

Handläggare
Forsell Lena

Datum
2011-01-18

Diarienummer
KSN-2008-0643

Kommunstyrelsen

Rapport inför upphandling av en extern miljöbilpool i Uppsala

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att godkänna rapporten

Sammanfattning

En enkätundersökning genomfördes våren 2010 för att få en bild av uppdragskontorens behov av bil i tjänst. Den resulterade i en rapport som fungerar som underlag för en upphandling av en extern bilpool. Beräkningar pekar på att kostnaden för en bilpool eventuellt kan bli lägre än dagens bilkostnader.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 27 oktober 2008 att uppdra till kommunstyrelsen att utreda frågan om en miljöbilspoolstjänst på marknaden.

En analys av andra kommuners erfarenheter rapporterades till kommunstyrelsen den 7 april 2009. Denna visade att en noggrann behovsanalys och striktare riktlinjer för resor var viktiga framgångsfaktorer. Under våren 2010 genomfördes därför en enkät för att kartlägga uppdragskontorens behov av bil. Enkäten riktade sig till de kontor som är stationerade vid eller i närheten av Kungsporten, Munin, Stadshuset och Vattholmavägen det vill säga samtliga uppdragskontor. Eftersom produktionsnämnden för vård- och bildning också visat intresse av en extern bilpool ingick även Fyrisborg i enkäten. Rapporten (**bilaga 1**) ger en bild av kontorens behov av bil och fungerar som ett bra underlag för en upphandling av en extern bilpoolstjänst.

Föredragning

Enkäten genomfördes under 3 veckor i juni 2010. Under denna period gjordes ca 1900 resor varav ca 1200 med bil. Den totala sträckan som restes med bil var ca 3 300 mil. Av resorna var 720 stycken cykelresor vilket motsvarade drygt 450 mil. I dag har flera av kontoren få eller inga bilar. Detta innebär inte att inga bilresor görs men dessa sker med egen bil, taxi eller hyrbil. Enkäten visade att av de bilresor som redovisats gjordes 13 procent med hyrbil eller taxi, 27 procent med kommunal bil och nästan 60 procent med egen bil.

Rapporten visar att antalet bilar som skulle behövas i en bilpool skulle vara 39-47, varav 11-12 på Fyrisborg. Variationen är beroende på i vilken utsträckning man kan acceptera att någon enstaka gång behöva välja annan tid eller dag för en bokning. För Kungsposten, Munin och stadshuset skulle behovet i dag ligga på 22-27 bilar, men efter flytten till båghuset på 19-21.

Att få fram exakt kostnad för bilresorna idag är svårt. Nedan görs en grov uppskattning för uppdragskontoren.

2009 fanns 21 kommunbilar på de aktuella enheterna. Kostnaderna för dessa, för korttidshyra av bil samt för resor med egen bil i tjänst uppskattas för 2009 till drygt 4,9 miljoner kronor. Enligt utredningen skulle kring 32 bilpoolsbilar fylla behovet för de 4 kontoren. Med en beräknad kostnad på 84 000 kronor per bil och år (inkl drivmedel) blir den totala summan då ca 2,7 miljoner kronor för dessa. När flytten skett till båghuset skulle antalet bilar kunna minskas med ca 5 st vilket skulle minska kostnaden till 2,3 miljoner kronor. De bilar som idag är specialutrustade är inte inräknade i bilpoolen varför kostnaden för dessa tillkommer.

Vid en jämförelse av kostnaden för en bilpool och kostnader för dagens bilresor bör man också ta hänsyn till att den övervägande delen av de nuvarande resorna sker med egen bil. Trots att dessa står för nästan hälften av kostnaden görs många troligen utan att någon ersättning tas ut. En del kostnader för tjänsteresor kommer därför att flyttas från medarbetarna till kommunen vilket kan leda till en skenbar fördyrning. Ur ett miljöperspektiv är det dock en fördel att bilanvändandet flyttas från egna bilar till en gemensam pool eftersom det visat sig att det totala bilåkandet minskar. I Göteborg minskade till exempel resandet med 30 % när bilpool infördes.

Erfarenheter från andra kommuner visar att det bästa vid en upphandling är att visa på behovet och sedan lämna frågan om exakt antal bilar som behövs till anbudslämnarna. Kommunen efterfrågar alltså en tjänst – tillgång till bil – och inte ett specifikt antal bilar. Den gjorda enkätundersökningen fungerar då som en bra bas för de företag som lämnar offert. Upphandlingen ska också inkludera höga krav på miljöpåverkan och säkerhet för de bilar som ska ingå i bilpoolen.

För en väl fungerande bilpool krävs också att stor vikt läggs vid implementeringen av både bilpool och nya riktlinjer för resor. Arbete med nya riktlinjer för resor pågår.

Det finns många fördelar med en extern miljöbilspool. Genom att dela på ett antal bilar kan det totala antalet bilar minskas. Erfarenheter från andra kommuner visar att inte bara det totala

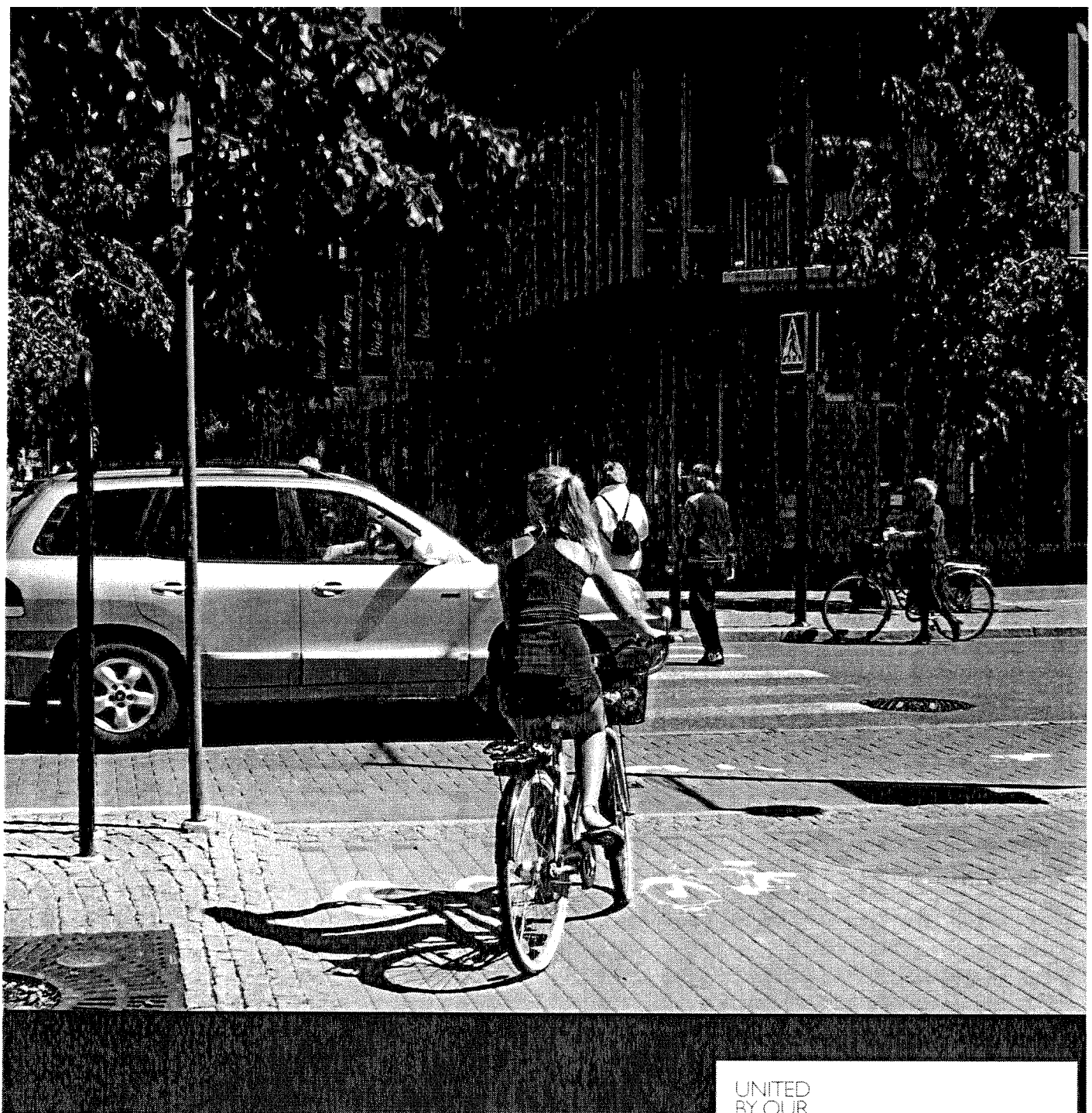
antalet bilar minskar utan även bilanvändandet. En bilpool som även kan användas av allmänheten innebär större utnyttjande av varje bil. Nyare bilar och strängare upphandlingskrav ökar också trafiksäkerheten. För att en bilpool ska vara ekonomiskt försvarbar krävs ett visst antal bilar som används regelbundet. Det är därför andra kommuners erfarenhet att det krävs riktlinjer för resor som inte tillåter användande av egen bil i tjänsten. Undantag kan eventuellt vara de som är tvungna att använda bil större delen av sin arbetstid.

Ekonomiska konsekvenser och ev. finansiering

Godkännande av rapporten medför i sig inga kostnader.

Blir det senare beslutat att gå vidare med en upphandling tillkommer kostnader för implementering av bilpoolen och nya riktlinjer för resor. Kostnaden för själva bilpoolstjänsten täcks genom att varje kontor betalar för sina resor. Beroende på hur upphandlingen görs kan det dock eventuellt bli aktuellt att kommunen går in med en garantisumma, dvs en minsta årskostnad. Vem som ska ansvara för denna och hur den ska fördelas måste i så fall klargöras.

Kenneth Holmstedt
stadsdirektör



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



PM

Resor i tjänst inom Uppsala kommun -underlag för upphandling av bilpoolstjänst

2010-10-01 Utkast 2.4

Analys & Strategi

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Resor i tjänst inom Uppsala kommun -underlag för upphandling av bilpoolstjänst

Redaktör: Nicholas Hort

WSP Sverige AB

Besöksadress: Arenavägen 7

121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99

Email: info@wspgroup.se

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

www.wspgroup.se

Innehåll

1	SYFTE	3
2	METOD	3
	2.1Metod för komplettering av uppgifter.....	4
3	RESULTAT	4
	3.1Analys 1: Fem platser sammanslagna	5
	3.2Analys 2: Platsspecifika analyser.....	13
	Plats 1: Stadshuset	13
	Plats 2: Munin	20
	Plats 3: Kungsporten	21
	Plats 4: Fyrisborg	21
	Plats 5: Vattholmavägen.....	21
	Gemensam bilpool för Stadshuset, Munin och Kungsporten	21
4	REKOMMENDATION TILL UPPHANDLING	21

1

Syfte

WSP Analys och Strategi har fått i uppdrag av Uppsala kommun att analysera kommunens resande i tjänst. Syftet med analysen är att ta fram underlag till kommunens upphandling av bilpool, samt att få kunskap om hur många bilar som kommunen är i behov av. I analysen ingår även de vinster och problem som kan förväntas uppstå beroende på antal bilar i en eventuellt framtida bilpool.

2

Metod

Analysen har genomförts med följande metod:

En Web-baserad enkät skickades ut till alla kommunens anställda vid de fem platser som kartläggningen omfattade; Stadshuset, Munin, Kungsporten, Fyrisborg, och Vattholmavägen. Enkäten omfattade samtliga tjänsteresor. Analysen inkluderar resor på vardagar mellan kl. 07-19 Information skickades ut via e-post. Påminnelser skickades ut varannan dag under mätperioden.

1. Det saknades uppgifter för 579 resor (27 % av det totala antalet resor). Uppgifter som saknades varierade men vanligast var vilket färdmedels som använts. Saknade uppgifter har kompenserats i den mån det är möjligt. Se kapitel 2.1 Metod för komplettering av uppgifter nedan.
2. Tjänsteresor med cykel har bearbetats beroende på hur ofta de sker med bil under vintertid. Sex alternativ fanns i enkäten:
 - De som alltid byter från cykel till bil under vintertid = varje tjänsteresa med cykel räknas som en bilresa
 - De som byter 25 % av sina tjänsteresor med cykel till bil under vintertid = Var fjärde tjänsteresa med cykel räknas som en tjänsteresa med bil.
 - De som byter 50 % av sina tjänsteresor med cykel till bil under vintertid = Var annan tjänsteresa med cykel räknas som en tjänsteresa med bil.
 - De som byter 75 % av sina tjänsteresor med cykel till bil under vintertid = Tre av fyra tjänsteresor med cykel räknas som en tjänsteresa med bil.
 - De som uppger sig att aldrig byta tjänsteresor med cykel till tjänsteresor med bil under vintertid = Inga tjänsteresor med cykel räknas som tjänsteresor med bil.
 - De inte vet: Vi har i analysen antagit att de som inte vet huruvida de kommer att cykla eller åka bil under vintertid alltid kommer att åka bil.

3. Egen bil i tjänst. Enligt bland annat Göteborgs stad görs det ca 30 % fler resor om företaget erbjuder de anställda egen bil i tjänst än om de använder sig av bilpool. Vi har därför räknat ner antalet resor med egen bil i tjänst med 30 %.

2.1 Metod för komplettering av uppgifter

Information som saknas i webbenkäten har, beroende på vilken/vilka uppgifter som har saknats, kompletterats genom olika metoder i syfte att få så stor noggrannhet som möjligt.

1. Restider har kompletterats så att restiden för resan blir densamma som medelrestiden för samtliga resor med respektive färdmedel. Kompletteringar gjordes för 93 resor.
2. I de fallen varken utresa eller återkomst finns tillgänglig är det inte möjligt att använda sig av medelrestiden. Vi har därför valt att göra känslighetsanalyser för att uppskatta hur många fler bilar som kan tänkas behövas. Om alla resor sker vid samma tidpunkt på dagen handlar det som mest om 488 resor, d.v.s. 23 % av samtliga resor
3. Resorna är analyserade på 5-minutersnivå, vilket betyder hög noggrannhet. T.ex. Resa 1 görs mellan kl. 09:00-10:15 och resa 2 mellan kl. 09:00-10:20. I analysen blir resultatet att två bilar används kl 10:15 och en bil kl 10:20.

3 Resultat

Om Uppsala kommun minskar antalet bilar, minskar naturligtvis kostnaderna samtidigt som tillgänglighetsproblemen/frustrationen för att bil saknas ökar. För att beskriva möjligheterna och konsekvenserna i relation till antalet bilar har analyser gjorts av fem platser sammanslagna (Analys 1) samt av varje plats (Analys 2) inklusive 3 av platserna sammanslagna.

Ekonomi

Årskostnaden för en bil i bilpool har antagits vara 84 000 kr (7 000 kr per månad). Observera att kostnaden per bil enbart är en antagen uppgift och inte är specifikt anpassad till Uppsalas förutsättningar. Antagandet baseras på en sammanställning av kostnader som sex kommuner har för driften av sina interna bilpooler. Sammanställningen görs av WSP på uppdrag av Vägverket och är ännu inte publicerad.

4 Rekommendation till upphandling

Vi rekommenderar Uppsala att förändra policyn för resor i tjänst så att man inte ersätter personal för att köra sin egen bil i tjänst mot milersättning vid de arbetsplatser där man inför bilpool.

Vid upphandling av bilpoolstjänst rekommenderar vi att beställaren renodlat definierar kraven på tjänsten inklusive krav på bilarna och att man här anger var bilarna ska placeras. Vidare rekommenderar vi att man definierar när användarna senast ska kunna boka och när de senast ska vara tillgängliga och att man **INTE** anger hur många fordon som poolen ska bestå av. Om resultatet från denna kartläggning ligger till grund för en upphandling bör man förtydliga att bortfallet på 23 % skulle kunna innebära att det verkliga behovet är motsvarande grad större än vad som framgår i detta material.

Entreprenören får bedöma hur många bilar de ska planera för att ha placerade på de olika uppställningsplatserna och bedöma hur ofta de ska förstärka med fler bilar. Om man som beställare anger ett antal bilar riskerar man både ett högre pris per månad per bil då leverantören ser risken med att antalet är fler än som nyttjas vilket leder till högre fasta kostnader. En annan risk med att som beställare definiera ett visst antal bilar är att man riskerar att inte ha någon försörjning vid dagar med toppbelastning. Vi rekommenderar att Uppsala i upphandlingen gör klart att leverantören skall leverera det antal bilar man har behov av och att Uppsala kan åka taxi eller hyra bil på bilpoolleverantörens bekostnad om poolbilar inte finns tillgängliga trots att en bokning gjorts inom stipulerad tid innan resan skulle ha påbörjats.

För att hålla kostnaden nere rekommenderar vi att dels att Uppsala utrustar de tjänstemän som i storleksordningen kör över 700 mil och eller använder bil över 20 timmar per vecka med tjänstebil och dels att bilpoolen begränsas till tre av de fem platser som ingår i denna kartläggning. En kombination av dessa två åtgärder är troligtvis bäst.