet)			X		X				X		X	X	
Utbildning i Sparsam körning		X	X		X	X	X		X	X		X	
Fordonsgrupp	X	X			X	X		X	X			X	
Inköp gasbil	X												
Inköp elbil	X				X	X	X	X	X	X			
Inköp elcykel	X				X	X	X		X		X		X
Marknadsföra tanka förnybart (E85)	X				X			X	X				
Samordning interna transporter	X												
Stimulera samåkning	X				X								
Energieffektivare system motorvärmare		X											
Upphandling av däckbyte						X							
Service och reparation i kommunen						X							
Effektiviserat skolskjutsarna							X			X			
Testresenärsaktivitet											X		
Resevaneundersökning					X						X		
Tillverka eget bränsle i kommunen								Testkör RME					
Kontroll över personbils körsträcka			X		X								
Personbilars brukningstid					X								

4 De viktigaste lärdomarna från kommunerna

I det här kapitlet redovisas de faktorer och områden som kommunerna arbetat med i projektet. Det baserar sig på kommunernas slutrapporter till Länsstyrelsen från den 31 januari 2014.

4.1 Ledningens stöd

I projektkontraktet med kommunerna krävde inte Länsstyrelsen att ledningen skulle underteckna. Samtliga överenskommelser tecknades därför av en tjänsteman. Kommunövergripande saknades det därför ett brett stöd för transporteffektiviseringen till en början. I en del kommuner fanns det till och med ett visst motstånd eftersom de åtgärder som togs fram i projektet påverkar personalens resevanor. Många är vana att ha sin ”egen” kommunbil eller att ta sin egen bil utan att vara bunden till några regler gällande hur mycket de kör och var. Detta gäller också för själva ledningen. De flesta åtgärder som tagits fram i projektet påverkar denna ”frihet” negativt.

Samtidigt var det svårt för projektledarna att få tillräckligt med tid att arbeta med projektet. Strängnäs uttrycker det på följande sätt:

*”I ett kommunövergripande projekt måste kommunledning och chefer vara införstådda med projektet och vad det ska leda till. Arbetstid måste ställas till förfogande. En centralt ansvarig måste finnas och underlag av statistik måste tas fram årligen”.*³

Projektledarna i kommunerna poängterar hur viktigt det är med ledningens stöd från början. Strängnäs anger att det varit svårt att förankra åtgärderna hos kommunledningen men att de genom att presentera bra fakta och statistik och ”inte ge upp – återkomma, återkomma” har lyckats få kommunledningen att ta beslut på att genomföra alla åtgärder som tagits fram i projektet under 2014. ”Det gäller att trycka på från flera håll med samma budskap.”⁴

Surahammar i sin tur pekar på ”Att göra politiker och medarbetare medvetna om kommunens mål och inriktning”⁵ och ”att alla måste få tycka till och att det är förankrat inom politiken och i ledningsgruppen”⁶ som deras viktigaste framgångsfaktorer.

*”I ett kommunövergripande projekt måste kommunledning och chefer vara införstådda med projektet och vad det ska leda till. Arbetstid måste ställas till förfogande. En centralt ansvarig måste finnas och underlag av statistik måste tas fram årligen”.*⁷

³ Lundgren, Ewa, Strängnäs kommun, 2014-01-31.

⁴ Lundgren, Ewa, Strängnäs kommun, 2014-01-31.

⁵ Wilson, Ulf, Surahammars kommun, 2014-01-31.

⁶ Wilson, Ulf, Surahammars kommun, 2014-01-31.

⁷ Lundgren, Ewa, Strängnäs kommun, 2014-01-31.

Knivsta valde att skynda långsamt:

”Fördelen med att gå ganska långsamt fram är att få en bred förankring i kommunen. Detta har medfört att förändringar som vi från början trodde skulle kunna möta lite motstånd i vissa verksamheter snarare har blivit otåliga att vi inte gått fram snabbare.”⁸

4.2 Bildande av fordonsgrupp

De flesta kommuner har i och med projektet startat upp någon form av fordonsgrupp som har arbetat med projektmålsättningen. Kommunerna anger detta som en av de viktigaste framgångsfaktorerna i projektet. De tycker att det har varit positivt att arbeta i grupper för att genomlysa verksamheterna. Kungsör säger att:

”Arbetet över förvaltnings- och bolagsgränserna har varit mycket givande och gett en helhetsbild av kommunens transporter och fordon samt problem och möjligheter gällande dessa. Fordonsgruppens möten med representanter från olika verksamheter inom kommunen har varit en viktig framgångsfaktor.”⁹

Kungsörs fordonsgrupp har inför 2014 fått en budget och tagit fram en handlingsplan för att fortsätta arbetet med transporteffektivisering.

Fordonsgrupperna har haft en väldigt varierad sammansättning. Strängnäs konstaterar att:

”Internt i kommunen måste styrgruppen få digniteten, alltså sammansättningen av styrgruppen tillsätts kommunövergripande, så att åtgärder förankras och kan genomföras”¹⁰.

Det är alltså viktigt att flera förvaltningar är representerade och att personerna i fråga har någon form av inflytande. Heby summerar det på följande sätt:

”sätt ihop en liten men kunnig grupp som rapporterar till kommunledningen för att snabbt stämma av idéer och åtgärder. Se till att ha mål som gynnar alla d.v.s pengar över till annat.”¹¹

4.3 Kommunikation

Kommunikation i alla led är a och o vid stora förändringar. Det är viktigt att fundera på hur och till vem man ska kommunicera. I transportprojektet har deltagarna vid flera gemensamma tillfällen diskuterat kommunikation och en del av kommunerna har tagit fram en kommunikationsplan. De har använt sig av bland annat av kommunens intranät, arbetsplatsträffar och lokala medier. I

⁸ Wetterstedt, Martin, Knivsta kommun, 2014-01-31.

⁹ Andersson, Therés, Kungsörs kommun, 2014-01-31.

¹⁰ Lundgren, Ewa, Strängnäs kommun, 2014-01-31.

¹¹ Winqvist, Camilla, Heby kommun, 2014-01-31.

Enköping såg man det som ett hinder att ändra på invanda mönster, personers beteende och rädsla att förlora kontrollen. Därför har de under arbetet med en gemensam personbilshantering haft en intern blogg där de haft en dialog med de kommunanställda. Transparens har varit en viktig del av projektet. De tog även fram en utförlig kommunikationsplan. I Enköping var fordonsorganisationen spretig och ineffektiv vid projektets början, ingen samordning eller central kontroll fanns vilket är ovanlig för en så pass stor kommun. Vid projektets slut verkar det som att en central fordonsshantering håller på att gå igenom, skolskjutsarna har blivit effektivare och en ny resepolicy är på plats.

4.4 Konsulthjälp

De deltagande kommunerna erhöll ett bidrag på ca 100 000 kr att använda till konsulthjälp. Ungefär hälften av kommunerna använde pengarna till att ta fram en nulägesanalys och den andra hälften till att ta fram mer konkreta åtgärder. Kommunerna hade i stor utsträckning klarat av att ta fram dessa uppgifter på egen hand men det saknades tid och självförtroende. En klar fördel var också att en oberoende part tog fram rapporterna vilket gav dem mera tyngd. Det är lätt att bli hemmablind så även om det inte var svårt att gissa sig till vad konsulten skulle komma fram till så var det en ögonöppnare och katalysator för många kommuner. Det har varit *”viktigt att få en översikt över fordonsorganisationen i kommunen, då ser man problem och brister i hanteringen av kommunens fordon”*¹² säger Kungsör.

4.5 Centraliserad fordonssamordning

Att detta är den viktigaste åtgärden för att möjliggöra effektivisering av fordonsflottan på lång sikt är inget nytt. Samtidigt är det ingen garanti för att arbetet verkligen sker. Centraliseringen måste bygga på att det finns en uttalad vision om att minska transporterna och att det finns mandat för det. Det är också viktigt att det finns kunskap om vilka fordon som är lämpliga för de olika verksamheterna. Transportbehovet och fordonsanvändandet ser olika ut i de olika verksamheterna. Vid genomgång av fordonsanvändandet kan det ibland vara svårt att hitta och informera om lösningar som passar för respektive verksamhet. För att kunna anpassa fordonsparken till det behov som finns krävs en kontinuerlig kontakt med verksamheterna.

Åtta av kommunerna har infört eller håller på att införa ett centralt fordonsansvar. I slutändan bygger det långsiktiga effektiviseringsarbetet mycket på fordonssamordnarens engagemang och kunskaper i frågan. Arboga och Strängnäs som redan hade en central fordonssamordnare med ett tydligt engagemang har i större utsträckning fått till fler åtgärder. I de kommuner som valt att inte införa en central fordonsshantering går det givetvis att effektivisera i en viss utsträckning. På lång sikt krävs dock en central samordning för att bilarna ska kunna utnyttjas optimalt. Som Trosa bekräftar:

¹² Andersson, Therés, Kungsörs kommun, 2014-01-31.

”Varje enhet har sitt eget bilansvar vilket leder till att det är svårare att påverka. De utgår först och främst efter behov av bil och sedan handlas det upp.”¹³

4.6 Införande av bilpool

En bilpool bidrar till att fordonen kan utnyttjas effektivt dels genom att flera har tillgång till bilen och dels för att bilen kommer upp i ett miltal som är ekonomiskt, mellan 1 500-3 000 mil. Det är också viktigt att få till en rotation av bilarna för att bilarna ska gå jämna miltal. Då underlättar en bilpool och centralt fordonsansvar. Alla kommuner utom två hade någon form av bilpool med bokningsbara bilar. Kommunerna har tittat på möjligheten att utöka bilpoolerna genom framförallt att ta in ”lågmlare” från andra förvaltningar. De har också undersökt var de bäst kan placera poolbilarna för att de som använder dem mest ska ha nära till dem. Det handlar också om att ha ett lätthanterligt och effektivt bokningssystem för ju enklare det är att få tag i en poolbil desto mer används den för tjänsteresor i stället för privata fordon. För att öka användningen har kommunerna marknadsfört möjligheten att utnyttja poolbilarna.

Ur effektivitetssynpunkt är det bästa om alla bilar ingår i en bilpool där ett antal långtidsbokas av hemtjänsten och kanske dem som behöver specialfordon. Så långt är det ingen kommun som gått i projektet. Det närmaste vi kommer är Knivsta kommun som har planer på att under 2014 inkludera de flesta av kommunens fordon i en central intern bilpool, och några bilar ersätts av bilar i en extern pool, det vill säga en pool som även allmänheten har tillgång till.

En annan viktig aspekt är hur förvaltningarna ska debiteras för poolbilarna. Det kan vara svårt att till en början hitta en balans som gör att utgifterna och inkomsterna blir lika stora. Det vanligaste är att debitera för sträcka men en del kommuner lägger också in tiden som en kostnad för att öka effektiviteten. Då tar inte personalen bilen för att ställa den två kilometer bort en hel dag. Strängnäs kommun har gått så långt att de ska ta fram en debiteringsmodell som styr resandet i en mer hållbar riktning under 2014.

4.7 Minska privatbilskörningen

Privatbilskörning i tjänst är inte önskvärt ur ett miljö- och säkerhetsperspektiv. Älvkarleby kommun gjorde en utredning som visade att privat bil används av bekvämlighetskäl. Det var svårt att få tag på lediga bilar i bilpoolen och personalen upplevde att det var svårt att boka biljetter till tåg/buss.

Att få bort privatbilskörningen helt är dock svårt i kommuner där kollektivtrafiken inte är tillräckligt utvecklad och kan även bli kostsamt om kommunen måste ställa en bil till förfogande till alla resor där bilen mest står parkerad hela dagen. I de flesta fall går det att lösa med poolbilar, men det finns resor som kan motivera till att den anställde tar egen bil, till exempel om han/hon ska på ett möte som är närmare hemmet än kommunens poolbil.

¹³ Österlund, Rickard, Trosa kommun, 2014-01-31.

I projektet har minskandet av privatbilskörningen fått mycket uppmärksamhet och nio av tretton kommuner har lyckats minska privatbilskörningen. Kommunerna anger ökad medvetenhet bland personalen som en anledning. Samtidigt har kommunerna försökt det göra lättare att få tag i en poolbil, busskort, cykel osv. I Knivsta föreslås resepolicyn ändras så att användning av egen bil i tjänst endast får ske i undantagsfall, i normalfallet ska poolbil användas (efter gång, cykel och kollektivtrafik).

4.8 Inköp av bilar och bränsle

Alla deltagande kommuner strävar mot att köpa in miljöbilar i största möjliga utsträckning. Det handlar om att se över upphandlingsrutiner och att styra mot mindre bilar där det är möjligt. Många har bytt ut eller helt tagit bort gamla ineffektiva fordon under projektets gång, så kallade ”bra att ha-bilar” som inte går särskilt långt men som står och kostar pengar. Kommunerna har visat ett stort intresse för förnyelsebart bränsle och då framförallt gas och el. Ett ständigt återkommande samtalsämne var bristen på gas. Det finns ingen tillgång till gas på mindre orter och möjligheterna att få dit den är också små eftersom underlaget i de mindre kommunerna inte är stort. Elbilar lämpar sig bättre för dessa kommuner men där är istället priset ett dilemma, och ibland också räckvidden. Etanolbilen har däremot tappat mark, och många kommuner går från etanolbilar till snåla dieslar. Detta riskerar att ökar koldioxidutsläppen men minskar energianvändningen. Hebys kommun ska undersöka möjligheten att tillverka eget bränsle till bilarna, i detta fall RME¹⁴, under 2014. I och med detta måste de se till att nya leasingbilar går att köra på RME. Heby kommun ska också försöka ta fram ett system som distribuerar elbilarnas extrakostnad på de andra bilarna.

I en del kommuner finns det ofta beslut på hur länge personbilar ska behållas. I exempelvis Strängnäs är det sex år för personbilar och åtta år för lätta lastbilar. Kommunen leasar först bilen i tre-fyra år och köper sedan ut den för att äga den i några år. Nu finns på förslag att bilarna bara ska leasas i tre år för att sedan bytas ut mot nya. Detta innebär att utsläppen från den kommunala fordonsflottan kommer minska mycket snabbare än i den gamla modellen.

I Uppsala kommuns nya drivmedelsupphandling 2012 premierades andelen förnyelsebara råvaror vid anbudsutvärderingen. Detta skedde utanför detta projekt men är ett bra exempel på hur en kommun kan ställa krav vid drivmedelsupphandlingar:

”Krav ställdes på att anbudsgivaren ska redogöra för hur man avser säkerställa att produkten som levereras har en total klimatpåverkan som är minst 35 procent lägre (FAME/RME) samt 60 procent lägre (etanol) än medelvärdet för bensin och diesel vad gäller förnybar andel av drivmedel. Vad gäller den fossila andelen ställdes krav på att anbudsgivaren ska redogöra för hur man arbetar för att minska klimatpåverkan från bensin, naturgas, LPG och

¹⁴ Rapsmetylester, biodiesel baserad på raps.

diesel. Krav ställdes också på spårbarhet för drivmedlet och dess råvarubas. Dessutom lades en incitamentsklausul till som innebär att lägre växthusgasutsläpp från den förnybara andelen av drivmedlet ger en extra ersättning. Genom denna upphandling har Uppsala kommun fått tillgång till bättre bränslen ur klimatsynpunkt, men också motiverat till ökad förbättring.
„15

4.9 Cykling

De flesta kommuner har arbetat för att förbättra cykeltillgången och stimulera till mer cykling. Ibland har det varit så illa att cyklarna stått gömda i en källare och få har känt till deras existens medan bilnyckeln har hängt på kappstocken. Inköp av fler cyklar, ökad tillgänglighet till cyklar och informationskampanjer har gett cykeln ett uppsving i kommunerna. Framförallt har intresset för elcyklar ökat markant och flera kommuner har köpt in sådana. En elcykel gör det möjligt för kommunerna att öka på avståndet som kan anses vara cyklingsbart. Detta är framförallt intressant för hemtjänsten som annars är väldigt bilberoende. I Östhammars kommun anordnades 2013 en elfordonsdag under ”Trafikantveckan” med ett stort antal besökare som fick upp ögonen för elcykeln. Inom hemtjänsten ska de under 2014 införskaffa ett antal elcyklar.

4.10 Informationsinsatser

Många kommuner har bilar som går på etanol. Många av dessa bilar tankas dock kontinuerligt med bensin. Ett antal kommuner har haft som mål att öka tankningen av etanol för att minska koldioxidutsläppen. För detta har informationsinsatser vidtagits. Arboga, som har minskat sina koldioxidutsläpp med 51 procent, har lyckats väldigt bra med detta. Därutöver har de placerat bilar som går på förnyelsebart i hemtjänsten som kör mest, vilket bidrar till detta resultat.

Informationsinsatser har också gjorts för att öka användningen av poolbilar, kollektivtrafik, cykel och ny mötesteknik.

4.11 Resepolicy

Nio kommuner har eller håller på att ta fram en ny resepolicy i projektet. Alla kommuner hade en resepolicy som innehållsmässigt följde alla konstens regler. Däremot var de få som kände till och följde den i kommunerna. Det berodde på att ingen var tilldelad ansvaret för resepolicy och att det saknades uppföljning om dess efterlevnad. I projektet har kommunerna arbetat med att öka kännedomen om resepolicy, bland annat genom att göra den till en återkommande punkt vid arbetsplatsträffar och medarbetarsamtal. De har även arbetat med att förbättra innehållet. En bra resepolicy tar ställning för ett hållbart resande och ser till att det går att följa upp att kommunen rör sig i den riktningen. Revidering av mötes- och resepolicy skall göras årligen av till exempel kommunens centralt utsedda fordonsansvarige.

¹⁵ Ståhl, Annalena, Uppsala kommun, 2014-01-31.

Nedan ges exempel på två formuleringar från Strängnäs nya resepolicy som känns rätt i tiden:

- i) Användning av privatbilar i samband med tjänsteresor ska successivt reduceras och endast ske när det saknas godtagbara alternativ.*
- ii) Utveckla transportlogistik och årligen sammanställa och värdera information om miljöpåverkan och transportekonomi samt erbjuda medarbetare och förtroendevalda utbildning i transport- och miljöekonomi.*

4.12 Resa kollektivt i tjänst

Ett grundläggande problem i kommunerna var att det var enklare att ta sin egen bil i tjänsten än att åka kollektivt. Denna omvända logik krävde åtgärder. I första hand handlade det om att förenkla det kollektiva resandet. Det kunde handla om så enkla åtgärder som att lägga ner ett busskort/tågbort i receptionen och att informera om det. Det handlade också om att hänga upp en tidtabell så att de anställda snabbt kan se att en buss/tåg passar dem. I Östhammar exempelvis visas busstiderna i realtid på en enorm TV-skärm så de går inte längre att missa.

Östhammars kommun lät också de kommunanställda ”testresa” kollektivt till och från jobbet under en tid. De upplever att inställningen till att åka kollektivt generellt har blivit mer positiv efter det. Efter två testresenärsaktiviteter (2011 och 2012) med tillsammans ca 70 deltagare visade det sig att hela 45 procent numera åker buss istället för bil. Detta är troligtvis anledningen till den minskade användningen av privat bil i tjänst.

4.13 Sparsam körning

Sparsam körning kan spara upp till 25 procent av bränslekostnaderna. Det är ett tacksamt område att arbeta med eftersom det bara krävs smärre beteendeförändringar som inte anses påverka arbetssituationen negativt. Hela åtta kommuner har arbetat med eller ska göra det under 2014. Även om sparsam körning inte var ett område som ingick i projektet har kommunerna kunnat arbeta med denna åtgärd efter att andra åtgärder finansierats.

4.14 Samordning av interna transporter

Denna åtgärd har fått mindre uppmärksamhet i det här projektet och det är endast Strängnäs och Arboga som har gett sig i kast med detta. Det har att göra med att det är ett komplicerat område och att det har varit svårt nog för många kommuner att få koll på sin fordonsflotta och på sitt resande. Detta område är ”nästa nivå” i transporteffektiviseringsarbetet. När en kommun har kontroll på sina fordon och transportrörelser är det lättare att börja titta på vilka transporter som skulle kunna samordnas. I Arboga samordnas till exempel mat och internpost så mycket som möjligt. Under år 2013 har ett GPS-system köpts in och monterats i ett antal fordon för att kunna optimera och effektivisera rutter

Strängnäs kommun kommer att följa upp genomförda åtgärder 2014 och göra en utvärdering. Förhoppningen är att fordonsenheten ska kunna föreslå och formalisera samutnyttjande av transporter efter det.

5 Resultat hemtjänsten

Hemtjänstens resor blev ett eget sidospår i projektet. Det beror på att hemtjänstens transporter påverkas av väldigt många variabler som kan vara svåra att förstå för den som inte är helt insatt i deras verksamhet, framförallt när det gäller planeringen av deras resor. I projektet valde sex kommuner att arbeta med hemtjänstens transporter: Uppsala, Håbo, Östhammar, Älvkarleby, Fagersta och Strängnäs. Därutöver har flera kommuner inom och utom projektet deltagit på hemtjänstseminarierna.

Det är inte helt lätt att nå ut med ett logistikbudskap till hemtjänsten vars verksamhet och kunskap bygger på helt andra parametrar. Det har tagit tid att få dem att förstå vad fördelarna är och vad ruttoptimering precis innebär. I kommuner där hemtjänsten är konkurrensutsatt är benägenheten till förändring inte oväntat mycket större eftersom effektiva transporter är en viktig konkurrensfördel.

Inom hemtjänsten har vi tittat på följande punkter för effektivare transporter:

- **Antal bilar.** För många bilar blir för dyrt samtidigt som för få också blir det eftersom de skjutsar runt på varandra då med väntetider som följd.
- **Typ av bilar.** Vad är behovet? Det finns en tendens att köpa fyrhjulsdrivna bilar för de få dagar per år det behövs. Det finns också mycket att vinna på att sätta bilar med förnyelsebart bränsle hos hemtjänsten eftersom de kör absolut mest i kommunen.
- **Skötsel och administration av bilar.** Ofta sköter arbetsmarknadsenheterna bilarna eller hemtjänsten själv men det är inte så effektivt om någon är borta en halv dag för att byta däck.
- **Fördelningen av bilar.** Bilarna kör ofta väldigt ojämna miltal eftersom det inte finns något system för att fördela bilarna på personalen.
- **Planeringssystem.** De flesta kommuner har ett planeringssystem för att planera alla besök. Systemen kan inte ruttoptimera men kan göra en rutt med hjälp av en karta.
- **Ruttoptimering.** Kräver programvara och en annan organisation än vad hemtjänsten är van vid.
- **Organisation.** Oavsett planeringsprogram är hemtjänstens organisation viktig för effektiviteten när de gäller såväl rutter som personal. Få begränsningar geografiskt och organisatoriskt ger bäst resultat.
- **Nyckelhantering.** Med hjälp av mobillås, nyckelgömma, etc. kan man minska de transporter som är relaterade till nyckelhantering.

-
- **E-hemtjänst.** IT-lösningar som kan minska behovet av att besöka brukarna. E-hemtjänst har inte varit en del av projektet men kommer att tas upp på slutseminariet som en punkt för vidare utveckling.

Hemtjänsten har ofta knappa resurser och många av de deltagande kommunerna dras med stora underskott, särskilt där hemtjänsten är konkurrensutsatt. Att effektivisera transporterna borde vara en självklarhet för att få bukt på kostnaderna. Dessvärre bidrar de knappa resurserna till att hemtjänsten försöker springa fortare snarare än att de sätter sig ner för att lösa problemen. Hemtjänsten har en enorm ”fixarmentalitet” och pusslar och lappar istället för att synliggöra deras problem för kommunen. I projektet har vi pratat mycket om hur vi kan synliggöra hemtjänstens arbete eftersom det är viktigt för att till exempel få pengar till ett ruttoptimeringsprogram, rätt karta eller bättre IT-stöd.

Under de träffar som organiserats för hemtjänsten har vi sakta men säkert byggt upp kunskaperna och samtidigt varit ödmjuka för hemtjänstens behov. Det har varit en resa för alla inblandade där vi kommit till flera ”nya” insikter längs vägen. Vid det första mötet konstaterades att de flesta kommuner använder sig av ett planeringssystem men att ingen av kommunerna var helt nöjd med hur dessa fungerar. Enligt leverantörerna ska systemet kunna göra en optimal planering där planeraren bara behöver göra lite finjusteringar. I verkligheten planerade alla planerare in alla besök manuellt i systemet. Detta är tidskrävande och tar bort den effektivitet som systemet kan erbjuda. Detta visade sig bero på att systemen inte uppdaterades ofta nog och att personalen inte hade tillräckliga kunskaper om systemen i fråga. I Uppsala visade det sig att det finns planerare som saknar formell utbildning i TES¹⁶. Ansvaret ligger hos planeraren själv att avgöra om utbildning eller annan stöttning är nödvändigt. Hemtjänstplanering är så pass komplex att utbildning krävs för att kunna skapa kostnadseffektiva planeringar och för att planeraren ska kunna känna sig trygg i sin roll. Om tillräcklig förståelse för verktyget saknas finns risken att man nöjer sig bara verktyget ger *något* resultat utan att veta om det är *korrekt* eller ett *tillräcklig bra* resultat.

Det har också blivit tydligt att de största leverantörerna av planeringssystem inte erbjuder någon ruttoptimering i den bemärkelsen att programmet kan räkna ut den effektivaste rutten med hjälp av logaritmer. Systemen är konstruerade att optimera andra aspekter, såsom insatstid. Därtill kan en rutt läggas längs det optimerade besöksschemat, baserat på en karta. Besöken skulle kunna läggas in i ett ruttoptimeringsprogram vid sidan av det befintliga systemet men detta förfarande är både svårt och tidsödande. I de deltagande kommunerna visade det sig också att kommunen inte använde sig av uppdaterade kartor vilket gjorde att systemet visade fel väg.

På marknaden finns idag ett planeringsprogram som har en integrerad ruttoptimering. Ingen av de deltagande kommunerna har detta system. Strängnäs är den enda kommunen som uttalat en önskan om att byta till detta system vid nästa upphandling. De flesta kommuner har i dagsläget ett planeringsprogram

¹⁶ Ett planeringssystem för hemtjänsten.

med ett tidsbegränsat avtal. Detta system sitter ofta ihop med andra system vilket gör att det inte är helt lätt att byta till ett annat system. Det finns naturligtvis andra användarfunktioner i dessa system som hemtjänsten tycker fungerar bra vilket också minskar motivationen att byta.

Hemtjänsten är traditionellt indelad i geografiska grupper som sköter sin egen planering och ibland ekonomi. Införandet av planeringssystem har lett till en mer centraliserad planering i vissa kommuner. Det innebär att några arbetar som renodlade planerare och planerar alla kommunens besök. Detta är önskvärt ur ett ruttoptimeringsperspektiv som fungerar bäst med så få begränsningar som möjligt. Även om hemtjänstens personal fortfarande är indelad i mindre grupper planeras besöken utan andra geografiska begränsningar än kommungränsen. Ett ytterligare steg är att låta besöken styra personalschemat vilket minskar både transporter och behovet av personal. I dagsläget styr personalens schema planeringen vilket försvårar en optimering. Detta är en känslig punkt men kommunerna börjar röra sig i den riktningen.

Att det finns mycket att göra för att effektivisera hemtjänstens transporter tyder de utredningar på som gjorts inom projektet. Här några exempel:

Uppsala kommun lät en konsult göra en utredning under hösten 2013 och följande åtgärder kom upp på förslag. De fetmarkerade kommer hemtjänsten att arbeta vidare med under 2014:

- **Byta planeringsverktyg**, använda planeringssystem för nattpatrullen, **skapa planeringsforum, utbildning i planeringssystem**
- Effektivare rutter och larm för nattpatrullen
- Uppföljning av fordon
- **Fordonssamordnare**
- Cykelområden och cyklar/elcyklar
- **Fortsatt områdesanalys**

I Strängnäs gjorde Sweco en utredning av hemtjänsten med hjälp av en logistikmotor. Med hänsyn tagen till de parametrar Sweco har kunnat få ur TES verkar en realistisk beräkning visa att en besparing på ca 7 procent på sträckor är möjligt. Det skulle motsvara en minskning av koldioxidutsläpp med 6 ton/år. Den största besparingen med planeringarna i LogiX¹⁷ är att det behövs så många färre resurser för att utföra besöken. I försöken visade det sig de kunde minska personalen med hela 16 personer.

I Älvkarleby har nyligen en planering med TES startats upp och där säger man följande:

”En omorganisation inom Vård och Omsorg är på gång. Denna innebär att hemtjänsten centraliseras och utgår från en punkt istället för tidigare tre.

¹⁷ Ett ruttoptimeringsprogram för att hitta effektivaste resväg.

Konsultens analys av hemtjänsten visade på att just en sådan förändring skulle vara till stor fördel för transporteffektivisering. Så detta har man anammat och inom snar framtid kommer alla hemtjänstens bilar att utgå från ett och samma ställe. Detta blir en stor fördel vid planering i TES. Man kommer kunna utnyttja bilarna mer effektivt och det kommer vara lättare att växla bilar så att alla bilar används i samma utsträckning. Dessutom kommer alla planerare att sitta på samma ställe och man kan dra nytta av varandras kunskaper och erfarenheter samt täcka upp för varandra på ett enklare sätt.”¹⁸

Sammanfattningsvis redovisas de viktigaste slutsatserna efter det sista mötet med hemtjänsten nedan:

- Att sättet man organiserar hemtjänsten på är lika viktig som systemet för att kunna arbeta effektivt.
- Att det är viktigt att ha en tydlig rollfördelning inom organisationen.
- Att det är viktigt att planeringspersonalen är ordentligt utbildad och uppdaterad i systemen.
- Att systemet har rätt information.
- Att det finns förbättringar som leverantörerna kan göra i systemen för att öka effektiviteten runt transporterna (vilket till exempel kan vara att ange om du ska gå, cykla eller ta bilen på din rutt, vilket fordon en viss rutt ska ha, koll på att bilarna kör jämnt, cykelkarta, m.m.)
- Att det är viktigt att ha en aktiv dialog med leverantörerna och inte sitta i sin ”bubbla” och hitta på egna hemmagjorda lösningar.
- Att skaffa bättre kartor till systemen.
- Att ha ett bra IT-stöd i kommunen som är införstådd med hemtjänstens behov.

¹⁸ Hjort, Marie, Älvkarleby kommun, 2014-01-31.

6 Skolskjutsar

I projektet valde två kommuner, Enköping och Knivsta, att arbeta med effektivisering av skolskjutsar. Båda kommunerna gjorde en utredning med hjälp Optiplan¹⁹. Optiplan har utvecklat ett system för att effektivisera skolskjutsar som bygger på ruttoptimering och differentiering av skolornas ramtider. I Enköping stod Optiplans förstudie i för stor kontrast med det rådande systemet. I varje kommun finns ett skolskjutsreglemente som reglerar hur långt en elev får ha till busshållsplatsen vid olika åldrar. Enköpings kommun har strukturellt gjort avsteg från sitt eget reglemente för att tillmötesgå föräldrar samtidigt som kostnaderna har dragit iväg. Problemet är att sådana avsteg har godkänts av personer som inte ansvarar för skolskjutsbudgeten och därmed inte har drabbats av kostnaderna. Optiplans förstudie ansågs som för radikal både av föräldrar och politiker och den kasserades. Det berodde på att planen föreslog nya öppningstider för skolorna, nya upphämtningsplatser, och nya rutter utöver att reglementet skulle följas. I stället togs en ”mildare” plan fram där man framförallt fokuserade på att börja följa reglementet och se över rutterna. I den kommande upphandlingen kommer Enköping att ställa höga krav på fordonen vilket inte minskar kostnaderna avsevärt men bidrar till att minska utsläppen. Lärdomen från Enköping är att *”ha med sig politiken innan man drar igång, samt att ha en bra förstudie med en konsekvensanalys.”*²⁰

I Knivsta är det Upplands Lokaltrafik som till största delen ansvarar för skolskjutsen. Under projektets gång uppdagades det att inget giltigt avtal fanns mellan UL och Knivsta kommun (eller med de övriga kommunerna i Uppsala län) vilket skapade ett dödläge. I efterhand hade projektet kunna varit en plattform för dessa förhandlingar då alla kommuner i Uppsala län berörs. Denna information kom dock fram försent i projektet för att det skulle vara rimligt att genomföra.

Ett nytt avtal måste tas fram där Knivsta kan förhandla sig till en effektivare skolskjuts. Svårigheten ligger i att UL ansvarar för planeringen av skolskjutsen och eftersom kommunen täcker upp för de förluster som görs finns inget incitament att effektivisera rutterna. Eftersom Knivsta uteslutande finansierar den linjebundna skoltrafiken är det enligt dem rimligt att de har inflytande över planeringen. Utöver den linjebundna trafiken upphandlar Knivsta taxi till de elever som bor på en plats som inte är effektiv att lägga in i en bussrutt. Effektiviseringspotentialen på själva rutterna anses liten, däremot uppskattas priset kunna sänkas till nästan hälften per km vid en ny upphandling om Knivsta anger hur många fordon som behövs och garanterar en viss trafikvolym. Med ett flexibla avtal mellan UL och kommunerna i kombination med en ny skolskjuts/taxiupphandling uppskattar konsulten att energieffektiviseringspotentialen kan ligga så högt som 20-30 procent.

¹⁹ Konsultföretag inriktat på skolskjutsar.

²⁰ Wester, Camilla, Enköpings kommun, 2014-01-31.

Knivstas lärdomar är att:

”Skolskjutsfrågan är komplex och spridd över många olika personer i kommunen. Få personer har haft en helhetsbild, så det var mycket värdefullt att få in en extern kompetens med erfarenhet i frågan. Om man skall handla upp konsult bör det göras i två steg. Gör en förstudie som kartlägger vilka avtalsmässiga förhållanden som föreligger. Eftersom detta var ett länsövergripande projekt där förutsättningarna var samma gentemot UL trodde vi att ruttoptimering var en framkomlig väg. I verkligheten visade det sig att så inte var fallet, pga. otydliga=inte aktuella avtal. Det är därför viktigt att kartlägga de formella förutsättningarna först.”²¹

²¹ Wetterstedt, Martin, Knivsta kommun, 2014-01-31.

7 Diskussion och slutsatser

Projektet effektivare kommunala transporter är unikt när det gäller upplägget att samarbeta över tre län. Projektet har nått ut till 16 kommuner som nu på ett eller annat sätt håller på att effektivisera sina transporter. Samtidigt har storleken på projektet och Länsstyrelsens ledarroll gett ämnet mer tyngd i kommunen enligt projektledarna. De kommuner som ligger i ytterkanten av länen har tyckt att det varit långt att resa till mötena och hade önskat sig mindre fokusgrupper, något som vi tar med oss till nästa projekt. En del hade också önskat fler träffar. I övrigt tycker projektdeltagarna att det har varit värdefullt att dela erfarenheter med andra kommuner. Kommunerna upplever också att det är viktigt med en övergripande projektledare som samordnar och trycker på. Det underlättar att vara flera som arbetar mot samma mål, särskilt då stödet inom kommunen inte alltid varit så stort. Projektledaren har också haft en viktig roll att sprida erfarenheter och information mellan kommunerna, något som inte är en självklarhet att kommunerna gör på egen hand.

Projektet blev i slutändan bredare än det var tänkt. Det är framförallt tydligt när det gäller hemtjänsten som fick sitt ” eget ” projekt. Där har vi gått väldigt långt in på djupet när det gäller deras effektivitet kanske i alla bemärkelser, det hänger ju ihop. Många tidigare hemtjänstprojekt har visat på stor potential som i slutändan inte realiserats. Därför ska det bli intressant att följa dessa kommuner framöver.

Området ”kommunens egen fordonsflotta” kom att omfatta alla aspekter man kan tänka sig som har med kommunens resande och fordonshantering att göra. Beroende på kommunernas situationer har olika åtgärdsområdet varit mer eller mindre aktuella. Länsstyrelsens ambition var att tillräckligt med information om alla åtgärder skulle presenteras så att det skulle vara möjligt att arbeta med alla områden. Sedan räckte dessvärre inte tiden till i alla kommuner eller så var de inte redo för den typen av åtgärd än.

Skolskjutsar blev däremot ett eftersatt område med endast två deltagande kommuner. Kanske beror detta på att projektledare stod långs ifrån denna verksamhet samtidigt som många kommuner redan har skolskjuts som är integrerad med lokaltrafiken.

Kommunerna har framförallt arbetat med fordonsflottan och dess organisation. Det är lättare att arbeta med den tekniska biten, såsom att byta till energisnålare bilar, än att ta itu med personalens resevanor. Det är något som blivit väldigt tydligt i det här projektet. Fortfarande finns nästan all potential kvar som har med beteendeförändringar att göra. Dock har en infrastruktur skapats som underlättar för beteendeförändringar och vissa kommuner har planer på åtgärder som tvingar fram beteendeförändringar, som t.ex. inskränkningar av användningen av privat bil i tjänst.

Det vore önskvärt att transportplanering utgjorde en större del av verksamhetsplaneringen, till exempel när kommunanställda planerar sina

arbetsuppgifter eller kommunen planerar att öppna nya lokaler. I dagsläget görs ingen analys av hur mycket transporter ett kommunalt beslut genererar. Detta borde om inte vara intressant ur ett ekonomiskt perspektiv.

7.1 Uppföljning och utvärdering

Kommunerna har gjort en utvärdering och en redovisning i samband med slutredovisningen till Länsstyrelsen. Framöver har Länsstyrelsen som ambition att i alla fall fortsätta följa upp den statistik som kommunerna inrapporterat för det här projektet. Samkörning med Energimyndighetens inrapportering eller Miljöfordon syd har diskuterats för att minska rapporteringstrycket hos kommunerna. Hur detta ska gå till kommer att tas fram i nästa projekt.

Källförteckning

Skriftliga källor

Vägverket, 2006, Handbok för bättre kommunala tjänsteresor – Bättre miljö, trafiksäkerhet, ekonomi och arbetsmiljö

Nedan listas de kontaktpersoner/projektdeltagare som använts som kommunernas referenspersoner i denna projektredovisning. Direkta citat i rapporten härrör från den skriftliga slutredovisning som kommunerna inlämnat till Länsstyrelsen per den 31 januari 2014 och som besvarats av nedanstående personer.

Andersson, Therés, miljöstrateg Kungsörs kommun

Hjort, Marie, energirådgivare, Älvkarleby kommun

Jakobson, Marcus, Östhammars kommun

Lindqvist, Olle, driftingenjör, Flens kommuns bostäder

Lundgren, Ewa, fordonssamordnare, Strängnäs kommun

Olofsson, Per-Göran, fordonssamordnare, Håbo kommun

Ståhl, Annalena, Uppsala kommun

Wester, Camilla, miljöstrateg, Enköpings kommun

Wetterstedt, Martin, energi- och klimatrådgivare, Knivsta kommun

Wilson, Ulf, energirådgivare/fordonsupphandlare, Surahammars kommun

Winqvist, Camilla, miljöstrateg, Heby kommun

Öberg, Mimmi, planerare, Arboga kommun

Österlund, Rickard, energi- och klimatrådgivare, Trosa kommun

