

Extern bilpoolslösning i tekniska nämndhuset

Kartläggning av nuvarande kostnader och utsläpp för bilresor i tjänsten. Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi.



2008-01-23

Rapporten är framtagen
på uppdrag av Trafikkontoret
Kontaktperson: Nicholas Hort
Telefon 08-508 40 040
nicholas.hort@tk.stockholm.se

Undersökning och analys av
fordonsanvändning: Markör
Marknad & Kommunikation
Datainsamling och analys av
ekonomi och koldioxid: Auto Force
Sweden AB, Olle Jonsson
Rapport: WSP Analys & Strategi, Ida
Örtegren

INNEHÅLL

Innehåll	3
Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	7
Nuläge och konsekvenser -förvaltningsövergripande	9
Bilpool i extern regi – Funktion och effekt	15
Nuläge och konsekvenser per förvaltning	19
Fastighetskontoret	19
Trafikkontoret	27
Miljöförvaltningen	35
Stadsbyggnadskontoret	41
Idrottsförvaltningen	47
Exploateringskontoret	53
Införande av externt driven bilpool	59
Slutsats	69
Bilaga 1 Metod	70
Bilaga 2 Kompletterande Data	75

SAMMANFATTNING

Fastighetskontoret planerar att outsourca den Interna bilpoolen Fsk efter uppdrag från sin nämnd. Som en konsekvens av detta planerar Fastighetskontoret att ta initiativ till att de förvaltningar som idag nyttjar bilpoolen och är intresserade, gemensamt upphandlar tjänsten från en extern leverantör. Kostnaderna beräknas minska från dagens 90 kr per mil till ca 45 kr per mil när bilpoolen förs över till extern drift. I samband med denna förändring finns möjlighet för förvaltningarna att inkludera också andra behov av resor med bil inom verksamheten som idag görs med leasade förvaltningsbilar och resor med personalens privata bilar. Denna rapport visar på de olika vinster som förvaltningarna kan göra med en sådan förändring. Kartläggningen fokuserar på resornas nuvarande kostnader och koldioxidutsläpp, samt konsekvenser för detta vid övergång till bilpool i extern regi. Utredningen genomfördes under våren och sommaren 2007 och avgränsar sig till personresor som görs med bil av förvaltningarna i tekniska nämndhuset.

I synergier med Fastighetskontorets uppdrag arbetar Trafikkontoret inom ramen för projektet Stockholm Mobilitet med att generellt öka bilpoolsanvändningen i innerstaden i syfte att öka resandet med kollektivtrafik, effektivisera bilanvändandet, frigöra p-platser och sänka koldioxidutsläppen. Inom ramen för detta projekt har Trafikkontoret haft resurser att genomföra kartläggning och analys av nuläget samt att utreda konsekvenserna av en extern drift av dagens bilpool.

Huvudsyftet med utredningen är att:

- Beskriva och värdera dagens lösning för tjänsteresor med bil (effektivitet, ekonomi, koldioxid och trafiksäkerhet).
- Utvärdera förutsättningar och konsekvenser av vad en övergång till en bilpoolslösning i extern regi innebär (effektivitet, ekonomi, koldioxid och trafiksäkerhet).
- Redovisa en åtgärdsplan vid beslut om en övergång till en bilpoolslösning i extern regi.

Resultatet av utredningen visar att dagens lösning för tjänsteresor från tekniska nämndhuset, med en blandning av privata bilar (egen bil i tjänst), förvaltningsbilar och en intern bilpool, har stor potential att bli både billigare, ge lägre utsläpp av koldioxid och frigöra parkeringsplatser. Tillgängligheten, flexibiliteten och effektiviteten beräknas öka och kostnaderna minska om fordon organiseras i större enheter.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 omfattar resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk och som Fastighetskontoret planerar att outsourca.
- Steg 2 omfattar resor som idag görs med förvaltningsbilar.
- Steg 3 omfattar resor med egen bil i tjänst.

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. I denna utredning är förare som har en tjänst som kräver egen bil undantagna. Förare som kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst är också undantagna. **Förvaltningarna bör ta ställning** till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

I steg 1 och 2 uppskattas 15 parkeringsplatser frigöras genom att poolbilarna används mer effektivt. I steg 3 finns ytterliggare potential att spara parkeringsplatser men antalet är inte beräknat. Därutöver bedöms trafiksäkerheten öka beroende på att egen bil i tjänst ersätts med högst tre år gamla poolbilar med säkerhetskrav. För att uppnå vinsterna som bilpoolen i extern regi ger, måste dock en rad åtgärder vidtas!

Utredningen visar att:

- Den potentiella besparingen är: **24 % eller ca 1 500 000 kronor/år¹**
- Koldioxidutsläppen sjunker med: **53 % eller ca 93 ton/år²**.
- Trafiksäkerhet: **ökar pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA**
- Parkering: **15 parkeringsplatser frigörs i en första omgång**

Beräkningen omfattar och utgår från att resor med den Interna bilpoolen Fsk, Förvaltningsbilar som används av fler än en person samt personer som reser mindre än 300 mil/år övergår till bilpool i extern regi. Resorna med egen bil i tjänst över 300 mil/år antas vara miljöbilar, se Krav på egen bil i tjänst sid 61. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60.

Resultaten uppnås genom att:

- Bilarna kan nyttjas mer effektivt i en stor gemensam bilpool för tekniska nämndhuset och genom att förvaltningarna endast betalar för bilarna dagtid och inte under kvällar, helger och semesterperioder eftersom de då blir tillgängliga för bilpoolsleverantörens andra kunder.
- Utsläppen av CO2 minskar betydligt eftersom miljöbilarna i poolen ersätter privata bensin- och dieslbilar.

Bilpoolen beräknas ge effekter även på hushållsmarknaden där tillgängligheten till poolbilar ökar. Enligt schabloner från Vägverket³ minskar varje bilpoolsmedlem koldioxidutsläppen med cirka 400 kg/år (ytterligare minskning om bensinbilar ersätts med miljöbilar). Behovet av parkeringsplatser minskar genom att en poolbil kan ersätta sex privatbilar och lika många parkeringsplatser.

¹ Se sid 17. Besparingen antas vara högre än redovisad summa eftersom kostnad för trängselskatt (gäller i praktiken egen bil i tjänst) ej är medräknat i nuläget.

² Se sid 17.

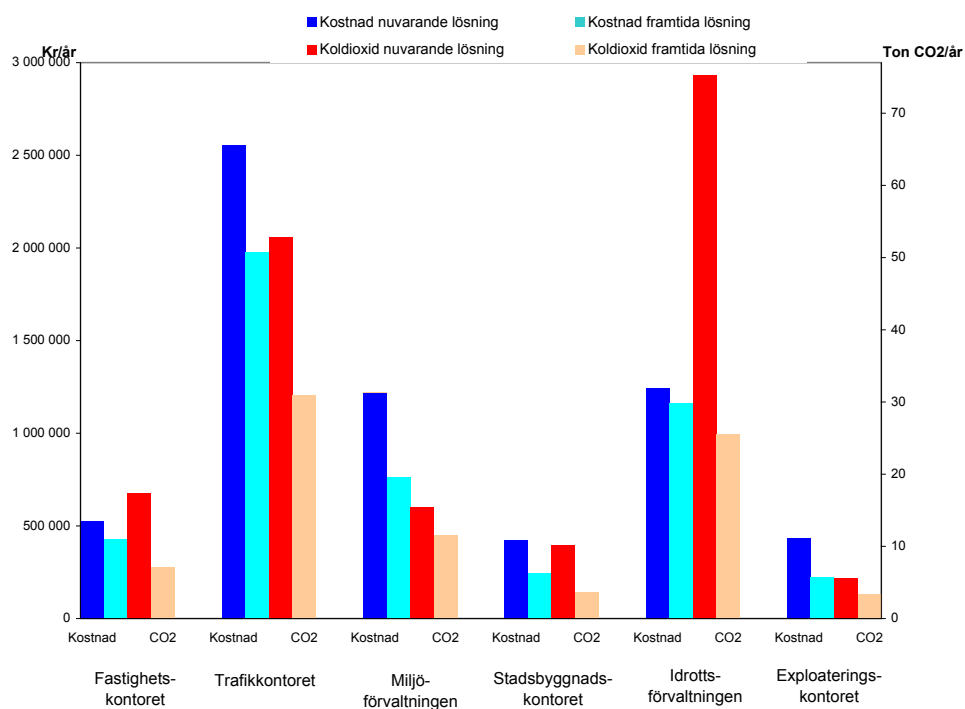
³ Gör plats för svenska bilpooler. Vägverket publ nr 2003:88.

Åtgärderna innebär bland annat:

- Upphandla en leverantör för bilpoolstjänsten.
- Utfasning av nuvarande bilpark.
- Skapa tekniska förutsättningar för externa användare av tekniska nämndhusets garage.
- Respektive förvaltning antar och implementerar en ny resepolicy.

För att organisera och genomföra förändringsarbetet behöver en **styrgrupp med arbetsgrupp** tillsättas. Fastighetskontoret, som idag sköter administrationen av den Interna bilpoolen Fsk, föreslås vara sammankallande till detta. En ansvarig från respektive förvaltning bör utses.

Figur 1 Förändringar i kostnad och koldioxid



BAKGRUND OCH SYFTE

Förvaltningarna i tekniska nämndhuset gör idag tjänsteresor med den Interna bilpoolen Fastighetskontoret (Fsk), förvaltningarnas leasade bilar och privata bilar mot ersättning (s.k. egen bil i tjänst).

Fastighetskontoret planerar att outsourca den Interna bilpoolen Fsk efter uppdrag från sin nämnd. Som en konsekvens av detta planerar Fastighetskontoret att ta initiativ till att de förvaltningar som idag nyttjar bilpoolen och är intresserade, gemensamt upphandlar tjänsten från en extern leverantör. Kostnaderna beräknas minska från dagens 90 kr per mil till cirka 45 kr per mil när bilpoolen förs över till extern drift. I samband med denna förändring finns möjlighet för förvaltningarna att inkludera också andra behov av resor med bil inom verksamheten som idag görs med leasade förvaltningsbilar och egen bil i tjänst.

I synergi med Fastighetskontorets uppdrag arbetar Trafikkontoret inom ramen för projektet Stockholm Mobilitet med att generellt öka bilpoolsanvändningen i innerstaden i syfte att öka resandet med kollektivtrafik, effektivisera bilanvändandet, frigöra p-platser och sänka koldioxidutsläppen. Inom ramen för detta projekt har trafikkontoret haft resurser att genomföra kartläggning och analys av nuläget samt att utreda konsekvenserna av en extern drift av dagens bilpool. Resor med den Interna bilpoolen Fsk, Förvaltningsbilar och egen bil i tjänst har kartlagts.

Syftet med denna utredning är att:

- Beskriva och värdera dagens lösning för tjänsteresor med bil (effektivitet, ekonomi, koldioxid och trafiksäkerhet)
- Utvärdera förutsättningar och konsekvenser av vad en övergång till en bilpoolslösning i extern regi innebär (effektivitet, ekonomi, koldioxid och trafiksäkerhet).
- Redovisa en åtgärdsplan vid beslut om en övergång till en bilpoolslösning i extern regi.

Avgränsningar

Utredningen avgränsar sig till tjänsteresor med icke verksamhetsanpassade personbilar som utgår från tekniska nämndhusets garage eller Hantverkargatan 2 (Kanalhuset). Anledningen till den geografiska begränsningen är att det är svårt att bedöma hur stor potentialen är för att hushåll kommer att vilja nyttja poolens bilar under kvällar och helger på mindre centrala platser. En hög nyttjandegrad är en förutsättning för ett attraktivt pris. Utredningen omfattar inte förmånsbilar.

Att endast effektivisera nuvarande lösning för tjänsteresor i en större intern bilpool i egen regi beräknas inte ge lika stora kostnadssänkningar som en övergång till bilpool i extern regi. Detta beror huvudsakligen på att bilarna i en externt driven bilpool har en lägre kostnad, eftersom bilpoolsleverantören hyr ut dem till andra kunder när förvaltningarna inte använder dem, exempelvis under kvällar, helger och semesterperioder. Kostnadsminskningen av detta bedöms vara så stor att alternativet att effektivisera den Interna bilpoolen Fsk inte har utretts vidare. Bilar i en kommunalt driven bilpool går inte att hyra ut till privata användare på grund av kommunallagen.

NULÄGE OCH KONSEKVENSER - FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE

Den nuvarande lösningen för förvaltningarnas tjänsteresor med bil består av; den Interna bilpoolen Fastighetskontoret (Fsk), förvaltningsbilar och egen bil i tjänst. Totalkostnaden för resorna är ca 6 300 000 kr/år. Koldioxidutsläppen är ca 175 ton/år. Egen bil i tjänst är generellt det billigaste alternativet (per mil), men bidrar till mest koldioxidutsläpp och har den sämsta trafiksäkerheten. Den Interna bilpoolen Fsk är, med vissa avvikelser, det dyraste alternativet (per mil) men släpper ut mindre koldioxid. Förvaltningsbilar och egen bil i tjänst används mest.

Tabell 1 Användning och kostnad nuvarande lösning

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Intern bilpool Fsk	13 100	90 ⁴	1 179 939
Förvaltningsbilar	50 850	63	3 181 779
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)	6 475	51	330 350
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	48 045	33	1 580 886
Totalt	118 480		6 272 946

Tabell 2 Användning och koldioxidutsläpp nuvarande lösning

	Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Intern bilpool Fsk	13 100	1,1	14,6
Förvaltningsbilar	50 850	0,9	46,5
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)	6 475	2,1	13,6
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	48 045	2,1	100,9
Totalt	118 480		175,5

Intern bilpool Fsk

Den Interna bilpoolen Fsk består i dagsläget av 11 miljöbilar; nio elhybrider och två etanoldrivna, som används av totalt 350 användare på alla förvaltningarna. Bilarna leasas operationellt men Fastighetskontoret sköter administrationen (bokning, redovisning, fakturering, kontroll av bilarna, tvätt, besiktning, skifte av däck, lämnande till service,

⁴ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelat på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

hantering av försäkringsärenden etc.). Kostnaden för att hyra bilarna är 100 kr/h. Eftersom ingen kilometeravgift tas ut innebär det i praktiken att långa resor premieras. Reslängden går inte att följa upp och debitera med dagens tekniska lösning. Den Interna bilpoolen Fsk används framförallt av Exploateringskontoret och Trafikkontoret.

Fastighetskontoret administrerar ytterligare 37⁵ bilar som tillhör Fastighetskontoret och Trafikkontoret. För att administrera dessa och bilarna i den Interna bilpoolen Fsk går det totalt två årsarbetskrafter⁶. I tabellerna nedan redovisas kostnader och intäkter för den Interna bilpoolen Fsk. Slås kostnaden ut per mil som bilarna nyttjades under året (milkostnad) innebär det 90 kr/mil.

Tabell 3 Kostnad för Intern bilpool Fsk

Intern bilpool Fsk (11 bilar)	Kostnad (kr/år)
Leasing och drift	560 000
Parkering i garage	165 000
Administration/hantering	500 000
Summa kostnad	1 225 000

Tabell 4 Kostnader och intäkter för Intern bilpool Fsk

Intern bilpool Fsk (11 bilar)	Kostnader och intäkter
Summa kostnad	1 225 000
Summa intäkt	1 180 000
Kostnad minus intäkt	- 45 000
Milkostnad	90 ⁷ kr/mil

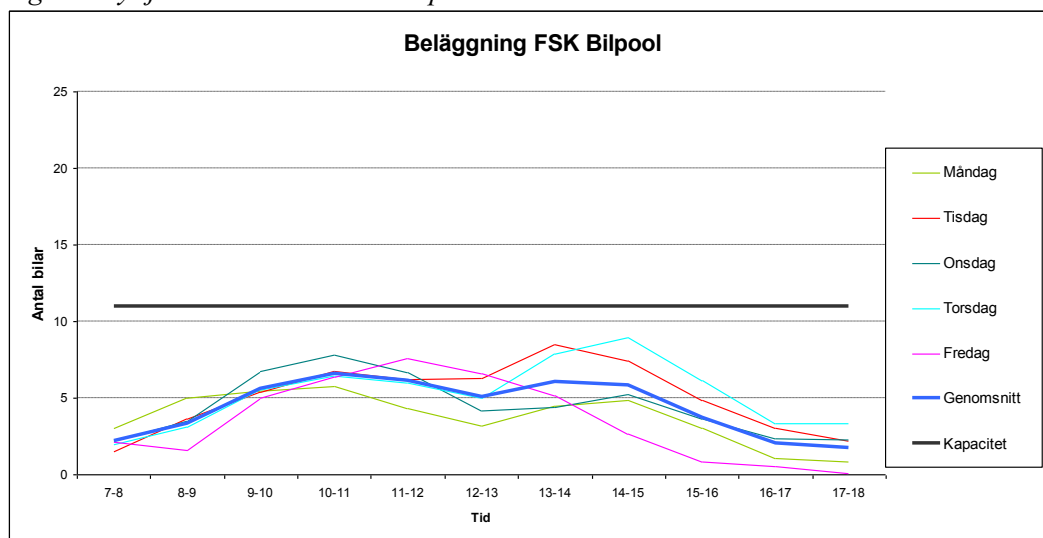
Bilpoolens relativt få bilar gör att kostnaden för administrationen blir högre per bil jämfört med en större bilpool, där samordningsvinster kan nås. Kostnaden påverkas också av nyttjandegraden. En mätning av nyttjandegraden, som gjordes under tio dagar à 11 timmar i april 2007, visade att bilarna var ute ur garaget i genomsnitt 38 % av tiden (42 av totalt 110 timmar). Nyttjandegraden per bil varierade mellan 32-50 %. Se Figur 2 nedan.

⁵ 22 av dessa består av Trafikkontorets förvaltningsbilar som ingår i denna utredning. Övriga bilar är verksamhetsanpassade förvaltningsbilar.

⁶ Den Interna bilpoolen Fsk bär i kalkylen 70 % av de två arbetskrafterna, vilket motsvarar 500 000 kr.

⁷ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelat på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

Figur 2 Nyttjande av den Interna bilpoolen Fsk



Den Interna bilpoolen Fsk består av 11 bilar som markeras av det svarta sträcket i diagrammet. Övriga sträck markerar i vilken grad som bilarna används under olika tider olika dagar. Antalet bilar som idag används samtidigt är maximalt cirka nio stycken. Övriga tider behövs färre bilar. Nyttjandegraden kan inte vara 100 procent eftersom det måste finnas marginal mellan bokningarna för hämtning och lämning av bilarna.

Vid upphandlingen av bilarna har krav ställts på minst tre-fyra stjärnor i det europeiska krocktestet EURO NCAP för att säkerställa att bilarna är trafiksäkra. De flesta av de leasade bilarna är 2-3 år gamla.

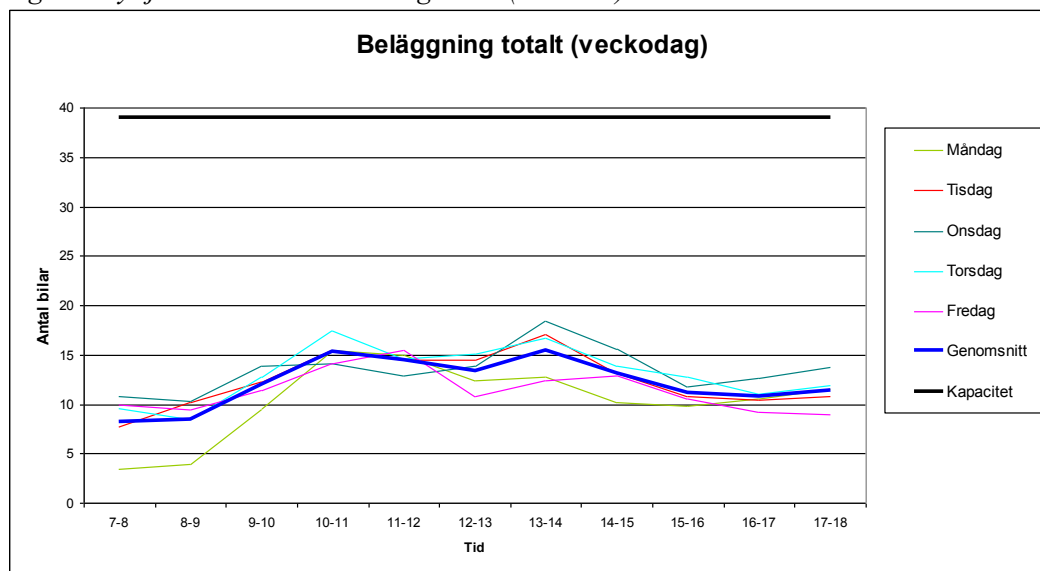
Förvaltningsbilar

Förvaltningsbilar är bilar som Trafikkontoret, Miljöförvaltningen, Fastighetskontoret och Idrottsförvaltningen leasar för eget bruk. De flesta av förvaltningsbilarna är organiserade i mindre bilpooler med separata bokningssystem eller rutiner för användning mellan tjänstemän. Några tjänstemän har också förvaltningsbilar för eget bruk. Internt benämns ofta förvaltningsbilarna tillsammans med den Interna bilpoolen Fsk som *bilpoolen*, dock inte i denna rapport.

Totalt leasas 44 förvaltningsbilar, varav 43 är miljöbilar. Trafikkontoret och Miljöförvaltningen står för merparten av dessa. Idrottsförvaltningen och Fastighetskontoret leasar endast totalt fem bilar. Bilarna används olika mycket olika dagar, men står ofta stilla i garaget. En mätning av nyttjandegraden för Trafikkontorets och Miljöförvaltningens 39 förvaltningsbilar, som gjordes under tio dagar à 11 timmar i april 2007, visade att bilarna var ute ur garaget i genomsnitt 26 % av tiden (29 av totalt

110 timmar). Nyttjandegraden per bil varierade mellan 1-56 %. Vissa av dem bilar som står stilla står dock i beredskap att köras på kort varsel vilket inte framgår av beräkningen.

Figur 3 Nyttjande av 39 Förvaltningsbilar (totalt 43)



Trafikkontorets och Miljöförvaltningens 39 Förvaltningsbilar markeras av det svarta sträcket i diagrammet. Övriga sträck markerar i vilken grad som bilarna används under olika tider olika dagar. Antalet bilar som idag används samtidigt är maximalt cirka 19 stycken. Övriga tider behövs färre bilar. Observera att vissa av dem bilar som står stilla står i beredskap att köras på kort varsel vilket inte åskådliggörs i figuren. Nyttjandegraden kan inte vara 100 procent eftersom det måste finnas marginal mellan bokningarna för hämtning och lämning av bilarna.

Precis som för den Interna bilpoolen Fsk har krav ställts på minst tre-fyra stjärnor i det europeiska krocktestet EURO NCAP. De flesta bilarna är liksom bilarna i den Interna bilpoolen Fsk 2-3 år gamla.

Egen bil i tjänst

Egen bil i tjänst är uttrycket för när privata bilar används för tjänsteresor mot ersättning. Milersättningen består av en skattefri grundersättning och en skattepliktig del (både för den enskilt anställda och sociala avgifter för förvaltningen). Ersättningsalternativen exkl. sociala avgifter är⁸:

⁸ I kalkylen är de sociala avgifterna medtagna (35 %).

- *Utan avtal*
Rörlig ersättning om 22,50 kr/mil för körlängd upp till 1 200 mil/år. Därefter sker en avtrappning av ersättningsnivån.
- *Rörligt avtal*
Rörlig ersättning om 27,00 kr/mil för körlängd upp till 1 200 mil/år. Därefter sker en avtrappning av ersättningsnivån.
- *Fast avtal*
Fast ersättning om 717 kr/mån samt rörlig ersättning om 19,40 kr/mil.

Ersättningen per mil ligger mellan 19,40-27 kr men till detta tillkommer arbetsgivaravgift, kostnad för parkering och med vissa avtal även fast ersättning. Kostnaden per mil, utan parkeringskostnader, varierar så mycket som mellan 29 och 352 kr beroende på typ av ersättning och årlig körsträcka inom respektive avtalstyp. Milkostnaden är som högst när få mil körs med ett avtal om fast och rörlig ersättning. Många mil utan avtal är det billigaste alternativet för förvaltningen.

På de sex förvaltningarna är 40 parkeringsplatser tillgängliga för egen bil i tjänst till en kostnad om totalt 600 000 kr/år. Parkeringskostnaden per mil är osäker eftersom det är okänt hur många mil respektive förare kör. Generellt kan man dock säga att ju fler mil bilarna kör i tjänsten desto lägre blir den fasta parkeringskostnaden per mil.

Egen bil i tjänst används av totalt 177 förare, främst av Idrottsförvaltningen följt av Trafikkontoret, Fastighetskontoret och Stadsbyggnadskontoret. Närmare 60 % av förarna har avtal om fast och rörlig ersättning och nästan all ersättning går till dem. Redovisning av respektive förvaltnings milkostnader för egen bil i tjänst ges mellan sid 22 och 54.

Tabell 5 Kostnader för egen bil i tjänst per avtalstyp, resor under 300 mil/år

	Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Kr/mil	133	30	24	51
Mil/år	1 477 (23 %)	2 427 (38 %)	2 571 (40 %)	6 475
Antal förare	18 (15 %)	24 (20 %)	81 (66 %)	123
Kr/år	196 259 (59 %)	72 383 (22 %)	61 708 (19 %)	330 350

*Vissa förare har bytt avtalsform under året. Förarna har i dessa fall registrerats till den ersättningsform som varit den största sett till utbetald ersättning. **Observera att parkeringskostnader ej ingår.***

Tabell 6 Kostnader för egen bil i tjänst per avtalstyp, resor över 300 mil/år

	Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Kr/mil	40	31	24	33
Mil/år	12 304 (26 %)	35 024 (73 %)	717 (2 %)	48 045
Antal förare	23 (43 %)	29 (55 %)	1 (2 %)	53
Kr/år	489 581 (31 %)	1 074 036 (68 %)	17 269 (1 %)	1 580 886

*Vissa förare har bytt avtalsform under året. Förarna har i dessa fall registrerats till den ersättningsform som varit den största sett till utbetald ersättning. **Observera att parkeringskostnader ej ingår.***

Idag ställs inga krav på krocksäkerhet hos de privata bilar som personalen använder i tjänsten. Åldern på de privata bilarna som används antas följa riksgenomsnittet som är 9 år. Det innebär att de privata bilarna med stor sannolikhet är mindre säkra än bilarna i den interna poolen och förvaltningsbilarna.

BILPOOL I EXTERN REGI – FUNKTION OCH EFFEKT

Bilpool är en modern och rationell form av utvecklad biluthyrning där all service ingår. Användaren bokar sin bil via Internet eller telefon och låser upp bilen med hjälp av sin mobiltelefon eller sitt körkort. Alla körningar loggas automatiskt och förvaltningen faktureras månadsvis för sitt användande. Alla kostnader ingår i priset; leasingkostnader, drivmedel, skatter, försäkringar, service och kundsupport. Bilarna föreslås ha sin uppställningsplats i tekniska nämndhusets garage på plan -1.

Genom att endast betala för det faktiska nyttjandet undviks kostnader för tider då bilarna står oanvända. Bilpoolsleverantören har möjlighet att hyra ut bilarna till andra kunder under kvällar, helger och semesterperioder. Tekniska åtgärder av garaget, såsom komplettering av befintlig kortläsaranläggning, måste göras med hänsyn till detta. Utöver kostnadseffektiviteten sker en effektivisering när dagens flera smågrupper av bilar och bilar som är knutna till en viss funktion organiseras gemensamt i en stor pool. Denna större pool kan få i princip dubblad nyttjandegrad visar erfarenheter från andra organisationer. Eftersom externa kunder har tillgång till bilarna är det viktigt att ha bra rutiner för kontroll av skador och att entreprenörens städning av bilar etcetera fungerar väl.

I bilpoolstjänsten ingår professionella system för bokning, fakturering och uppföljning som minskar den interna administrationen väsentligt. Körjournaler säkras och automatiseras och uppföljning av koldioxidutsläpp underlättas.

Effekter på verksamheten

Att använda bilpool leder i vissa fall till en förändrad planering av resor, speciellt vid övergång från användning av egen bil tjänsten. Bilpoolen kan för vissa innebära en ökad flexibilitet eftersom fler bilar blir tillgängliga jämfört med dagens system där vissa grupper av tjänstemän disponerar ett eller ett mindre antal fordon. Vissa resor blir mindre flexibla vid övergång från egen bil i tjänst, exempelvis resor där kontroll eller besiktning sker med egen bil i tjänst på väg till och från arbetsplatsen.

Även om den absoluta majoriteten av resorna sker under dagtid kan bilar bokas också övriga tider. Det är möjligt att lägga in fasta bokningar hela eller delar av dagar eller veckor så att tillgången till bil är garanterad, vilket kan vara nödvändigt för jourverksamhet eller där bilresor genereras av icke förutsägbara händelser. Detta kan också vara aktuellt som alternativ till tjänstemän som har behov av egen leasingbil.

Upphandlingen kan ge flexibilitet genom att tillgång till fler bilar finns vid toppbehov om bilarna bokas med viss framförhållning, till exempel kl. 13 dagen innan bilen ska nyttjas. Ytterligare flexibilitet kan skapas genom att bilar finns att hämta på platser i både inner- och ytterstan. Förutsättningen för detta är att förvaltningar utanför tekniska nämndhuset ges möjlighet att ropa av från avtalet för bilpoolstjänsten som förvaltningarna i tekniska nämndhuset handlat upp, och att bilarna görs tillgängliga för förvaltningarna i tekniska nämndhuset.

Effekter på parkeringssituationen

Genom en större bilpool, som täcker flera förvaltningar, effektiviseras fordonsanvändningen. Förutom kostnadsbesparingar hos respektive förvaltning frigörs 15 parkeringsplatser i steg 1 och 2 av föreslagna tre steg. Ytterligare p-platser frigörs om resor med egen bil i tjänst förs över till bilpool i extern regi enligt det föreslagna tredje steget.

Ekonomi

Förvaltningarnas sammanlagda kostnader beräknas minska med totalt cirka 1 500 000 kr/år vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi, främst tack vare den lägre milkostnaden. Milkostnaden om 46 kr är baserad på ett avtalat pris efter en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad. Resorna beräknas även minska med ca 650 mil/år till följd av förändrade krav på planering (10 % kalkylerad minskning av resor med egen bil i tjänst). Erfarenhet från Göteborgs stad har visat att minskningen kan vara upp till 20 %, se sid 73.

Tabell 7 Användning och kostnad, framtida lösning

		Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Nuvarande lösning	Intern bilpool Fsk, Förvaltningsbilar, Egen bil i tjänst	118 480 (Se sid 9)	33-90 (Se sid 9)	6 272 946 (sid 9)
Framtida lösning	Framtida lösning: Bilpool i extern regi	69 788	46 ⁹	3 210 245
	Egen bil i tjänst över 300 mil/år	48 045	33	1 580 886
Besparing vid övergång till bilpool i extern regi		648 ¹⁰		1 526 815

Beräkningen omfattar och utgår från att resor med den Interna bilpoolen Fsk, Förvaltningsbilar som används av fler än en person samt personer som reser mindre än 300 mil/år övergår till bilpool i extern regi. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60.

Miljöpåverkan

Koldioxidutsläppen från bilarna som omfattas av kartläggningen beräknas mer än halveras (från 176 till 83 ton/år) vid övergång från nuvarande lösning för tjänsteresor med bil till lösningen bilpool i extern regi. Vinsten uppstår framförallt genom att bilar som används vid resor med egen bil i tjänst ersätts med miljöbilar.

Tabell 8 Användning och koldioxidutsläpp, framtida lösning

		Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Nuvarande lösning	Intern bilpool Fsk, Förvaltningsbilar, Egen bil i tjänst	118 480 (Se sid 9)	0,9-2,1 (Se sid 9)	175,5 (Se sid 9)
Framtida lösning	Bilpool i extern regi	69 788	0,7	48,9
	Egen bil i tjänst över 300 mil/år	48 045	0,7	33,7
Besparing vid övergång till bilpool i extern regi		648 ¹¹		93

Beräkningen omfattar och utgår från att resor med den Interna bilpoolen Fsk, Förvaltningsbilar som används av fler än en person samt personer som reser mindre än

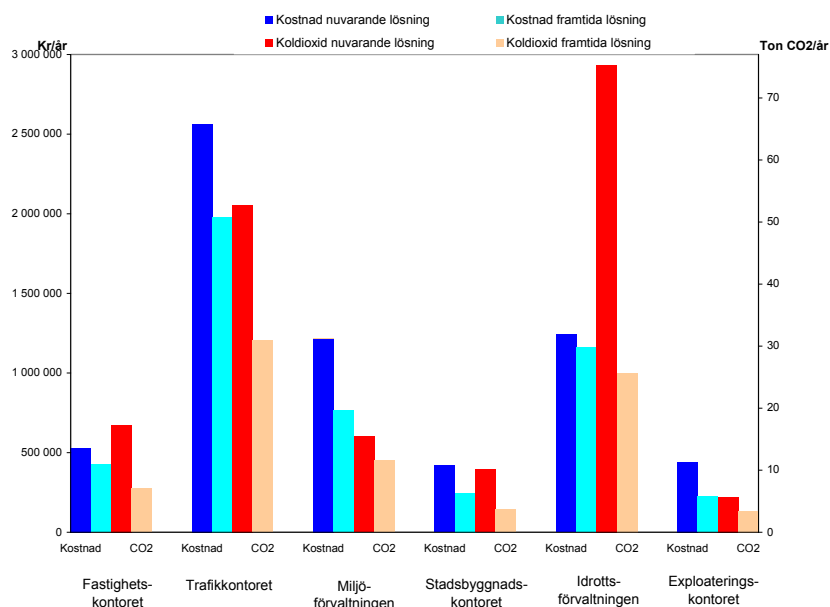
⁹ Faktisk offererad kostnad i en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad.

¹⁰ 10 % kalkylerad minskning av resor med egen bil i tjänst till följd av förändrad planering vid övergång till bilpool. Erfarenheter från Göteborgs stad visar på effektivitetsvinster på upptill 20 %. Se sid. 73.

¹¹ 10 % kalkylerad minskning av resor med egen bil i tjänst till följd av förändrad planering vid övergång till bilpool. Erfarenheter från Göteborgs stad visar på effektivitetsvinster på upptill 20 %. Se sid. 73.

300 mil/år övergår till bilpool i extern regi. Resorna med egen bil i tjänst över 300 mil/år antas vara miljöbilar, se Krav på egen bil i tjänst sid 61. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60.

Figur 4 Förändringar i kostnad och koldioxid



Trafiksäkerhet

En övergång till bilpool i extern regi ökar trafiksäkerheten främst tack vare att privata bilar (egen bil i tjänst) ersätts med nyare och säkrare bilar. Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten, som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten. Förutom krocktestprestanda är tillval av exempelvis alkolås och ISA¹² möjliga att göra i upphandlingen av bilpoolstjänsten för att ytterligare öka trafiksäkerheten.

Ekonomi:	24 % besparing. Motsvarar 1 500 000 kr ¹³ .
Miljö:	53 % minskning av CO2. Motsvarar 93 ton.
Trafiksäkerhet:	Ökad trafiksäkerhet pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA.

¹² Intelligent Speed Adaptation, system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser.

¹³ Besparingen antas vara högre än redovisad summa eftersom kostnad för trängselskatt (gäller i praktiken egen bil i tjänst) ej är medräknat i nuläget.

NULÄGE OCH KONSEKVENSER PER FÖRVALTNING

Fastighetskontoret

I detta kapitel redovisas de tjänsteresor som görs på Fastighetskontoret och vad det skulle innebära om delar av dessa överfördes till bilpool i extern regi. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage eller från Hantverkargatan 2 (Kanalhuset). Följande undantag för övergång till bilpool i extern regi har gjorts:

- Förare som kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst eller har en tjänst som kräver egen bil. Undantaget omfattar för närvarande 8 personer som kör 85 procent av den totala körsträckan (med egen bil i tjänst).

Fastighetskontoret bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

Nuläge

För tjänsteresor under 300 mil/år används främst förvaltningsbilar, cirka 36 procent av det totala antalet mil som körs. Därefter följer egen bil i tjänst under 300 mil/år (8 procent) och den Interna bilpoolen Fsk (7 procent). Resterande 48 procent av milen kör av förare som kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst.

Tabell 9 Användning och kostnad nuvarande lösning

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Intern bilpool Fsk	759	90 ¹⁴	113 310 ¹⁵
Förvaltningsbilar	3 730	47	173 482
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)	895	62	55 929
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	4 897	37	183 028
Totalt	10 281		525 749

Observera att parkeringskostnader för egen bil i tjänst inte ingår.

¹⁴ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelad på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

¹⁵ Kr/år inklusive underskott om 45 000 kr.

Tabell 10 Användning och koldioxidutsläpp nuvarande lösning

	Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Intern bilpool Fsk	759	1,1	0,8
Förvaltningsbilar	3 730	1,2	4,3
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)	895	2,1	1,9
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	4 897	2,1	10,3
<i>Totalt</i>	<i>10 281</i>		<i>17,3</i>

Intern bilpool Fsk

Fastighetskontoret ansvarar idag för administrationen av de 11 bilarna i den Interna bilpoolen Fsk samt ytterligare 37 bilar som tillhör Fastighetskontoret och Trafikkontoret. 22 av de 37 bilarna är aktuella att övergå till en bilpool i extern regi. För att administrera den Interna bilpoolen Fsk och de 22 Förvaltningsbilarna går det totalt två årsarbetskrafter¹⁶. Om Fastighetskontoret outsourcar bilpoolen kommer denna roll att upphöra, se

¹⁶ Den Interna bilpoolen Fsk bär i kalkylen 70 % av de två arbetskrafterna, vilket motsvarar 500 000 kr.

Införande av externt driven bilpool sid 59.

Inom Fastighetskontoret användes den Interna bilpoolen Fsk år 2006 av 23 personer vid totalt 267 tillfällen. Totalt var den bokad 683 timmar. Bilarna bokas för 100 kr/h (motsvarar 90 kr/mil). I avgiften ingår:

- Leasing och driftkostnader¹⁷
- Parkering i tekniska nämndhusets garage

Förvaltningsbilar

Fastighetskontoret har tre egna förvaltningsbilar som står på Hantverkargatan 2 (Kanalhuset), samtliga är miljöbilar. Alla förvaltningsbilarna används av mer än en person. Milkostnaden är beräknad till 47 kronor. I kostnaden ingår:

- Leasing och driftkostnader¹⁸
- Intern administration¹⁹
- Parkering

Milkostnaden för förvaltningsbilarna varierar mellan förvaltningarna beroende på hur mycket bilarna används och hur mycket de står parkerade. Ju mer bilarna används desto mindre kostar de per mil eftersom de fasta kostnaderna inklusive parkering slås ut på fler mil. Fastighetskontorets förvaltningsbilar används relativt mycket (lång körsträcka) varför milkostnaden blir relativt låg.

Egen bil i tjänst

Milkostnaden för egen bil i tjänst varierar kraftigt mellan förvaltningarna beroende på vilken typ av avtal för ersättning som tillämpas och hur många mil som ersätts inom respektive avtalstyp. Kostnaden beror också på vilka parkeringskostnader som bilarna belastas med och hur många mil som körs. Ju fler mil bilarna kör i tjänsten desto fler mil kan parkeringskostnaderna slås ut på.

Inom Fastighetskontoret kör merparten av förarna under 300 mil/år. Milkostnaden för de fyra förare som kör under 300 mil/år och har fast avtal för ersättning blir väldigt hög. En stor del av den utbetalda ersättningen går till dem trots att de inte kör så många mil. Den genomsnittliga milkostnaden för de som kör över 300 mil/år är betydligt lägre än motsvarande siffra för gruppen som kör under 300 mil/år. Skillnaden blir större om kostnaderna för parkering fördelas på de antal mil som körs. Kostnaden för

¹⁷ Bilarnas värdeminskning, ränta på kapital, budgeterade driftkostnader, drivmedel samt extern administration och redovisning. Kostnader för onormalt slitage eller avvikelser från budgeterade körsträckor har inte gjorts.

¹⁸ Motsvarande de för den Interna bilpoolen Fsk.

¹⁹ Fastighetskontoret administrerar Trafikkontorets förvaltningsbilar mot en avgift om 670 kr/bil och månad. I denna utredning antas att även övriga förvaltningar har motsvarande kostnad.

Fastighetskontorets 11 parkeringsplatser är inte inkluderade. Se Tabell 11 och Tabell 12 nedan.

Tabell 11 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör under 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Fastighets- kontoret	Kr/mil	126	33	24	62
	Mil/år	318 (36 %)	220 (25 %)	357 (40 %)	895
	Antal förare	4 (20 %)	2 (10 %)	14 (70 %)	20
	Kr/år	40 153 (72 %)	7 237 (13 %)	8 537 (15 %)	55 927

Observera att **parkeringskostnader för egen bil i tjänst inte ingår**.

Tabell 12 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör över 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Fastighets- kontoret	Kr/mil	42	35	24	37
	Mil/år	2 919 (60 %)	1 261 (26 %)	717 (15 %)	4 897
	Antal förare	6 (75 %)	1 (13 %)	1 (13 %)	8
	Kr/år	122 230 (67 %)	43 529 (24 %)	17 269 (9 %)	183 028

Observera att **parkeringskostnader för egen bil i tjänst inte ingår**.

Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi

Nedan presenteras konsekvenserna vid övergång till bilpool i extern regi. I utredningen är förare med tjänster som kräver egen bil samt förare som kör mer än 300 mil/år med egen bil i tjänst undantagna från att ingå i bilpoolen i extern regi. Fastighetskontoret bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. Resor med korta avstånd där bilen står stilla länge kan vara mer effektiva att göra med kollektivtrafik eller taxi. Vissa resor kan också vara bättre att göra med egen bil i tjänst, exempelvis om målet för tjänsteresan ligger i anslutning till resan från bostaden till arbetsplatsen. Jourbilar och andra resor som inte går att planera kan lösas genom fasta bokningar av poolbilar. Se även Dimensionering av bilpoolen sid 59.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 omfattar resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk och som Fastighetskontoret planerar att outsourca.

- Steg 2 omfattar resor som idag görs med Förvaltningsbilar
- Steg 3 omfattar resor med egen bil i tjänst.

Ekonomi

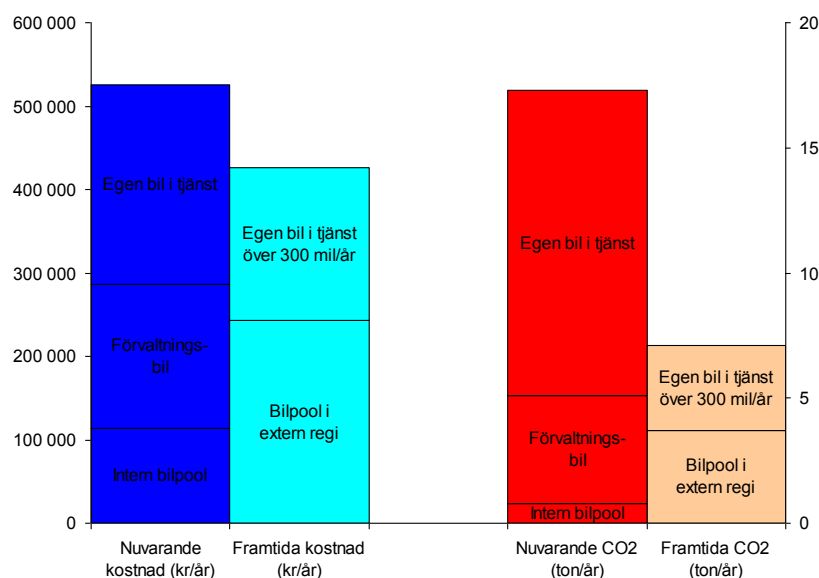
Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi beräknas Fastighetskontorets minska sina kostnader med knappt 20 procent som motsvarar cirka 100 000 kr/år (steg 1-3). Vinsten uppstår till följd av lägre milkostnader, då kostnaden för bilpool i extern regi uppskattas till 46 kr/mil. I priset ingår alla kostnader för exempelvis leasing, drivmedel och kundsupport. Milkostnaden om 46 kr är baserad på ett avtalat pris efter en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad. Erfarenheter visar att antalet körda mil/år minskar vid framförallt övergång från egen bil i tjänst till bilpool till följd av förändrade krav på planering. Körsträckan för resor som tidigare gjorts med egen bil i tjänst beräknas minska med 10 procent. Erfarenhet från Göteborgs stad har visat att minskningen kan vara upp till 20 %, se sid 73.

Miljöpåverkan

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi beräknas Fastighetskontorets koldioxidutsläpp minska med knappt 60 procent som motsvarar 10 ton/år (steg 1-3). Vinsten uppstår framförallt genom att bilar som används vid resor med egen bil i tjänst ersätts med miljöbilar, men även till följd av bättre planering av resorna (färre mil). För att nå vinsten krävs en förändrad resepolicy.

Om ett annat urval görs blir effekterna annorlunda. Ju fler resor med egen bil i tjänst som överförs till bilpoolen i extern regi, desto mer minskar koldioxidutsläppen. Resor med egen bil i tjänst som inte övergår till bilpoolen kan förbättras miljö- och trafiksäkerhetsmässigt genom att förvaltningarna inför krav för att få milersättning. Exempelvis kan en högre ersättning utgå, efter en övergångsperiod om tre år, till miljöbilar och bilar med en viss säkerhetsnivå. Om alla resor med egen bil i tjänst som går över 300 mil/år ersätts med miljöbilar skulle koldioxidutsläppen minska med cirka 7 ton/år.

Figur 5 Förändringar i kostnad och koldioxid



Förändringar i kostnad och koldioxid vid övergång till bilpool i extern regi. **Parkeringskostnader för egen bil i tjänst är ej medräknade.** I beräkningen övergår resor med Egen bil i tjänst som kör under 300 mil per år samt resor med den Interna bilpoolen Fsk och Förvaltningsbilarna till Bilpool i extern regi. Resorna med egen bil i tjänst över 300 mil/år antas vara miljöbilar i den framtida lösningen, se Krav på egen bil i tjänst sid 61. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60.

Trafiksäkerhet

En övergång till bilpool i extern regi ökar trafiksäkerheten främst i steg 3 tack vare att privata bilar (egen bil i tjänst) ersätts med nyare och säkrare bilar. Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten, som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten. Förutom krocktestprestanda är tillval av exempelvis alkohol och ISA²⁰ möjliga att göra i upphandlingen av bilpooltjänsten för att ytterligare öka trafiksäkerheten.

²⁰ Intelligent Speed Adaptation, system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser.

Slutsats för Fastighetskontoret, steg 1-3

Ekonomi:	19 % besparing. Motsvarar 99 174 kr.
Koldioxid:	59 % minskning av CO2. Motsvarar 10,2 ton.
Trafiksäkerhet:	Ökad trafiksäkerhet pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA.

Trafikkontoret

I detta kapitel redovisas de tjänsteresor som görs på Trafikkontoret och vad det skulle innebära om delar av dessa överfördes till bilpool i extern regi. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage. Följande undantag för övergång till bilpool i extern regi har gjorts:

- Förare som kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst eller har en tjänst som kräver egen bil. Undantaget omfattar för närvarande 12 personer som kör 82 procent av den totala körsträckan (med egen bil i tjänst).

Trafikkontoret bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

Nuläge

För tjänsteresor under 300 mil/år används främst förvaltningsbilar, cirka 68 procent av det totala antalet mil som körs. Därefter följer egen bil i tjänst under 300 mil/år (4 procent) och den Interna bilpoolen Fsk (10 procent). Resterande 18 procent kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst.

Tabell 13 Användning och kostnad nuvarande lösning

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Intern bilpool Fsk	4 276	90 ²¹	384 700
Förvaltningsbilar	30 470	58	1 757 814
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)*	1 768	62	109 987
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)*	7 891	39	305 171
Totalt	44 405		2 557 672

**Observera att parkeringskostnader för egen bil i tjänst inte ingår och att milkostnaden och årskostnaden därför är högre i realiteten. Kostnaden för de 12 platser som är tillgängliga för egen bil i tjänst är totalt 180 000 kr/år. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs med egen bil i tjänst blir den genomsnittliga milkostnaden 62 kr, jämfört med 43 kronor utan parkering.*

²¹ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelad på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

Tabell 14 Användning och koldioxidutsläpp nuvarande lösning

	Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Intern bilpool Fsk	4 276	1,1	4,7
Förvaltningsbilar	30 470	0,9	27,8
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)	1 768	2,1	3,7
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	7 891	2,1	16,6
Totalt	44 405		52,8

Intern bilpool Fsk

Inom Trafikkontoret användes den Interna bilpoolen Fsk av 117 personer vid totalt 1 347 tillfällen. Totalt var den bokad 3 847 timmar. Bilarna bokas för 100 kr/h (motsvarar 90 kr/mil). I avgiften ingår:

- Leasing och driftkostnader²²
- Parkering i tekniska nämndhusets garage

Förvaltningsbilar

Trafikkontoret leasar 24 förvaltningsbilar från LeasePlan, varav 23 är miljöbilar.

Milkostnaden är beräknad till 58 kronor. I kostnaden ingår:

- Leasing och driftkostnader²³
- Intern administration²⁴
- Parkering i tekniska nämndhusets garage (1 plats/bil)

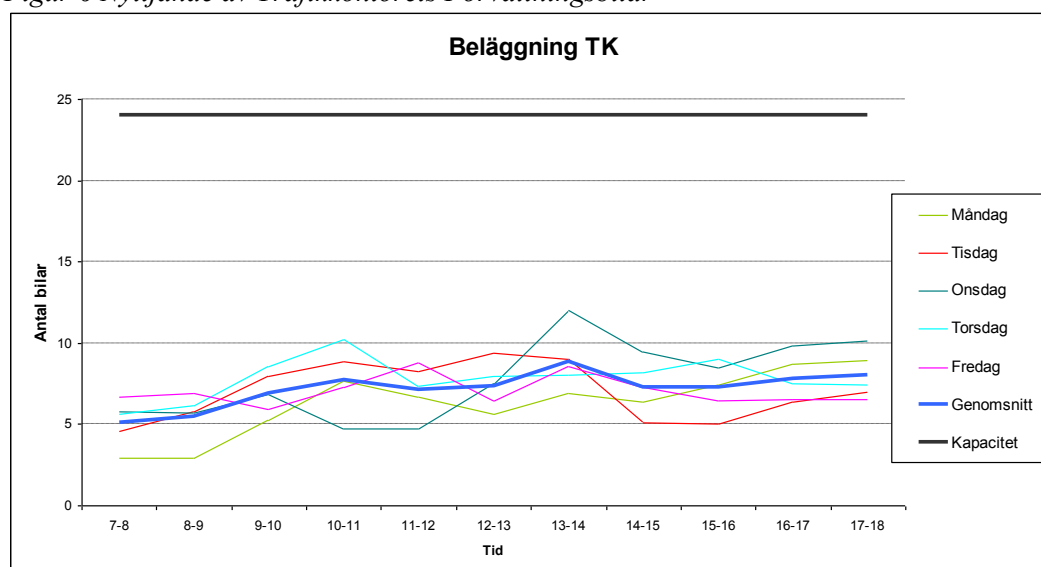
Milkostnaden för förvaltningsbilarna varierar mellan förvaltningarna beroende på hur mycket bilarna används och hur mycket de står parkerade. Ju mer bilarna används desto mindre kostar de per mil eftersom de fasta kostnaderna inklusive parkering slås ut på fler mil. Vissa av förvaltningsbilarna är organiserade i egna interna mindre bilpooler som bokas via olika lokala rutiner, andra bilar är knutna till en funktion. Bilarna används olika mycket olika dagar, men står ofta stilla i garaget. En mätning av nyttjandegraden, som gjordes april 2007 under tio dagar à 11 timmar, visade att bilarna var ute ur garaget i genomsnitt 26 % av tiden (30 av 110 timmar). Nyttjandegraden per bil varierade mellan 1-56 %. Vissa bilar står dock i beredskap att köras på kort varsel vilket inte framgår av beräkningen.

²² Bilarnas värdeminskning, ränta på kapital, budgeterade driftkostnader, drivmedel samt extern administration och redovisning. Kostnader för onormalt slitage eller avvikelser från budgeterade körsträckor har inte gjorts.

²³ Motsvarande de för den Interna bilpoolen Fsk.

²⁴ Fastighetskontoret administrerar Trafikkontorets förvaltningsbilar mot en avgift om 670 kr/bil och månad. I denna utredning antas att även övriga förvaltningar har motsvarande kostnad.

Figur 6 Nyttjande av Trafikkontorets Förvaltningsbilar



Trafikkontoret har 24 förvaltningsbilar som markeras av det svarta sträcket i diagrammet. Övriga sträck markerar i vilken grad som bilarna används under olika tider olika dagar. Antalet bilar som idag används samtidigt är maximalt cirka 12 stycken. Övriga tider behövs färre bilar. Observera att **vissa av dem bilar som står stilla står i beredskap att köras på kort varsel vilket inte åskådliggörs i figuren**. Behovet av jourbilar kan lösas genom fasta bokningar i bilpoolen (gemensamma jourbilar med Miljöförvaltningen) alternativt tillgång till taxikort och SL-kort. Nyttjandegraden kan inte vara 100 procent eftersom det måste finnas marginal mellan bokningarna för hämtning och lämning av bilarna.

Egen bil i tjänst

Milkostnaden för egen bil i tjänst varierar kraftigt mellan förvaltningarna beroende på vilken typ av avtal för ersättning som tillämpas och hur många mil som ersätts inom respektive avtalstyp. Kostnaden beror också på vilka parkeringskostnader som bilarna belastas med och hur många mil som körs. Ju fler mil bilarna kör i tjänsten desto fler mil kan parkeringskostnaderna slås ut på.

Inom Trafikkontoret kör merparten av förarna under 300 mil/år. Milkostnaden för de åtta förare som kör under 300 mil/år och har fast avtal för ersättning blir väldigt hög. En stor del av den utbetalda ersättningen går till dem. Den genomsnittliga milkostnaden för de som kör över 300 mil/år är betydligt lägre än motsvarande siffra för gruppen som kör under 300 mil/år. Se Tabell 15 och Tabell 16 nedan. Skillnaden blir större om kostnaderna för parkering fördelas på de antal mil som körs. Kostnaden för Trafikkontorets 12 platser är 180 000 kr/år. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som

körs höjs milkostnaden till i genomsnitt 62 kr jämfört med 43 kronor utan parkering. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår.

Tabell 15 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör under 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Trafik- kontoret	Kr/mil	97	37	24	62
	Mil/år	879 (50 %)	257 (15 %)	632 (36 %)	1 768
	Antal förare	8 (35 %)	2 (9 %)	13 (57 %)	23
	Kr/år	85 238 (77 %)	9 526 (9 %)	15 227 (14 %)	109 987

Observera att **kostnader för parkering inte ingår**, se ovan.

Tabell 16 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör över 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Trafik- kontoret	Kr/mil	38	44	0	39
	Mil/år	6 981 (88,5 %)	910 (11,5 %)	0 (0 %)	7 891
	Antal förare	12 (100 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	12
	Kr/år	265 041 (87 %)	40 130 (13 %)	0 (0 %)	305 171

Observera att **kostnader för parkering inte ingår**, se ovan.

Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi

Nedan presenteras konsekvenserna vid övergång till bilpool i extern regi. I utredningen är förare med tjänster som kräver egen bil samt förare som kör mer än 300 mil/år med egen bil i tjänst undantagna från att ingå i bilpoolen i extern regi. Trafikkontoret bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. Resor med korta avstånd där bilen står stilla länge kan vara mer effektiva att göra med kollektivtrafik eller taxi. Vissa resor kan också vara bättre att göra med egen bil i tjänst, exempelvis om målet för tjänsteresan ligger i anslutning till resan från bostaden till arbetsplatsen. Jourbilar och andra resor som inte går att planera kan lösas genom fasta bokningar av poolbilar. Se även Dimensionering av bilpoolen sid 59.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 omfattar resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk och som Fastighetskontoret planerar att outsourca.

- Steg 2 omfattar resor som idag görs med Förvaltningsbilar
- Steg 3 omfattar resor med egen bil i tjänst.

Ekonomi

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi, beräknas Trafikkontoret minska sina kostnader med drygt 25 procent som motsvarar cirka 580 000 kr/år (steg 1-3). Vinsten uppstår till följd av lägre milkostnader, då kostnaden för bilpool i extern regi uppskattas till 46 kr/mil. I priset ingår alla kostnader för exempelvis leasing, drivmedel och kundsupport. Siffran baseras på ett avtalat pris efter en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad. Erfarenheter visar att antalet körda mil/år minskar vid framförallt övergång från egen bil i tjänst till bilpool till följd av förändrade krav på planering. Körsträckan för resor som tidigare gjorts med egen bil i tjänst beräknas minska med 10 procent. Erfarenhet från Göteborgs stad har visat att minskningen kan vara upp till 20 %, se sid. 73.

Tabell 17 Användning och kostnad bilpool i extern regi

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Bilpool i extern regi	36 337	46 ²⁵	1 749 129
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	7 891	39	305 171
Besparing vid övergång till bilpool i extern regi	177 ²⁶		501 130

Miljöpåverkan

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi, beräknas Trafikkontorets koldioxidutsläpp minska med 41 procent som motsvarar 22 ton/år (steg 1-3). Vinsten uppstår framförallt genom att bilar som används vid resor med egen bil i tjänst ersätts med miljöbilar, men även till följd av bättre planering av resorna (färre mil). För att nå vinsten krävs en förändrad respolicy.

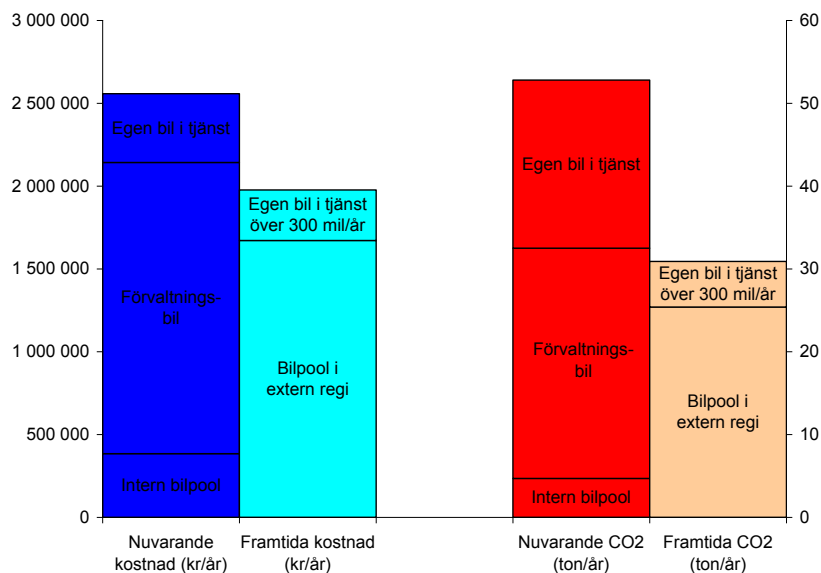
Om ett annat urval görs blir effekterna annorlunda. Ju fler resor med egen bil i tjänst som överförs till bilpoolen i extern regi, desto mer minskar koldioxidutsläppen. Resor med egen bil i tjänst som inte övergår till bilpoolen kan förbättras miljö- och trafiksäkerhetsmässigt genom att förvaltningarna inför krav för att få milersättning. Exempelvis kan en högre ersättning utgå, efter en övergångsperiod om tre år, till miljöbilar och bilar med en viss säkerhetsnivå. Om alla resor med egen bil i tjänst som går över 300 mil/år ersätts med miljöbilar skulle koldioxidutsläppen minska med cirka 11

²⁵ Faktisk offererad kostnad i en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad.

²⁶ 10 % kalkylerad minskning av resor med egen bil i tjänst till följd av förändrad planering vid övergång till bilpool. Erfarenheter från Göteborgs stad visar på effektivitetsvinster på upptill 20 %. Se sid. 73.

ton/år.

Figur 7 Förändringar i kostnad och koldioxid



Förändringar i kostnad och koldioxid vid övergång till bilpool i extern regi. **Parkeringskostnader för egen bil i tjänst är ej medräknade** (se kommentar under Tabell 13 på sid 27). I beräkningen övergår resor med Egen bil i tjänst som kör under 300 mil per år samt resor med den Interna bilpoolen Fsk och Förvaltningsbilarna till Bilpool i extern regi. Resorna med egen bil i tjänst över 300 mil/år antas vara miljöbilar i den framtida lösningen, se Krav på egen bil i tjänst sid 61. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60.

Trafiksäkerhet

En övergång till bilpool i extern regi ökar trafiksäkerheten främst tack vare att privata bilar (egen bil i tjänst) ersätts med nyare och säkrare bilar. Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten, som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten. Förutom krocktestprestanda är tillval av exempelvis alkolås och ISA²⁷ möjliga att göra i upphandlingen av bilpoolstjänsten för att ytterligare öka trafiksäkerheten.

²⁷ Intelligent Speed Adaptation, system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser.

Slutsats för Trafikkontoret, Steg 1-3

Ekonomi:	23 % besparing. Motsvarar 580 000 kr ²⁸ .
Koldioxid:	41 % minskning av CO2. Motsvarar 21,9 ton.
Trafiksäkerhet:	Ökad trafiksäkerhet pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA.

²⁸ Besparingen antas vara högre än redovisad summa eftersom kostnad för trängselskatt (gäller i praktiken egen bil i tjänst) ej är medräknat i nuläget.

Miljöförvaltningen

I detta kapitel redovisas de tjänsteresor som görs på Miljöförvaltningen och vad det skulle innebära om delar av dessa överfördes till bilpool i extern regi. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage.

Nuläge

Idag använder Miljöförvaltningen främst förvaltningsbilar vid tjänsteresor med bil (91 % av sin årliga körsträcka). Den Interna bilpoolen Fsk och egen bil i tjänst används till 8 respektive 1 %. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage.

Tabell 18 Användning och kostnad nuvarande lösning

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Intern bilpool Fsk	1 283	90 ²⁹	115 470
Förvaltningsbilar	15 150	73	1 100 650
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)*	196	25	4 974
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)*	0	0	0
Totalt	16 629		1 221 092

Observera att **parkeringskostnaden för egen bil i tjänst inte ingår och att milkostnaden och årskostnaden därför är högre i realiteten. Kostnaden för den plats som är tillgänglig för egen bil i tjänst är totalt 15 000 kr/år. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs med egen bil i tjänst blir den genomsnittliga milkostnaden 102 kr, jämfört med 25 kronor utan parkering.*

²⁹ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelat på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

Tabell 19 Användning och koldioxidutsläpp nuvarande lösning

	Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Intern bilpool Fsk	1 283	1,1	1,4
Förvaltningsbilar	15 150	0,9	13,7
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)	196	2,1	0,4
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	0	0	0
Totalt	16 629		15,5

Intern bilpool Fsk

Inom Miljöförvaltningen används den Interna bilpoolen Fsk av 55 personer vid sammanlagt 289 tillfällen. Totalt var bilpoolen bokad 1 154 timmar av. Bilarna bokas för 100 kr/h (motsvarar 90 kr/mil). I avgiften ingår:

- Leasing och driftkostnader³⁰
- Parkering i Tekniska nämndhusets garage

Förvaltningsbilar

Miljöförvaltningen leasar 15 förvaltningsbilar från LeasePlan. Samtliga är miljöbilar och körs under 300 mil/år. Bilarna är organiserade i mindre pooler med separat bokningssystem. Milkostnaden är beräknad till 73 kronor. I kostnaden ingår:

- Leasing och driftkostnader³¹
- Intern administration³²
- Parkering i Tekniska nämndhusets garage (1 plats/bil)

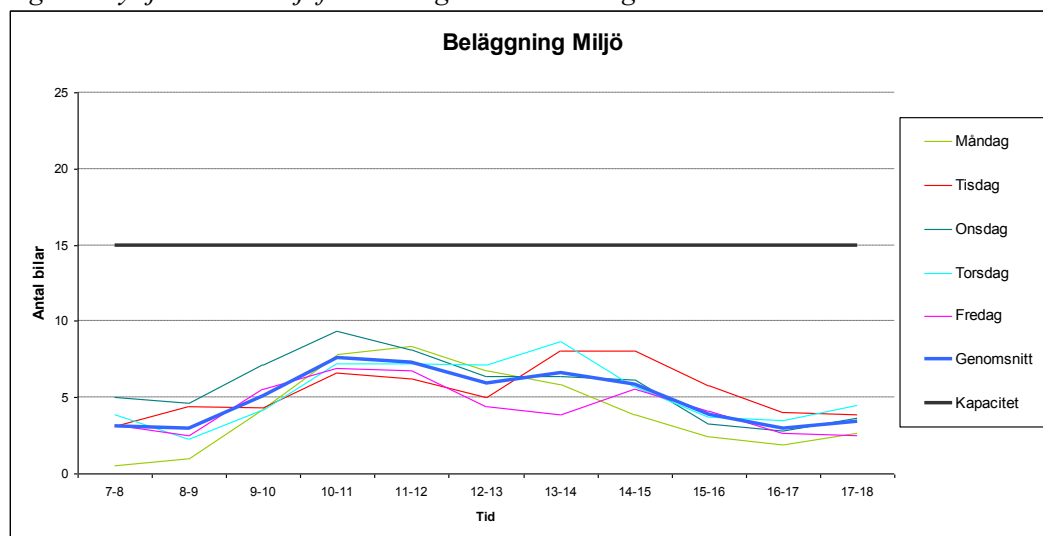
Milkostnaden för förvaltningsbilarna varierar mellan förvaltningarna beroende på hur mycket bilarna används och hur mycket de står parkerade. Ju mer bilarna används desto mindre kostar de per mil eftersom de fasta kostnaderna inklusive parkering slås ut på fler mil. Miljöförvaltningens Förvaltningsbilar används olika mycket olika dagar, men står ofta stilla i garaget. En mätning av nyttjandegraden under tio dagar à 11 timmar, visade att bilarna var ute ur garaget i genomsnitt 27 % av tiden (30 av 110 timmar). Nyttjandegraden per bil varierade mellan 3-45 %.

³⁰ Bilarnas värdeminskning, ränta på kapital, budgeterade driftkostnader, drivmedel samt extern administration och redovisning. Kostnader för onormalt slitage eller avvikelser från budgeterade körsträckor har inte gjorts.

³¹ Motsvarande de för den Interna bilpoolen Fsk.

³² Fastighetskontoret administrerar Trafikkontorets förvaltningsbilar mot en avgift om 670 kr/bil och månad. I denna utredning antas att även övriga förvaltningar har motsvarande kostnad.

Figur 8 Nyttjande av Miljöförvaltningens Förvaltningsbilar



Miljöförvaltningen har 15 förvaltningsbilar som markeras av det svarta sträcket i diagrammet. Övriga sträck markerar i vilken grad som bilarna används under olika tider olika dagar. Antalet bilar som idag används samtidigt är maximalt cirka 9 stycken. Övriga tider behövs färre bilar. **Observera att bilar som står i beredskap att köras på kort varsel finns, vilket inte åskådliggörs i figuren.** Behovet av jourbilar kan lösas genom fasta bokningar i bilpoolen (gemensamma jourbilar med Trafikkontoret) alternativt tillgång till taxikort och SL-kort. Nyttjandegraden kan inte vara 100 procent eftersom det måste finnas marginal mellan bokningarna för hämtning och lämning av bilarna.

Egen bil i tjänst

Milkostnaden för egen bil i tjänst varierar kraftigt mellan förvaltningarna beroende på vilken typ av avtal för ersättning som tillämpas och hur många mil som ersätts inom respektive avtalstyp. Kostnaden beror också på vilka parkeringskostnader som bilarna belastas med och hur många mil som körs. Ju fler mil bilarna kör i tjänsten desto fler mil kan parkeringskostnaderna slås ut på.

Inom Miljöförvaltningen använder 13 förare egen bil i tjänst. Samtliga kör mindre än 50 mil/år. I genomsnitt kör de cirka 15 mil/person under ett år. De flesta förarna får ersättning utan avtal, merparten av den utbetalda ersättningen går också till dem. Ingen av förarna har fast avtal för ersättning. Se Tabell 20. Observera att kostnader för parkering i tekniska nämndhusets garage till kommer. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs höjs milkostnaden till i genomsnitt 102 kr jämfört med 25 kronor utan parkering. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår.

Tabell 20 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Miljö- förvaltningen	Kr/mil	0	31	24	25
	Mil/år	0 (0 %)	40 (20 %)	156 (80 %)	196
	Antal förare	0 (0 %)	2 (15 %)	11 (85 %)	13
	Kr/år	0 (0 %)	1221 (25 %)	3 753 (75 %)	4 974

Observera att **kostnader för parkering inte ingår**, se ovan. Inga förare kör över 300 mil/år.

Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi

Nedan presenteras konsekvenserna vid övergång till bilpool i extern regi. I utredningen är förare med tjänster som kräver egen bil samt förare som kör mer än 300 mil/år med egen bil i tjänst undantagna från att ingå i bilpoolen i extern regi, och respektive förvaltning bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi. Samtliga resor med egen bil i tjänst inom Miljöförvaltningen är dock under 300 mil/år.

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. Resor med korta avstånd där bilen står stilla länge kan vara mer effektiva att göra med kollektivtrafik eller taxi. Vissa resor kan också vara bättre att göra med egen bil i tjänst, exempelvis om målet för tjänsteresan ligger i anslutning till resan från bostaden till arbetsplatsen. Jourbilar och andra resor som inte går att planera kan lösas genom fasta bokningar av poolbilar. Se även Dimensionering av bilpoolen sid 59.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 omfattar resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk och som Fastighetskontoret planerar att outsourca.
- Steg 2 omfattar resor som idag görs med Förvaltningsbilar
- Steg 3 omfattar resor med egen bil i tjänst.

Ekonomi

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi beräknas Miljöförvaltningen minska sina kostnader med knappt 37 procent som motsvarar cirka 460 000 kr/år (steg 1-3). Vinsten uppstår till följd av lägre milkostnader, då kostnaden för bilpool i extern regi uppskattas till 46 kr/mil. I priset ingår alla kostnader för exempelvis leasing, drivmedel och kundsupport. Milkostnaden om 46 kr är baserad på ett avtalat pris efter en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad. Erfarenheter visar att antalet körda mil/år minskar vid framförallt övergång

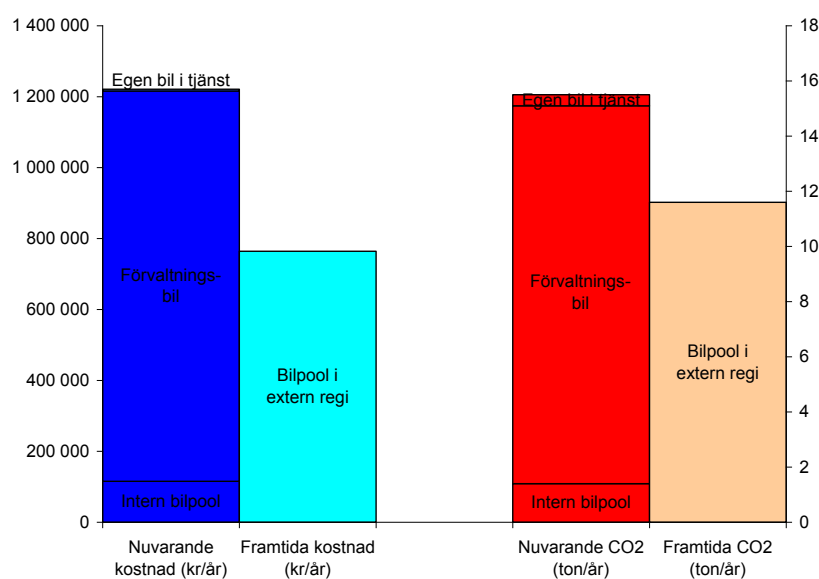
från egen bil i tjänst till bilpool till följd av förändrade krav på planering. Körsträckan för resor som tidigare gjorts med egen bil i tjänst beräknas minska med 10 procent. Erfarenhet från Göteborgs stad har visat att minskningen kan vara upp till 20 %, se sid. 73.

Miljöpåverkan

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi beräknas Miljöförvaltningen koldioxidutsläpp minska med 25 procent som motsvarar knappt 4 ton/år (steg 1-3). Vinsten uppstår framförallt genom att bilar som används vid resor med egen bil i tjänst ersätts med miljöbilar, men även till följd av bättre planering av resorna (färre mil). För att nå vinsten krävs en förändrad resepolicy.

Motsvarande miljöförändring kan nås genom att förvaltningarna inför miljö- och trafiksäkerhetskrav för att få milersättning. Exempelvis kan en högre ersättning utgå, efter en övergångsperiod om tre år, till miljöbilar och bilar med en viss säkerhetsnivå.

Figur 9 Förändringar i kostnad och koldioxid



Förändringar i kostnad och koldioxid vid övergång till bilpool i extern regi. **Parkeringskostnader för egen bil i tjänst är ej medräknade** (se kommentar under Tabell 18 på sid 35). I beräkningen övergår alla resor med Egen bil i tjänst samt resor med den Interna bilpoolen Fsk och Förvaltningsbilarna till Bilpool i extern regi. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60 samt Krav på egen bil i tjänst sid 61.

Trafiksäkerhet

En övergång till bilpool i extern regi ökar trafiksäkerheten marginellt. Förbättringen beror på att privata bilar (egen bil i tjänst), som används till mycket låg grad, ersätts med nyare och säkrare bilar. Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten, som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten. Förutom krocktestprestanda är tillval av exempelvis alkolås och ISA³³ möjliga att göra i upphandlingen av bilpoolstjänsten för att ytterligare öka trafiksäkerheten.

Slutsats för Miljöförvaltningen, steg 1-3

Ekonomi:	37 % besparing. Motsvarar 460 000 kr ³⁴ .
Koldioxid:	25 % minskning av CO2. Motsvarar 3,9 ton.
Trafiksäkerhet:	Marginell ökad trafiksäkerhet pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA.

³³ Intelligent Speed Adaptation, system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser.

³⁴ Besparingen antas vara högre än redovisad summa eftersom kostnad för trängselskatt (gäller i praktiken egen bil i tjänst) ej är medräknat i nuläget.

Stadsbyggnadskontoret

I detta kapitel redovisas de tjänsteresor som görs på Stadsbyggnadskontoret och vad det skulle innebära om delar av dessa överfördes till bilpool i extern regi. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage. Följande undantag för övergång till bilpool i extern regi har gjorts:

- Förare som kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst eller har en tjänst som kräver egen bil. Undantaget omfattar för närvarande 5 personer som kör 66 procent av den totala körsträckan (med egen bil i tjänst).

Stadsbyggnadskontoret bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

Nuläge

För tjänsteresor under 300 mil/år används egen bil i tjänst till 25 % av det totala antalet mil som körs. Den Interna bilpoolen Fsk används till 27 %. Resterande 48 procent kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst.

Tabell 21 Användning och kostnad nuvarande lösning

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Intern bilpool Fsk	1 507	90 ³⁵	135 600
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)*	1 361	63	86 355
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)*	2 631	43	113 780
Totalt	5 499		335 735

*Observera att **parkeringskostnader för egen bil i tjänst inte ingår** och att milkostnaden och årskostnaden därför är högre i realiteten. Kostnaden för de 10 platser som är tillgängliga för egen bil i tjänst är totalt 150 000 kr/år. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs med egen bil i tjänst blir den genomsnittliga milkostnaden 88 kr, jämfört med 50 kronor utan parkering.

³⁵ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelad på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

Tabell 22 Användning och koldioxidutsläpp nuvarande lösning

	Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Intern bilpool Fsk	1 507	1,1	1,7
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)*	1 361	2,1	2,9
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)*	2 631	2,1	5,5
Totalt	5 499		10,1

Intern bilpool Fsk

Inom stadsbyggnadskontoret används den Interna bilpoolen Fsk av 58 personer vid sammanlagt 479 tillfällen. Totalt var den bokad 1 356 timmar. Bilarna bokas för 100 kr/h (motsvarar 90 kr/mil). I avgiften ingår:

- Leasing och driftkostnader³⁶
- Parkering i tekniska nämndhusets garage

Egen bil i tjänst

Milkostnaden för egen bil i tjänst varierar kraftigt mellan förvaltningarna beroende på vilken typ av avtal för ersättning som tillämpas och hur många mil som ersätts inom respektive avtalstyp. Kostnaden beror också på vilka parkeringskostnader som bilarna belastas med och hur många mil som körs. Ju fler mil bilarna kör i tjänsten desto fler mil kan parkeringskostnaderna slås ut på.

Inom Stadsbyggnadskontoret kör merparten av förarna under 300 mil/år. Milkostnaden för de fem förare som kör under 300 mil/år och har fast avtal för ersättning blir väldigt hög. En stor del av den utbetalda ersättningen går till dem trots att de inte kör så många mil. Den genomsnittliga milkostnaden för de som kör över 300 mil/år är betydligt lägre än motsvarande siffra för gruppen som kör under 300 mil/år. Se Tabell 23 och Tabell 24 nedan. Skillnaden blir större om kostnaderna för parkering fördelas på de antal mil som körs. Kostnaden för Stadsbyggnadskontorets 10 platser är 150 000 kr/år. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs höjs milkostnaden till i genomsnitt 88 kr jämfört med 50 kronor utan parkering. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår.

³⁶ Bilarnas värdeminskning, ränta på kapital, budgeterade driftkostnader, drivmedel samt extern administration och redovisning. Kostnader för onormalt slitage eller avvikelser från budgeterade körsträckor har inte gjorts.

Tabell 23 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör under 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Stadsbyggnadskontoret	Kr/mil	352	21	24	63
	Mil/år	168 (12 %)	515 (37 %)	678 (50 %)	1 361
	Antal förare	5 (14 %)	5 (14 %)	25 (71 %)	35
	Kr/år	59 163 (69 %)	10 938 (13 %)	16 255 (19 %)	86 355

Observera att **kostnader för parkering inte ingår**, se ovan.

Tabell 24 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör över 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Stadsbyggnadskontoret	Kr/mil	43	51	0	43
	Mil/år	2 404 (91 %)	227 (9 %)	0 (0 %)	2 631
	Antal förare	5 (100 %)	0 (0 %) ³⁷	0 (0 %)	5
	Kr/år	102 310 (90 %)	11 470 (10 %)	0	113 780

Observera att **kostnader för parkering inte ingår**, se ovan.

Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi

Nedan presenteras konsekvenserna vid övergång till bilpool i extern regi. I utredningen är förare med tjänster som kräver egen bil samt förare som kör mer än 300 mil/år med egen bil i tjänst undantagna från att ingå i bilpoolen i extern regi, och respektive förvaltning bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi. Samtliga resor med egen bil i tjänst inom Stadsbyggnadskontoret är dock under 300 mil/år.

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. Resor med korta avstånd där bilen står stilla länge kan vara mer effektiva att göra med kollektivtrafik eller taxi. Vissa resor kan också vara bättre att göra med egen bil i tjänst, exempelvis om målet för tjänsteresan ligger i anslutning till resan från bostaden till arbetsplatsen. Jourbilar och andra resor som inte går att planera kan lösas genom fasta bokningar av poolbilar. Se även Dimensionering av bilpoolen sid 59.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 omfattar resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk och som Fastighetskontoret planerar att outsourca.
- Steg 2 omfattar resor som idag görs med Förvaltningsbilar

³⁷ Förare med rörligt avtal har bytt avtalsform under året. Föraren räknas till sin nya avtalsform.

- Steg 3 omfattar resor med egen bil i tjänst.

Ekonomi

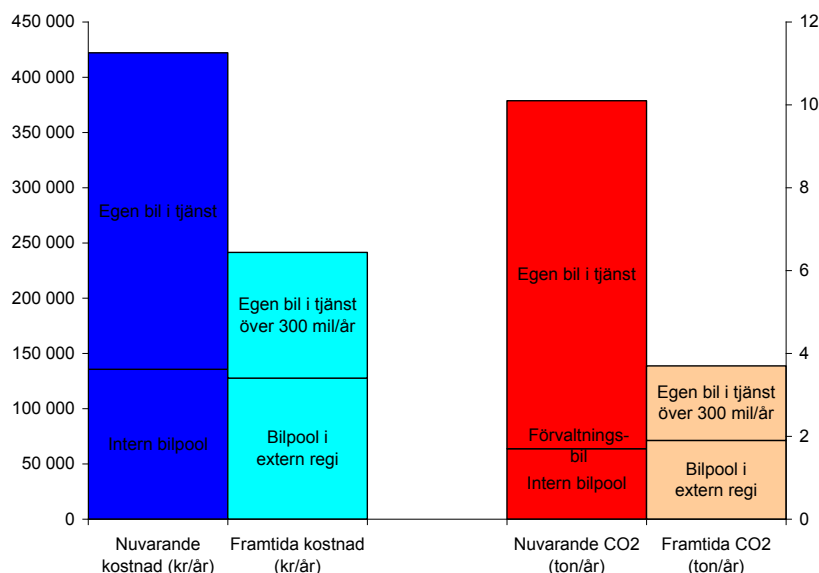
Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi beräknas Stadsbyggnadskontoret minska sina kostnader med knappt 30 procent som motsvarar cirka 96 000 kr/år (steg 1-3). Vinsten uppstår till följd av lägre milkostnader, då kostnaden för bilpool i extern regi uppskattas till 46 kr/mil. I priset ingår alla kostnader för exempelvis leasing, drivmedel och kundsupport. Milkostnaden om 46 kr är baserad på ett avtalat pris efter en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad. Erfarenheter visar att antalet körda mil/år minskar vid framförallt övergång från egen bil i tjänst till bilpool i extern regi till följd av förändrade krav på planering. Körsträckan för resor som tidigare gjorts med egen bil i tjänst beräknas minska med 10 procent. Erfarenhet från Göteborgs stad har visat att minskningen kan vara upp till 20 %, se sid. 73.

Miljöpåverkan

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi beräknas Stadsbyggnadskontorets koldioxidutsläpp minska med drygt 60 procent som motsvarar drygt 6 ton/år (steg 1-3). Vinsten uppstår framförallt genom att bilar som används vid resor med egen bil i tjänst ersätts med miljöbilar, men även till följd av bättre planering av resorna (färre mil). För att nå vinsten krävs en förändrad resepolicy.

Om ett annat urval görs blir även effekterna annorlunda. Ju fler resor med egen bil i tjänst som överförs till bilpoolen i extern regi, desto mer minskar koldioxidutsläppen. Resor med egen bil i tjänst som inte övergår till bilpoolen kan förbättras miljö- och trafiksäkerhetsmässigt genom att förvaltningarna inför krav för att få milersättning. Exempelvis kan en högre ersättning utgå, efter en övergångsperiod om tre år, till miljöbilar och bilar med en viss säkerhetsnivå. Om alla resor med egen bil i tjänst som går över 300 mil/år ersätts med miljöbilar skulle koldioxidutsläppen minska med knappt 4 ton/år.

Figur 10 Förändringar i kostnad och koldioxid



Förändringar i kostnad och koldioxid vid övergång till bilpool i extern regi. **Parkeringskostnader för egen bil i tjänst är ej medräknade** (se kommentar under Tabell 21 på sid 41). I beräkningen övergår resor med Egen bil i tjänst som kör under 300 mil per år samt resor med den Interna bilpoolen Fsk och Förvaltningsbilarna till Bilpool i extern regi. Resorna med egen bil i tjänst över 300 mil/år antas vara miljöbilar i den framtida lösningen, se Krav på egen bil i tjänst sid 61. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60.

Trafiksäkerhet

En övergång till bilpool i extern regi ökar trafiksäkerheten främst tack vare att privata bilar (egen bil i tjänst) ersätts med nyare och säkrare bilar. Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten, som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten. Förutom krocktestprestanda är tillval av exempelvis alkolås och ISA³⁸ möjliga att göra i upphandlingen av bilpooltjänsten för att ytterligare öka trafiksäkerheten.

³⁸ Intelligent Speed Adaptation, system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser.

Slutsats för Stadsbyggnadskontoret, steg 1-3

Ekonomi:	29 % besparing. Motsvarar 96 000 kr ³⁹ .
Koldioxid:	62 % minskning av CO2. Motsvarar 6,3 ton.
Trafiksäkerhet:	Ökad trafiksäkerhet pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA.

³⁹ Besparingen antas vara högre än redovisad summa eftersom kostnad för trängselskatt (gäller i praktiken egen bil i tjänst) ej är medräknat i nuläget.

Idrottsförvaltningen

I detta kapitel redovisas de tjänsteresor som görs på Idrottsförvaltningen och vad det skulle innebära om delar av dessa överfördes till bilpool i extern regi. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage. Följande undantag för övergång till bilpool i extern regi har gjorts:

- Förare som kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst eller har en tjänst som kräver egen bil. Undantaget omfattar för närvarande 28 personer som kör 94 procent av den totala körsträckan (med egen bil i tjänst).

Idrottsförvaltningen bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

Nuläge

Idag använder Idrottsförvaltningen främst egen bil i tjänst vid tjänsteresor med bil (6 % av sin årliga körsträcka). Förvaltningsbilar och den Interna bilpoolen Fsk används till 4 respektive 2 %. Resterande 88 procent kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage.

Tabell 25 Användning och kostnad nuvarande lösning

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Intern bilpool Fsk	607	90 ⁴⁰	54 630
Förvaltningsbilar	1 500	100	149 835
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)*	2 059	29	59 032
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)*	32 626	30	978 907
Totalt	36 792		1 242 404

Observera att **parkeringskostnader för egen bil i tjänst inte ingår och att milkostnaden och årskostnaden därför är högre i realiteten. Kostnaden för de 11 platser som är tillgängliga för egen bil i tjänst är totalt 165 000 kr/år. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs med egen bil i tjänst blir den genomsnittliga milkostnaden 35 kr, jämfört med 30 kronor utan parkering.*

⁴⁰ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelat på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

Tabell 26 Användning och koldioxidutsläpp nuvarande lösning

	Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Intern bilpool Fsk	607	1,1	0,7
Förvaltningsbilar	1 500	1,2	1,7
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)	2 059	2,1	4,3
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)	32 626	2,1	68,5
Totalt	36 792		75,2

Intern bilpool Fsk

Den Interna bilpoolen Fsk användes år 2006 av 10 personer vid sammanlagt 153 tillfällen. Totalt var den bokad 546 timmar av Idrottsförvaltningen. Bilarna bokas för 100 kr/h (motsvarar 90 kr/mil). I avgiften ingår:

- Leasing och driftkostnader⁴¹
- Parkering i tekniska nämndhusets garage

Förvaltningsbilar

Idrottsförvaltningen förfogar över två förvaltningsbilar, båda elhybrider. Milkostnaden är beräknad till 100 kronor. I kostnaden ingår:

- Leasing och driftkostnader⁴²
- Intern administration⁴³
- Parkering i tekniska nämndhusets garage (1 plats/bil)

Milkostnaden för förvaltningsbilarna varierar mellan förvaltningarna beroende på hur mycket bilarna används och hur mycket de står parkerade. Ju mer bilarna används desto mindre kostar de per mil eftersom de fasta kostnaderna inklusive parkering slås ut på fler mil. Fastighetskontorets förvaltningsbilar används relativt lite (låg körsträcka) varför milkostnaden blir relativt hög.

Egen bil i tjänst

Milkostnaden för egen bil i tjänst varierar kraftigt mellan förvaltningarna beroende på vilken typ av avtal för ersättning som tillämpas och hur många mil som ersätts inom respektive avtalstyp. Kostnaden beror också på vilka parkeringskostnader som bilarna belastas med och hur många mil som körs. Ju fler mil bilarna kör i tjänsten desto fler mil kan parkeringskostnaderna slås ut på.

⁴¹ Bilarnas värdeminskning, ränta på kapital, budgeterade driftkostnader, drivmedel samt extern administration och redovisning. Kostnader för onormalt slitage eller avvikelser från budgeterade körsträckor har inte gjorts.

⁴² Motsvarande de för den Interna bilpoolen Fsk.

⁴³ Fastighetskontoret administrerar Trafikkontorets förvaltningsbilar mot en avgift om 670 kr/bil och månad. I denna utredning antas att även övriga förvaltningar har motsvarande kostnad.

Inom Idrottsförvaltningen kör ungefär lika många förare under 300 mil/år som över 300 mil/år. Inga förare har fasta avtal, vilket gör milkostnaden låg jämfört med övriga förvaltningar. Se Tabell 27 och Tabell 28 nedan. Kostnader för parkering i tekniska nämndhusets garage tillkommer. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs höjs milkostnaden till i genomsnitt 35 kr jämfört med 30 kronor utan parkering. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår.

Tabell 27 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör under 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Idrotts- förvaltningen	Kr/mil	0	31	24	29
	Mil/år	0 (0 %)	1 373 (67 %)	686 (33 %)	2 059
	Antal förare	0 (0 %)	13 (50 %)	13 (50 %)	26
	Kr/år	0 (0 %)	42 547 (72 %)	16 443 (28 %)	59 032

Observera att **kostnader för parkering inte ingår**, se ovan.

Tabell 28 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst som kör över 300 mil/år

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Idrotts- förvaltningen	Kr/mil	0 (0 %)	30	0 (0 %)	30
	Mil/år	0 (0 %)	32 626 (100 %)	0 (0 %)	32 626
	Antal förare	0 (0 %)	28 (100 %)	0 (0 %)	28
	Kr/år	0 (0 %)	978 907 (100 %)	0 (0 %)	978 907

Observera att **kostnader för parkering inte ingår**, se ovan.

Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi

Nedan presenteras konsekvenserna vid övergång till bilpool i extern regi. I utredningen är förare med tjänster som kräver egen bil samt förare som kör mer än 300 mil/år med egen bil i tjänst undantagna från att ingå i bilpoolen i extern regi. Idrottsförvaltningen bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi.

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. Resor med korta avstånd där bilen står stilla länge kan vara mer effektiva att göra med kollektivtrafik eller taxi. Vissa resor kan också vara bättre att göra med egen bil i tjänst, exempelvis om målet för tjänsteresan ligger i anslutning till resan från bostaden till arbetsplatsen. Jourbilar och andra resor som inte går att planera kan lösas genom fasta bokningar av poolbilar. Se även Dimensionering av bilpoolen sid 59.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 omfattar resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk och som Fastighetskontoret planerar att outsourca.
- Steg 2 omfattar resor som idag görs med Förvaltningsbilar
- Steg 3 omfattar resor med egen bil i tjänst.

Ekonomi

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi, beräknas Idrottsförvaltningen minska sina kostnader med drygt 7 procent som motsvarar cirka 81 000 kr/år (steg 1-3). Vinsten uppstår till följd av lägre milkostnader, då kostnaden för bilpool i extern regi uppskattas till 46 kr/mil. I priset ingår alla kostnader för exempelvis leasing, drivmedel och kundsupport. Milkostnaden om 46 kr är baserad på ett avtalat pris efter en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad. Erfarenheter visar att antalet körda mil/år minskar vid framförallt övergång från egen bil i tjänst till bilpool till följd av förändrade krav på planering. Körsträckan för resor som tidigare gjorts med egen bil i tjänst beräknas minska med 10 procent. Erfarenhet från Göteborgs stad har visat att minskningen kan vara upp till 20 %, se sid. 73.

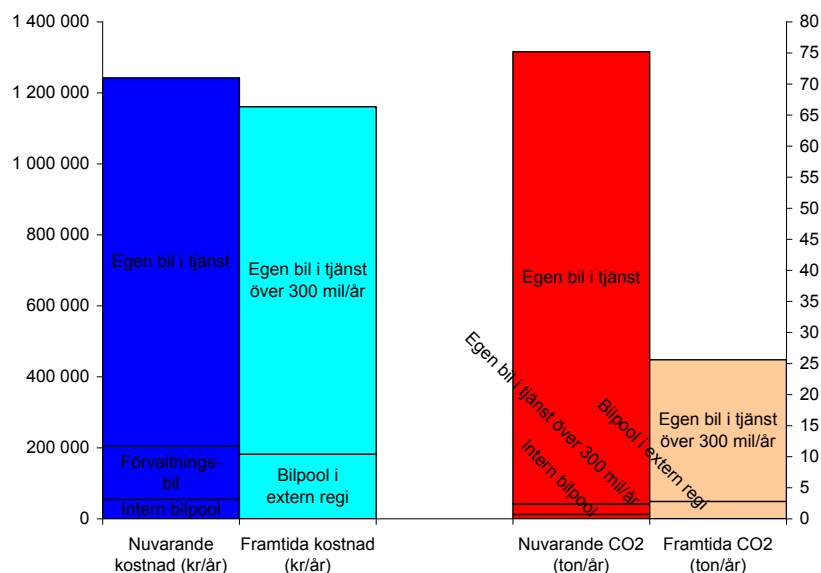
Vissa resor blir mindre effektiva/flexibla vid övergång från egen bil i tjänst. Detta gäller exempelvis resor där den privata bilen tidigare använts till och från arbetsplatsen samt i tjänsten i samband med exempelvis kontroll eller besiktning.

Miljöpåverkan

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi, beräknas Idrottsförvaltningens koldioxidutsläpp minska med 66 procent som motsvarar nästan 50 ton/år (steg 1-3). Vinsten uppstår framförallt genom att bilar som används vid resor med egen bil i tjänst ersätts med miljöbilar, men även till följd av bättre planering av resorna (färre mil). För att nå vinsten krävs en förändrad resepolicy.

Om ett annat urval görs blir effekterna annorlunda. Ju fler resor med egen bil i tjänst som överförs till bilpoolen i extern regi, desto mer minskar koldioxidutsläppen. Resor med egen bil i tjänst som inte övergår till bilpoolen kan förbättras miljö- och trafiksäkerhetsmässigt genom att förvaltningarna inför krav för att få milersättning. Exempelvis kan en högre ersättning utgå, efter en övergångsperiod om tre år, till miljöbilar och bilar med en viss säkerhetsnivå. Om alla resor med egen bil i tjänst som går över 300 mil/år ersätts med miljöbilar skulle koldioxidutsläppen minska med cirka 46 ton/år.

Figur 11 Förändringar i kostnad och koldioxid



Förändringar i kostnad och koldioxid vid övergång till bilpool i extern regi. **Parkeringskostnader för egen bil i tjänst är ej medräknade** (se kommentar under Tabell 25 på sid 47). I beräkningen övergår resor med Egen bil i tjänst som kör under 300 mil per år samt resor med den Interna bilpoolen Fsk och Förvaltningsbilarna till Bilpool i extern regi. Resorna med egen bil i tjänst över 300 mil/år antas vara miljöbilar i den framtida lösningen, se Krav på egen bil i tjänst sid 61. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60.

Trafiksäkerhet

En övergång till bilpool i extern regi ökar trafiksäkerheten främst tack vare att privata bilar (egen bil i tjänst) ersätts med nyare och säkrare bilar. Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten, som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten. Förutom krocktestprestanda är tillval av exempelvis alkolås och ISA⁴⁴ möjliga att göra i upphandlingen av bilpooltjänsten för att ytterligare öka trafiksäkerheten.

⁴⁴ Intelligent Speed Adaptation, system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser.

Slutsats för Idrottsförvaltningen, steg 1-3

Ekonomi:	7 % besparing. Motsvarar 81 000 kr ⁴⁵ .
Koldioxid:	66 % minskning av CO2. Motsvarar 49,6 ton.
Trafiksäkerhet:	Ökad trafiksäkerhet pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA.

⁴⁵ Besparingen antas vara högre än redovisad summa eftersom kostnad för trängselskatt (gäller i praktiken egen bil i tjänst) ej är medräknat i nuläget.

Exploateringskontoret

I detta kapitel redovisas de tjänsteresor som görs på Exploateringskontoret och vad det skulle innebära om delar av dessa överfördes till bilpool i extern regi. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage.

Nuläge

Idag använder Exploateringskontoret främst den Interna bilpoolen Fsk vid tjänsteresor med bil (96 % av sin årliga körsträcka). Egen bil i tjänst används till 4 %. Utredningen avgränsar sig till bilresor i icke verksamhetsanpassade personbilar som idag utgår från tekniska nämndhusets garage.

Tabell 29 Användning och kostnad nuvarande lösning

	Mil/år	Kr/mil	Kr/år
Intern bilpool Fsk	4 678	90 ⁴⁶	421 943
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)*	196	72	14 065
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)*	0	0	0
Totalt	4 874		435 108

*Observera att **parkeringskostnader för egen bil i tjänst inte ingår** och att milkostnaden och årskostnaden därför är högre i realiteten. Kostnaden för de 5 platser som är tillgängliga för egen bil i tjänst är totalt 75 000 kr/år. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs med egen bil i tjänst blir den genomsnittliga milkostnaden 454 kr, jämfört med 72 kronor utan parkering.

Tabell 30 Användning och koldioxidutsläpp nuvarande lösning

	Mil/år	Kg CO ₂ /mil	Ton CO ₂ /år
Intern bilpool Fsk	4 678	1,1	5,2
Egen bil i tjänst (under 300 mil/år)*	196	2,1	0,4
Egen bil i tjänst (över 300 mil/år)*	0	0	0
Totalt	4 874		5,6

⁴⁶ Bilarna i den Interna bilpoolen Fsk bokas för 100 kr/h. Detta motsvarar 90 kr/mil. I kalkylen är den interna bilpoolens driftunderskott om 45 000 kr inte fördelad på timpriset eftersom förvaltningarna inte löpande debiteras för det. Om hänsyn tas till driftunderskottet stiger milkostnaden till 93 kr/mil.

Intern bilpool Fsk

Inom Exploateringskontoret användes Den Interna bilpoolen Fsk av 84 personer vid sammanlagt 1 278 tillfällen. Totalt var den bokad 4 211 timmar. Bilarna bokas för 100 kr/h (motsvarar 90 kr/mil). I avgiften ingår:

- Leasing och driftkostnader⁴⁷
- Parkering i tekniska nämndhusets garage

Egen bil i tjänst

Milkostnaden för egen bil i tjänst varierar kraftigt mellan förvaltningarna beroende på vilken typ av avtal för ersättning som tillämpas och hur många mil som ersätts inom respektive avtalstyp. Kostnaden beror också på vilka parkeringskostnader som bilarna belastas med och hur många mil som körs. Ju fler mil bilarna kör i tjänsten desto fler mil kan parkeringskostnaderna slås ut på.

Inom Exploateringskontoret använde sex förare egen bil i tjänst. Samtliga körde under 300 mil/år, i genomsnitt körde de knappt 33 mil/person under ett år. De flesta körde under 50 mil/år. Endast en förare har fast avtal för ersättning. Föraren kör mer än hälften av den totala körsträckan, och drygt 80 procent av den utbetalda ersättningen går till den. Övriga förare får ersättning utan avtal.

Kostnader för parkering i tekniska nämndhusets garage tillkommer. Kostnaden för Fastighetskontorets fem platser är 75 000 kr/år. Skulle man slå ut kostnaden på de mil som körs höjs milkostnaden till i genomsnitt 454 kr jämfört med 72 kr utan parkering. Kostnaderna för sociala avgifter om 35 procent ingår.

Tabell 31 Kostnader per avtalstyp för egen bil i tjänst

		Fast avtal	Rörligt avtal	Utan avtal	Totalt/ Genomsnitt
Exploateringskontoret	Kr/mil	105	40	24	72
	Mil/år	112 (57 %)	22 (11 %)	62 (32 %)	196
	Antal förare	1 (17 %)	0 (0 %)	5 (83 %)	6
	Kr/år	11 705 (83 %)	867 (6 %)	1 493 (11 %)	14 065

Vissa förare har bytt avtalsform under året. Förarna har i dessa fall registrerats till den ersättningsform som varit den största sett till utbetald ersättning. Observera att kostnader för parkering inte ingår, se ovan. Inga förare kör över 300 mil/år

⁴⁷ Bilarnas värdeminskning, ränta på kapital, budgeterade driftkostnader, drivmedel samt extern administration och redovisning. Kostnader för onormalt slitage eller avvikelser från budgeterade körsträckor har inte gjorts.

Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi

Nedan presenteras konsekvenserna vid övergång till bilpool i extern regi. I utredningen är förare med tjänster som kräver egen bil samt förare som kör mer än 300 mil/år med egen bil i tjänst undantagna från att ingå i bilpoolen i extern regi, och respektive förvaltning bör ta ställning till om urvalet ska se annorlunda ut vad gäller vilka resor som ska övergå till bilpool i extern regi. Samtliga resor med egen bil i tjänst inom Exploateringskontoret är dock under 300 mil/år.

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. Resor med korta avstånd där bilen står stilla länge kan vara mer effektiva att göra med kollektivtrafik eller taxi. Vissa resor kan också vara bättre att göra med egen bil i tjänst, exempelvis om målet för tjänsteresan ligger i anslutning till resan från bostaden till arbetsplatsen. Jourbilar och andra resor som inte går att planera kan lösas genom fasta bokningar av poolbilar. Se även Dimensionering av bilpoolen sid 59.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 omfattar resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk och som Fastighetskontoret planerar att outsourca.
- Steg 2 omfattar resor som idag görs med Förvaltningsbilar
- Steg 3 omfattar resor med egen bil i tjänst.

Ekonomi

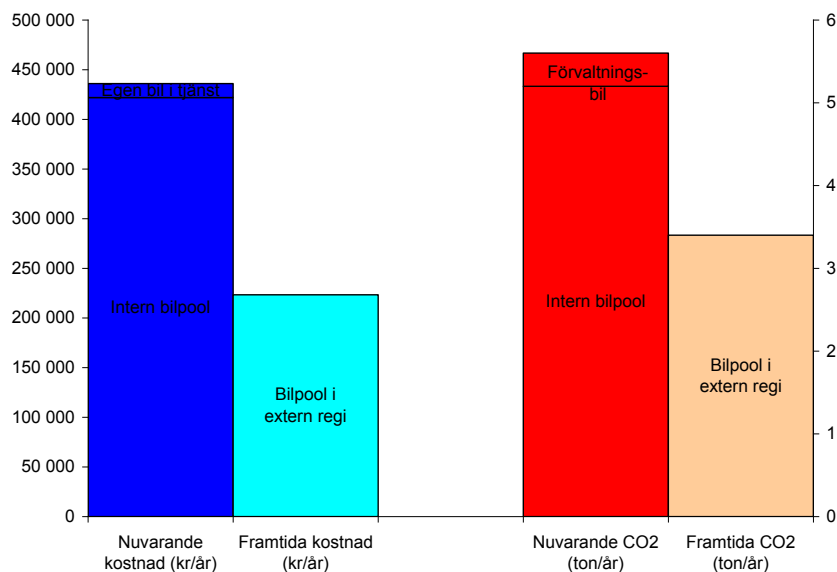
Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi, beräknas Exploateringskontoret minska sina kostnader med knappt 49 procent som motsvarar cirka 212 000 kr/år (steg 1-3). Vinsten uppstår till följd av lägre milkostnader, då kostnaden för bilpool i extern regi uppskattas till 46 kr/mil. I priset ingår alla kostnader för exempelvis leasing, drivmedel och kundsupport. Milkostnaden om 46 kr är baserad på ett avtalat pris efter en offentlig upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad. Erfarenheter visar att antalet körda mil/år minskar vid framförallt övergång från egen bil i tjänst till bilpool till följd av förändrade krav på planering. Körsträckan för resor som tidigare gjorts med egen bil i tjänst beräknas minska med 10 procent. Erfarenhet från Göteborgs stad har visat att minskningen kan vara upp till 20 %, se sid. 73.

Miljöpåverkan

Vid övergång från nuvarande lösning till bilpool i extern regi beräknas Exploateringskontorets koldioxidutsläpp minska med 40 procent som motsvarar drygt 2 ton/år (steg 1-3). Vinsten uppstår framförallt genom att bilar som används vid resor med egen bil i tjänst ersätts med miljöbilar, men även till följd av bättre planering av resorna (färre mil). För att nå vinsten krävs en förändrad resepolicy.

Motsvarande miljöförändring kan nås genom att förvaltningarna inför miljö- och trafiksäkerhetskrav för att få milersättning. Exempelvis kan en högre ersättning utgå, efter en övergångsperiod om tre år, till miljöbilar och bilar med en viss säkerhetsnivå.

Figur 12 Förändringar i kostnad och koldioxid



Förändringar i kostnad och koldioxid vid övergång till bilpool i extern regi. **Parkeringskostnader för egen bil i tjänst är ej medräknade** (se kommentar under Tabell 29 på sid 53). I beräkningen övergår alla resor med Egen bil i tjänst samt resor med den Interna bilpoolen Fsk och Förvaltningsbilarna till Bilpool i extern regi. Förvaltningarna måste ta beslut om vilka resor som bilpoolen i extern regi ska omfatta, se sid 60 samt Krav på egen bil i tjänst sid 61.

Trafiksäkerhet

En övergång till bilpool i extern regi ökar trafiksäkerheten främst tack vare att privata bilar (egen bil i tjänst) ersätts med nyare och säkrare bilar. Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten, som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten. Förutom krocktestprestanda är tillval av exempelvis alkolås och ISA⁴⁸ möjliga att göra i upphandlingen av bilpoolstjänsten för att ytterligare öka trafiksäkerheten.

⁴⁸ Intelligent Speed Adaptation, system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser.

Slutsats för Exploateringskontoret, steg 1-3

Ekonomi:	49 % besparing. Motsvarar 212 000 kr ⁴⁹ .
Koldioxid:	39 % minskning av CO2. Motsvarar 2,2 ton.
Trafiksäkerhet:	Ökad trafiksäkerhet pga. nyare bilar och möjlighet till alkolås och ISA.

⁴⁹ Besparingen antas vara högre än redovisad summa eftersom kostnad för trängselskatt (gäller i praktiken egen bil i tjänst) ej är medräknat i nuläget.

INFÖRANDE AV EXTERNT DRIVEN BILPOOL

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg, se sid 63. En övergång till bilpool i extern regi kräver att Förvaltningarna tar beslut i en rad frågor, exempelvis vilka resor som ska överföras till bilpoolen i extern regi, och vilken tillgänglighet de vill ha till poolbilarna. Detta påverkar i sin tur kostnaden för poolbilarna, men även hur de resor som inte övergår till bilpool i extern regi hanteras mest effektivt. Nedan beskrivs dessa och andra nyckelfrågor som Förvaltningarna måste ta ställning till, och vilka effekter som olika beslut ger. I kapitlet ges också förslag på organisation och åtgärdsplan.

Dimensionering av bilpoolen

Hur många bilar som bilpoolen ska bestå av beror till stor del på hur den handlas upp, och vilken tillgänglighet och närhet man vill ha till vilken kostnad. I princip kan man tänka sig att det finns två typer av bilar, s.k. basbilar och toppbilar. Basbilar är bilar som kan låsas för tekniska nämndhusets brukare under kontorstid. För detta betalar man en månadskostnad men en lägre rörlig avgift (tid- och kilometeravgift). Bilarna förutsätts vara placerade i tekniska nämndhusets garage. Toppbilar har en högre rörlig avgift men en lägre månadskostnad. Toppbilarna är alltså relativt dyra att använda per tillfälle, men billigare jämfört med en basbil som knappt används. Toppbilarna måste bokas med en viss framförhållning och kan hämtas ut i tekniska nämndhusets garage, men även från andra platser vilket ger en ökad flexibilitet. Fördelningen mellan antalet basbilar och toppbilar som ska handlas upp beror alltså på vilken tillgänglighet och närhet man vill ha till vilken kostnad. Kompletterande resealternativ med exempelvis taxi, SL och samåkningsfunktion ger ytterliggare flexibilitet och tillgänglighet. Behovet av jourbilar kan lösas genom fasta bokningar av poolbilar, som enbart används av tjänstemän som har en jourtjänst. Respektive förvaltning kan göra sådana fasta bokningar, alternativt kan förvaltningarna göra gemensamma fasta bokningar så de har en pool med jourbilar.

	Basbil	Toppbil
Kostnad	Månadskostnad och lägre rörlig avgift	Lägre månadskostnad och högre rörlig avgift
Tillgänglighet	Kan låsas för tekniska nämndhusets brukare under kontorstid.	Bokas i konkurrens med alla poolens brukare. Bokas senast kl. 13 dagen innan.
Uthämningsplats	Tekniska nämndhusets garage	Tekniska nämndhusets garage /andra platser

Trots analyser av förväntad användning av bilpoolen tar det ett tag innan den sätter sig, dvs. innan antalet basbilar är optimalt i förhållande till användningen. Att betala för fler bilar (större tillgänglighet) än nödvändigt ökar kostnaderna, men minskar risken för att

användare står utan bil. Detta är särskilt viktigt att ta hänsyn till i startfasen av en bilpool för att få nöjda användare. Erfarenheter från andra visar å andra sidan att behovet av bilar sjunker upp till 20 % av det ursprungliga behovet. Om man inte styr beteendet med en policy men vill ha en god service kan man hamna i en stor pool som inte nyttjas. Mot bilpoolsleverantören är det lättare att efter upphandling beställa fler bilar jämfört med att minska volymen. Den verkliga upphandlade volymen får dock inte skilja för mycket från den volym som anges i förfrågningsunderlaget, eftersom det då kan räknas som ändrade förutsättningar. Detta problem kan minskas genom att avtal skrivs med leverantören om att antalet bilar justeras efter en viss tid. Antalet bilar som står parkerade i tekniska nämndhusets garage påverkar också kostnaderna för parkering.

Förvaltningarna bör ta ställning till urvalet resor

Alla resor är inte aktuella att överföra till bilpool i extern regi. Exempelvis skulle det kunna vara mer effektivt att använda kollektivtrafik eller taxi för korta resor där bilen står stilla länge. Vissa resor är också bättre att göra med egen bil i tjänst, exempelvis om målet för tjänsteresan ligger i närheten av bostaden.

I denna utredning är förare som har en tjänst som kräver egen bil och förare som kör över 300 mil/år med egen bil i tjänst undantagna från övergång till bilpool i extern regi. Vissa former av ersättning för egen bil i tjänst ger mycket höga milkostnader (se Egen bil i tjänst sid 12). Förvaltningarna bör ta ställning till om urvalet av vilka resor/bilar som ska övergå till bilpool i extern regi ska se annorlunda ut än den gräns som vi kalkylerat i denna rapport. För att göra detta, och för att därefter dimensionera bilpoolen, krävs en analys av användningen av egen bil i tjänst (gäller steg 3). Tiden per resa, dvs. under hur lång tid som bilarna används, är den viktigaste faktorn när man dimensionerar en pool. En undersökning av detta kan göras med hjälp av bildagböcker eller webbenkäter, och förslagsvis gör förvaltningen en sådan undersökning gemensamt (avser främst Trafikkontoret och Idrottsförvaltningen). Exempel på frågor att ställa är:

- Hur länge bilarna är ute och hur många mil de kört per resa.
- När resan sker (klockslag och veckodag).
- Om resan kan planeras/grad av jourverksamhet.
- Varifrån bilarna utgår.
- Om miljöbil används för att beräkna miljöeffekt.

Avtal mellan förvaltningarna

För att fördela kostnaderna för bilpoolen mellan förvaltningar kan en fördelningsöverenskommelse skrivas, där förvaltningarna kommer överens om att de fasta kostnaderna ska fördelas mellan förvaltningarna. Användandet kan beräknas utifrån

den tid som bilarna nyttjas. Första året kan fördelningen baseras på beräkningar som ligger till grund för dimensioneringen av poolen. Varje år därefter kan fördelningen beräknas om utifrån senaste årets utfall. Göteborgs stad använder sig av motsvarande lösning.

Statistik för uppföljning

Uppgifter om hur poolbilarna används krävs för att ge möjlighet att utvärdera bilpoolen och optimera antalet bilar. Uppgifter om hur poolbilarna används av respektive förvaltning krävs också om de fasta kostnaderna ska fördelas mellan förvaltningarna enligt ovan. I upphandlingen kan krav ställas på att leverantören ska kunna lämna sådana uppgifter, exempelvis:

- Vilka klockslag och veckodagar som basbilarna är bokade/används.
- Vilka klockslag och veckodagar som toppbilarna är bokade/används.
- När någon försökt boka en bil men inte kan.
- Antalet mil som körs.
- Antalet bokningar som görs.
- Möjlighet att ange målpunkt⁵⁰ (stadsdel och församling) samt syfte med resan.

Krav på egen bil i tjänst

Resor med egen bil i tjänst som inte övergår till bilpoolen kan förbättras miljö- och trafiksäkerhetsmässigt genom att förvaltningarna inför krav inom dessa två områden för att få milersättning. Dessa högre krav kan ställas med en framförhållning på ett par år så att den enskilde hinner anpassa sitt val av bil inför förändringen.

Hantering av Förvaltningsbilar

Förvaltningsbilar som inte övergår till bilpoolen kan organiseras på olika sätt.

- Respektive förvaltning ansvarar för administration och praktisk drift av sina bilar.
- En Förvaltning kan administrera och sköta även andra förvaltningars bilar. Fastighetskontoret administrerar idag Trafikkontorets leasade bilar men avser inte att fortsätta med det om den Interna bilpoolen Fsk outsourcas.
- En leasingtjänst köps in där drift och administration ingår.

⁵⁰ Förutom för att följa upp hur poolbilarna används behöver målpunkt anges för att tillgodose Miljöförvaltningens önskemål om att en samåkningsfunktion ska finnas i bilpoolens bokningssystem. Se Krav på bokningssystemet sid 62.

Krav på bokningssystemet

Nedan listas krav som kan ställas på bilpoolens bokningssystem för att möta krav och behov från förvaltningarna i tekniska nämndhuset:

- *Möjlighet att göra fasta bokningar*
Möjlighet att lägga in fasta bokningar hela eller delar av dagar eller veckor så att tillgången till bil är garanterad. Detta kan vara nödvändigt för jourverksamhet eller där bilresor genereras av icke förutsägbara händelser.
- *Möjlighet att boka extra bilar vid toppbehov*
Utöver de bilar som är tillgängliga för basbehovet, ska extra bilar finnas tillgängliga vid toppbehov. Kostnaden, tillgängligheten och närheten till dessa kan vara olika. Bokningssystemet bör vara utformat så att bilarna med lägsta pris bokas först.
- *Möjlighet till uppföljning av poolens användning*
Uppgifter om hur poolbilarna används krävs för att ge möjlighet att utvärdera bilpoolen och optimera den samt för att fördela kostnader mellan förvaltningarna. Se Statistik för uppföljning sid 61.
- *Samåkningsfunktion*
För att ge bättre förutsättningar för samåkning bör det finnas en samåkningsfunktion i bokningssystemet. Genom den bör det gå att söka om någon annan ska göra en resa till en viss plats, en viss dag, en viss tid. Det är vanligt att exempelvis inspektörer åker till platser med många målpunkter inom en liten yta, såsom slakthusområdet.
- *Möjlighet till privat inloggning*
Det bör finnas möjlighet till privat inloggning så att brukarna kan använda poolbilarna för privata resor. Drygt 60 procent av dem som använder den Interna bilpoolen Fsk tycker att det är bra eller mycket bra om det fanns möjlighet att boka och betala för poolbilar utan att förmånsbeskattas.⁵¹

⁵¹ NKI (Nöjd Kund Index) genomförd 2006

Organisation och åtgärdsplan

Bilpoolen kommer att beröra flera hundra personer. För att organisera och genomföra förändringsarbetet behöver en styrgrupp med arbetsgrupp tillsättas snarast efter beslut om övergång till bilpool i extern regi. Fastighetskontoret, som idag sköter administrationen av den Interna bilpoolen Fsk, föreslås vara sammankallande till detta. En ansvarig från respektive förvaltning bör också utses. Erfarenheter från Göteborg visar att det är viktigt med en aktiv och drivande beställare för att behoven ska mötas när en bilpool i den storleksklass som är aktuell för tekniska nämndhuset handlas upp.

Utredningen föreslår att övergången till bilpool i extern regi görs i tre steg;

- Steg 1 - resor som idag görs med den Interna bilpoolen Fsk.
- Steg 2 - resor som idag görs med Förvaltningsbilar.
- Steg 3 - resor som idag görs med egen bil i tjänst.

Resorna i Steg 1 och 2 kan överföras till bilpool i extern regi antingen vid ett datum eller över en övergångsperiod för att slippa förtida uppsägning av leasingavtal. Se Utfasning av nuvarande bilpark sid 66.

Upphandlingen kan konstrueras så att även övriga förvaltningar inom Stockholms stad kan ropa av på samma avtal, så att nya upphandlingar om samma tjänst inte behöver göras.

Figur 13 Schematisk skiss över tidplan av åtgärder

Aktivitet	Månad																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Organisation för förändringsarbetet																	
Styrgrupp med arbetsgrupp, löpande förändringsarbete																	
Förändrad resepolicy																	
Formulera och anta policy																	
Implementering/omförhandling av avtal																	
Urval resor																	
Information till anställda																	
Information om övergång till bilpool i extern regi																	
Information om driftstart av steg 1																	
Information om driftstart av steg 2																	
Information om driftstart av steg 3																	
Grafisk profil poolbilar, förslag och beslut																	
Nyttoparkeringstillstånd																	
Utfasning av nuvarande bilpark																	
Förlängning av leasingavtal																	
Förtida lösen av leasingavtal																	
Omplacering av vissa bilar till andra förvaltningar																	
Åtgärder i tekniska nämndhusets garage																	
Förflyttningar																	
Tekniska förändringar																	
Upphandling																	
Ta fram förfrågningsunderlag																	
Förfrågningsunderlag ute för anbud																	
Utvärdering av anbud																	
Avtal med antagen anbudsgivare																	
Driftstart av den externa bilpoolen																	
Steg 1																	
Steg 2																	
Steg 3																	

För att uppnå vinsterna som en bilpool i extern regi innebär visar erfarenheter från andra städer att stödjande åtgärder måste vidtas. Åtgärderna består i Steg 1 och 2 av:

Organisation för förändringsarbete

- En styrgrupp med arbetsgrupp behöver tillsättas snarast efter beslut om övergång till bilpool i extern regi för att organisera och genomföra förändringsarbetet. Fastighetskontoret, som idag sköter administrationen av den Interna bilpoolen Fsk, föreslås vara sammankallande till detta. En ansvarig från respektive förvaltning bör utses.

Tid: Mån 2-17

Kostnad: Inte kostnadsbedömt

Förändrad resepolicy

- Respektive förvaltning formulerar och antar en resepolicy som styr mot ett miljömässigt, trafiksäkert och effektivt resande. En sådan policy krävs för att nå de effektiviseringsvinster som anges i utredningen. Miljöförvaltningen och Trafikkontoret har gemensamt tagit fram ett underlag till policy kallat *Råd för miljö och trafiksäkra resor*⁵², allmänt kallat *Reseråden*.

Tid: Mån 2-4.

Kostnad: Inte kostnadsbedöm

- Som en del av implementeringen av en förändrad resepolicy ingår att omförhandla berörda personerna fasta avtal och parkeringstillstånd för körning med egen bil i tjänst.

Tid: Mån 5-8.

Kostnad: Inte kostnadsbedömt

Urval resor

- Förvaltningarna bör ta ställning till vilka resor som ska övergå till bilpoolen i extern regi. Se sid 60. Förvaltningarna bör också ta ställning till hur de vill försörja sitt behov av jourbilar (gäller Miljöförvaltningen och Trafikkontoret). För att fastställa hur många poolbilar och p-platser som behövs för att ersätta körningen med egen bil i tjänsten, krävs en analys av brukandemönstret hos de 177 förare som idag använder egen bil i tjänsten. Efter detta kan en volymbedömning göras över behovet av poolbilar och p-platser fastställas.

⁵² Se <http://www.stockholm.se/trafiksakerhet>

Tid: Mån 2-3

Kostnad: Inte kostnadsbedömt

Information till anställda

- Information till anställda ges vid beslut om övergång till bilpool i extern regi, samt inför driftstart av respektive steg.

Tid: Mån 3-4 samt 10-12 respektive 15-17

Grafisk profil poolbilar

- En grafisk profil, som fungerar när staden outsourcar sin bilförsörjning till en extern bilpoolsleverantör med andra kunder som användare, ska tas fram. Den grafiska profilen bereds under Mån 1 av Trafikkontorets informationsavdelning i dialog med Fastighetskontorets och Miljöförvaltningens informationsansvariga. Ett förslag skall vara klart under oktober för att läggas in i förfrågningsunderlaget mån 5.

Tid: Mån 1-2

Kostnad: Inte kostnadsbedömt

Nyttoparkeringstillstånd

- Nyttoparkeringstillstånd är reglerade enligt lokala trafikförordningen och är idag kopplade till respektive unik bil genom registreringsnumret. En lösning ska tas fram som fungerar när staden outsourcar sin bilförsörjning till en extern bilpoolsleverantör med andra kunder som användare.

Tid: Mån 1-3

Kostnad: Inte kostnadsbedömt

Utfasning av nuvarande bilpark

Dagens bestånd av 55 bilar som leasas från LeasePlan skall ha fasats ut när steg 1 och steg 2 är genomförda. Detta kräver både förlängning och förtida uppsägning av avtal.

- Leasingavtal för 18 bilar behöver förlängas för att täcka perioden fram till att bilpoolen i extern regi sätts i drift. Kostnaden för förlängningen består av en administrativ kostnad om 900 kr/bil. Berörda förvaltningar är i steg 1: Trafikkontoret (9 bilar), Fastighetskontoret (5 bilar) och Miljöförvaltningen (2 bilar). Idrottsförvaltningen (2 bilar) berörs i steg 2. En eventuell kostnad för omkalkylering av avtalen är inte bedömd men antas vara låg. Avtalen beräknas löpa till samma månadskostnad som idag.

Tid: Steg 1: Mån 1-3 2007, steg 2 utifrån när avtalen går ut.

Kostnad: 16 200 kr

- 37 bilar har leasingavtal som gäller bortom april 2008 och som behöver lösas i förtid om bilpoolen handlas upp innan dess. Berörda förvaltningar är: Trafikkontoret (15 bilar, 156 000 kr), Fastighetskontoret (9 bilar, 69 000kr) Miljöförvaltningen (13 bilar, 98 000kr). Uppsägningstiden för respektive avtal är en månad.

Tid: Steg 1: Mån 10, steg 2: Mån 16 om relevant.

Kostnad: 323 000 kr

- Som alternativ till förtida lösen kan bilar med lång kvarvarande leasingtid omplaceras till andra ställen inom Stockholms stad som inte omfattas av bilpoolen i extern regi, och vars leasingavtal går ut tidigare. Former för detta behöver lösas.

Tid: Steg 1: Mån 1-3, steg 2 Mån 16 om relevant

Kostnad: Inte kostnadsbedömt

Åtgärder i tekniska nämndhusets garage

- Förflyttningar av bilar behöver göras för att de externa poolbilarna ska kunna stå parkerade på ett och samma våningsplan. Det övre garaget (plan -1) rymmer 55 p-platser och det undre garaget (plan -2) 82. Totalt beräknas ca 15 p-platser i tekniska nämndhusets garage frigöras i Steg 1 och 2. I steg 3 finns ytterliggare potential att frigöra parkeringsplatser, men antalet är inte beräknat.

Tid: Mån 11-16

Kostnad: Kostnadsminskning för frigjorda p-platser ingår i beräkningarna för respektive förvaltnings ekonomiska konsekvenser.

- Tekniska förändringar
Enligt en särskild teknisk utredning krävs åtgärder i tekniska nämndhusets garage för att komplettera skalskyddet genom bl.a. installation av kameraövervakning, komplettering av befintlig kortläsaranläggning, korrigering av nödutgångar och förbättrad belysning. Utformning och kostnad är analyserad. Ställningstagande till detaljer föreslås ske av Fastighetskontoret under Mån 3 för att installationer ska vara klara då bilpoolen tas i drift Mån 13.

Tid: Mån 10-12, 16-17

Kostnad: 216 000 kr

Upphandling

- Förfrågningsunderlag för upphandling av bilpoolstjänsten bör tas fram under Mån 5 för att steg 1 ska kunna sättas i drift i Mån 13. Innan dess bör den grafiska profilen vara framtagen och behov av tekniska förändringar av betydelse för anbudsgivarna vara specificerade, såsom skalskydd.

Upphandlingen kan konstrueras så att bilpoolstjänsten i ett första skede handlas upp för förvaltningarna i steg 1. Därefter kan övriga förvaltningar och ev bolag inom Stockholms stad ropa av på samma avtal så att nya upphandlingar om samma tjänst inte behöver göras. Innan avrop för respektive steg/förvaltning måste behovet av poolbilar vara bedömt.

Tid: Mån 5-10:

Ta fram förfrågningsunderlag: Mån 5.

Förfrågningsunderlag ute för anbud: Mån 6-8.

Utvärdering av anbud: Mån 9.

Avtal med antagen anbudsgivare: Mån 10.

Kostnad: Inte kostnadsbedömt

Driftstart av bilpool i extern regi

- Den externt drivna bilpoolens steg 1 startar i Mån 13. Vinnande anbudsgivare har under Mån 11-12 möjlighet att genomföra nödvändiga installationer av teknik och bilar.

Tid: Mån 13

- Den externt drivna bilpoolens steg 2 och 3 startar i Mån 17. Innan dess bör bilvolymen uppskattas utifrån bedömt behov, men även utifrån lärdomar från steg 1.

Tid: Mån 17

SLUTSATS

Dagens transportlösningar i tekniska nämndhuset med en blandning av privata bilar i tjänsten, förvaltningsbilar och en intern bilpool har stor potential att bli både billigare och renare. Den interna bilpoolen är underutnyttjad och de förvaltningsbilar som finns används mycket ojämnt. En stor potential för effektivisering av resorna finns. Vissa förvaltningar har en hög användning av egen bil i tjänsten vilket innebär höga CO₂-utsläpp. Vid användning av egen bil i tjänst har arbetsgivaren inte heller någon överblick av bilarnas krocksäkerhet trots att de används under arbetstid. Utredningen om en bilpoolslösning i extern regi visar följande:

- En externt driven bilpool blir billigare än dagens lösning. Kostnaden minskar eftersom bilarna kan nyttjas mer effektivt i en stor gemensam bilpool för tekniska nämndhuset, och för att de även nyttjas under kvällar, helger och semesterperioder eftersom de då blir tillgängliga för bilpoolsleverantörens andra kunder.
- Utsläppen av CO₂ minskar betydligt eftersom miljöbilarna i poolen ersätter privata bensen- och dieslbilar, detta gäller särskilt Idrottsförvaltningen.
- Alla förvaltningar får lägre kostnader med en bilpool i extern regi.
- Trafiksäkerheten ökar tack vare att egen bil i tjänst ersätts med högst tre år gamla poolbilar med trafiksäkerhetskrav.
- Med bilpoolen får arbetsgivaren kontroll över vilka bilar som används och får därmed förbättrad möjlighet att ta sitt arbetsgivaransvar för trafiksäkerheten (vid övergång från egen bil i tjänst), som är en arbetsmiljöfråga när personal kör i tjänsten.
- Parkeringsplatser i tekniska nämndhusets garage frigörs.
- Tekniska nämndhusets garage måste göras tillgängligt för bilpoolsleverantörens andra kunder. Säkerhetsåtgärder krävs som en följd av det.
- Att använda bilpool leder i vissa fall till en förändrad planering av resor, speciellt vid övergång från användning av egen bil i tjänsten. Bilpoolen kan även innebära en ökad flexibilitet eftersom fler bilar blir tillgängliga jämfört med dagens system, där vissa grupper av tjänstemän disponerar ett eller ett mindre antal fordon. Vissa resor blir mindre flexibla vid övergång från egen bil i tjänst, exempelvis resor där kontroll eller besiktning sker med egen bil i tjänst på väg till och från arbetsplatsen.

För att genomföra övergången från dagens lösningar till en bilpool i extern regi har en åtgärdsplan tagits fram, vilken redovisas på sid 63. Planen omfattar utfasning av dagens förvaltningsbilar och vissa ombyggnader av garaget för att ge tillträde för externa brukare. En upphandling av en bilpoolslösning i extern regi måste också göras.

BILAGA 1 METOD

Utredningen bakom denna rapport genomfördes under våren och sommaren 2007. Kompletteringar avseende Fastighetskontorets resor med förvaltningsbilar och egen bil i tjänst har gjorts hösten 2007.

Nedan beskrivs metoden för utredningen och vilka antaganden som gjorts.

1. Data avseende förvaltningsbilar, den Interna bilpoolen Fsk och utbetalda milersättningar för egen bil i tjänst avser kalenderåret 2006. Korrigeringar avseende bilarnas årliga körsträckor har gjorts efter rimlighetsbedömningar.
2. Bedömningar om *när* i tiden kostnader som hör till den nuvarande lösningen för tjänsteresor, och som upphör vid övergång till bilpool i extern regi, har inte bedömts. Exempel på sådana kostnader är administration av Intern bilpool Fsk, avtal för körning med egen bil i tjänst, minskade garagekostnader etc.
3. Kostnader för trängselskatt har inte kalkylerats. Detta betyder att redovisade kostnader för bilar som inte drivs med förnybara bränslen (gäller i praktiken egen bil i tjänst) är högre än redovisat.
4. Separata undersökningar har genomförts inom ramen för utredningen:
 - Garageinventering i syfte att få kunskap om kostnader och nyttjandegraden av detta.
 - Nummerregistrering av stadens fordon i syfte att bedöma nyttjandegraden av dessa. Undersökningen genomfördes vecka 16 och 17 2007.
 - Teknisk utredning av garaget med inventering av brandskydd, skalskydd mm.
 - Resultat från Nöjd Kund Index, en enkät riktad till 320 användare av den Interna bilpoolen Fsk, kommer att ligga som grund när kraven på bilpoolstjänsten formuleras, och när poolen dimensioneras.
 - Enkätundersökning för att fastställa hur förvaltningsbilarna används (bilarnas roll i verksamheten, nyttjandegrad etc).
5. Data har hämtats från interna system och externa aktörer:
 - Data över bilar som leasas operationellt. Källa: LeasePlan
 - Data över bilar som ingår i den Interna bilpoolen Fsk. Källa: Fastighetskontoret via debiteringsunderlag.
 - Utbetalda milersättningar. Källa: Trafikkontorets ekonomiavdelning

Metod för beräkning av nuläge

Intern bilpool Fsk och förvaltningsbilar

- *Leasing- och driftskostnader*
Omfattar: bilarnas värdeminskning och ränta på kapitalet, driftskostnader (budgeterade), drivmedel, extern administration och redovisning. Bedömningar har inte gjorts av eventuella kostnader för onormalt slitage eller avvikelser från budgeterade körsträckor.
- *Administration, förvaltningsbilar*
Fastighetskontoret administrerar Trafikkontorets förvaltningsbilar mot en avgift om 670 kr/bil och månad. I denna utredning antas att även övriga förvaltningsbilar har motsvarande kostnad.
- *Parkering i tekniska nämndhusets garage*
Totalt finns 133 p-platser i tekniska nämndhusets garage. 52 platser är upptagna av förvaltningsbilar och den Interna bilpoolen Fsk. 26 platser är upptagna av drifts- eller förmånsbilar eller släpvagnar. 18 platser är reserverade för besöksparkering. Kostnaden för resterande 37 platser har inkluderats för egen bil i tjänst. Kostnaden per plats är 15 000 kr/år.
- *Nyttjandegrad*
För att bedöma i vilken utsträckning som bilarna i den Interna bilpoolen Fsk och förvaltningsbilarna nyttjades noterades bilarnas klockslag vid in- eller utpassering av tekniska nämndhusets garage. På så sätt kan man mäta hur stor del av tiden som bilarna används. Mätningarna gjordes under en tvåveckorsperiod kl. 07:00-18:00, dvs. tio vardagar à 11 timmar. Antalet bilar som ingick var totalt 50 varav 24 från Trafikkontoret, 15 från Miljöförvaltningen och 11 från Fastighetskontoret. En del av den låga nyttjandegraden beror på att vissa verksamheter har behov av garanterad tillgång till bil.
- *Koldioxid*
Nuvarande förvaltningsbilar och bilar i den Interna bilpoolen Fsk beräknas ha koldioxidutsläpp enligt tabellen nedan. Nuvarande biogasbilar beräknas enbart tankas med biogas. Förändringar av koldioxidutsläpp vid övergång till bilpool i extern regi blir med detta antagande helt kopplat till byte till fler miljöbilar, inte till ändring av tankningsbeteende.

Figur 14 CO2 utsläpp från förvaltningsbilar och interna bilpoolen

Biltyp	Antal	CO2 g/km blandad körning
Etanol E 85 Ford Focus	6	58*
Etanol E85 Saab	3	75*
Fordonsgas Bifuel Volvo S60/V70	6	0
Bensin/Hybrid Toyota Prius	39	115*
Bensin Toyota Corolla	1	210*
Summa	55	

*Källa: Gröna Bilister miljöbästa bilar

- *Trafiksäkerhet*
Bilarnas trafiksäkerhet har bedömts utifrån antalet stjärnor i det europeiska krocktestet Euro NCAP.

Egen bil i tjänst

- *Kostnader*
I kostnaderna för egen bil i tjänst ingår ersättning (inklusive sociala avgifter) samt parkering i tekniska nämndhuset.
- *Koldioxid*
De privata bilarna antas vara bensindrivna och släppa ut 2,1 kg CO2/mil.⁵³
- *Trafiksäkerhet*
Åldern på de privata bilarna antas följa riksgenomsnittet som är 9 år.⁵⁴ Det innebär att de med stor sannolikhet är mindre trafiksäkra än bilarna i den interna poolen, förvaltningsbilarna och bilpoolen i extern regi.

⁵³ Antagen uppgift baserad på uppgifter från Gröna Bilister.

⁵⁴ SCB och SIKa.

Metod för beräkning av bilpool i extern regi

- *Kostnad*
Kostnaden för poolbilarna är beräknad till 46 kr/mil vilket är en faktisk offererad kostnad från en upphandling av en liknande bilpool för Länsstyrelsen i Stockholms innerstad.
- *Körsträcka*
Körsträckan per poolbil har antagits öka till 1 600 mil/år jämfört med nuvarande 1 200 mil/år, tack vare en ökad nyttjandegrad. Den totala körsträckan antas dock minska till följd av förändrad planering, se *Effektivitet* nedan. Uppföljningar av introducerade slutna bilpooler i kommunal verksamhet pekar på en maximal årlig körsträcka på runt 2 000 mil för en poolbil.
- *Effektivitet*
Effektivitetsvinster om 10 % har kalkylerats vid övergång från egen bil i tjänst till bilpool. Studier brukar visa på att resorna effektiviseras med 10-20 % (färre körda mil) vid övergång till bilpool. Anledningen är krav på förändrad planering, framförallt vid övergång från egen bil i tjänst. Uppföljningar från bilpoolen i Göteborgs stad visar effektivitetsvinster på upp till 20 %.
- *Koldioxid*
Bilarna antas vara miljöbilar och i genomsnitt släppa ut 70g CO₂/km⁵⁵.
- *Trafiksäkerhet*
Bilarna antas vara mellan 2-3 år gamla med hög krockprestanda (fem stjärnor enligt Euro NCAP Adult occupant rating).
- *Frigjorda p-platser*
Bedömningen av antalet p-platser som kan frigöras är baserad på de effektivitetsvinster som kan uppnås (se *Effektivitet* ovan). Relationen mellan ökad effektivitet och frigjorda p-platser antas vara linjär.

⁵⁵ Genomsnittligt utsläpp från ett urval bilar från Gröna Bilisters Miljöbästa bilar 2007.

BILAGA 2 KOMPLETTERANDE DATA

Totalt - alla förvaltningar

Intern bilpool Fsk och förvaltningsbilar

Den Interna bilpoolen Fsk används av samtliga förvaltningar, men Fastighetskontoret sköter administrationen.

Tabell 32 Intern bilpool Fsk, hyra per förvaltning⁵⁶

Förvaltning	Andel användare (totalt 347 personer)	Andel hyres-tillfällen (totalt 3 813 tillfällen)	Andel hyres-timmar (totalt 11 796 timmar)	Andel kr från hyrestillfällen (totalt 1 179 500 kr)	Antagen körsträcka (mil)
Fastighetsförvaltningen	6	7	6	6	759
Trafikkontoret	34	35	33	33	4 276
Miljöförvaltningen	16	8	10	10	1 283
Stadsbyggnadskontoret	17	13	11	11	1 507
Exploateringskontoret	24	33	36	36	4 678
Idrottsförvaltningen	3	4	4	4	607
Totalt	100	100	100	100	13 110

Tabell 33 Biltyper Intern bilpool Fsk och Förvaltningsbilar

Bränsle	Märke	Antal bilar
Etanol	Ford Focus	6
Etanol	Saab	3
Fordonsgas	Volvo Bifuel S60/V70	6
Elhybrid (bensin/el)	Toyota Prius	39
Bensin	Toyota Corolla	1
Totalt		55

⁵⁶ Siffrorna avser alla bilar som ingått totalt i Fastighetskontorets bilpool under 2006.

Tabell 34 Intern bilpool Fsk och förvaltningsbilar, trafiksäkerhet

Biltyp	Stjärnor i EuroNCAP
Etanol Ford Focus	5
Etanol Saab	5
Bifuel Volvo s60 V70	4/4
Hybrid Toyota Prius	5

Egen bil i tjänst

Tabell 35 Körsträckor med egen bil i tjänst

Körsträckeklass mil/år	Antal förare	% förare
> 1 500	9	5,1
> 1 000 – 1 500	6	3,4
> 700 - 1 000	9	5,1
> 300 – 700	27	15,3
> 100 – 300	26	14,7
> 50 - 100	20	11,3
< 50	80	45,2
<i>Totalt</i>	<i>177</i>	<i>100</i>

Fastighetskontoret

Förvaltningsbilar

Tabell 36 Förvaltningsbilar

Bränsle	Märke	Antal bilar
Etanol	Ford Focus	
Etanol	Saab	
Fordonsgas	Volvo Bifuel S60/V70	
Elhybrid (bensin/el)	Toyota Prius	3
Bensin	Toyota Corolla	
<i>Totalt</i>		3

Egen bil i tjänst

Tabell 37 Körsträckor med egen bil i tjänst

Körsträckeklass mil/år	Antal förare
> 1 500	1
> 1 000 – 1 500	1
> 700 – 1 000	1
> 300 – 700	3
> 100 – 300	3
> 50 - 100	4
< 50	15
<i>Totalt</i>	28

Trafikkontoret

Förvaltningsbilar

Tabell 38 Biltyper förvaltningsbilar

Bränsle	Märke	Antal bilar
Etanol	Ford Focus	
Etanol	Saab	2
Fordonsgas	Volvo Bifuel S60/V70	5
Elhybrid (bensin/el)	Toyota Prius	16
Bensin	Toyota Corolla	1
Totalt		24

Egen bil i tjänst

Tabell 39 Användning och kostnad för egen bil i tjänst

	Antal personer	Snittmil/person	Ersättning (kr inkl soc.avgifter)
Under 300 mil/år	23	77	109 987
Över 300 mil/år	12	656	305 171
Totalt	35	276	415 158

Tabell 40 Körsträckor med egen bil i tjänst

Körsträckeklass mil/år	Antal förare
> 1 500	0
> 1 000 – 1 500	2
> 700 – 1 000	3
> 300 – 700	7
> 100 – 300	8
> 50 - 100	5
< 50	10
Totalt	35

Miljöförvaltningen

Förvaltningsbilar

Tabell 41 Förvaltningsbilar

Bränsle	Märke	Antal bilar
Etanol	Ford Focus	4
Etanol	Saab	1
Fordonsgas	Volvo Bifuel S60/V70	1
Elhybrid (bensin/el)	Toyota Prius	9
Bensin	Toyota Corolla	
Totalt		15

Egen bil i tjänst

Tabell 42 Användning och kostnad för egen bil i tjänst

	Antal personer	Snittmil/person	Ersättning (kr inkl soc.avgifter)
Under 300 mil/år	13	15	4974
Över 300 mil/år	0	0	0
Totalt	13	15	4974

Tabell 42 Körsträckor med egen bil i tjänst

Körsträcka (mil/år)	Antal förare
> 1 500	0
> 1 000 – 1 500	0
> 700 - 1.000	0
> 300 – 700	0
> 100 – 300	0
> 50 - 100	0
< 50	13
Totalt	13

Stadsbyggnadskontoret

Egen bil i tjänst

Tabell 44 Användning och kostnad för egen bil i tjänst

	Antal personer	Snittmil/person	Ersättning (kr inkl soc.avgifter)
Under 300 mil/år	35	39	86 355
Över 300 mil/år	5	526	113 780
Totalt	40	100	200 135

Tabell 43 Körsträckor med egen bil i tjänst

Körsträckeklass mil/år	Antal förare totalt
> 1 500	0
> 1 000 – 1 500	0
> 700 - 1.000	0
> 300 – 700	5
> 100 – 300	5
> 50 - 100	3
< 50	27
Totalt	40

Idrottsförvaltningen

Förvaltningsbilar

Tabell 44 Förvaltningsbilar

Bränsle	Märke	Antal bilar
Etanol	Ford Focus	0
Etanol	Saab	0
Fordonsgas	Volvo Bifuel S60/V70	0
Elhybrid (bensin/el)	Toyota Prius	2
Bensin	Toyota Corolla	0
Totalt		2

Egen bil i tjänst

Tabell 47 Användning och kostnad för egen bil i tjänst

	Antal personer	Snittmil/person	Ersättning (kr inkl soc.avgifter)
Under 300 mil/år	26	79	59 032
Över 300 mil/år	28	1165	978 907
Totalt	54	642	1 037 939

Tabell 45 Körsträckor med egen bil i tjänst

Körsträckeklass mil/år	Antal förare
> 1 500	8
> 1 000 – 1 500	3
> 700 - 1 000	5
> 300 – 700	12
> 100 – 300	7
> 50 - 100	8
< 50	12
Totalt	55

Exploateringskontoret

Egen bil i tjänst

Tabell 49 Användning och kostnad för egen bil i tjänst

	Antal personer	Snittmil/person	Ersättning (kr inkl soc.avgifter)
Under 300 mil/år	6	33	14 065
Över 300 mil/år	0	0	0
Totalt	6	33	14 065

Tabell 46 Körsträckor med egen bil i tjänst

Körsträckeklass mil/år	Antal förare
> 1 500	0
> 1 000 – 1 500	0
> 700 – 1 000	0
> 300 – 700	0
> 100 – 300	1
> 50 - 100	1
< 50	4
Totalt	6



TRAFIKKONTORET

Box 8311, 104 20 Stockholm

Telefon 08-508 272 00

www.stockholm.se/tk