

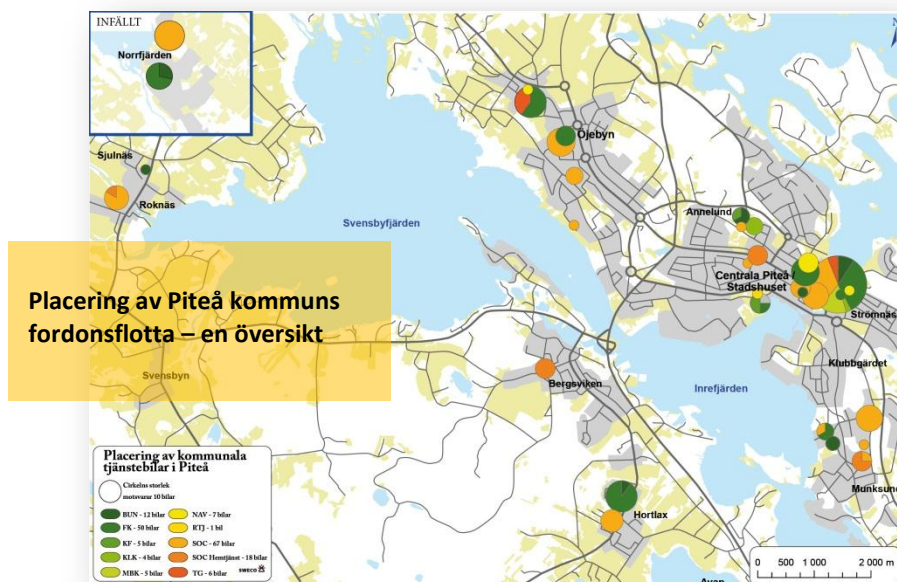
# RAPPORT

Piteå kommun

## Bilpoolsutredning Piteå kommun

Uppdragsnummer 2454359

**Bilpoolsutredning för Piteå kommun samt en nulägesbild av de kommunanställdas resvanor i tjänsten och till och från arbetet**



Version 1.2

Stockholm 2012-03-23

**Sweco Infrastructure AB**  
**ITS, Mobility Management**

Marie Karlsson  
 Tomas Hellquist  
 Jennie Marklund

## Förord

I december 2010 antog kommunfullmäktige en Klimat- och energiplan för Piteå med syfte att bidra till en hållbar energianvändning inom ett energisystem som är tryggt, kostnadseffektivt och ger låg inverkan på hälsa, miljö och klimat. Kommunkoncernens mål är att minska de fossila koldioxidutsläppen från resor och transporter med minst 30 % till år 2014 jämfört med 2008. Klimat- och energiplanen är också kommunkoncernens policy för resor och transporter. Till policyn finns anvisningar för resor och transporter som säger att då det enda alternativet är att resa med bil ska leasingbil väljas i första hand. Kommunens krav på säkerhet och miljö omfattar inte privat bil.

Idag är förutsättningarna för användning av bil i tjänst väldigt olika beroende på vilken förvaltning eller avdelning som man arbetar på. Bilpoolsutredningen syftar till att visa på olika alternativ som kan tillgodose kommunorganisationens behov av tjänstefordon och samtidigt vara kostnads- och energieffektiv. Underlag till utredningen har flera personer från olika förvaltningar bidragit till. Tack, utan er hade det här varit ett omöjligt uppdrag! Utredningen är framtagen av civ. ing. Marie Karlsson, Sweco Infrastructure på uppdrag av Piteå kommun.

Piteå 2012-02-10

Åsa Wikman

Samhällsbyggnadsenheten  
Piteå kommun

## Sammanfattning

Bakgrunden till utredningen som presenteras i denna rapport är den Klimat- och energiplan för Piteå som antogs av kommunfullmäktige i december 2011. Syftet med planen är att bidra till en hållbar energianvändning inom ett energisystem som är tryggt, kostnadseffektivt och ger låg inverkan på hälsa, miljö och klimat. Denna rapport skall fungera som underlag för Piteå kommun i frågor rörande åtgärder för en effektivare användning av fordonsflottan samt åtgärder för mer hållbara arbets- och tjänsteresor. I rapporten presenteras en bilpoolsutredning för Piteå kommun samt en nulägesbild över de kommunanställdas arbets- och tjänsteresor.

Utredningen baseras dels på uppgifter från Piteå kommun gällande användning av bil i tjänsten dels den resvanundersökning som genomfördes under oktober 2011 bland kommunens medarbetare. Undersökningen skickades ut som en webbenkät och sett till hela kommunen blev svarsfrekvensen cirka 40 procent men varierar mellan förvaltningarna.

Varje vecka genomför de som svarat på enkäten 850 bilresor i tjänsten och vid resor med bil uppger medarbetarna att kommunens leasingbilar används något mer än privata bilar. Sett till körsträcka körs 75 procent av antalet körda mil i tjänsten, totalt 335 000 mil, med kommunens leasingbilar. Privat bil i tjänsten används dock i stor utsträckning på en del förvaltningar. Den genomsnittliga körsträckan per fordon var 1 490 mil men varierar mellan 660 och 2 540 mil på de olika förvaltningarna.

Det uppskattade behovet av bilar för tjänsteresor pekar på att det finns potential att minska den nuvarande fordonsflottan. Behovet ser dock olika ut på olika förvaltningar och det finns potential att effektivisera bilresor i tjänsten genom överflyttning av bilresor från privat bil till kommunens leasingbilar hos flera förvaltningar. Om antalet körda mil med privat bil i tjänsten skulle minska från 24 till 10 procent och dessa 14 procent istället skulle köras med kommunens leasingbilar skulle den genomsnittliga körsträckan per fordon och år vara cirka 1 700 mil. Utbetalad milersättning skulle minska med 1,6 miljoner kronor.

Områdena Strömnäs, Centrala Piteå/Stadshuset och Annelund har identifierats som lämpliga för en bilpoolslösning. Här finns tillgång till ett stort antal fordon inom ett par hundra meters avstånd och flera förvaltningar som har behov av både ökning och minskning av tillgängliga fordon placerade här. I ett nästa steg föreslås att aktuella fordon identifieras och följs upp med avseende på hur de används (körsträcka och nyttjande under dygnet). Dessutom bör kompletterande åtgärder för att effektivisera arbets- och tjänsteresor ses över.

Nästan hälften av medarbetarna bor fem kilometer eller närmare sin arbetsplats. Det vanligaste sättet att ta sig till arbetet är att åka bil vilket drygt 70 procent av de som svarade på enkäten gör. Knappt 65 procent reser ensamma i bil medan övriga samåker som antingen förare eller passagerare. Det näst vanligaste sättet att ta sig till arbetet är att cykla och därefter att gå, vilket knappt 18 procent respektive åtta procent vanligtvis gör. Att åka kollektivt till jobbet är det få som gör, endast två procent har svarat att det är deras vanligaste färdssätt att ta sig till arbetet.

<b>Förord</b>	<b>2</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>5</b>
1.1 Syfte	5
1.2 Metod	5
<b>2 Bilpoolsutredning</b>	<b>8</b>
2.1 Kommunens fordonsflotta	8
2.2 Användning av bil i tjänsten	12
2.3 Behov av bil för resor i tjänsten	18
2.4 Förslag på upplägg	20
2.5 Praktiska frågor kring hantering av nycklar och bokning	25
2.5.1 Exempel på webbaserat bokningssystem och uppföljning av kördata	25
2.5.2 Erfarenheter av bilpoolslösningar – några exempel	28
2.5.3 Debiteringsmodeller	28
<b>3 Nulägesbild av de kommunanställdas arbets- och tjänsteresor</b>	<b>30</b>
3.1 Information om de svarande	30
3.2 Arbetsresor	31
3.2.1 Resor till och från arbetet	31
3.2.2 Fotgängarna	34
3.2.3 Cyklisterna	35
3.2.4 Kollektivtrafikanterna	36
3.2.5 Samåkarna	37
3.2.6 Biltrafikanterna	38
3.3 Tjänsteresor	41
3.3.1 Cyklar arbetsplatsen	41
3.3.2 Bilar arbetsplatsen	42
3.3.3 Korta tjänsteresor	42
3.3.4 Långa tjänsteresor	47

Tabellbilaga från resvanundersökning med kompletterande tabeller som tagits fram under analysarbete

## 1 Inledning

### 1.1 Syfte

I denna rapport presenteras:

1. Bilpoolsutredning för Piteå kommun
2. Resvanor för arbets- och tjänsteresor bland medarbetare inom Piteå kommun

Bilpoolsutredningen syftar till att visa olika åtgärder för att tillgodose Piteå kommuns behov av fordon för sina tjänsteresor. De olika åtgärder som ingått i utredningen och som presenteras i denna rapport är:

- Effektivisera den egna fordonsflottan genom ökad tillgänglighet till fordon mellan olika enheter och förvaltningar samt eventuell omplacering av fordon
- Effektivisera den egna fordonsflottan genom en teknisk lösning som underlättar bokning och nyckelhantering

Resvanorna ger en nulägesbild av medarbetarnas vanor, attityder och förändringspotential när det gäller resor till och från arbetet och resor i tjänsten.

Denna rapport skall fungera som underlag för Piteå kommun i frågor rörande åtgärder för en effektivare användning av fordonsflottan samt åtgärder för mer hållbara arbets- och tjänsteresor.

### 1.2 Metod

Under hösten 2011, mellan den 3 och 24 oktober, genomfördes en enkätundersökning bland de anställda inom Piteå kommun med syfte att kartlägga medarbetarnas vanor, attityder och förändringspotential gällande resor till och från arbetet samt resor i tjänsten. Undersökningen genomfördes som en webbenkät som skickades ut via e-post till 3 829 medarbetare på samtliga förvaltningar i kommunen. Enkäten publicerades även på kommunens intranät. Resvaneundersökningen i sin helhet presenteras i avsnittet om kommunens arbets- och tjänsteresor.

1 407 personer svarade på enkäten vilket motsvarar en svarsfrekvens på 37 procent räknat på det totala e-postutskicket. Sett till antalet årsanställda är den totala svarsfrekvensen något högre, 41 procent. Svarsfrekvensen varierar också mellan olika förvaltningar, se Tabell 1 nedan. Flera förvaltningar har relativt hög svarsfrekvens medan framförallt Socialtjänsten har en lägre svarsfrekvens. Den låga svarsfrekvensen kan bero på att förvaltningen har många tim- och visstidsanställda som därmed kanske inte känner att det är angeläget att svara på en enkät samt att många medarbetare inte regelbundet använder e-post eller dator i sitt arbete.

**Tabell 1 Svarsfrekvens resvaneundersökning bland kommunanställda i Piteå kommun oktober 2011**

Förvaltning	Antal svar	Antal årsanställda <sup>1</sup>	Svarsfrekvens
Arbetsmarknad- och vuxenutbildning	55	76	72%
Barn- och utbildning	599	1 341	45%
Fastighet- och servicekontoret	134	340	39%
Kommunledningskontoret	91	110	83%
Kultur- och fritid	54	89	61%
Miljö- och byggkontoret	22	28	79%
Räddningstjänsten	24	44	55%
Socialtjänsten	404	1 313	31%
Teknik- och gatukontoret	24	62	39%
<b>Total</b>	<b>1 407</b>	<b>3 403</b>	<b>41%</b>

Underlag till bilpoolsutredningen har dels varit uppgifter från Piteå kommun gällande fordon dels resvaneundersökningen som skickades ut till medarbetarna på kommunen. Uppgifter från Piteå kommun har varit:

- uppgifter om CO2-utsläpp för privat bil och leasingbil i tjänsten för år 2010 inklusive förbrukad mängd drivmedel per förvaltning
- uppgifter om förbrukad mängd drivmedel år 2011 för arbetsmarknad- och vuxenutbildningen
- antal leasing-fordon 2010
- kostnader för leasingfordon 2011
- geografiskt underlag som beskriver fordonsflottan i oktober 2011

I bilpoolsutredningen har en behovsanalys genomförts. Denna analys har baserats på svaren från resvanundersökningen om resor i tjänsten med bil; hur många resor med bil de svarande gör i tjänsten, hur långa dessa är uppskattat i tid samt när på dygnet de genomförs. Svaren har bearbetats och analyserats och därefter har behovet av antal fordon per kontor uppskattats. Svarsfrekvensen för dessa frågor var lägre än svarsfrekvensen för hela undersökningen. Detta bör noteras vid tolkning av resultaten. Svarsfrekvensen per förvaltning för bilpoolsutredningen presenteras i Tabell 2 Svansfrekvens underlag frågor för behovsanalys.

<sup>1</sup> Populärbudget 2011, Piteå 2011 gruppinformation till hushåll i Piteå kommun

**Tabell 2 Svarsfrekvens underlag frågor för behovsanalys**

<b>Förvaltning</b>	<b>Svarsfrekvens</b>
Arbetsmarknad- och vuxenutbildning	39%
Barn- och utbildning	11%
Fastighet- och servicekontoret	17%
Kommunledningskontoret	45%
Kultur- och fritid	27%
Miljö- och byggkontoret	57%
Räddningstjänsten	25%
Socialtjänsten	11%
Teknik- och gatukontoret	24%
<b>Totalt</b>	<b>15%</b>

Östersund och Härryda kommuners erfarenheter gällande bilpool presenteras för att ge exempel på hur andra kommuner löser sitt behov av bil i tjänsten. Dessutom har offertförslag från en systemleverantör legat till grund för beskrivning av bokningssystem via webben.

## 2 Bilpoolsutredning

I följande avsnitt redovisas statistik kring kommunens användning av bil i tjänsten. Uppgifterna baseras på underlag som visar kommunens användning av fordon under 2010 samt körsträcka med privat bil i tjänsten under 2010 samt resultat från den resvaneundersökningen som genomförts bland kommunens medarbetare.

Samtliga kommunens förvaltningar ingår i sammanställningen vilka är följande:

- Arbetsmarknad- och vuxenutbildning
- Barn- och utbildning
- Fastighets- och servicekontoret
- Kommunledningskontoret
- Kultur- och fritid
- Miljö- och byggkontoret
- Räddningstjänsten
- Socialtjänsten
- Teknik- och gatukontoret

### 2.1 Kommunens fordonsflotta

I Piteå kommuns fordonsflotta fanns under år 2010 173 fordon. Fordonsflottan definieras i denna utredning som de leasingbilar som antingen anges som servicebil eller personbil i Piteå kommuns underlag för fordonsparken. Genomsnittlig leasingkostnad per månad för kommunens fordon var 2 320 kr. Det ger en totaleasingkostnad på drygt 4,8 miljoner kronor.<sup>2</sup> Varje förvaltning står för leasingkostnaderna för sina respektive fordon samt därutöver för kostnader för drift och underhåll. Även kostnader för drivmedel tillkommer. Antalet servicebilar, personbilar och totalt antal fordon (leasingbilar) per förvaltning under år 2010 presenteras nedan.

---

<sup>2</sup> Total leasingavgift för 173 fordon, 401 917 kr per november 2011, Källa: Underlag från Piteå kommun, HBF Fordon 111130\_leasingkostnader.



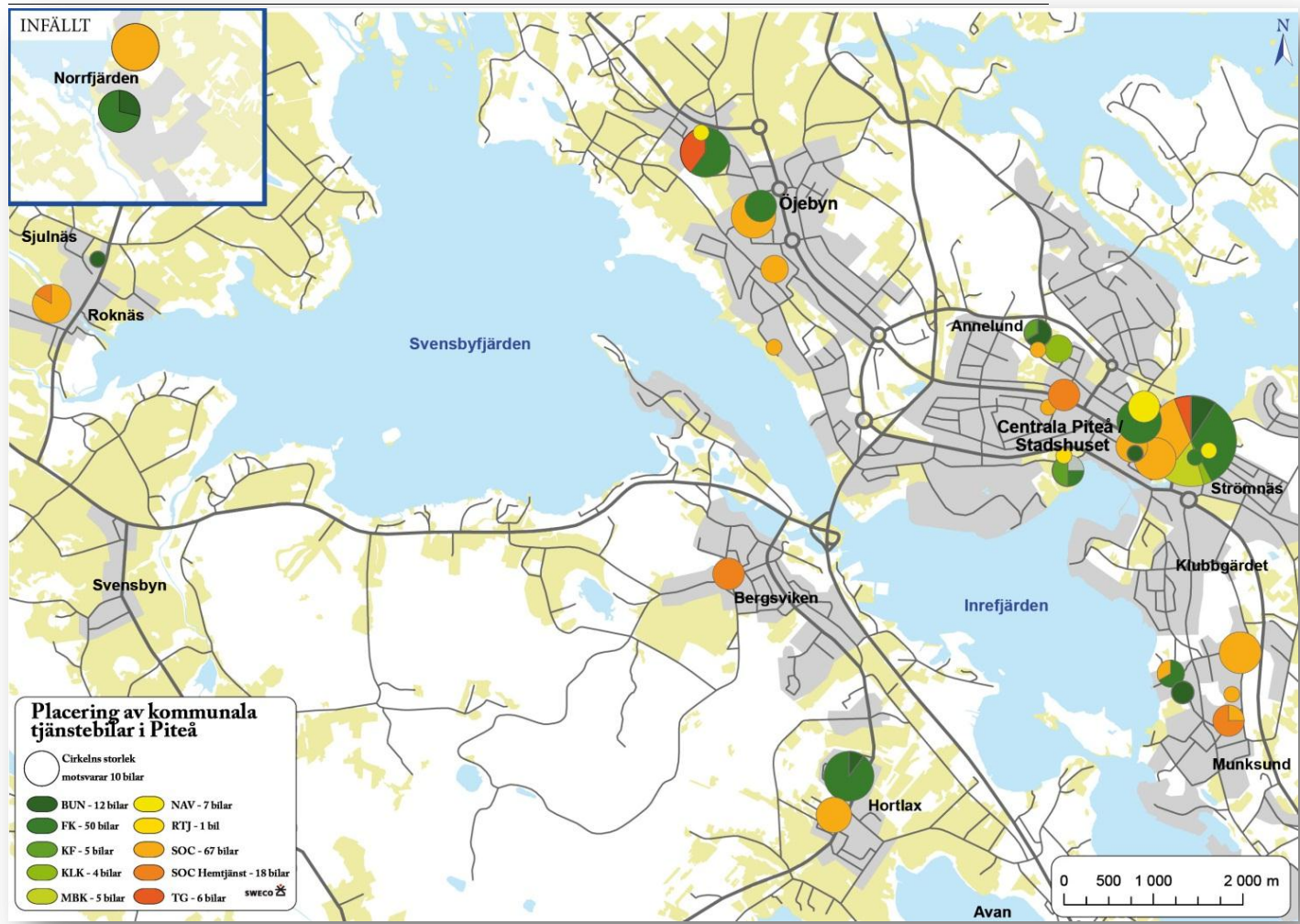
**Tabell 3 Piteå kommuns fordonsflotta år 2010**

<b>Antal fordon per kontor 2010</b>			
<b>Förvaltning</b>	<b>Servicebilar</b>	<b>Personbilar</b>	<b>Totalt</b>
Arbetsmarknad- och vuxenutbildning	4	5	9
Barn- och utbildning	1	11	12
Fastighet- och servicekontoret	24	16	40
Kommunledningskontoret	2	3	5
Kultur- och fritid	4	5	9
Miljö- och byggkontoret	0	5	5
Räddningstjänsten	1	0	1
Socialtjänsten	5	80	85
Teknik- och gatukontoret	0	6	6
<b>Personbilar totalt</b>	<b>41</b>	<b>131</b>	<b>172</b>

Kommunens fordon är utspridda och står på olika adresser inom kommunen. En ögonblicksbild över fordonsflottans placering<sup>3</sup> i oktober 2011 ges i figurena nedan. Fordonsflottans sammansättning varierar i tid eftersom leasingavtalen för fordonen tecknats över olika perioder. Detta gör att antal fordon i oktober 2011 skiljer sig från fordonsflottan för år 2010 men figuren ger en bra geografisk översikt.

Fordonen står placerade på 16 identifierade områden. Av presentationsmässiga skäl är de två fordon som är placerade i Norrfjärden infällda i kartan eftersom de ligger så långt från tätorten. För centrala Piteå är bilar placerade med tyngdpunkt i området Annelund, Centrala Piteå/Stadshuset och Strömnäs.

<sup>3</sup> Enligt uppgift från förvaltningarna



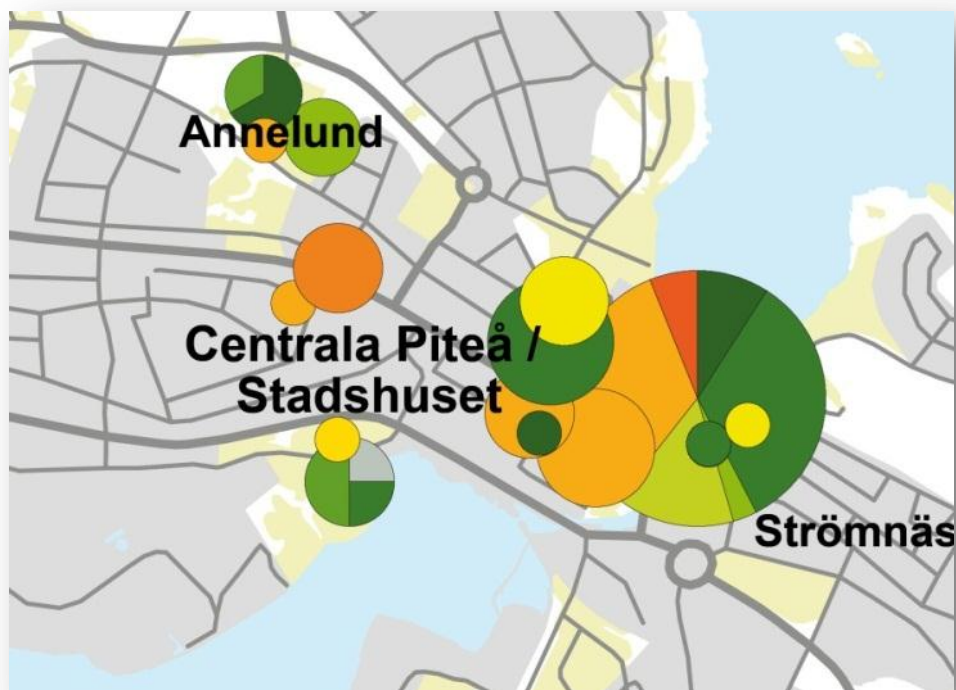
Figur 1 Översikt av placering av Piteå kommuns fordonsflotta

10 (47)

RAPPORT

2012-03-23 Version 1.2

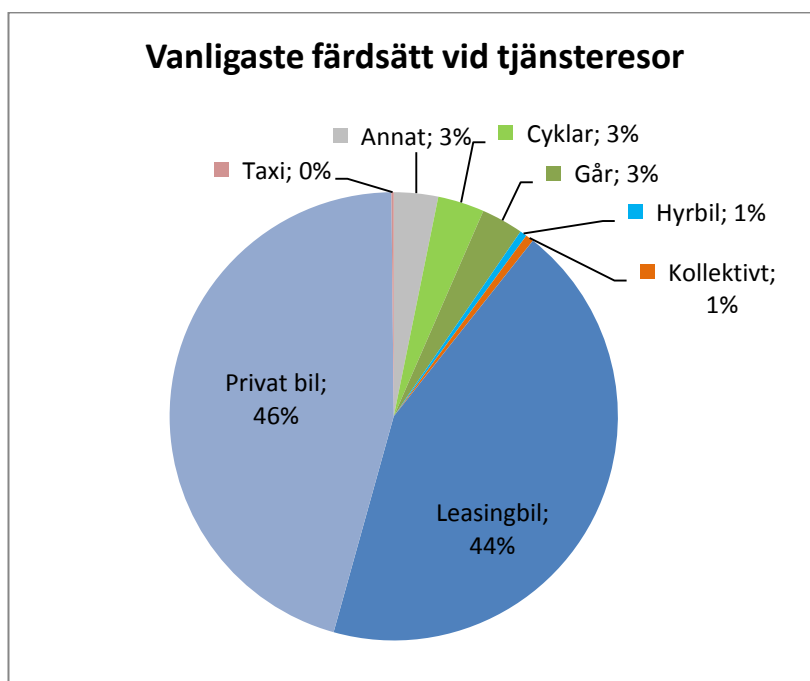
BILPOOLSUTREDNING PITEÅ KOMMUN



Figur 2 Piteå kommuns fordonsslotta i centrala Piteå, för färgförklaring se Figur 1

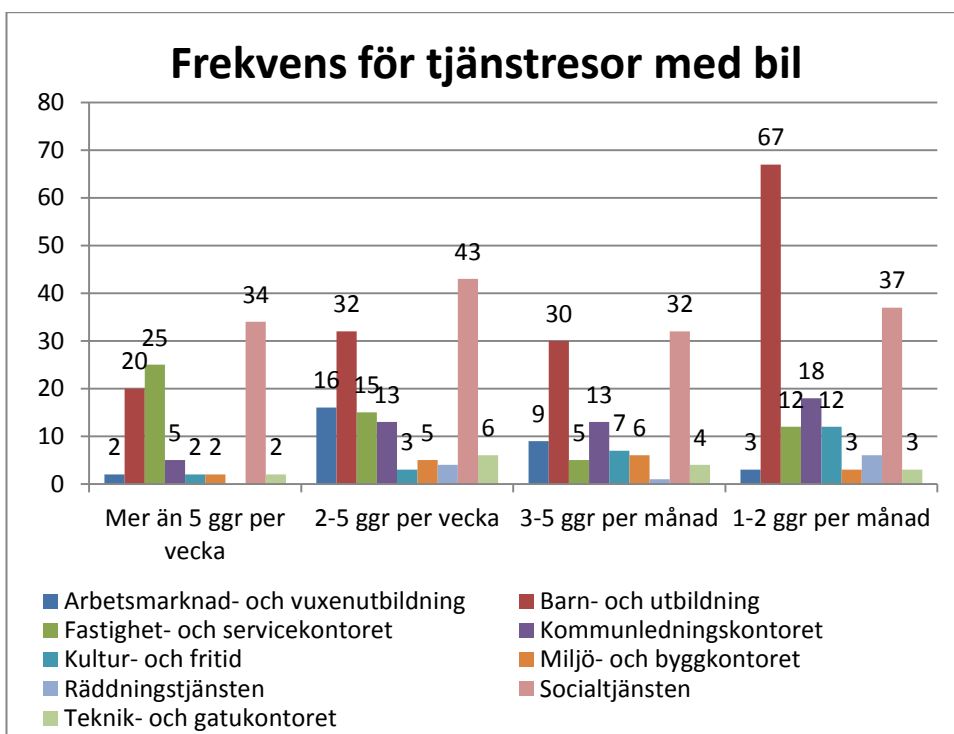
## 2.2 Användning av bil i tjänsten

Enligt enkätsvaren är bil det vanligaste färdssättet för resor i tjänsten, se Figur 3 nedan. Privata bilar används i nästan lika stor utsträckning som kommunens leasingbilar. Dessa uppgifter säger dock inget om hur många mil som körs med privat bil i förhållande till kommunens bilar. Milersättningen ger en fingervisning om hur mycket medarbetare använder egna bilar i tjänsten, men det är också känt att mörkertalet är stort för detta, då långtifrån alla som använder egen bil i tjänsten kräver milersättning för det.



Figur 3 Vanligaste färdssätt vid tjänsteresor (N=1191)

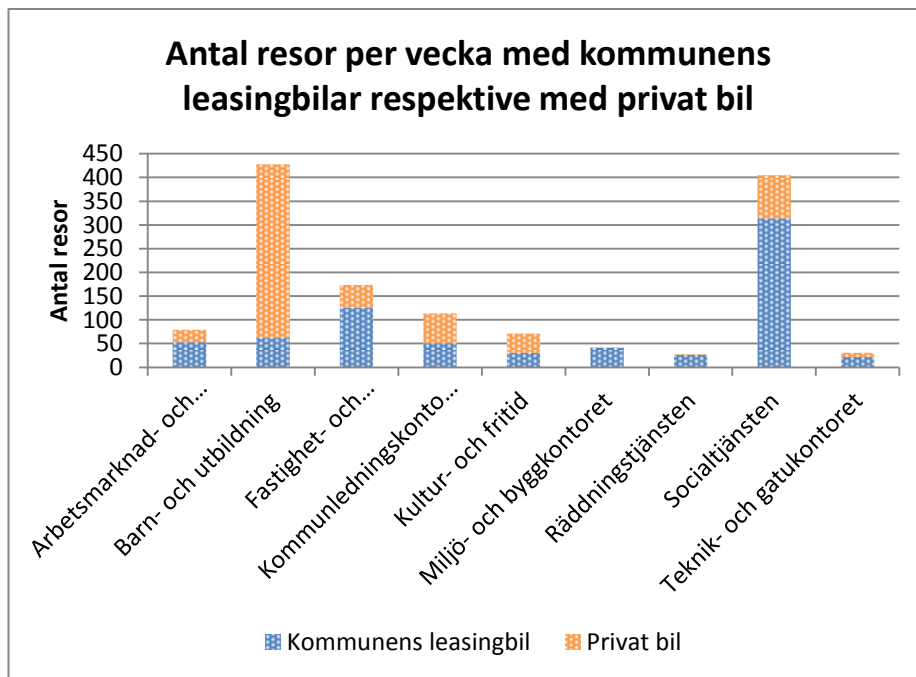
Hur ofta medarbetarna på de olika förvaltningarna genomför tjänsteresor med bil presenteras i Figur 4 nedan. Figuren baseras på de svar som inkom vid enkäten och de som svarat att de sällan eller aldrig gör någon bilresa i tjänsten är inte inkluderade i presentationen.



Figur 4 Svar på frågan i undersökningen "Hur ofta gör du tjänsteresor med bil?"

Varje vecka genomför de som svarat på enkäten 850 bilresor i tjänsten. Socialtjänsten och barn- och utbildningsförvaltningen är de som genomför flest resor. Deras resor motsvarar 35 respektive 25 procent av dessa 850 resor. Fastighets- och servicekontoret står för 20 procent av resorna.

Vid bilresor i tjänsten uppger medarbetarna att kommunens leasingbilar används något mer än privata bilar sett till hela kommunen. Användningen av bil skiljer sig åt mellan de olika förvaltningarna. I Figur 5 illustreras användningen av leasingbil och privat bil på kommunens förvaltningar. Hyrbil och taxi används endast av en procent av de svarande och dessa svar har utelämnats på grund av alltför få svar.

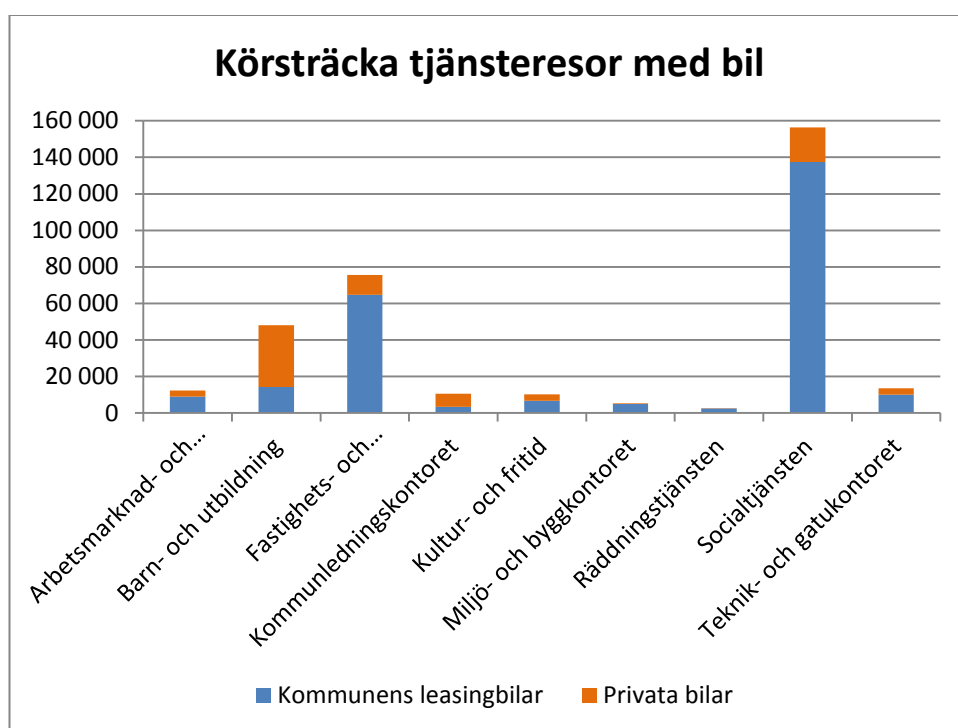


**Figur 5 Olika typer av bilar som oftast används vid tjänsteresor (N=28-428)**

De två förvaltningar som gör flest resor med bil i tjänsten enligt ovan skiljer sig märkbart åt; Barn- och utbildningsförvaltningen använder till största del privat bil för resor i tjänsten medan socialtjänsten till största del använder kommunens leasingbilar.

Hur många mil som körs i tjänsten presenteras Figur 6 nedan. Underlaget över milersättning som utbetalades till kommunens medarbetare under 2010 och användning av kommunens fordon pekar på att den största delen av bilresorna i tjänsten, sett till hela kommunen, sker med kommunens fordon. I figuren framgår hur många mil kommunens medarbetare har angett att de reser med privat bil (milersättning) i relation till hur många mil kommunens leasingfordon körs.<sup>4</sup>

Vid jämförelse av Figur 5 med Figur 6 ses att barn- och utbildning gör nästan lika många resor med bil per vecka som socialtjänsten men att socialtjänsten kör drygt tre gånger så långt.



**Figur 6 Körsträcka tjänsteresor med bil; privata bilar och kommunens leasingbilar, för Piteå kommuns förvaltningar (År 2010)**

I Tabell 4 nedan presenteras hur många mil kommunens fordon respektive privata fordon används i tjänsten. 75 procent av antalet körda mil i tjänsten körs med kommunens leasingbilar. I tabellen, liksom i figuren ovan, framgår att den sammanlagda körsträckan för olika förvaltningar skiljer sig mycket. Den förvaltning som kör allra flest mil är Socialtjänsten, därefter följer fastighets- och servicekontoret och sedan barn- och utbildning. Dessa tre förvaltningar står för cirka 85 procent av antal resta mil med kommunens fordon.

<sup>4</sup> Underlag från Piteå om Sammanställning av CO<sub>2</sub> *Uppföljning Piteå 2008-2010*

Tabell 4 Antal körda mil i tjänsten för Piteå kommun, år 2010<sup>5</sup>

Förvaltning	Antal mil			Fördelning	
	Kommunens leasingbilar	Privata bilar	Totalt	Kommunens leasingbilar	Privata bilar
Arbetsmarknad- och vuxenutbildning	8 920	3 370	12 290	73%	27%
Barn- och utbildning	14 210	33 900	48 110	30%	70%
Fastighets- och servicekontoret	64 660	10 830	75 490	86%	14%
Kommunledningskontoret	3 320	7 250	10 570	31%	69%
Kultur- och fritid	6 790	3 480	10 270	66%	34%
Miljö- och byggkontoret	4 930	330	5 260	94%	6%
Räddningstjänsten	2 540	40	2 580	98%	2%
Socialtjänsten	137 420	18 930	156 350	88%	12%
Teknik- och gatukontoret	10 080	3 540	13 620	74%	26%
<b>Totalt antal mil</b>	<b>252 870</b>	<b>81 670</b>	<b>334 540</b>	<b>76%</b>	<b>24%</b>

Privat bil i tjänsten används i stor utsträckning, cirka 70 procent eller mer, för tjänsteresor på barn- och utbildning och kommunledningskontoret. För barn- och utbildning kördes närmare 34 000 mil i tjänsten med privata bilar under 2010. Hos socialtjänsten svarar den privata körningen för en mindre andel, 12 procent, men motsvarar nästan 20 000 mil per år. Likaså hos fastighets- och servicekontoret körs många mil med privat bil trots att andelen är relativt låg, 14 procent.

Milersättningen vid användning av privat bil i tjänsten var 32,50 kronor per mil år 2011<sup>6</sup>. Om denna ersättning används för de resor som gjordes under 2010 innebär det att Piteå kommun betalade ut drygt 2.6 miljoner kronor<sup>7</sup> i milersättning.

I tabellen nedan presenteras den genomsnittliga körsträckan per fordon under ett år för de olika förvaltningarnas leasingbilar. Den genomsnittliga körsträckan sett till alla kommunens fordon var 1 490 mil för år 2010.

<sup>5</sup> Uppgifter för Arbetsmarknad- och vuxenutbildning baseras på år 2011, både antal fordon och körda kilometer, Åsa Wikman e-post 2012-03-05. Detta på grund av orimliga uppgifter för år 2010

<sup>6</sup> Åsa Wikman, e-post 2012-03-13

<sup>7</sup> 32,50 kronor per mil \* 81 670 mil = 2 654 275 kronor



**Tabell 5 Genomsnittlig körsträcka för kommunens leasingfordon, per förvaltning, år 2010<sup>8</sup>**

<b>Förvaltning</b>	<b>Antal mil</b>
Arbetsmarknad- och vuxenutbildning	1 270
Barn- och utbildning	1 180
Fastighet- och servicekontoret	1 620
Kommunledningskontoret	660
Kultur- och fritid	750
Miljö- och byggkontoret	990
Räddningstjänsten	2 540
Socialtjänsten	1 620
Teknik- och gatukontoret	1 680
<b>Totalt snitt hela kommunen</b>	<b>1 490</b>

Tabellen ovan visar att:

- Kommunledningskontoret, kultur och fritid samt miljö- och byggkontoret körde i genomsnitt under 1 000 mil per år med sina fordon. Arbetsmarknads- och vuxenutbildningens genomsnittliga körsträcka är anmärkningsvärt låg. Det kan bero på att någon uppgift saknas i det underlag som analysen baseras på.
- Arbetsmarknads- och vuxenutbildningen, barn- och utbildning körde i genomsnitt runt 1 200 mil per år med sina fordon.
- Fastighet- och servicekontoret, socialtjänsten och teknik- och gatukontoret körde drygt 1 600 mil i genomsnitt per fordon.
- Räddningstjänsten körde drygt 2 500 mil med den leasingbil som de hade under 2010.

<sup>8</sup> Uppgifter för Arbetsmarknad- och vuxenutbildning baseras på år 2011, både antal fordon och körda kilometer, Åsa Wikman e-post 2012-03-05. Detta på grund av orimliga uppgifter för år 2010

### 2.3 Behov av bil för resor i tjänsten

Behovet av fordon för tjänsteresor har dels analyserats baserat på svaren från resvaneundersökningen dels på underlag om användning av privat bil och kommunens leasingbilar som presenterats ovan. Den resvaneundersökning som genomfördes bland kommunens medarbetare ger en indikation av hur stort behov av bilresor som finns i kommunens verksamhet. Svarsfrekvensen för just de frågor som berör behovet av bil i tjänsten och som uppgifterna i kommande avsnitt baseras på blev 15 procent vilket även är 497 svar.

Utifrån medarbetarnas uppskattning i vilken omfattning de behöver tillgång till fordon i tjänsten har behov av tillgång till fordon, uttryckt i antal fordon, beräknats per förvaltning. Behovet visar hur många fordon respektive förvaltning behöver ha tillgängliga om tjänsteresor endast skulle genomföras med kommunens fordon. I dagsläget täcks en del av behovet med privata fordon som resultaten ovan pekar på. I Tabell 6 nedan presenteras resultatet av det uppskattade behovet samt det nuvarande antalet fordon per förvaltning.

**Tabell 6 Antal fordon 2010 samt uppskattat behov av fordon per förvaltning**

Förvaltning	Antal fordon 2010	Uppskattat behov av fordon
Arbetsmarknad- och vuxenutbildning	9	2
Barn- och utbildning	12	30
Fastighet- och servicekontoret	40	23
Kommunledningskontoret	5	8
Kultur- och fritid	9	5
Miljö- och byggkontoret	5	4
Räddningstjänsten	1	2
Socialtjänsten	85	41
Teknik- och gatukontoret	6	4
<b>Totalt</b>	<b>172</b>	<b>119</b>

Behovsanalysen pekar på att antalet fordon för kommunen totalt sett skulle kunna minska. Sett till de olika förvaltningarna visar analysen att både ökning och minskningar av antal fordon är aktuella.

- Arbetsmarknad- och vuxenutbildningen kan enligt analysen minska antalet fordon till två. De fordon som förvaltningen har i dagsläget pekar dock på att behovet är något större än så. Potential bör dock finnas till effektivisering av nyttjandet av de egna fordonen. Sett till hur mycket som körs med privata bilar i tjänsten finns också potential att flytta över en del av dessa resor till leasingbilar istället.
- Barn och utbildning behöver fler fordon för att täcka det behov som finns av att genomföra tjänsteresor där det krävs bil. Uppgifterna om användning av privat bil

i tjänsten, både underlag från Piteå kommun och undersökningen, pekar på att privat bil i nuläget används i stor utsträckning. De bilar som förvaltningen har tillgång till skulle även kunna nyttjas mer än de genomsnittliga dryga 1 000 mil per år de körs.

- Fastighet- och servicekontoret skulle enligt analysen kunna minska sina fordon. Med vetskap om att kontoret ändå nyttjar sina fordon relativt mycket; i genomsnitt 1 620 mil per år och att svarsfrekvensen för kontoret endast var 11 procent för de frågor som analysen bygger på bedöms resultatet som orimligt. Kontoret har visserligen en låg andel körda mil med privat bil men sett till antalet mil är det dock en betydande sträcka. Användningen av den egna flotta skulle kunna effektiviseras och/eller att tillgång ges till ytterligare fordon.
- Socialtjänsten har liksom fastighet- och servicekontoret möjlighet att minska antalet fordon enligt analysen. Men även här har endast 11 procent av antalet årsanställda svarat på frågorna vilket medför en osäkerhet i resultaten. Ett liknande resonemang som i punkten ovan kan föras kring behov av och tillgång till fordon i tjänsten.
- Kommunledningskontoret behöver enligt analysen fler fordon vilket även användningen av privat bil i tjänsten tyder på. De fordon som finns tillgängliga körs dock relativt lite och ett ökat nyttjande av dessa skulle troligen kunna täcka en del av behovet som privata bilar i dagsläget står för.
- Kultur- och fritid kan enligt analysen minska antalet fordon. Den genomsnittliga körsträckan per fordon är relativt låg och den privata körningen i tjänsten är inte särskilt omfattande sett till antalet körda mil.
- Miljö- och byggkontoret kan enligt ovan minska sin fordonsflotta med en bil. De har en mycket liten användning av privat bil i tjänsten (både sett till behovet enligt undersökningen och utbetald milersättning) och har också en låg genomsnittlig körsträcka per leasingbil vilket tyder på att nyttjandegraden per fordon kan öka.
- Räddningstjänsten behöver tillgång till ytterligare en bil enligt uppgifter ovan vilket dock inte övrigt underlag tyder på. Det verkliga behovet ligger nog dock närmare en bil än två men metoden<sup>9</sup> medför att fordonsbehovet räknas till närmaste större heltal.
- Teknik- och gatukontoret skulle enligt behovsanalysen kunna minska antalet fordon till fyra. Den genomsnittliga körsträckan per fordon i den nuvarande fordonsflottan visar dock på en relativt hög användning. En tredjedel av resorna sker med privat bil och effektiviseringspotentialen kan troligtvis bland annat ligga i att flytta över dessa resor med privat bil till resor med kommunens leasingbilar.

<sup>9</sup> I metoden räknas antal fordon fram och avrundas upp till närmaste heltal.

## 2.4 Förslag på upplägg

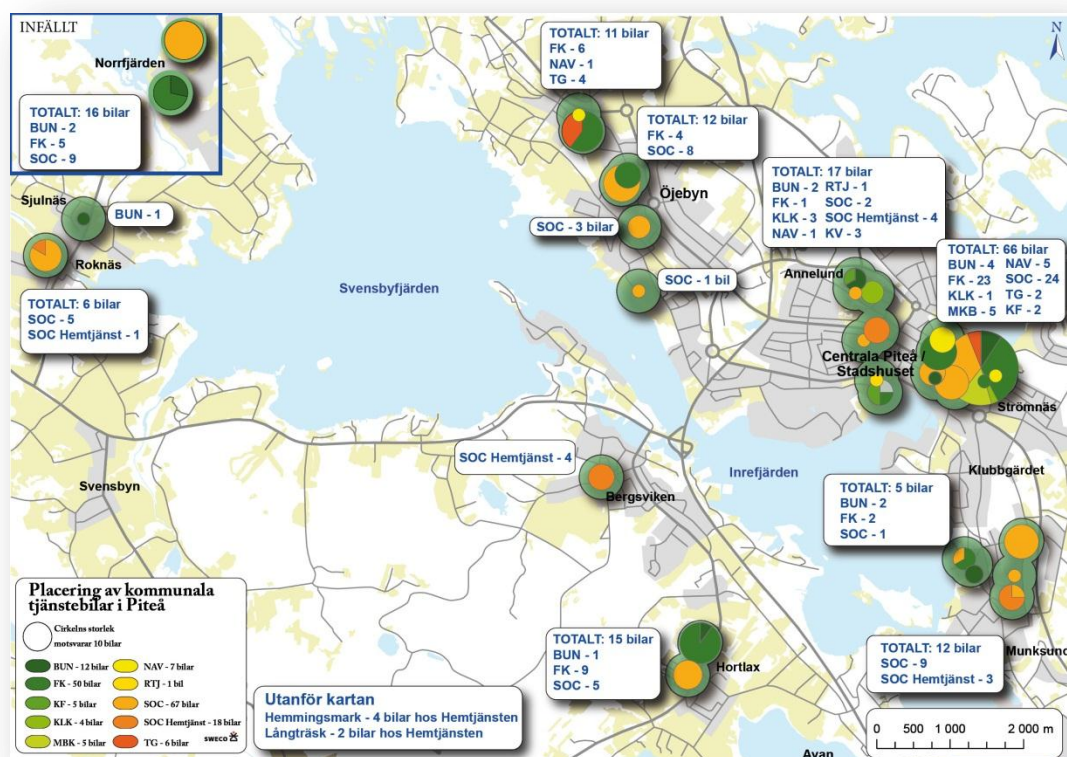
Förslaget på ett möjligt upplägg för bilpool har baserats på följande parametrar:

- Geografiska områden – närhet och tillgång till fordon för en målgrupp dvs förvaltning
- Transportbehov hos målgruppen
- Användning av nuvarande fordon
- Piteå kommuns riktlinjer om minskad användning av privat bil i tjänsten

Vid en diskussion kring möjlig bilpoolslösning är ett ställningstagande att avgöra hur många av kommunens bilar som ska vara bilpoolsbilar som delas mellan olika förvaltningar och hur många som ska vara låsta till vissa förvaltningar. Upplägg som presenteras nedan fokuserar på de förvaltningar som är lämpliga att dela fordon utifrån ovan nämnda parametrar.

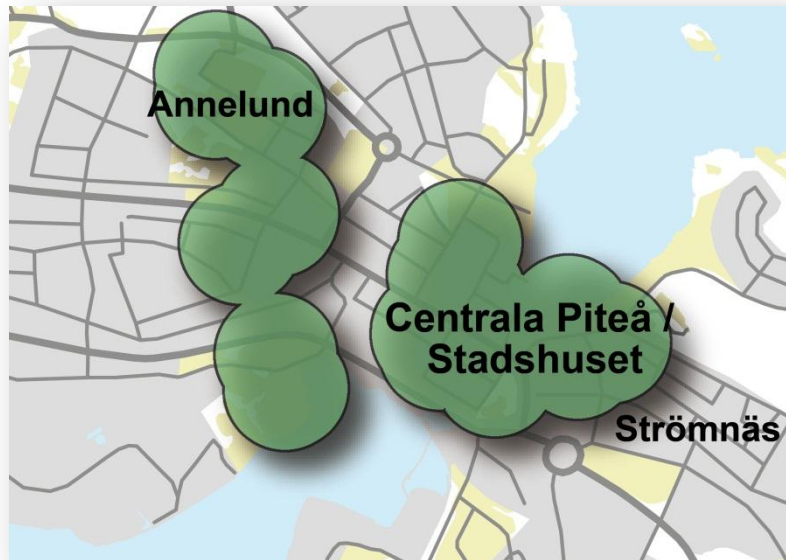
## Potential för bilpool

Analysen pekar på att det finns potential att förändra fordonsinnehavet för flera förvaltningar och i detta uppdrag utreds en möjlig bilpoolslösning, det vill säga att förvaltningar kan dela på fordon. Flertalet fordon är spridda inom tätorten, se Figur 7 nedan. I figuren omges varje punkt av en cirkel med radie på 300 meter och kan vara ett rimligt gångavstånd för att få tillgång till ett fordon.



**Figur 7 Piteå kommuns fordon och deras placering samt cirkel med 300 meters radie runt varje adresspunkt**

Med tanke på den geografiska parametern har områdena Strömnäs, Centrala Piteå/Stadshuset och Annelund identifierats som lämpliga för en bilpoolslösning. Inom dessa områden finns tillgång till ett stort antal fordon inom ett par hundra meters avstånd och flera förvaltningar finns här.

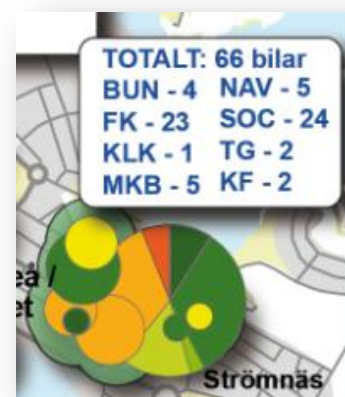


Figur 8 Fordonsplacering i Centrala Piteå med 300 meters radie runt punkterna

I området **Strömnäs, Centrala Piteå/Stadshuset** har Socialtjänsten många fordon och det kan tänkas att dessa behöver användas för deras egen verksamhet eftersom de har ett stort behov av tillgång till fordon. Om den privata användningen skall minska behövs tillgång till fordon vilket utöver att de egna fordonen används mer effektivt även skulle kunna tillgodoses genom att socialtjänsten på en del platser kan nyttja bilpoolsbilar. Även fastighetskontoret har ett stort behov med många fordon som de troligen till största del behöver som det ser ut i dagsläget. Socialtjänstens och fastighetskontorets fordon bedöms således inte lämpliga att primärt ingå i poolen även om det kan bli aktuellt senare.

Övriga fordon, förutsatt att det inte är specialfordon av något slag, skulle däremot kunna ingå i en gemensam pool. 19 fordon<sup>10</sup> skulle då ingå i poolen enligt den placering som ses i Figur 7 och mer tydligt i Figur 9. Deltagande förvaltningar skulle vara barn- och ungdom, kommunledningskontoret, miljö- och byggkontoret, arbetsmarknads och vuxenutbildningen samt kultur och fritid. Dessa förvaltningar har enligt analysen olika behov av både ökning och minskning av tillgängliga fordon vilket talar för en gemensam pool med tillgång till fordon.

För att täcka behovet av att ha tillgång till bil i en mer akut



Figur 9 Placering av bilar i centrala Piteå

<sup>10</sup> 66 fordon totalt – 23 fordon FK – 24 fordon SOC = 19 fordon

situation eller om beläggningen vid en del tillfällen är 100 procent kan tillgång till taxi vara ett alternativ för dessa enstaka tillfällen.

I **Annelund** finns fordon på i princip tre platser och här kan det finnas möjlighet till att ordna en gemensam bilpool genom att slå samman dessa.

Dessa platser är de som i första hand har identifierats som lämpliga att starta upp bilpool på. Fler platser kan bli aktuella beroende på vilka behov förvaltningarna i området har för sina transporter. Om en förvaltning har ett stort behov av tillgång till fordon kan detta behov bokas upp i förväg eller att man låser en del fordon för just den förvaltningen under vissa perioder. På så sätt kan bilen ändå ingå i en bilpool och de tider som den eventuellt inte är uppbokad för en specifik förvaltning kan den nyttjas av andra förvaltningar.

### **Kort om kostnader**

Den totala leasingkostnaden för Piteå kommuns fordonsflotta var under 2010 drygt 4,8 miljoner kronor. Härutöver tillkommer kostnader för drift och underhåll. Utbetald milersättning under samma år uppgick till drygt 2,6 miljoner kronor. Noteras bör att all körning med privat bil i tjänsten inte rapporteras av medarbetarna.

Sett till hela Piteå kommun skulle användningen av privat bil i tjänsten kunna minska till förmån för att kommunens leasingbilar nyttjas mer effektivt. Detta baseras dels på Piteå kommuns riktlinjer för resande i tjänsten dels på den effektiviseringspotential som denna utredning pekar på. I snitt körs kommunens fordon knappt 1 500 mil per år vilket är en körsträcka som skulle kunna öka. Dock är det självklart så att alla behov av bil i tjänsten inte kan utläsas av antal körda mil per år. En del fordon används troligen under längre tidsperioder utan att köras särskilt långt. Detta antas dock endast gälla för en mindre del av fordonsflottan.

Om antalet körda mil med privat bil i tjänsten skulle minska från 24 till 10 procent och dessa 14 procent istället skulle köras med kommunens leasingbilar skulle den genomsnittliga körsträckan per fordon och år vara cirka 1 700 mil. Utbetald milersättning skulle minska med 1,6 miljoner kronor, baserat på uppgifter i avsnitt 2.2 ovan. I detta räkneexempel är inte medtaget ökade kostnader för bränsle, drift och underhåll men inte heller minskade kostnader i form av minskad körsträcka som en följd av ökad planering och effektivisering.

### **Nästa steg**

I ett nästa steg föreslås att aktuella fordon identifieras och följs upp med avseende på hur de används (körsträcka och nyttjande under dygnet). Detta kan indikera om något eller några fordon behöver vara knutna till en viss förvaltning som kan ha ett stort behov av tillgång till dessa fordon. Aktuella fordon i en bilpool bedöms vara fordon som har en förhållandevis låg körsträcka per år och som tillhör förvaltningar som har potential att förändra antalet egna fordon.

Att börja se över hur bokning och nycklar kan hanteras är också en rekommendation. Likaså gäller för hur kostnader kan fördelas mellan förvaltningar. I avsnittet som följer ges exempel på hur sådana lösningar kan se ut.

Vid beräkning av kostnader och besparingspotentialer i kronor och ören bör alla kostnadsposter ses över. I denna utredning har exempelvis inte kostnader för drift och underhåll av fordon eller drivmedel inkluderats vid presentation av leasingkostnader. Inte heller har den effektiviseringspotential som en bilpoolslösning ofta medför. Utredningar visar på en minskning av antal körda mil med cirka 10 procent<sup>11</sup>. Utöver kostnader ligger ju självklart kommunens policies till grund för vad som beslutas.

På sikt kan en extern bilpoolslösning vara intressant. Flera kommuner använder sig av en kommersiell leverantör som tillhandahåller fordon och system för att täcka kommunens behov.

Resvaneundersökningen visar att färdmedelvalet vid resor i tjänsten till största del är bil. Det kan finnas potential att nyttja även andra färdmedel exempelvis cykel för kortare resor. Genom att ha tydliga riktlinjer för hur tjänsteresor skall ske samtidigt som åtgärder utformas för att stötta att dessa riktlinjer följs kan det finnas potential att ytterligare effektivisera kommunens resor, både med hänsyn till ekonomi och till miljö. Åtgärder som kan vara lämpliga att fundera över, utöver fordonsflottan, för att tillgodose transportbehovet är exempelvis cykelpool, tillgång till kollektivtrafikkort, omklädningsmöjligheter på arbetsplatsen, möjlighet att arbeta hemma och möjlighet att nyttja taxi för akuta tjänsteresor.

---

<sup>11</sup> Trafikverket, Hållbara råd för bilpooler,  
[http://www.trafikverket.se/PageFiles/15688/hallbara\\_rad\\_for\\_bilpool.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/15688/hallbara_rad_for_bilpool.pdf)



## 2.5 Praktiska frågor kring hantering av nycklar och bokning

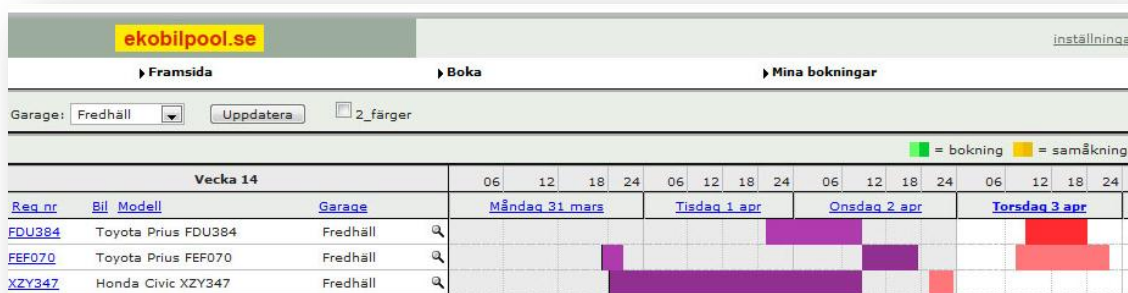
För att en intern bilpool skall vara ett alternativ som tillgodoser organisationens behov krävs bland annat att bokning av bilar och hantering av nycklar kan ske på ett effektivt och smidigt sätt. Exempel på hur ett sådant system fungerar och var det kostar presenteras i detta avsnitt och baseras på offert från ett företag som levererar ett sådant system.

Dessutom ges exempel hur interna bilpoolslösningar ser ut för Härrydas respektive Östersunds kommun.

### 2.5.1 Exempel på webbaserat bokningssystem och uppföljning av körddata

Bokningssystemet som beskrivs här är webbaserat och levererar data för användning av fordon (sträckor och tider) samt hanterar administrativa funktioner för hantering av användare och fakturor.

Bokningen sker via en webbsida där ett antal val görs för den aktuella resan. Organisationen kan välja vilka val användaren skall fylla i och det kan gälla speciella fordonstyper, tidpunkt, samåkning och syfte med resan. I Figur 10 nedan visas ett klipp från webben hur bokningsfönstret kan se ut.



Figur 10 Exempel på hur bokningssida kan se ut (Källa: [www.mobilsystem.se](http://www.mobilsystem.se))

För att komma åt nycklar kan detta ske antingen genom att de hämtas ut manuellt i en reception alternativt i ett nyckelskåp eller genom en automatisk lösning. Det senare fallet innebär vanligtvis att nyckeln till bilen ligger i handskfacket och att bilen låses upp automatiskt. Detta kan ske via exempelvis att körkortet scannas av vid bilen, via mobiltelefon eller en central inloggningsstation. För att kunna använda sig av automatisk upplåsning krävs att bilarna utrustas med GSM-utrustning som kommunicerar med bokningssystemet. Denna GSM-utrustning är även en förutsättning för att kunna registrera körddata.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> [www.mobilsystem.se](http://www.mobilsystem.se), 2011-11-30

Exempel på en organisation som använder sig av Mobilsystems lösning är Hallstahammars kommun där bokning sker via en personlig kod på webben och där körkort scannas av på plats för att öppna bilen. Därefter hämtas nycklarna från handskfacket.<sup>13</sup>

Mobilsystem kan leverera olika nivåer på utrustning beroende på vilka behov som skall tillgodoses. Det grundläggande systemet för bokning och uppföljning är detsamma oavsett vilken nivå som väljs. Nedan följer en beskrivning av upplägg och kostnadsuppskattning för det grundläggande systemet samt för tre alternativ;

1. Nycklar och rapportering av körsträcka hanteras manuellt
2. Nycklar hanteras manuellt och rapportering av körsträcka sker automatiskt
3. Nycklar och rapportering av körsträcka sker automatiskt

Samtliga prisuppgifter är baserade på offert från leverantören och baseras på att totalt tio fordon ingår i bilpoolen.<sup>14</sup>

#### **Grundläggande systemet**

##### *Obligatoriska funktioner samt kostnad:*

- Registrering i centralt system 3 000 kr
- Bokningssystem 100 kr/månad och fordon
- Support till administratörer 500 kr/mån

##### *Valfria tillval samt kostnad:*

- Koppling mot ekonomisystem 10 000 kr
- Import av användare 3 000 kr

#### **Alt. 1 Nycklar och rapportering av kördata hanteras manuellt**

Bokningssystem via webben. Manuell hantering av nycklar och rapportering av kördata.

##### Alternativet omfattar:

- Endast obligatoriska funktioner

##### Kostnad för tio fordon:

- Total kostnad första året 21 000 kr
- Därefter årlig kostnad 18 000 kr
- För fler fordon tillkommer 1 200 kr per fordon.

<sup>13</sup> Tjänstebilpool i Hallstahammar, 2007:11, Vägverket Region Mälardalen

<sup>14</sup> Offert Mobilsystem bilpoolsystem 111103

### **Alt. 2 Nycklar hanteras manuellt och rapportering av kördata sker automatiskt**

Bokningssystem via webben. Manuell hantering av nycklar medan rapportering av kördata sker automatiskt genom kommunikationssystem som installeras i fordon.

#### Alternativet omfattar:

- Obligatoriska funktioner
- GSM-utrustning för automatisk registrering av kördata. Utrustningen kan flyttas mellan fordon. Om detta görs av leverantören tillkommer installationskostnad.
- Installation, licens, drift av bokningssystemet, GSM- abonnemang och GSM trafikavgifter

Kostnader för resor och traktamente tillkommer.

#### Kostnad för tio fordon:

- Total kostnad första året 81 400 kr
- Därefter årlig kostnad 29 400 kr
- För fler fordon tillkommer 7 240 kr per fordon.

### **Alt. 3 Nycklar och rapportering av körsträcka sker automatiskt**

Nyckeln ligger i bilen och användaren identifierar sig vid bilen med mobiltelefon eller körkort. Kördata skickas automatiskt tillbaks till systemet när bilen är återlämnad. Om inte nyckeln hämtas ut korrekt med hjälp av mobiltelefon eller körkortsidentifiering aktiveras en startspärr i bilen som gör att den inte går att starta.

#### Alternativet omfattar:

- Obligatoriska funktioner
- GSM-utrustning för automatisk registrering av kördata
- System för upplåsning av bilen via mobiltelefon eller körkort (nyckeln ligger i bilen)
- Installation, licens, drift av bokningssystemet, GSM- abonnemang och GSM trafikavgifter

Kostnader för resor och traktamente tillkommer.

#### Kostnad för tio fordon:

- Total kostnad första året med körkortsidentifiering: 122 900 kr
- Därefter årlig kostnad 29 400 kr
- För fler fordon tillkommer 10 040 kr per fordon.

- Total kostnad första året utan körkortsidentifiering: 99 900 kr
- Därefter årlig kostnad 29 400 kr
- För fler fordon tillkommer 9 090 kr per fordon.

## 2.5.2 Erfarenheter av bilpoolslösningar – några exempel

### Härryda – intern bilpool med nio fordon på två platser

Härryda har en bilpool med 9 bilar, varav 6 finns vid kommunhuset och 3 finns i anslutning till ett annat kontor i kommunen. Totalt har man 145 bilar i den kommunala verksamheten. I dagsläget använder sig Härryda kommun av bokningssystemet Pilotfish, som Göteborgs stads Gatubolag levererar. Bokning görs via kommunens intranät, genom att logga in och lägga in en bokning av en viss bil för en viss tid. Härryda kommer dock inom kort att byta till bokningssystemet KomMa. I Härryda hämtas nycklar i dagsläget i ett skåp i anslutning till den plats där bilen står. I skåpet finns nycklar till alla bilar på platsen samt en pärm för varje bil, där man skriver hur länge man använt bilen och antal körda kilometer när man kommer tillbaka. När Härryda byter system, kommer ett nytt nyckelhanteringssystem att införas, som gör att endast nyckeln till den bil som har bokats blir tillgänglig på den nyckellist som nycklarna ska sitta.

### Östersund – intern bilpool sedan mitten av 90-talet

Östersunds kommun har haft bilpool sedan mitten av 90-talet och har i dagsläget en bilpool med 11 bilar. Alla bilar finns vid Rådhuset i centrala Östersund. Utöver bilpoolen har kommunen ca 350 leasingbilar i sin verksamhet, som förvaltningarna själva förfogar över.

I Östersund sker bokning med ett system som heter KomMa och levereras av Fristad Konsult. I systemet kan man boka upp en bil för en viss tid och man får då fylla i vilken förvaltning, avdelning eller person som ska debiteras för kostnaden. Det går också att boka på plats i receptionen i Rådhuset, vilket innan bokningssystemet infördes var det enda sättet att boka på.

## 2.5.3 Debiteringsmodeller

Kostnaden för en bilpool kan grovt sett delas upp i två olika kostnadsposter, en fast kostnad och en rörlig kostnad. De fasta kostnaderna är kopplade till drift av själva bilpoolen, vilket omfattar avskrivningar av fordon, service, reparationer och administration av bilpoolen. Utöver dessa kostnader tillkommer rörliga kostnader, d.v.s. bränslekostnader, som varierar beroende på hur mycket bilarna körs.

Användare av en bilpool kan debiteras på lite olika sätt. Här nedan beskrivs några vanligt förekommande exempel.

- Debitering sker för varje enskilt tillfälle som en bil i bilpoolen utnyttjas, så som det fungerar om man hyr en bil från en hyrbilsfirma. I avgiften för att använda en bil i

bilpoolen bakas då fasta kostnader för själva driften in i användningskostnaden, som antingen anges i kostnad per timme eller per körd sträcka. Denna modell används av både Östersunds och Härjedalen kommun i lite olika varianter.

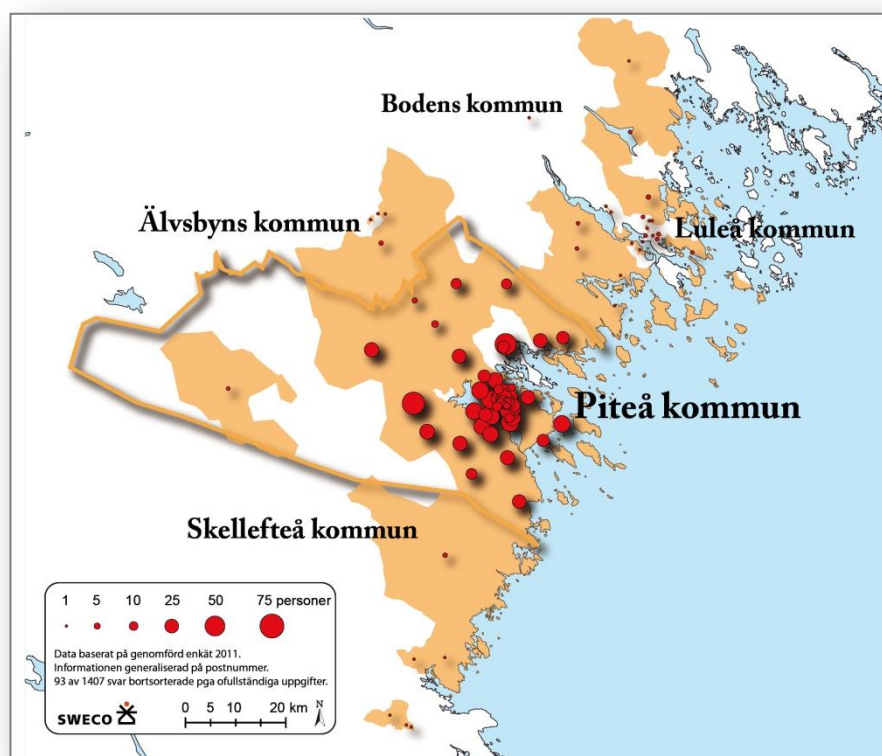
- Debitering sker genom ett abonnemang där en viss avgift betalas till bilpoolen varje månad eller år. Abonnemanget kan då täcka endast de fasta kostnaderna för bilpoolen och sedan får de rörliga kostnaderna läggas ovanpå det, beroende på hur mycket bilarna i bilpoolen används. Alternativt täcker abonnemanget både de fasta och rörliga kostnaderna, där de rörliga kostnaderna är inkluderade i abonnemanget utifrån ett schablonberäknat tillägg.
- Göteborgs Stads centrala förvaltningar har sedan 2004 haft en gemensam bilpool för sina tjänsteresor. Bilpooltjänsten har handlats upp av en privat leverantör som tillhandahåller fordon. Kostnader för bilpoolen består av en fast och en rörlig del. De rörliga kostnaderna fördelas utifrån användandet av fordon; körda kilometer och bokade timmar. Den fasta kostnaden består av dels en månadsavgift till leverantören dels av kostnader för administration, parkering (som staden eventuellt tillhandahåller) och skadekostnader. Dessa kostnader fördelas mellan deltagande förvaltningar utifrån den andel som respektive förvaltning använder fordonen. Användandet beräknas fram utifrån tiden som bilarna nyttjas. Under det första året låg de beräkningar som gjordes för dimensionering av bilpoolen till grund för fördelningen och andelen varierade mellan 1 och 40 procent fördelat på sex förvaltningar. Därefter har fördelningen uppdaterats årsvis med uppgifter om senaste årets utfall.

### 3 Nulägesbild av de kommunanställdas arbets- och tjänsteresor

#### 3.1 Information om de svarande

Bland de svarande är kvinnorna i klar majoritet, 77 procent. Åldersfördelningen är någorlunda jämn med en något större andel svarande över 46 år, 55 procent och knappt 15 procent under 35 år.

De flesta som svarat på enkäten, 96 procent, bor i Piteå. En översikt av var de som svarat på enkäten bor ses nedan.



**Figur 11 Bostadsort bland medarbetare som svarat på den interna resvaneundersökningen**

Anställda på alla förvaltningar har svarat på enkäten och fördelningen mellan de svarande och deras arbetsplats presenteras i Tabell 1 ovan. En fjärdedel svarar att de har flexitid medan närmare hälften svarar att de har fasta arbetstider, dagtid. En femtedel svarade att de jobbar skift.

**Tabell 7 Inom vilken förvaltning de som svarat på enkäten arbetar**

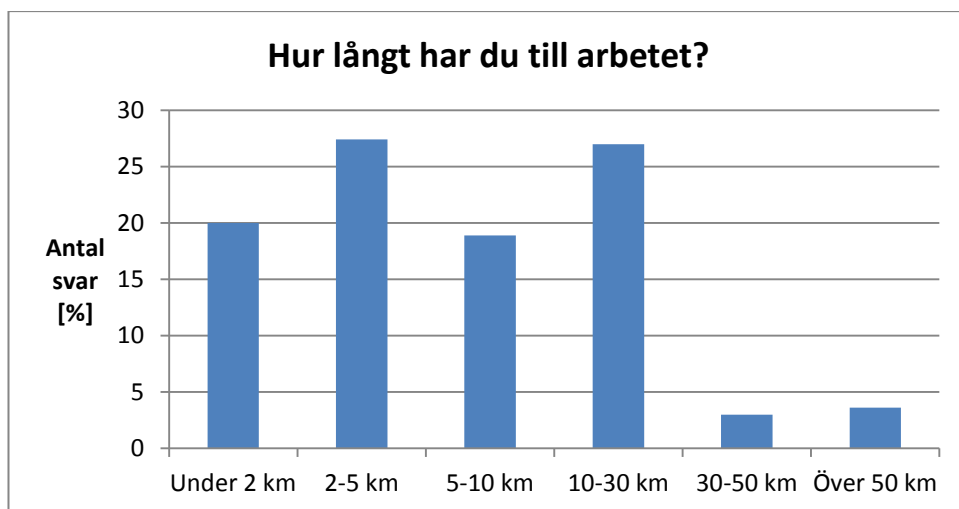
Förvaltning	Antal	Procent
Arbetsmarknad- och vuxenutbildning	55	3,9
Barn- och utbildning	599	42,6
Fastighet- och servicekontoret	134	9,5
Kommunledningskontoret	91	6,5
Kultur- och fritid	54	3,8
Miljö- och byggkontoret	22	1,6
Räddningstjänsten	24	1,7
Teknik- och gatukontoret	24	1,7
Socialtjänsten	404	28,7
<b>Total</b>	<b>1 407</b>	<b>100</b>

Tillgången till bil är en avgörande faktor för hur resor genomförs både i tjänsten och till och från arbetet. Nära på alla av de som svarat på enkäten har körkort för bil samt tillgång till bil i hushållet.

### 3.2 Arbetsresor

#### 3.2.1 Resor till och från arbetet

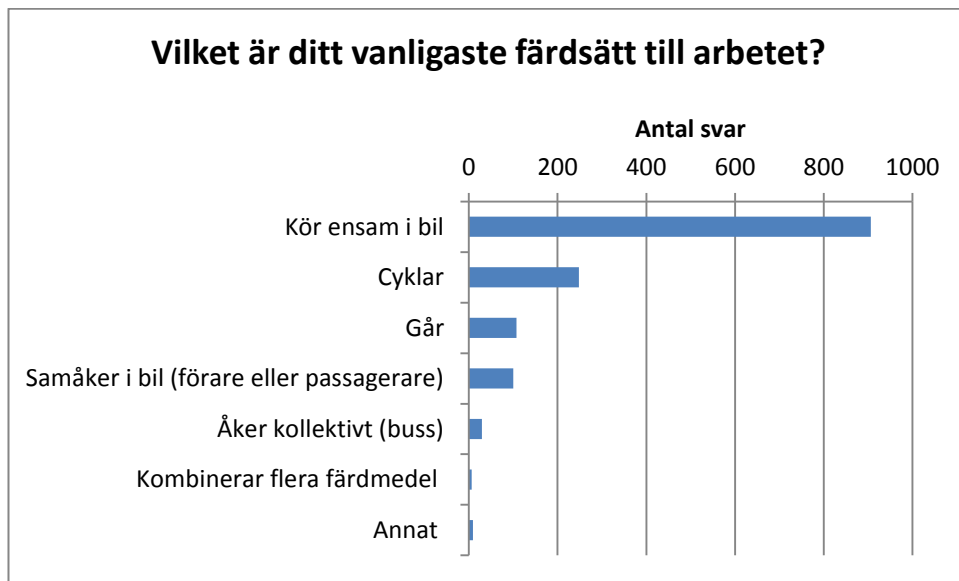
En femtedel av alla anställda bor närmare än två kilometer till sin arbetsplats och drygt en fjärdedel har mellan två och fem kilometer till sin arbetsplats. Nära hälften av alla medarbetare bor alltså fem kilometer eller närmare sin arbetsplats.



**Figur 12 Hur långt de anställda har till arbetet (N=1400)**

Det vanligaste sättet att ta sig till arbetet är att åka bil vilket drygt 70 procent av de som svarade på enkäten gör. Knappt 65 procent reser ensamma i bil medan övriga samåker som antingen förare eller passagerare.

Det näst vanligaste sättet att ta sig till arbetet är att cykla och därefter att gå, vilket knappt 18 procent respektive 8 procent vanligtvis gör. Att åka kollektivt till jobbet är det få som gör, endast två procent har svarat att det är deras vanligaste färdssätt att ta sig till arbetet.



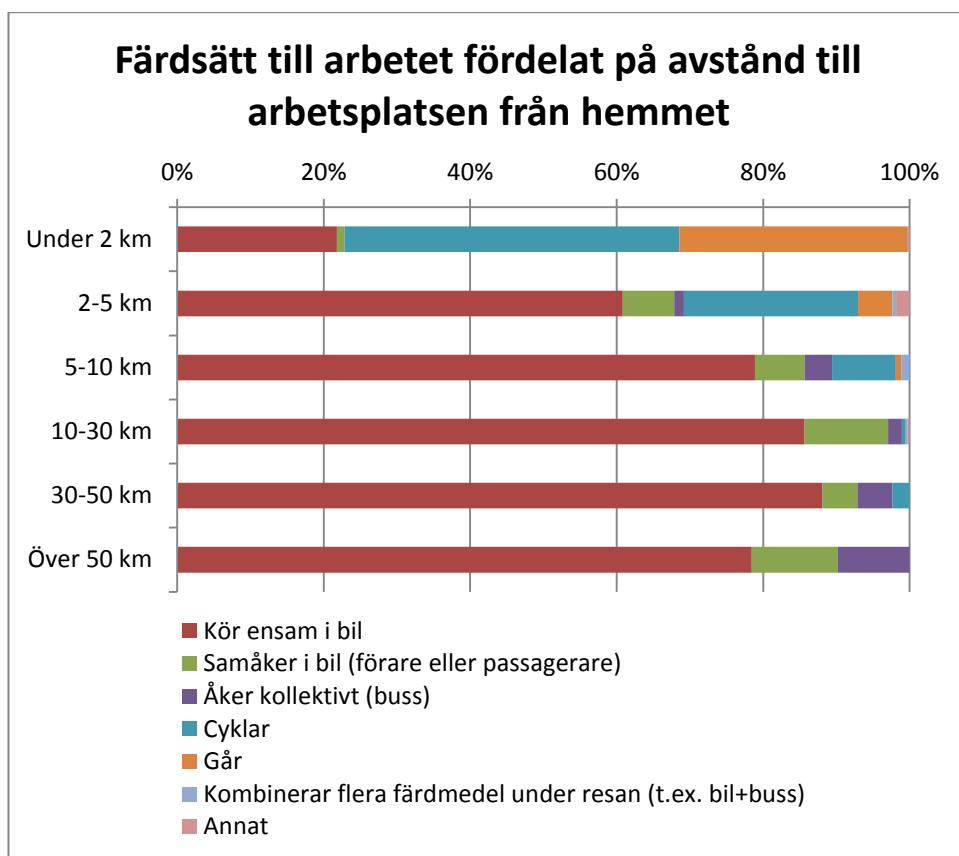
**Figur 13 Vanligaste färdssättet till arbetet (N=1405)**

Av dem som svarat på enkäten uppger 28 procent att de inte brukar använda något annat färdmedel än det som angetts som det vanligaste. 28 procent säger att de ibland cyklar och drygt 14 procent går. Samåker gör 8 procent och 15 procent åker bil ibland. 6 procent svarar att de åker med kollektivtrafiken.

Anledningarna till det alternativa färdssättet var följande (i fallande ordning)

- Säsong eller väder – 67 %
- Om jag har ärenden eller aktiviteter efter arbetet eller ej – 28 %
- Om jag hämtar/lämnar barn eller ej – 15 %
- Om jag använder bilen i tjänsten eller ej – 15 %
- Varierande arbetstider – 15 %
- Om jag har tillgång till hushållets bil eller ej – 9 %
- Annat – 10 %





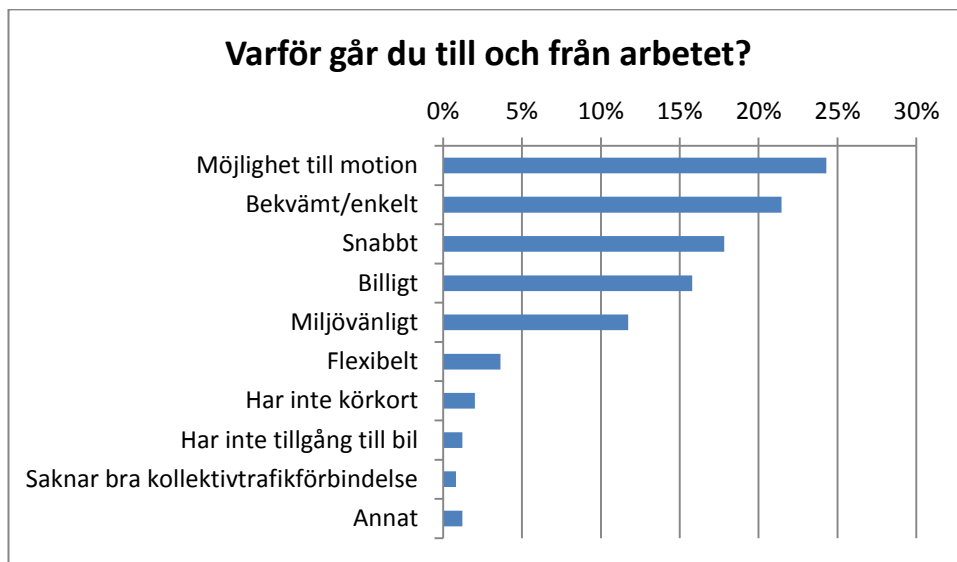
**Figur 14 Färdsätt till arbetet fördelat på avstånd till arbetsplatsen från hemmet**

20 procent av dem som svarade på enkäten uppgav att de ibland distansarbetar. Av dessa svarade cirka en tredjedel att de distansarbetade minst en dag i veckan. De som inte distansarbetar uppgav följande anledningar till det:

- Mina arbetsuppgifter är inte möjliga att utföra på distans (75 procent)
- Enklare att vara på plats (12 procent)
- Har inte tillgång till utrustning för att arbeta på distans (7 procent)
- Annat (6 procent)

### 3.2.2 Fotgängarna

De som svarade att de går till arbetet fick också svara på anledningar till det. Möjlighet till motion, att det är bekvämt och enkelt samt att det går snabbt var de främsta anledningarna.



**Figur 15 Anledningar till varför de anställda som svarat på enkäten går till och från arbetet (N=247)**

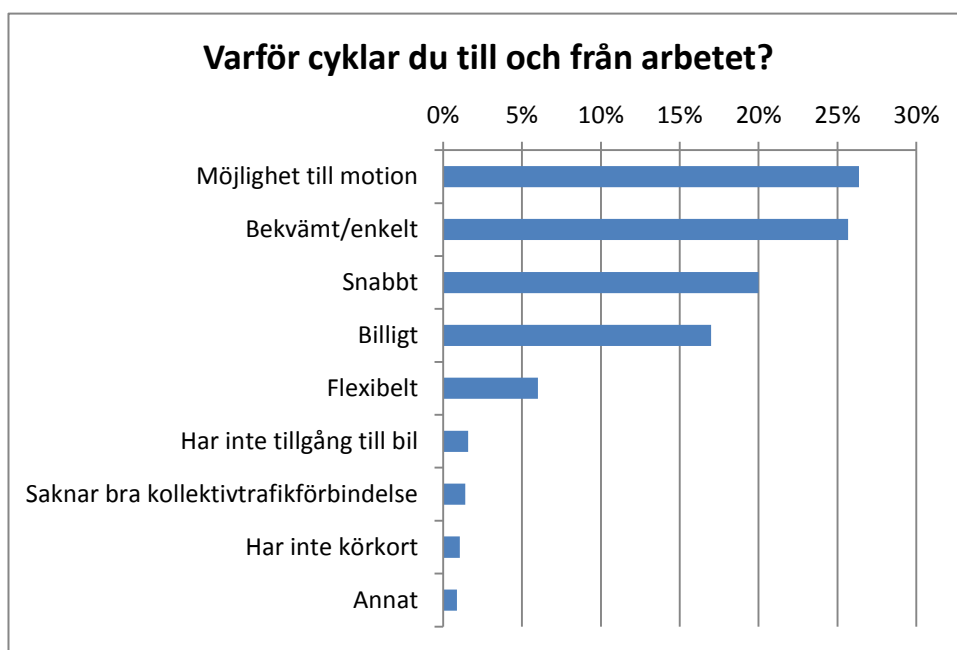
För drygt 70 procent av de gående tar gångturen under 15 minuter och drygt 24 procent hade en promenad på mellan 15 och 30 minuter.

Majoriteten av de gående tycker att det fungerar bra (12 procent) eller mycket bra (82 procent) att gå till arbetet. Det som skulle få gångturen att bli bättre uppgavs främst vara bättre snöröjning (18 procent) och bättre belysning (12 procent).

Nästan 80 procent av fotgängarna har normalt sett tillgång till bil för resan till arbetet.

### 3.2.3 Cyklisterna

Cyklisternas svar på varför de cyklar till och från arbetet visas i Figur 16 nedan. Den främsta anledningen är främst möjlighet till motion och för att de tycker att det är bekvämt.



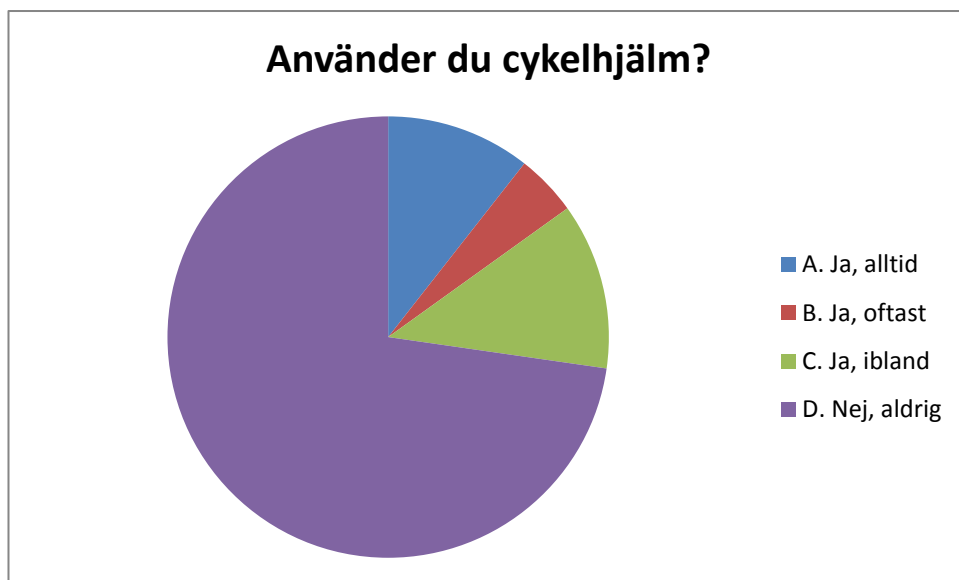
**Figur 16 Anledningar till varför de anställda som svarat på enkäten cyklar till och från arbetet (N=565)**

För nästan alla cyklister tar cykelresan under 30 minuter dörr till dörr och för 75 procent tar cykelresan under 15 minuter. 86 procent av cyklisterna har normalt sett tillgång till bil för resan till arbetet även om de väljer att cykla.

90 procent av cyklisterna tycker att cykelresan fungerar bra eller mycket bra. Det som skulle kunna göra cykelresan bättre uppgavs främst vara bättre snöröjning (34 procent), bättre cykelvägar (16 procent) och bättre underhåll av cykelvägar (11 procent).

Med "bättre cykelvägar" var "separata cykelvägar" det svar som var mest förekommande utöver "bättre snöröjning".

På frågan om cykelhjälm används vid resan svarade cyklisterna enligt figur nedan.



Figur 17 De svarandes uppgifter om cykelhjälsanvändning (N=246)

### 3.2.4 Kollektivtrafikanterna

Kollektivtrafikresenärerna svarade att de främsta anledningarna till detta val av färdssätt var att det är bekvämt och enkelt, miljövänligt och billigt. Cirka 10 procent uppgav anledningar som inte tillgång till bil, inte tillgång till körkort och möjlighet till motion som motivation till färdssättet. För drygt hälften tar kollektivtrafikresan dörr till dörr under 30 minuter. 17 procent svarade att de hade en restid på över en timme.

Drygt 60 procent tycker att resan med kollektivtrafiken fungerar bra eller mycket bra (35 respektive 28 procent). Drygt tio procent tycker att resan fungerar dåligt (7 procent) eller mycket dåligt (3 procent). På frågan om vad som skulle få kollektivtrafiken att fungera bättre svarade de flesta tätare turer.

76 procent av de som åker kollektivt till arbetet har även vanligtvis tillgång till bil för resan.

### 3.2.5 Samåkarna

Samåkarna återfinns både som förare och passagerare. Två tredjedelar samåker med en familjemedlem och en knapp fjärdedel samåker med en kollega. Resan tar för drygt 40 procent under 15 min och för drygt 50 procent mellan 15 och 30 minuter.

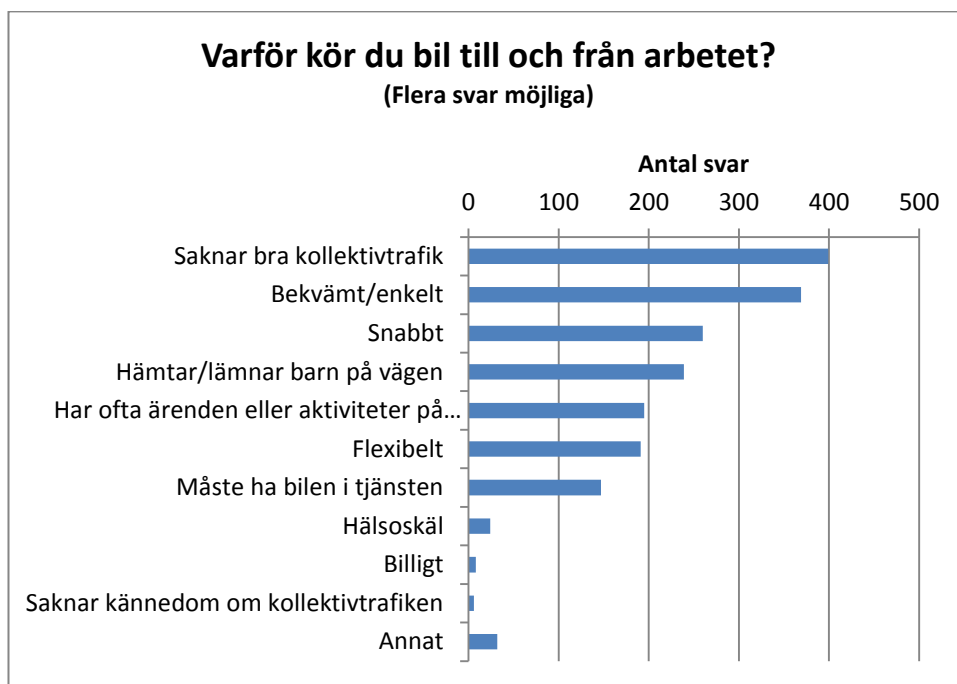
Det vanligaste skälet till samåkning är för att det är bekvämt och enkelt. Därefter angavs för att det är billigt och för att det saknas bra kollektivtrafikförbindelser som anledningar.



**Figur 18 Anledningar till varför de anställda som svarat på enkäten samåker till och från arbetet (N=220)**

### 3.2.6 Biltrafikanterna

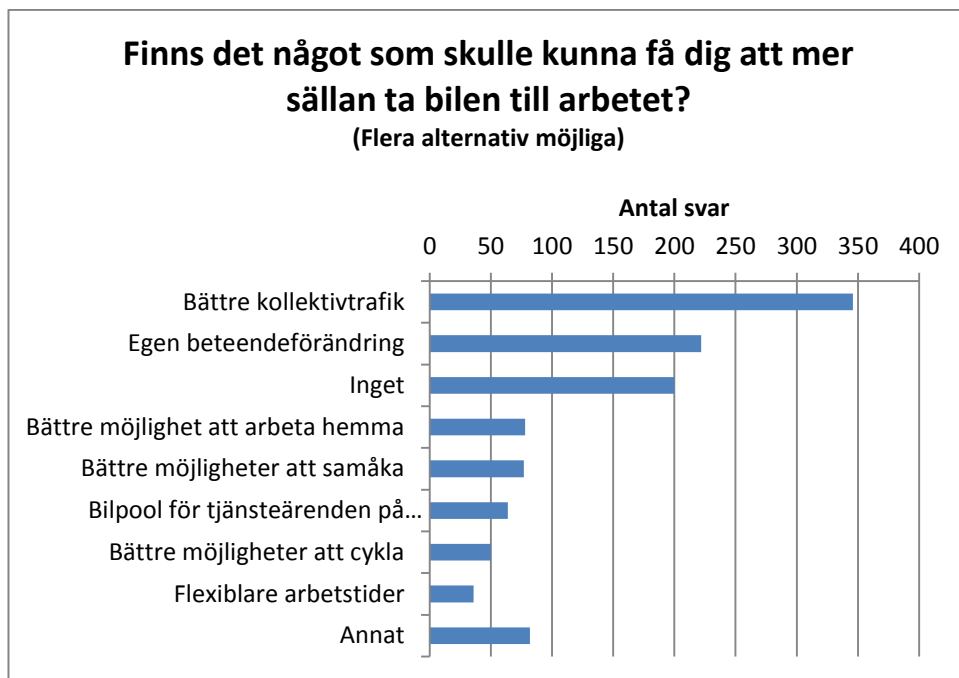
De vanligaste svaren till att de anställda åker bil till och från arbetet uppgavs vara att det saknas bra kollektivtrafik, att det är enkelt och bekvämt att det går snabbt samt att de hämtar och/eller lämnar barn på vägen till eller från arbetet.



**Figur 19 Anledningar till varför de anställda som svarat på enkäten kör bil till och från arbetet (N=907, 1870 svar)**

För 51 procent tar bilresan under 15 minuter och för 41 procent tar resan mellan 15 och 30 minuter dör till dörr.

Biltrafikanterna fick också svara på om det fanns något som skulle få dem att ta bilen till arbetet mer sällan. Bättre kollektivtrafik svarade 39 procent och egen beteendeförändring svarade 25 procent. 22 procent uppgav "inget".



**Figur 20 Anledningar till varför de anställda skulle kunna ta bilen till arbetet mer sällan (N=892, 1155 inkomna svar)**

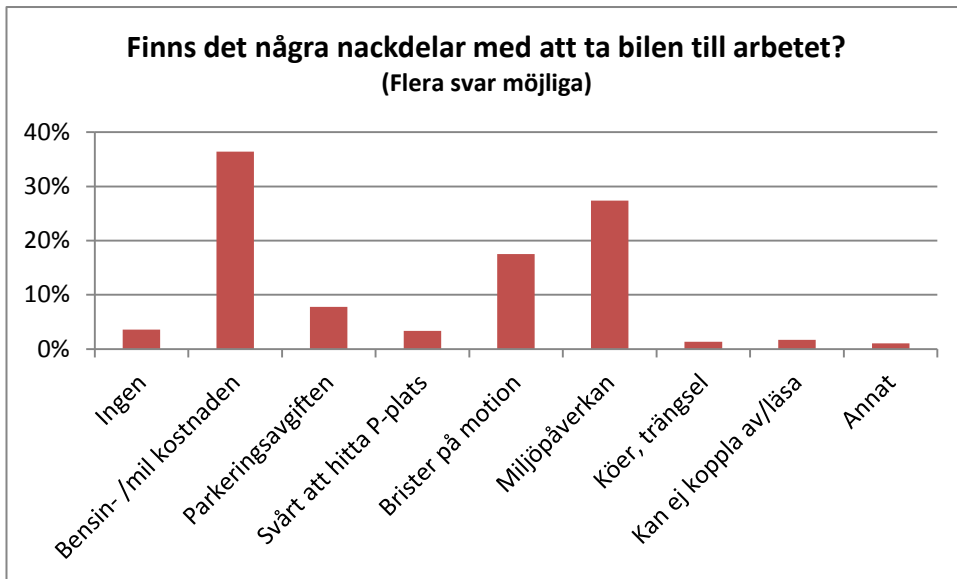
För bättre kollektivtrafik uppgavs främst tätare turer och närmare hållplats vid hemmet.

För bättre möjligheter att cykla tyckte de flesta bättre cykelvägar, bättre möjligheter att duscha på arbetsplatsen och bättre möjligheter att byta om på arbetsplatsen.

#### **Attityder kring bilresor**

Enkäten innehöll även frågor kring medarbetarnas attityder till att ta bilen till och från arbetet.

Det mest förekommande svaret gällande nackdelar med att ta bilen till och från arbetet är att det är dyrt på grund av bensin-/milkostnaden. Många svarade också att bilresans miljöpåverkan och bristen på motion var nackdelar.



Figur 21 De anställdas inställning till huruvida det finns några nackdelar till att ta bilen till arbetet (N=1970)

Två av tre av de svarande svarar att de skulle kunna ställa bilen ibland för att resa med kollektivtrafiken istället. Endast 15 procent svarar att de i dagsläget inte ser någon sådan möjlighet på grund av antingen inställningsmässiga, praktiska eller ekonomiska skäl.



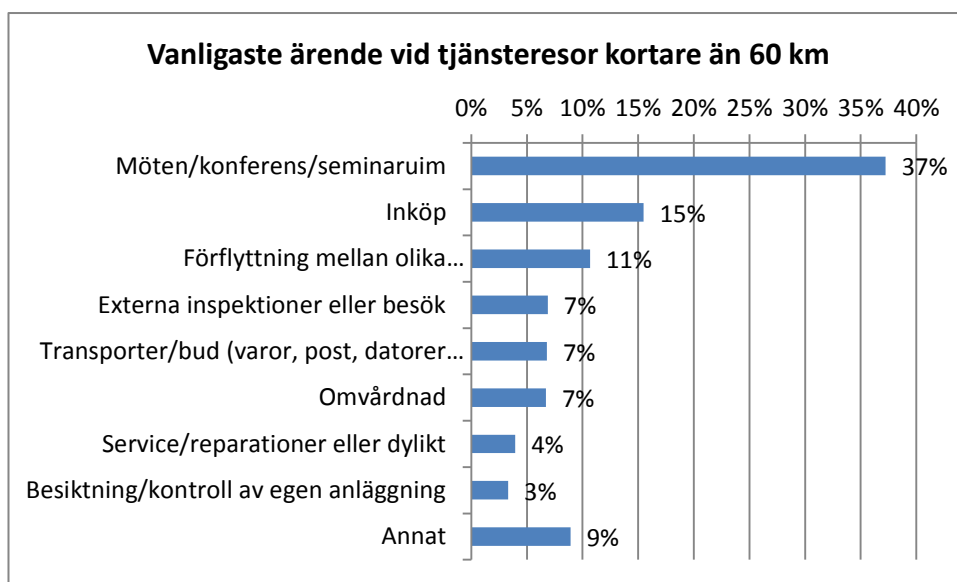
Figur 22 De anställdas inställning till huruvida de skulle ha möjlighet att åka med kollektivtrafiken i högre utsträckning (N=548)



### 3.3 Tjänsteresor

I följande avsnitt presenteras svaren från resvaneundersökning gällande resor i tjänsten uppdelat på en allmän inledande del och sedan med avseende på resornas längd.

- En fjärdedel av medarbetarna svarar att de känner till Piteå kommuns anvisningar för resor och transporter och 70 procent av dessa har läst den. Knappt hälften svarar nej på frågan om de känner till anvisningarna och knappt en tredjedel uppger att de inte kan svara på frågan.
- Femton procent uppgav att de hade utbildning i sparsam körning.
- De svarande fick frågan om de kunde ersätta några av sina tjänsteresor som är kortare än 60 km med telefon-, webb-, eller videomöten. 15 procent skulle kunna ersätta 10 procent eller fler av sina resor.
- Vanligaste ärendet för resor kortare än 60 km är en resa för möte, konferens eller seminarie.



Figur 23 Vilka är de vanligaste typerna av ärende vid dina tjänsteresor (mindre än 6 mil)? (N=1 265)

#### 3.3.1 Cyklar arbetsplatsen

Tjugo procent svarar att de har tillgång till cykelpool på sin arbetsplats. 65 procent svarar att de inte har tillgång till cykelpool och 14 procent svarar "vet inte". Fem procent som har tillgång till cykelpool svarar att de använder den minst en gång i veckan. Drygt 80 procent svarar att de mer sällan än en gång i månaden eller aldrig använder dessa cyklar.

På frågan hur ofta en cykelpool skulle användas om det fanns tillgång till en pool svarade 14 procent att de skulle använda den minst en gång i veckan.

På frågan om vilken cykeltyp som skulle föredras svarade drygt 60 procent cykel med växlar (vanlig cykel) och 12 procent svarade elcykel.

### 3.3.2 Bilar arbetsplatsen

Knappt hälften av de som svarat på enkäten uppger att det finns tillgång till leasingbilar på arbetsplatsen. På frågan om hur väl det fungerar med leasingbilarna på en skala från 1 till 5 där 1 är mycket dåligt och 5 är mycket bra är medelbetyget 4,1.

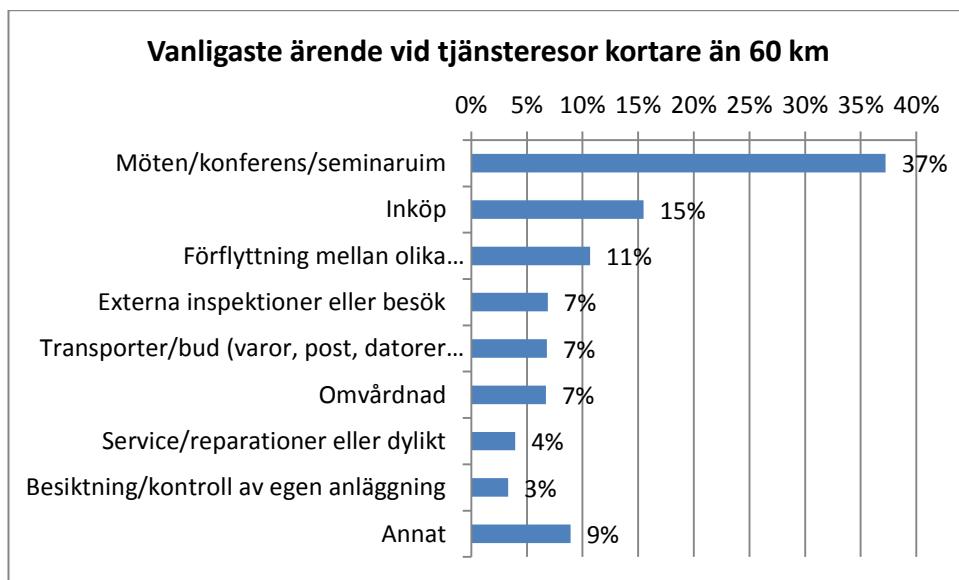
Tillgång till kommunens leasingbilar på olika platser och för olika förvaltningar presenteras främst i kapitel 2 Bilpoolsutredning.

### 3.3.3 Korta tjänsteresor

Drygt hälften av medarbetarna bokar nästan *alltid* in sina tjänsteresor minst en dag i förväg. En fjärdedel säger att de *ofta* är inbokade medan en femtedel säger att de *sällan eller aldrig* bokar in sina tjänsteresor.

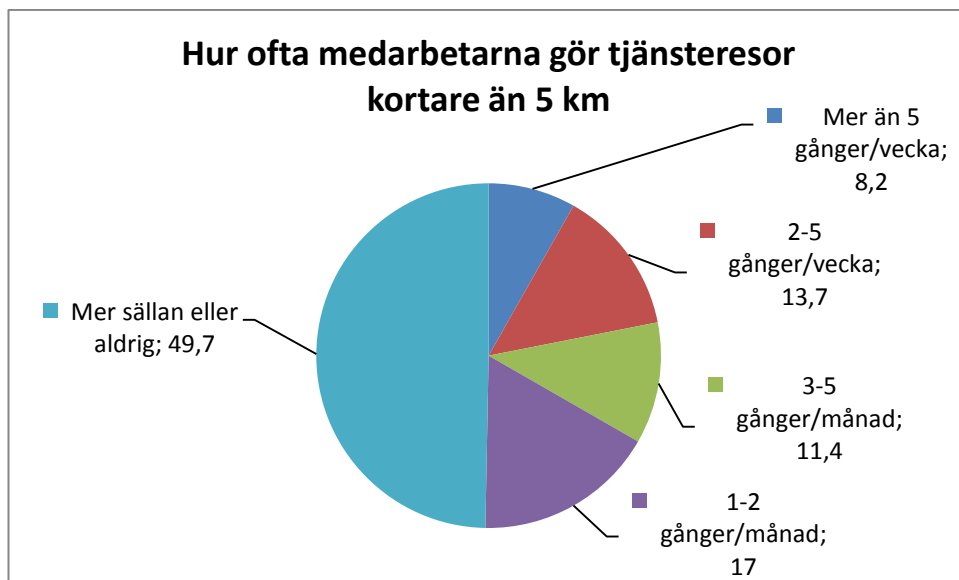
De korta tjänsteresorna är indelade i två kategorier med avseende på resans längd (km); resor kortare än fem km och resor mellan sex och 60 km. Denna uppdelning har gjorts för att förutsättningarna för att genomföra en resa som är två kilometer kan skilja sig avsevärt från en resa som är 5 mil.

De vanligaste ärendena vid tjänsteresor kortare än 60 kilometer presenteras i Figur 24 nedan.



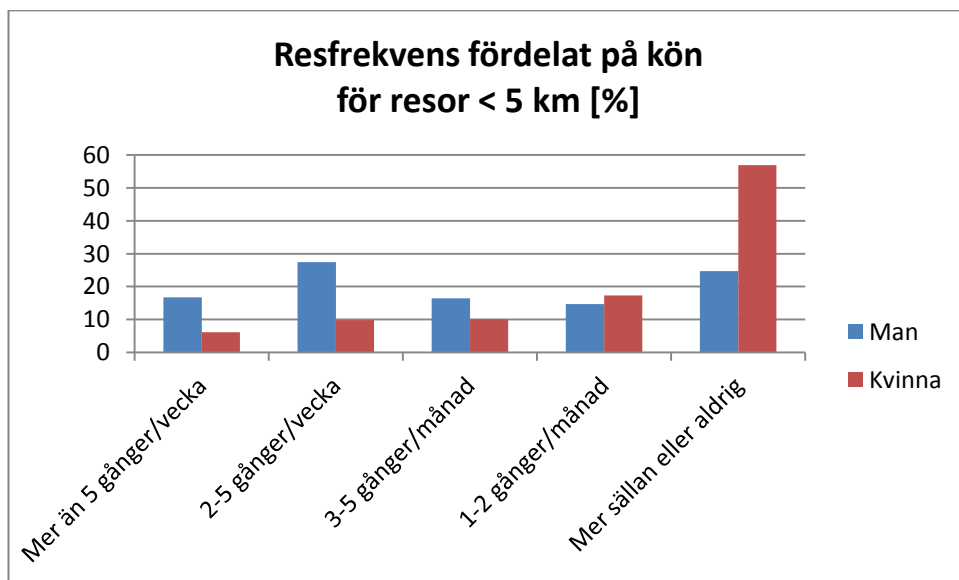
**Figur 24 Svar på frågan "Vilket är de vanligaste typerna av ärende vid dina tjänsteresor?" (N=42-471)**

En tredjedel av medarbetarna som svarat på enkäten gör minst en tjänsteresa i veckan som är kortare än fem km.



Figur 25 Medarbetarnas resfrekvens gällande korta tjänsteresor, < 5 km

Enligt Figur 26 utför männen oftare tjänsteresor under 5 km än vad kvinnor gör.



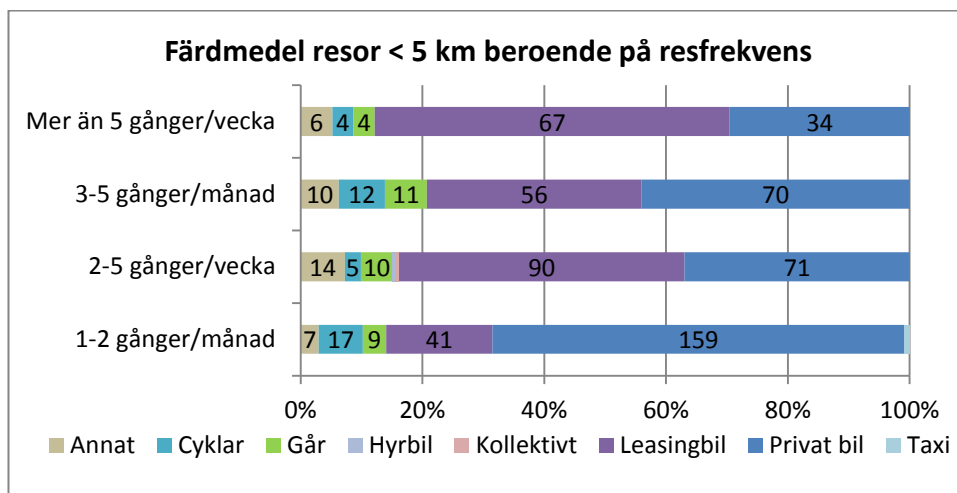
Figur 26 Resfrekvens mellan män och kvinnor för tjänsteresor kortare än 5 km

För åtta av tio resor används bil och den privata bilen används för närmare hälften av resorna. Leasingbil används för drygt 35 procent av resorna som är under fem kilometer..

Närmare 40 procent av de privata fordon som de som svarat på enkäten använder för bilresor i tjänsten är äldre än 11 år (årsmodell 2000 eller äldre). Knappt 30 procent har en bil som är fem år eller yngre (årsmodell 2006 eller nyare). Sex procent svarade att deras privata bil är en miljöbil<sup>15</sup>. I kapitel 2 Bilpoolsutredning presenteras mer ingående användningen av privat bil respektive kommunens leasingbilar för de olika förvaltningarna.

Bland de som svarat att de genomför minst en tjänsteresa i månaden visar sig följande resultat, se Figur 27:

- Bil används vid åtta eller nio resor av tio
- De som reser en gång i veckan eller oftare använder i högre utsträckning leasingbil
- En av tio resor genomförs till fots eller med cykel
- Endast ett fåtal har svarat att de använder poolcykel

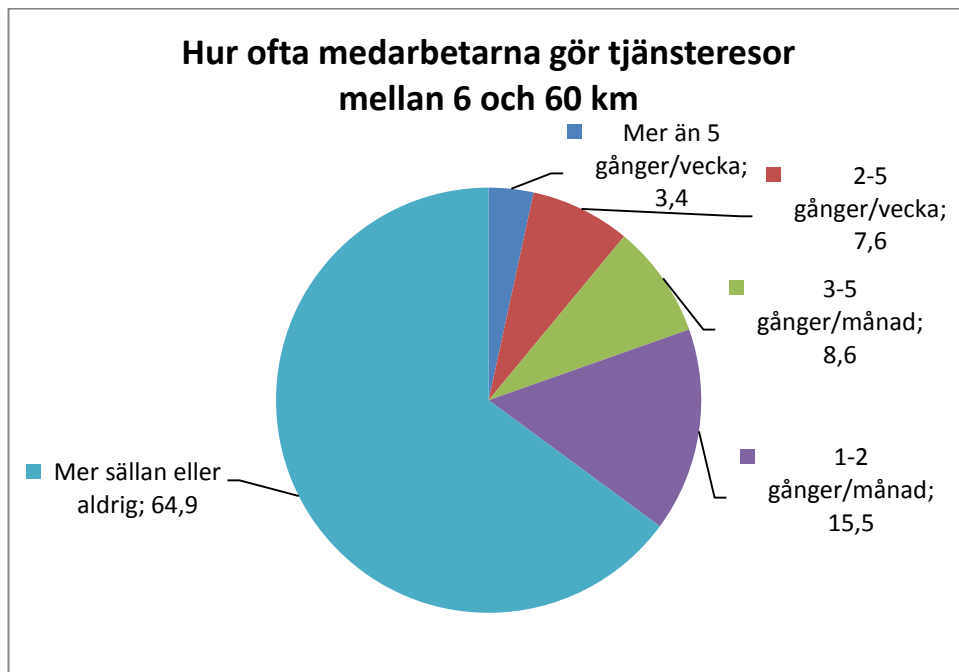


**Figur 27 Vilket färdmedel som används för resor kortare än 5 km beroende på hur ofta resor genomförs**

- En av fem säger att de skulle kunna cykla eller gå på vintern och närmare varannan säger sig kunna cykla eller gå på sommaren.
- De som svarat att de inte har möjlighet att cykla eller gå har fått ange varför. Dessa kommentarer finns i bilaga till rapporten.

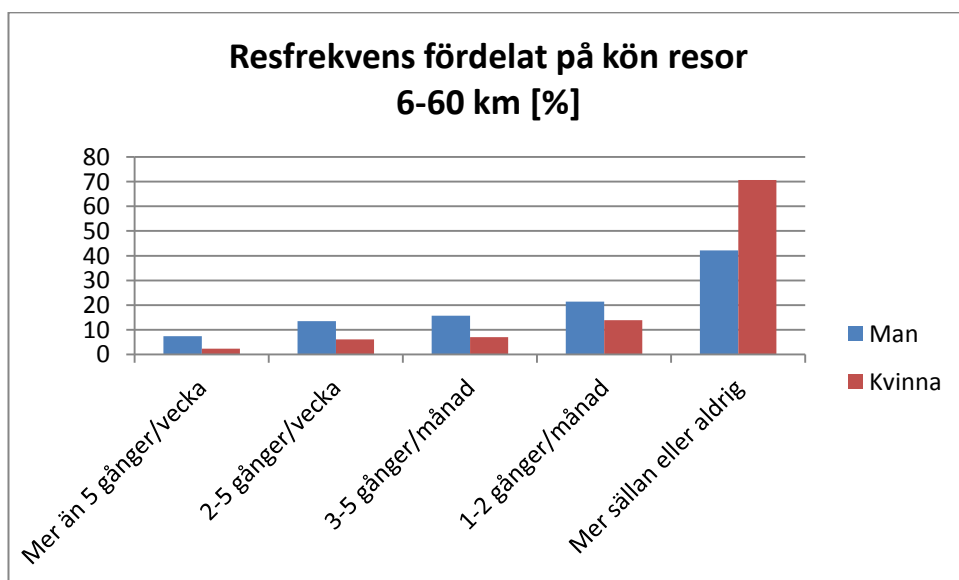
<sup>15</sup> Enligt transportstyrelsens definition

För något längre tjänsteresor; upp till 60 kilometer ser resfrekvensen ut enligt Figur 28 nedan. Två tredjedelar av dem som svarat på enkäten gör sällan eller aldrig tjänsteresor i denna kategori (jmf mot hälften för resor kortare än 5 km).



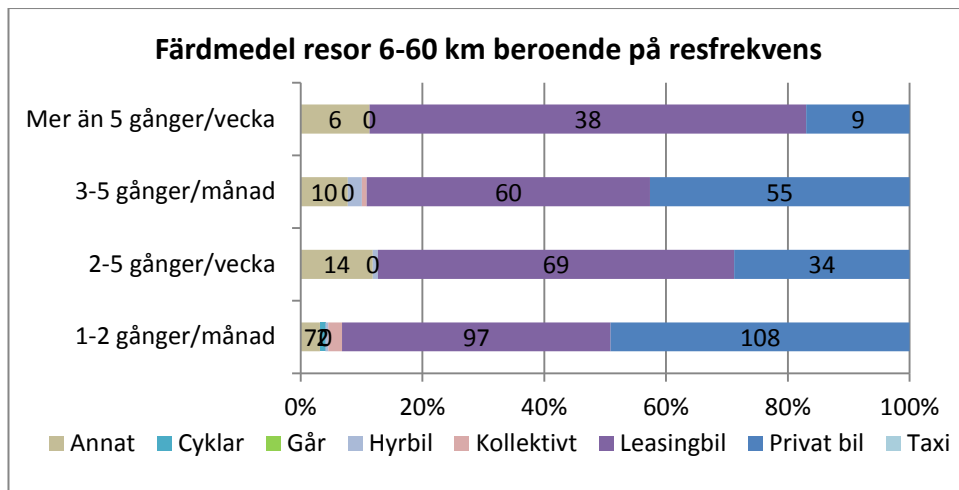
Figur 28 Medarbetarnas resfrekvens gällande tjänsteresor, 6-60 km

Män gör även gällande resor med denna reslängd fler resor än kvinnor, se Figur 29.



Figur 29 Resfrekvens mellan män och kvinnor för tjänsteresor 6-60 km

Det vanligaste färdmedlet oavsett hur ofta dessa resor genomförs är bil och kommunens leasingbilar används något mer än privat bil.

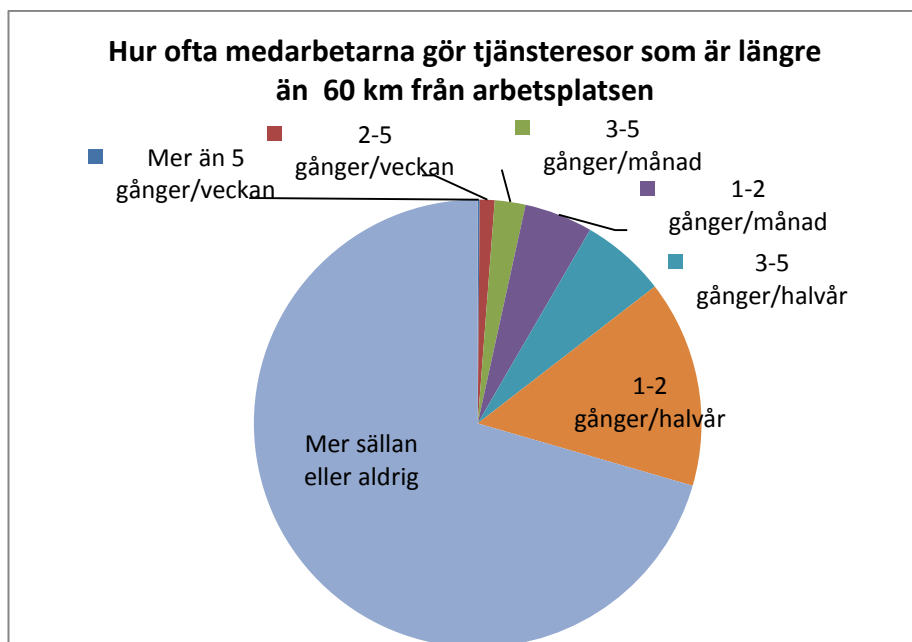


**Figur 30 Vilket färdmedel som används för resor 6- 60 km beroende på hur ofta resor genomförs**

Åtta procent svarade att de skulle kunna åka buss på sina tjänsteresor som var kortare än 6 mil.

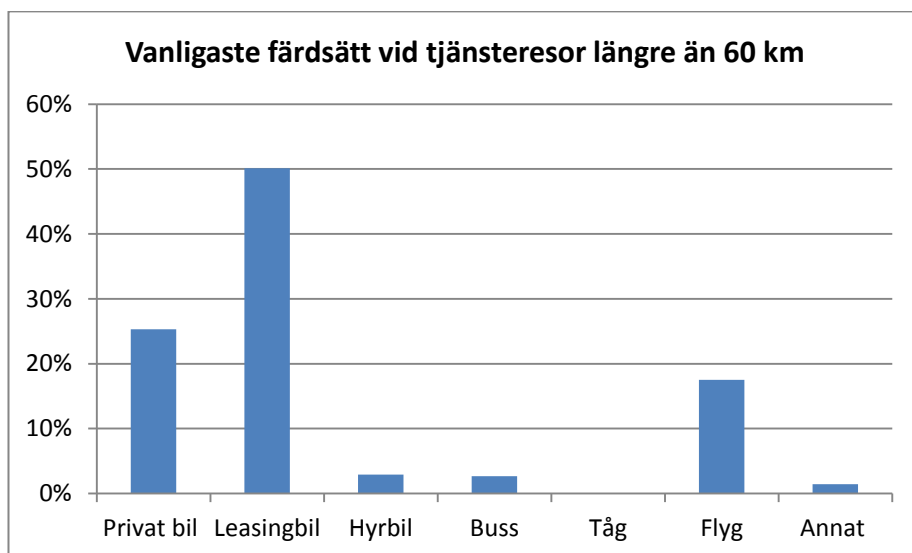
### 3.3.4 Långa tjänsteresor

Majoriteten av de som svarade på enkäten, 85 procent, gör längre tjänsteresor 1-2 gånger per halvår eller ännu mer sällan, se Figur 31 nedan.



Figur 31 Hur ofta gör du längre tjänsteresor (mer än ca 6 mil från arbetsplatsen)? (N=1397)

Bil är det vanligaste färdssättet för dessa resor. Hälften av resorna görs med kommunens leasingbil och en fjärdedel med privata fordon.



Figur 32 Hur reser du vanligtvis då? (vid tjänsteresor längre än 60 km) (N=411)