

# Regionförbundet Örebro

## Kvalitativ kartläggning av bilpoolsmognad i Örebroregionens kommuner och organisationer

Mars 2009, Markör Marknad och Kommunikation



<b>Uppdrag:</b>	Kvalitativ kartläggning av bilpoolsmognad i Örebroregionens kommuner och organisationer
<b>Beställare:</b>	Regionförbundet Örebro
<b>Kontaktperson SRV:</b>	Katarina Bååth
<b>Projektledare Markör:</b>	Hanna Richter, Fredrik Askhem
<b>Undersökningsperiod:</b>	Februari-Mars 2009

## **Markör Marknad och Kommunikation**

*Markör hjälper större företag och organisationer att fatta rätt beslut – det gör vi genom utredningar, undersökningar och utvecklingsarbete på plats hos våra kunder.*



# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>4</b>
Bakgrund och syfte	4
Population, urval och metod	5
Rapportens disposition	5
<b>Kommunpresentationer</b>	<b>6</b>
Askersunds kommun	6
Degerfors kommun	8
Hallsbergs kommun	10
Hällefors kommun	12
Karlskoga kommun	14
Kumla kommun	16
Laxå kommun	18
Lekebergs kommun	19
Lindesbergs kommun	20
Ljusnarsbergs kommun	23
Nora kommun	25
Örebro kommun	26
Örebro läns landsting	29
Örebro universitet	31
<b>Slutdiskussion</b>	<b>33</b>
Kännedom om Regionförbundets projekt och mottagandet i organisationerna	33
Regionens bilpoolsmognad	34
Det fortsatta arbetet	36
<b>Bilaga. Intervjuguide</b>	<b>37</b>



# Inledning

## Bakgrund och syfte

Energikontoret Regionförbundet Örebro driver sedan 2006 ett bilpoolsprojekt med målet att få till stånd publika bilpooler i regionen. Projektet drivs på uppdrag av Vägverket och målgrupp för projektet är kommuner och andra organisationer samt företag som skulle kunna införa bilpool i sin verksamhet. Projektets huvudsakliga mål är att det vid halvårsskiftet 2009 har bildats tjänstebilpooler som är förberedda att öppnas upp för privatpersoner inom minst fem organisationer i Örebro län.

Projektet avslutas vid halvårsskiftet 2009. Det man vet att projektet hittills genererat är en gemensam upphandling av bilpool mellan Örebro kommun och Regionförbundet. I övrigt vet man att diskussioner kring bilpooler har förts i Lindesberg och Kumla, men att bilpoolsfrågan i regionens övriga kommuner och organisationer inte tycks finnas på agendan.

Syftet med studien är att kartlägga den nuvarande bilpoolsmognaden i regionens kommuner samt hos Örebro universitet och Örebro läns landsting. Undersökningen söker svar på vad projektet genererat i respektive organisation samt hur det fortsatta arbetet med implementering av bilpooler kan bedrivas.

De övergripande frågeställningarna är:

- Känner man till det projekt som Regionförbundet driver?
- Var befinner sig organisationerna på följande bilpoolsmognadstrappa:
  1. personalen kör egna bilar utan krav från organisationen och det finns inga riktlinjer för inköp av fordon
  2. det finns vissa krav på de fordon som personalen kör
  3. leasade bilar är införda
  4. resepolicy styr upp bilbruket
  5. enkla, förvaltningsknutna bilpooler är inrättade
  6. kommunen centraliserar hela fordonsansvaret, resepolicy skärps
  7. gemensam bilpool över förvaltningsgränser inrättas
  8. endast bilpool tillåts, privata bilar stängs ut, resepolicy skärps
  9. bilpool upphandlas
  10. bilpoolen öppnas för andra kunder
- Hur ser organisationens ambitionsnivå ut gällande bilpooler?
- Vilket eventuellt stöd efterfrågar man i en eventuell process att skapa bilpool öppen för allmänheten?
- Vilken roll har Regionförbundet i en sådan process?



- Hur många fordon har man, och vad beräknar man för bilbehov och körsträckor i framtiden?
- Vad innehåller eventuella resepolitics?

## Population, urval och metod

Studien baserar sig på kvalitativa djupintervjuer per telefon med representanter från regionens samtliga kommuner samt från Örebro universitet och Örebro läns landsting. Mellan två och fem intervjuer har genomförts inom varje kommun/organisation. Sammanlagt har 40 intervjuer genomförts. För att nå personer med kunskap kring projektets frågeställningar har i vissa fall växeltelefonister samt hemsidor konsulterats kring möjliga intervjupersoner. I andra fall har i första hand kommunchef, ekonomichef samt upphandlingsansvariga sökts. Dessa har sedan ombetts ge tips kring andra personer med kunskap i frågan. De funktioner som har intervjuats har varierat inom varje kommun/organisation baserat på organisationens storlek, tillgänglighet samt villighet att delta. De funktioner som har intervjuats i de 14 kommunerna/organisationerna är:

- Ekonomichef
- Försörjningschef
- Förvaltningschefer/ andra tjänstemän
- Inköpssamordnare
- Kommunchef
- Kommunsekreterare
- Kommunstyrelsens ordförande
- Länstransportschef
- Miljöchef
- Miljösamordnare
- Näringslivschef/ansvarig
- Planerare
- Trafiksamordnare
- Upphandlare
- Utvecklingssekreterare

## Rapportens disposition

Resultatet presenteras i 14 avsnitt som sammanfattar respektive kommun/organisations bilpoolsmognad, och avslutas med en slutdiskussion. Slutdiskussionen knyter ihop resultaten och ger en övergripande bedömning av bilpoolsmognaden i regionen som helhet. I bilaga finns intervjuguide.



# Kommunpresentationer

## Askersunds kommun

Samtliga intervjupersoner i Askersunds kommun har hört talas om Regionförbundets bilpoolsprojekt. Man nämner bland annat att man hört talas om projektet i samband med en motion kring bilpoolsfrågor som lyfts i kommunfullmäktige för några år sedan. Två nämner också att de kan ha sett det i samband med utskick från Regionförbundet.

*”Ja, jag har hört talas om det. Jag vet inte om det var på grund av ett ärende som var initierat här eller om det har varit via utskick från Regionförbundet. Det kommer jag tyvärr inte ihåg.”*

Askersunds kommun har svårt att klassificera in sig på bilpoolsmyndighetsstrappan. Man anger att man är på steg 3 men på väg mot steg 4 samt att steg 5 och 7 också stämmer till viss del. Merparten av fordonen är leasade men någon antagen resepolicy har man inte i dagsläget. Man håller på att utarbeta en policy som enligt de intervjuade kommer att ta upp miljöaspekter såsom prioriterade färdssätt och samåkning samt att man bara ska använda miljöklassade fordon. Ett första utkast har redan diskuterats, det har inte väckt mycket debatt, så man tror att policyn kommer att kunna tas i samsyn. En av respondenterna menar att förslaget kring att utarbeta en resepolicy kommer från politikerna medan en annan menar att både tjänstemän och politiker är lika aktiva i frågan. Man har inte haft någon resepolicy eller motsvarande tidigare men man berättar att man har haft miljökrav i upphandlingar.

Askersund har en förvaltningsövergripande bilpool bestående av en etanolbil som samtliga förvaltningar kan boka via intranätet. Poolbilen har funnits i omkring ett år. I början användes den inte i så stor omfattning men nu är den bokad i stort sett varje dag. Innan bilen köptes in gjordes ingen utredning, men man gjorde en kalkyl rörande bland annat milersättningar. I dag gör man löpande skuggbokningar på bilen för att se om det kan behöva köpas in en till bil. Vidare uttrycks att det sker en del resande i privata bilar och på dessa finns det inga krav från organisationen i form av miljöklassning eller dylikt.

De intervjuade kan inte dra sig till minnes detaljer kring den motion avseende bilpools som lyfts för ett par år sedan. Man tror dock att motionen kom från miljöpartiet och tog upp så väl tjänstebilpoolsfrågan samt frågan om att utreda möjligheterna kring att öppna en pool för allmänheten. Motionen avslogs och man tror inte att frågan har diskuterats eller utretts i någon direkt omfattning sedan dess.



Man menar dock att man efter motionens avslående i fullmäktige fick ett brev från Regionförbundet som på något sätt sade att beslutet var felaktigt.

Ambitionsnivån kring bilpoolsfrågan uppskattas som låg och man menar att man inte har fått några signaler på att det skulle vara ett prioriterat område. En tredjedel av invånarna i Askersunds kommun bor i centralorten medan övriga bor på landsbygden. En av de intervjuade menar att många på grund av detta är beroende av att ha en bil och tror inte att det finns något direkt intresse hos allmänheten av en öppen bilpool. En annan tar upp att det inte är lika lätt för småkommuner att starta bilpooler som det är för stora kommuner.

*"...Oftast har man inte massa bilar i onödan. De går ju jämt. Vi har ju bara förvaltningsbilen som står på helgen."*

Om frågan kring en öppen bilpool för allmänheten skulle bli aktuell så skulle det stöd som skulle önskas i processen för kommunens del vara erfarenhetsutbyte. Kring Regionförbundets roll i en sådan process handlar det också just om erfarenhetsutbyte:

*"De skulle kunna bidra med erfarenheter från andra kommuner. Hur man organiserar, hur man tecknar avtal, vad utfallet blir, kostar det kommunen pengar, eller är det kostnadsneutralt. Sådana saker."*

Kommunen har totalt 23 stycken personbilar av vilka den stora majoriteten är leasingbilar. Man har även tjugo lätta lastbilar. Bilarna återfinns främst inom tekniska förvaltningen och inom socialförvaltningen. Tre av bilarna är dieslbilar och den förvaltningsgemensamma poolbilen är en etanolbil. Man nämner också att det bara finns en etanolkärl i kommunen och att den finns på centralorten. Därför är svårt att ha så många etanolbilar. Man ser ingen anledning till att bilbehovet och körsträckorna inom kommunen skulle förändras i framtiden. Det tas upp att man är en glesbygdskommun och att hemtjänsten åker ut mycket, vilket gör att det kan vara svårt att minska körandet.



## Degerfors kommun

Två av de intervjuade i Degerfors har kommit i kontakt med bilpoolsprojektet i samband med möten eller informationsträffar med Regionförbundet. Den tredje känner endast till projektet löst och tror att han kanske har hört om det på Regionförbundet, men är inte säker. Projektet har inte diskuterats i någon större omfattning i Degerfors.

*”Ja. Jag har vart på en föreläsning på Regionförbundet. De hade en informations-träff, förra eller förrförra året tror jag. Vi har inte diskuterat det så mycket i min kommun. Det vi har i tjänstebilar är mest i hemtjänsten. Och det är sällan det står någon bil still där, det är mest på natten.”*

På bilpoolsmodsnadstrappan anser man befinna sig på steg nummer 6. Man har haft både leasingbilar och centraliserat fordonsansvar i flertalet år. Man har en central fordonspark som sköter inköp, service och besiktningar varifrån förvaltningarna hyr fordon. Man minns det som att centraliseringen var ett politiskt initiativ och att det fanns ekonomiska motiv bakom. Kommunfullmäktige beslutade att tekniska nämnden skulle utreda möjligheten att centralisera fordonsparken i samband med en inventering av kommunens bilar.

På förvaltningarna finns enkla förvaltningsanknutna bilpools. De tjänstemän som normalt inte reser i tjänsten har tidigare haft möjlighet att beställa bil från den centrala fordonsförvaltningen men den tjänsten finns inte längre på grund av för liten efterfrågan. På frågan om kommunen har en resepolicy varierar svaren. En respondent menar att en sådan är under arbete och ska vara klar i vår. Övriga två menar att en resepolicy med fokus på trafiksäkerhet finns sedan 2008. Man menar dock att den inte innehåller några skrivningar kring prioriterade färdssätt eller något direkt fokus på miljö.

Tjänstebilpools eller bilpools för allmänheten har inte utretts i Degerfors. Däremot har frågan kring en kommunövergripande tjänstebilpool diskuterats på tjänstemannasidan. Men diskussionerna har inte lett till utvecklandet av en sådan, och skälet beskrivs vara följande:

*” Vi ser att det är ganska begränsat det som sker utanför den ordinarie dagliga körningen i förvaltningen. Det är klart att det förekommer en del resor med privat bil men inte jättemycket, så det är inte en stor fråga. Ser man på socialtjänsten har de ärenden där de behöver åka och då åker de i tjänstebil. Samma sak gäller i miljöförvaltningen när man åker ut på inspektioner. Vi som inte normalt har sådant i tjänsten reser i egen bil. Vi har haft bil att be-*



*ställa från centralgaraget förut. Vi har inte den uthyrningstjänsten för våra tjänstemän längre, det var för lite efterfrågan. För fem år sedan hade vi ett par stycken sådana bilar och för två år sedan hade vi en.”*

Ambitionsnivån i kommunen gällande frågan upplevs också som relativt låg. Man berättar att man upplever att man har ett grepp om den fordonspark man har, och att det är ganska uppstyrt redan som det är i och med att man har en central fordonsförvaltning. De diskussioner som har förts tidigare har dels handlat om centraliseringen av fordonsparken och dels om möjligheten att leasa bilar med full leasing. I det senare fallet kom man fram till att det var bättre att ha det som man har det i dag, vilket innebär finansiell leasing och egen verkstad och service.

Den centrala fordonsparken består av 58 bilar av vilka man har cirka 40 stycken på finansiell leasing. En respondent menar att två till tre bilar är miljöbilar. En annan respondent menar att en tredjedel av bilarna är hybridbilar eller liknande. Man berättar också att inte finns någon möjlighet att tanka etanol eller gas i centralorten i Degerfors. Det finns en etanolkpump i Svartå men där uppges inte finnas särskilt många tjänstebilar. Närmaste etanolkpump i övrigt finns i Karlskoga. Man ser inga direkta skäl till att bilbehov eller körsträckor skulle förändras i framtiden. En av de intervjuade öppnar emellertid upp för möjligheten att bilbehovet skulle kunna minska vid längre resor regionalt eller nationellt men inom Degerfors verkar det svårare:

*”Nej inte i den närmaste framtiden. Det finns inte många alternativ i en kommun som Degerfors man kan inte åka kollektivt här..”*



## Hallsbergs kommun

Båda de intervjuade i Hallsberg känner till Regionförbundets projekt. Den ena berättar att han varit med på två träffar eller seminarium med Regionförbundet på NetCity 2007 och i SCB-huset i Örebro 2008. Projektets mottagande i organisationen beskrivs som följer:

*"Efter det satte vi i gång en utredning på frågan. Vi tittade på ekonomiska aspekter, vi tittade på hur många bilar som vi hade som vi kunde friställa att gå in i en pool. Det vill säga bilar som inte gick hela tiden. Vi har bara bilar inom äldreomsorgen. Vi kom fram till att det fanns två bilar som vi på deltid kunde använda. Enligt bilpoolsföretagen själva krävs det emellertid minst 5-10 bilar för att få volym att täcka behoven. Vi tittade också på förväntat antal intresserade personer. I Linköping hade de några hundra personer, en stor del studenter, i sin bilpool. Räknar man ner den gruppen, utan att räkna bort att vi inte har någon studentpopulation, hamnar vi på en 20 personer som skulle vara intresserade av att nyttja poolen. Ekonomiskt konstaterade vi ingen fördel för kommunen. Linköping sänkte från en egen bilpool med 30 bilar till en offentlig med 25 bilar, men det blev ändå dyrare!"*

En av de intervjuade säger i övrigt om projektet att tanken är god men att bekymret med det här projektet är att det är för mycket storstadsperspektiv på det. Han menar att den privata målgruppen är mycket begränsad i mindre tätorter och på landsbygd och att man i Hallsbergs kommun inte har de befolkningsmässiga förutsättningarna.

Båda svarande i Hallsberg ställer sig kritiska till bilpoolsmodellen som modell. Dels tas upp att man befinner sig i olika steg och att frågan är omöjlig att besvara, samt att man vänder sig emot begreppet eftersom det förutsätter att bilpool är rätt för alla kommuner. Man berättar emellertid att alla kommunens bilar finns inom socialtjänsten, förutom två bilar som fungerar lite som poolbilar och som kan användas av flera. Det finns ingen policy för bruk av egen bil i tjänsten och man leasar sina personbilar. Båda intervjuade menar att det finns skrivningar i någon policy kring prioriterade färd sätt eller kollektivtrafiklösningar. En av de intervjuade tror att detta står i en trafikpolicy som finns medan den andra är osäker på var man kan finna skrivningarna.

Den utredning som kommunen gjort i frågan kom främst till stånd på grund av att Regionförbundet driver frågan. I samband med detta lyftes frågan i form av en motion från miljöpartiet. Men kommunen hade deltagit i kunskapsuppbyggnaden kring bilpooler innan frågan lyftes från politiskt håll.



Gällande kommunens ambitionsnivå beträffande bilpooler förs fram att:

*"Att se bilpooler som höjden av utveckling är inte rätt. Jag köper inte förutsättningarna för den frågan. Frågan är fel ställd. Det finns inte förutsättningar för en bilpool i en kommun av vår storlek. Miljöpartiet kan nog tycka att det fortfarande är intressant, men är ganska ensamma om det. Man sa inte ett kategoriskt nej i svaret man gav i kommunfullmäktige utan att man på sikt kanske kunde tänka sig det men att det krävs ändrade förutsättningar. "*

Det enda stöd man skulle kunna tänka sig från exempelvis Regionförbundet eller Vägverket är ekonomiskt stöd, berättar en av de intervjuade. Det är det enda som skulle förändra förutsättningarna. Han lägger också till att som det ser ut i dag måste man dra ner verksamheten i kommunen med 30 miljoner kronor. Den andra intervjuade framför att öppna bilpooler som kan användas av allmänheten är olagliga.

Kommunen har runt 40 stycken personbilar varav det stora flertalet är leasade. Alla är inte miljöbilar i dagsläget men i det senaste leasingavtalet fanns krav på att bilarna skulle vara miljöbilar. Bilbehovet och körsträckorna i framtiden beskrivs som relativt oförändrade på kort och meddellång sikt av den ena intervjuade. Den andra svarar att han inte vet.



## Hällefors kommun

I Hällefors kommun känner en av tre intervjuade till Regionförbundets projekt och har kommit i kontakt med det via ett informationsmöte i Örebro tillsammans med flera inbjudna kommuner. En känner inte till projektet alls och den tredje är osäker:

*”Nej, egentligen inte. Något sådant här projekt har jag hört talas om men jag vet inte om det var Regionförbundets. Det var inte intressant för vår del.”*

Den intervjuade i Hällefors som känner till projektet berättar att man diskuterade det i kommunen efter träffen i Örebro. Han säger att som flera andra kommuner som är väldigt små så uppfattar han det som att man avvaktar lite med frågan. Politikerna i kommunen har inte kommit in och sagt att frågan ska prioriteras för allmänhetens skull. Han menar också att syftet är bra, men inte helt aktuellt:

*”Syftet med projektet är bra naturligtvis, att många kan komma att åtnjuta servicen, det är nog bra, men man kanske ska vara mogen för det också.”*

Samtliga intervjuade i Hällefors menar att kommunen passar in på steg 7 i bilpoolsmognadstrappan. Man har en central bilpool med fem bilar sedan flera år tillbaka som är öppen för samtliga kommunens anställda. Om anställda kör sin egen bil i tjänsten så ska ett avtal upprättas mellan den anställde och arbetsgivaren. De krav som ställs på bilen är att den ska vara trafikförsäkrad och godkänd som körduglig. Det finns en trafiksäkerhetspolicy i kommunen som främst tar upp frågor kring säkerhet. Arbetet med en resepolicy är i gång och man hoppas få fram ett underlag till beslut under året. En av de intervjuade menar att arbetet med resepolicy beror på att man haft besök från någon från Regionförbundet som tyckte att man borde ha en resepolicy. Initiativet kommer således inte från kommunens politiker eller tjänstemän.

De diskussioner som förts kring bilpoolsfrågan i kommunen tycks främst gälla dimensioneringen av antalet bilar i den befintliga tjänstebilpoolen. Gällande kommunens ambitionsnivå i bilpoolsfrågan lyfts upp att den bilpool man har, har varit en bra lösning och fortfarande är det. Det har aldrig kommit några signaler från politiskt håll att den skulle upphöra och man är nöjd med hur det fungerar.

Om frågan kring en bilpool för allmänheten skulle bli aktuell i kommunen skulle ett stöd som vore aktuellt vara möjligheten att titta på hur andra kommuner har gjort. Där anses Regionförbundet ha en roll som just ihopsamlare av kommunerna i regionen. Man tar också upp möjligheten med att få hjälp och stöd kring hur man skulle resonera i en sådan upphandling.



Kommunen har 30-40 bilar varav man äger ett par stycken och resten är leasade. Leasingbilarna går uppskattningsvis 2000 mil per bil och år. Det finns också runt åtta stycken miljöbilar och några dieslbilar. Man berättar att det finns politiska beslut sedan inte alltför långt tillbaka som säger att det ska satsas på miljöbilar, men också att det ska sparas 45 miljoner på tre år. En av de intervjuade tror inte att man har råd med att fortsätta att ha fem bilar i bilpoolen som läget är nu. Två av de intervjuade tror inte att bilbehov och körsträckor kommer att förändras i framtiden men den tredje tror att det kommer att minska på grund av att man kommer att lägga ner delar av kommunen när man måste spara. Han menar också att man kanske måste se över vilka möten man måste åka på och exempelvis använda sig av videokonferenser och dylikt som substitut.



## Karlskoga kommun

I Karlskoga har två av tre intervjuade hört talas om projektet. Den ena genom att kommunen har gemensam upphandling med Örebro kommun och den andra via informationsträffar med Regionförbundet. Det berättas att projektet inte har gett några direkta effekter i organisationen men att man har börjat tänka kring de här frågorna.

Kommunens plats på bilpoolsmognadstrappan är lite svårdefinierad. Man har i nästan full utsträckning leasade bilar och man håller på att revidera resepolicyen som innehåller skrivningar kring prioriterade färd sätt. Det finns ett par bokningsbara bilar utställda på respektive förvaltning som fungerar som poolbilar. En av de intervjuade berättar att man kan boka dessa bilar över förvaltningsgränserna om man skulle önska. Alla bilar sköts av samhällsbyggnadsförvaltningen där även inköp och leasing sköts. En av de intervjuade menar dock att fordonsansvaret inte är centraliserat fullt ut. Policybiten nämns som kanske det svåraste steget att ta. Men det berättas också att den inventering av bilarna som gjordes innan hanteringen av dessa hamnade på samhällsbyggnad var ett stort arbete som tog omkring ett och ett halvt år.

Bilpoolsfrågan sägs enligt två av de intervjuade inte ha diskuterats eller utretts i kommunen. Möjligen kan det ha varit någon motion uppe någon gång, men det är inte en prioriterad fråga på agendan. De som sägs bevaka frågorna är de fordonsansvariga och arbetet med kommande steg i fråga om resor på tjänstemannasidan menar man. I det här läget säger man sig se över kostnaderna. Den tredje av de intervjuade menar emellertid att ambitionen kring de här frågorna generellt är hög men inte just vad det gäller bilpooler för allmänheten. Där anser han personligen att man inte ska konkurrera med privata företag i kommunen. Men han menar att frågan diskuteras ofta och att det är en rolig och spännande fråga.

Två av de intervjuade kan inte svara på vilket stöd man skulle behöva om frågan om bilpool för allmänheten skulle bli aktuell. Men den tredje skulle i ett sådant fall önska stöd kring just bokningssystem:

*”Det svåra för mig är det här med bokningssystem som samordnar externa och interna människor, det är den svåraste biten.”*

Han berättar också att det är viktigt med samsyn och att dra nytta av varandras kunskaper och erfarenheter, så som man tidigare har arbetat inom Regionförbundet.



Kommunen har omkring 200 stycken fordon varav cirka 30 är miljöbilar. Men man uppger att detta förhållande kommer att ändras fort när man byter ut bilarna mot miljöbilar. Alla bilar är leasade förutom specialfordonen hos socialförvaltningen och servicebilarna på gatukontoret. Om bilbehov och körsträckor i framtiden säger de intervjuade:

*"...jag vet inte hur mycket det körs i dag, det är så olika per bil. Men det kommer att minska. Jag är övertygad om att med rätt information, utbildning och folkhälsoarbete kommer det att minska, man måste kunna gå och cykla otroligt mer än i dag."*

*"Jag utgår ifrån att blir man mer effektiv så borde antalet fordon minska. I och med att vi försöker minska på fastigheter, så borde också resandet minska. Vi sitter i olika fastigheter nu men kan man sitta mer samlat så. (...) Jag förutsätter att om infrastruktur förbättras, buss och tåg, så blir det mindre. Går det kvickare med tåg till Örebro exempelvis så blir det enklare."*



## Kumla kommun

I Kumla är två av tre säkra på att de hört talas om projektet. Den ena har kommit i kontakt med det via utskick och på Regionförbundet och den andra via informationsträffen på NetCity. Kring projektets effekter i organisationen sågs:

*"Inga specifika på grund av det projektet. Eller ja, det vet man väl aldrig vad som påverkar en helt och hållet, men vi har haft en egen bilpoolsdiskussion under några år. Men mer utifrån hur det ska se ut här hos oss. Det ligger väl i tiden.."*

Punkt nummer sju i bilpoolsmyndighetsstrappan stämmer för Kumlas del då man sedan 2008 har en förvaltningsövergripande bilpool med tre stycken bilar som alla anställda har bokningsrätt på. Man skapade poolen genom att titta på vilka bilar som kördes minst och tog in dem till den gemensamma poolen. Tidigare fanns en bilpool som bara två förvaltningar hade bokningsrätt på. Däremot har man ännu inte ett fullt ut centraliserat fordonsansvar och större delen av fordonsparken består av bilar som kommunen äger själva. Man har en resepolicy som inte verkar ha varit uppe för revidering på ett tag. Den sägs mest innehålla skrivningar kring säkerhet. Man berättar att processen med att gå från att varje förvaltning sköter sitt eget bilbehov själva, till att strukturera upp det som man har i dag, har tagit flera år.

I Kumla har det förekommit flera motioner och medborgarförslag kring bilpoolsfrågan. Under 2008 kom två motioner kring bilpooler och sedan ett medborgarförslag. Den ena motionen kom från borgarna och miljöpartiet och föreslog att man skulle införa en bilpool för allmänheten. Vänsterpartiet lämnade in en motion som man tror handlade bara om tjänstebilpool medan medborgarförslaget behandlade både och. Motionerna varken bifölls eller avslogs utan besvarades med att det pågår en utredning kring frågan. Den bilpoolsutredning som pågår i kommunen har fortgått ett tag och grundar sig i att budgetberedningen 2005 sa att kommunen skulle se över fordonsförvaltningen. Man berättar att i det utredningsläge man är i just nu, så fokuserar man på tjänstebilpool för kommunens anställda. Det har inte funnits något beslut att man ska kolla upp förutsättningar för en bilpool för allmänheten och man har därför bara tittat lite grand på det.

*"Att blanda in bilpool för allmänheten var uppe i motionen. Men det sa man nej till, vi ska inte konkurrera näringslivet."*



Ambitionsnivån kring tjänstebilpoolsfrågan är stor i kommunen och det är en fråga som diskuteras mycket. Man vill utveckla och bygga ut den bilpool man har. Ansvaret för skötsel och service av bilar ligger redan i dag på ett och samma ställe men man vill tydliggöra det ansvaret, vilket bland annat handlar om att skapa rutiner för att följa upp milantal et cetera.

Det stöd man skulle kunna tänka sig vid en eventuell framtida process för att bygga en bilpool även för allmänheten är ett klargörande av vad kommunallagen säger kring konkurrens med privata biluthyrningsfirmor. I övrigt har man svårt att se vad stödet skulle vara eftersom man inte har tänkt sig en sådan lösning för Kumla. Det arbete man nu gör i frågan om kommunens resor säger man sig klara själva.

Kommunen har 25-30 personbilar varav man äger det stora flertalet själva. Det finns bara en miljöbil och den ingår i bilpoolen. Man har även en cykelpool där kommunens anställda kan låna cyklar i tjänsten. Både lånecyklarna och egna cyklar används mycket, berättar de intervjuade, särskilt under sommaren. Man har svårt att sja om hur bilbehov och körsträckor kommer att se ut i framtiden. Klart är dock att kommunen växer och får fler och fler invånare. Man tar också upp att Kumla har mycket bra förutsättningar för att kunna införa elbilar i framtiden. Det finns inga avstånd inom kommunens gränser som är så långa att en elbil inte skulle klara av dem. Man har också goda förutsättningar att åka kollektivt till Örebro och till Hallsberg.



## Laxå kommun

Två av de intervjuade i Laxå kommun känner inte till Regionförbundets projekt medan den tredje känner igen bilpoolsdiskussionen men är osäker på om det är just Regionförbundets projekt som han har hört talas om.

Kommunen befinner sig på steg fyra alternativt i närheten av steg sju på bilpoolsmoderniseringsstrappan. Man har infört leasade bilar och har en resepolicy sedan några år tillbaka som upplevs efterlevas i relativt hög grad. Resepolicyn reviderades nyligen och det sägs att den innehåller skrivningar kring att man ska använda leasingbilarna i första hand och att kollektivtrafiktrafik, buss och tåg, ska användas i andra hand. När leasingavtalen förnyas ska man byta ut existerande fordon mot miljöbilar. Man har inte centraliserat fordonsansvaret i kommunen. En av de intervjuade menar att det finns gemensamma poolbilar över förvaltningsgränserna men övriga intervjuade nämner ingenting om det.

Det tycks inte förekomma några större diskussioner i kommunen kring bilpoolsfrågan. Det stöd kommunen säger sig kunna behöva, om frågan kring en bilpool för allmänheten skulle bli aktuell, är dels ekonomiskt stöd och dels stöd i frågor kring försäkring och medlemsavgifter. Kring Regionförbundets roll i en sådan process säger man:

*”Det är väl ekonomiskt stöd där med. Kan också vara i så fall hur man för in en sådan här sak, själva metoden. Det är väl inte helt enkelt kanske. Vi har ju landsbygd här. Man måste ju ta sig en bit i så fall för att komma till där bilarna står, det där är väl inte så enkelt.”*

*”Nu är inte jag jätteinne på vilken kompetens som finns där, men antingen om de har den kompetensen som behövs eller kan hjälpa till att få fram den.”*

Kommunen har omkring 35 bilar, varav 22 stycken finns inom äldreomsorgen, och en buss. Det råder delade meningar kring om man har miljöbilar eller ej. En tror att man kan ha runt fem stycken medan en annan menar att ingen bil är miljöklassad men att man byter ut bilar under året, så att det förhållandet kommer att ändras. Man menar att bilbehovet skulle minska om man fick en bättre utbyggd lokaltrafik. Det arbetar man med på flera sätt, bland annat genom att försöka få till ett resecentrum nere vid stationsområdet för tåg och bussar. En av de intervjuade tror att körsträckorna inom socialtjänsten kommer att öka i och med att fler äldre väljer att bo hemma. En annan av de intervjuade tror att körsträckorna kommer att fortsätta att vara ungefär som i dag vilket innebär omkring 2000 mil per bil och år.



## Lekebergs kommun

En av tre intervjuade i Lekebergs kommun känner till projektet men är inte helt säker på i vilket sammanhang.

Lekeberg befinner runt steg sju i bilpoolsmognadstrappan. Kommunen har en förvaltningsgemensam bilpool med några bilar som har funnits i fyra-fem år. Det är också vanligt att man kör egna bilar i tjänsten men då upprättas ett avtal mellan den anställda och arbetsgivaren först. Poolen har kommit till delvis för att personer som åker mycket i tjänsten inte har velat slita på sina egna bilar. Det enda problemet man menar fanns var när poolen startades. Det gällde hur bilarna skulle skötas med tvättning, städning, etc. Men idag har man en organisation inom kommunen som står för skötseln. Det finns en resepolicy, men man berättar att det inte är mycket till policy egentligen. Den innehåller mest resonemang kring hur man ser på privata bilar kontra leasingbilar samt ersättning et cetera. Krav kring exempelvis miljö och säkerhet saknas.

Frågan kring en öppen bilpool för allmänheten sägs inte ha diskuterats i Lekebergs kommun. En av dem som arbetar med den förvaltningsövergripande bilpoolen menar att han har ställt frågan, men att ingen tror att det är möjligt på grund av att befolkningsunderlaget är för litet. Alla har också svårt att svara på vilket typ av stöd man skulle behöva om frågan skulle bli aktuell. Endast en av de tillfrågade svarar på frågan:

*”Kanske gällande regelverk eller dylikt.”*

Kommunen har tio till tolv bilar inom vård- och omsorgsförvaltningen och runt fem bilar i den förvaltningsövergripande bilpoolen. Alla bilar tycks vara leasingbilar. Några miljöbilar har man inte, och finns ännu inte något ställe att tanka etanol på i kommunen. Man har dock lyckats påverka ett av bensinbolagen till att sätta upp en pump till sommaren och nästa gång leasingkontrakten går ut ska man titta på miljöbilar. Alla intervjuade tror att framtidens körsträckor och bilbehov kommer att förhålla sig ungefär som i dag. Man menar att bilbehovet är stort då man är en kommun med en stor yta och ett litet antal invånare.



## Lindesbergs kommun

Två av de tre intervjuade i Lindesbergs kommun känner till regionförbundets projekt. Den ena tror sig ha läst om det på nätet eller hört om det på någon träff med Vägverket. Den andre känner till det på grund av att han har arbetat på Regionförbundet.

Lindesbergs kommun befinner sig på steg sju i bilpoolsmognadstrappan. Man har haft en förvaltningsovergripande bilpool sedan 2000 med i dagsläget cirka 20 bilar. Förslaget att inrätta en förvaltningsövergripande bilpool kom från tjänstemannasidan. Man har nyligen beställt ett nytt bokningssystem som kommer att underlätta att se möjligheterna för samåkning. Det finns också en resepolicy som man tror reviderades 2006. Den innehåller regler kring hur bokning ska gå till, hur man ska köra, praktiska frågor och skrivningar kring att man ska åka kollektivt om förutsättningar finns. På frågan om policyn efterlevs svarar en av de intervjuade:

*”Både ja och nej. Problemet är var kommunen befinner sig. Ska man till Örebro och utanför orten är det svårt att åka kollektivt. (...) Just gällande kurser och konferenser försöker vi åka tåg. Men är man 5 stycken som ska åka tillsammans blir det ju billigare att åka bil.”*

Man har i kommunen diskuterat frågan om en bilpool öppen för allmänheten lite grann. Det har kommit in en motion från Miljöpartiet om att upphandla tjänsten bilpool och man har sagt att man ska bevaka frågan. Man har tagit fram en lista med åtgärder som är ett förslag från miljöberedningen och som har beslutats om i Kommunstyrelsen. Åtgärderna handlar om att: behålla den bilpool man har i nuvarande regi, att följa den nya nationella miljöbilsdefinitionen, att göra en förstudie kring biogas och biodiesel under hösten 2008, att göra en övergripande behovsinventering, att anskaffa ett modernt verktyg för bland annat samåkning, att det ska bli lättare att följa reseriktlinjerna genom att exempelvis ha kollektivtrafikkort tillgängliga och att man ska dela upp kostnaderna för förvaltningarna för bilarna på mil- samt timkostnad. Detta kan leda till att kollektivresandet ökar då man i dag endast betalar för hur många mil man ska åka och därmed kan boka en bil för en hel dag och låta den stå när man inte använder den. Listan innehåller även skrivningar kring att alla tjänstebilsavtal strikt ska följa miljökraven, att riktlinjer för tjänsteresor ska ses över samt att en miljöpolicy för upphandlingar ska finnas. En av de intervjuade tror att man kanske väljer att bevaka och avvakta i frågan på grund av att man vill vänta och se hur det går med upphandlingen i Örebro.

En av de intervjuade beskriver det som att det inte finns någon hög ambitionsnivå gällande allmän bilpool nu. En annan berättar att det känns som att det kan finnas ideologiska skäl som gör folk skep-



tiska till att släppa in privata aktörer. Det tycks finnas en misstänksamhet kring att det skulle kunna bli billigare om det är någon iblandad som har ett vinstintresse i frågan. I stort verkar inte ambitionen att satsa på en bilpool för allmänheten vara så stor. Men det finns ett engagemang kring frågor som exempelvis produktion av biogas och biodiesel. Man har också haft viss kontakt med Linde energi kring möjlighet att sätta upp stolpar för laddning av elbilar. En av de intervjuade säger att:

*”Jag tror att vi går mot ett system där man kan slippa eget bilägande på sikt. Kanske elbilar för korta transporter och bilar som man hyr för längre.”*

Om frågan skulle bli aktuell ser man att kommunen absolut skulle kunna behöva stöd och då särskilt i införandestadiet. Exempelvis skulle man kunna se stöd kring regelsystem och uträkning av kostnader. Det framkommer också att:

*”Det jag upplever att de andra kommunerna också efterfrågar är praktiska exempel från nära håll. (...)Eftersom jag har den bakgrund jag har och i och med att vi har en duktig upphandlingsansvarig här, har vi inte så stora behov och därmed inte så stora förväntningar på att regionförbundet. Men information om vad de andra kommunerna i länet gör och självklart om kommuner i grannlän gör någonting, är viktigt. Och då hårda fakta. Hur påverkar det pengar, miljö et cetera.”*

I kommunen finns 123 bilar som administreras centralt, varav alla utom runt tio stycken är leasingbilar. I detta antal räknas inte räddningstjänstens, bolagens eller Bergslagens kommunaltekniks bilar in. Bilarna byts ut vart tredje år och alla bilar som byts ut efterhand byts till dieselbilar av dels ekonomiska skäl och miljöskäl. I år kommer 50 bilar att bytas ut vilket kommer att ge en fördelning av omkring 75 procent dieselbilar och 25 procent bensindrivna bilar i kommunen.

Någon etanolpump finns inte i Lindesberg så än så länge har man endast en etanolbil. Man uppskattar att det körs i runda tal 150 000 mil om året med kommunens 123 bilar, och det totala koldioxidutsläppet ligger runt 450 000 kg per år. En av de intervjuade tror att bilbehovet kan öka genom att andelen äldre i befolkningen ökar och fler väljer att bo kvar hemma. En annan faktor som tas upp är kollektivtrafiken som man har svårt att se komma att bli så mycket bättre. Mot Örebro fungerar det bra att åka kollektivt men tvärs igenom länet fungerar det riktigt dåligt. Ett ställe där det borde gå att minska körsträckor och bilbehov är dock i tätorten:



*"Förhoppningsvis kan det bli lite mindre, det åks väldigt mycket bil i tätorten och det är få som cyklar. Grundinställningen är verkligen bil, Jag vet inte hur snabbt attitydförändringar kan ske men kommer vi så långt att vi kan förbättra cykelvägar et cetera, och om det finns en vilja hos den politiska ledningen att satsa, så borde vi kunna resa mindre inom tätorten. Och mellan våra 4-5 större tätorter borde man kunna åka kollektivt."*



## Ljusnarsbergs kommun

Båda de intervjuade i Ljusnarsberg känner till projektet. Den ena har hört om det i diskussioner på arbetsplatsen och den ena har deltagit en träff där Vägverket samt externa bilpoolföretag var med och berättar att:

*”Det blev Inga diskussioner efter, det blev klart på mötet att där bilpoolföretagen kunde tänka sig bilpooler var i de större kommunerna, Örebro, Karl-skoga och något mer ställe. Företagen sa att det inte var intressant för dem att ha hos oss, jag frågade särskilt.”*

På bilpoolsmognadstrappan ligger kommunen på steg sju. Det finns en kommungemensam bilpool som man har haft i flera år. I dag består den av sex bilar och det finns ytterligare två bilar hos vaktmästarieriet samt socialen som också kan lånas av alla om de är lediga. Fordonsansvaret är centraliserat och man leasar de flesta bilarna. En av de intervjuade berättar att det bara finns en policy beträffande leasingbilar som tar upp praktiska regler kring bokning och användning av leasingbilarna. Den andra intervjuade menar dock att det finns en trafiksäkerhets och resepolicy som säger att allmänna färdmedel ska användas i första hand om det är praktiskt och tidsmässigt möjligt. Annars ska leasingbilarna användas och tredje hand egen privat bil. Leasingavtal sköts centralt av kommunen som debiterar förvaltningarna för bilbruket. Underhållet av bilarna sker dock ute på förvaltningarna.

Om kommunens ambitionsnivå gällande bilpooler för allmänheten sägs att:

*”Det här ingen fråga för oss idag. Att utveckla det ytterligare, att öppna upp mot allmänhet, det känns inte alls prioriterat. Vi är en kommun där man behöver egen bil. Vi har bra tågförbindelser, men dåliga bussförbindelser.”*

*”Jag kan inte säga att det ligger högt upp i listan av prioriterade åtgärder i kommunen. Så ser jag det också - det är här en liten kommun som ska göra allt som en stor kommun men med begränsade resurser. Eftersom jag känner att vi inte har det prioriterat så kan det ju i och för sig betyda att vi har för dålig kunskap om det så mer information från Regionförbundet kunde vara bra.”*



Det stöd man hypotetiskt skulle kunna tänka sig, är att kommunen skulle kunna få ekonomisk ersättning för merkostnaderna samt resurser till att göra en inventering av möjligheterna att blanda in allmänheten i bilpoolssammanhang.

Kommunen leasar 22 stycken personbilar och äger två minibussar som används av handikappheten och dagrehabiliteringen. Man har inga miljöbilar och förklarar det med att man inte har något ställe att tanka etanol samt att det här med elbilar inte har kommit riktigt ännu. Det tas också upp att det är en resursfråga. En av de intervjuade menar att i dagsläget när man varslar 17 personer så känns det kanske inte så prioriterat med miljöbilar.

Kommunen håller på att se över bilbehovet och försöker att plocka bort bilar som går för lite. En av de intervjuade menar att bilbehovet kommer att finnas kvar under förutsättning att man får behålla bensinmackarna. Just nu hotas en av de bemannade mackarna av stängning. Den andra berättar att hon tror på elbilar i framtiden nu när det har börjat komma elbilar som kan klara av längre sträckor. Ingen kan svara riktigt på hur mycket det körs i dag men man tror att körsträckorna kan ha förändrats i och med att man har fått ganska bra tågförbindelser och att många utnyttjar tåget.



## Nora kommun

Två av de intervjuade i Nora känner inte alls till projektet och den tredje är osäker.

Nora kommun ligger runt steg sju på bilpoolsmognadstrappan. Man har sedan sju till tio år haft en form av bilpool som är öppen för alla som reser i tjänsten i kommunen. Man kan också låna socialtjänstens bilar om dessa är lediga även om man arbetar på en annan förvaltning. Man har leasade bilar, beskriver fordonsansvaret som centraliserat och man har en resepolicy som bland annat tar upp att man ska åka kollektivt.

Bilpoolsfrågan tycks varken vara en prioriterad fråga eller en fråga som har diskuterats i kommunen och man har svårt att svara på vilket stöd som skulle behövas om frågan kring bilpool för allmänheten lyftes.

Kommunen har 30 till 40 bilar varav en del är miljöbilar. Det sägs att bilarna successivt ska bytas mot miljöbilar. De flesta bilarna går inte mer än 4000 mil på tre år. Man har en sjuksköterskebil som går den dubbla sträckan och en patrullbil inom hemtjänsten som går 28 mil per dygn. Man har svårt att se några framtida förändringar i körsträckor eller bilbehov, förutom det faktum att fler gamla väljer att bo kvar hemma.



## Örebro kommun

Tre av fem intervjuade i Örebro kommun känner till regionförbundets projekt. Övriga två känner igen frågan men har inte haft en klar bild exakt vem som driver projektet eller att det handlat om ett specifikt projekt. De som känner till projektet har kommit i kontakt med det på olika sätt i samband med att man i Örebro håller på att upphandla en extern bilpoolsleverantör. Om projektets effekter i organisationen sägs:

*"Att regionförbundet har arbetat med frågan har inte haft betydelse för Örebro kommun, det har varit två parallella projekt."*

*"De försökte samla alla kommuner i länet här för ett, ett och ett halv år sedan på Net city. Och då var jag med som kommunrepresentant. Men kommunens projekt med bilpooler hade startat redan innan regionförbundets möte."*

De intervjuade bedömer att kommunen befinner sig på allt mellan steg fyra och steg nio på bilpools-mognadstrappan. Det finns ett förfrågningsunderlag för upphandling som ska ut under våren, upphandlingen ska vara klar till sommaren och målsättningen är att bilpoolen ska kunna komma i gång efter semestrarna. Man har under 2008 antagit en ny resepolicy samt reseriktlinjer som ska implementeras. Policyn syftar bland annat till att styra över alla resor till bilpoolen. Den innehåller också krav på de bilar som personalen kör som gör att man tror att privata bilar kommer att stängas ute när policyn väl är implementerad. Möjligheten att resa med egen bil kommer att finnas kvar men det kommer att bli svårt, att få bilersättning för privat bil är någonting som endast ska ske om särskilda skäl föreligger.

I policyn står också att i de fall medarbetarna inte kan gå eller cykla dit de ska, ska kollektivtrafik användas och kollektivtrafikskort ska finnas på alla enheter. Policyn började gälla den 1 januari så man har svårt att säga om det är ett levande dokument. Kommunen har inte riktigt löst än hur de ska arbeta med implementeringen ännu, och menar att det går åt jättemycket resurser för det. Man håller dock på att formulera en kommunikationsplan och har en kommunikatör för ändamålet.

Fordonsansvaret beskrivs som centraliserat och man berättar att det finns förvaltningsanknutna bilpooler såväl som bilar tillgängliga för alla. Initiativet kring bilpool för allmänheten beskrivs som ett förslag från politiken i första hand, och det steg i processen som tycks ha varit svårast att ta har varit policybiten. Resepolicyn sägs ha varit uppe i Kommunfullmäktige och fallit där två gånger. En annan stöttesten har varit att kartlägga resebehoven i kommunen. Man berättar att arbetet med att kartlägga



kommunens resande sköts upp i fjol i och med den stora omorganisation som skedde i kommunen kallad FRAM. Man hade gjort en kartläggning av behoven i alla verksamheter innan FRAM och var där efter tvungna att göra om allting. Omorganisationen sattes i gång i september och man var tvungen att invänta ett par månader tills organisationen hade satt sig för att få möjlighet att titta på hur det nya resandet såg ut. Denna kartläggning säger man sig fortfarande hålla på med.

Ambitionsnivån inom kommunen gällande bilpool beskrivs som hög respektive väldigt varierad. Det är inte tydligt i dagsläget vad det kommer att innebära för de anställda ännu och det har inte gått ut så mycket information menar en person. Gällande ambitionsnivån inom verksamheterna sägs att de ser till sin verksamhets intresse och inte till allmänhetens behov.

Gällande stöd i processen att skapa en bilpool öppen för allmänheten nämner två personer ekonomiskt stöd. Två andra påtalar att regionförbundet sitter med i den arbetsgrupp man startat i kommunen runt processen. Man nämner också expertstöd från Vägverket samt att Göteborg ska komma och föredra hur de har arbetat med frågan. En av de intervjuade säger att sådant här är svårt att styra uppifrån då det handlar om att få verksamheterna att anamma det här sättet att använda fordon.

Örebro kommun har 869 registreringspliktiga fordon varav 436 personbilar, 158 lastbilar under 3,5 ton, 52 över 3,5 ton, 148 släpkärror, 1 buss och 5 skotrar, med mera. Alla fordonsshantering sköts i dagsläget av enheten fordonsteknik inom kommunen. Man har både ägda och leasade bilar, och på de leasade bilarna står kommunen som ägare fast med en leasingspärr. Av personbilarna är 64 % miljöfordon. 35 stycken är dieslbilar, 100 är biogasbilar, 14 elhybridbilar och 130 etanolbilar. Målet är att kommunen ska upp till 80 % miljöbilar till utgången av 2010. Vid nya avtal gäller att man om det går ska införskaffa biogas i första hand, etanol i andra hand och bränslesnål diesel i tredje.

Den kommunala bilparken kommer att finnas kvar när man upphandlar bilpool eftersom den del man upphandlar är till för verksamheter som omfattar omkring tio procent av kommunens anställda. En av de intervjuade tror att det kommer att bli ett tiotal bilar i den pool som öppnas upp för allmänheten. Det kommer också i och med detta att skapas en intern bilpool för vissa förvaltningar.

Gällande kommunens bilbehov och körsträckor i framtiden sägs bland annat att man inte har sett effekterna av bilpoolen samt den nya resepolicyen än. En av intervjupersonerna menar användandet generellt sett har gått ner när man har infört bilpool på andra ställen. En annan av de intervjuade menar att det finns lite motstridiga intressen i frågan:



*”Sedan finns det ju motstridiga intressen. Vi ska ju jobba mer med internationalisering och internationellt utbyte på alla plan. Exempelvis i gymnasiet, och då flyger man mer vilket går stick i stäv med miljömålen förstås. Vi har faktiskt haft ett ökat utsläpp av koldioxid under 2008. Vi vet inte vad det beror på än.”*

Det berättas också att man inte har sett effekterna av omorganiseringen FRAM ännu. I och med omorganiseringen har flera administrativa funktioner flyttats runt vilket bland annat innebär att exempelvis en kommunikatör som tidigare satt i verksamheten nu sitter på annan plats i en kommunikatörsgrupp. Det skulle kunna leda till ökat resande mellan enheterna.



## Örebro läns landsting

Alla tre intervjuade inom Örebro läns landsting har hört talas om regionförbundets projekt. Man har läst om det i tjänsten, varit på en del möten med Vägverket, Regionförbundet och andra kommuner samt hört om det på andra sätt.

Örebro läns landsting som helhet ligger runt steg fem i bilpoolsmognadstrappan. 1 februari startades två förvaltningsanknutna bilpooler upp. Dels en på Karlskoga lasarett och en på Landstingets centralförvaltning i Örebro. Landstingets enheter i övrigt sägs sig befinna sig på olika lägen i trappan då det är en stor organisation. En av de intervjuade säger att förslaget har växt fram inom transportenheten och sedan lyfts upp som ett politiskt förslag. En annan menar att initiativet kommer från politikerhåll. Och den tredje att förslaget från början kommer från tjänstemännen inom landstinget i Karlskoga men att det sedan har plockats upp av politikerna och att man har kunnat arbeta med det här tillsammans. Att skapa tjänstebilpooler är ett mål i miljöprogrammet för landstinget för 2008-2011. På Karlskoga lasarett säger man:

*"Tidigare hade vi en bilpool på lasarettet med 6 stycken leasingbilar, men nu från och med första februari har vi lagt ihop alla bilar över förvaltningarna så nu har vi 15 bilar för lasarettet, psykiatrin och IT-avdelningen. Dessa är enbart för tjänsteresor. Vi har inga planer på utöka det till privatpersoner. Detta har inte genererats som en effekt av Regionförbundets projekt utan detta har varit ett eget projekt. Men Regionförbundets projekt har ett jättebra syfte. Våra bilar går ju väldigt mycket på vår och höst men inte på sommaren när folk åker på semester. Även på helger står de ju still. Så det skulle ju gå bra att kombinera."*

Om försöket med bilpoolen på centralförvaltningen fungerar bra är tanken att det upprättas en bilpool även i Lindsberg. I framtiden är tanken sedan att man ska kunna knyta ihop de här poolerna till en gemensam, då det sker väldigt mycket tjänsteresor mellan orterna. Det finns i dag riktlinjer för resor inom landstinget men dessa kommer att revideras till att bli en riktig policy. Målsättningen är att detta ska ske under året. Det nuvarande dokumentet beskrivs som relativt löst hållet men innehåller vissa skrivningar kring att resandet ska styras mot kollektivt åkande.

Ambitionsnivån inom Landstinget kring det bilpoolsprojekt man arbetar med nu sägs vara hög. Vad gäller bilpooler öppna för allmänheten är man emellertid mer tveksam:



*”Jag har deltagit i mötena med Regionförbundet, Vägverket och kommunerna. Diskussioner har förts. Men som det ser ut nu så är det bara några få aktörer som är med i upphandlingarna. Det känns lite grann som ett monopol. Det verkar också som att merintäkterna från privatuthyrning går till bolaget. De upphandlar utifrån en viss volym som man själv ska boka, avtalen täcker inte vem som ska ta del av vinsten. Det är ju en ekonomisk fråga. Det handlar också om vilka bilar som man kan ha i en bilpool. Vi har många specialutrustade bilar, akutfordon et cetera. Inom kommunen är det väl inte mer än 10 bilar av totalt 440 personbilsregistrerade bilar som ska upphandlas externt.”*

Stöd vid en eventuell process att starta bilpool för allmänheten skulle enligt en av de intervjuade vara marknadsföringen av själva idén då det krävs ganska mycket för människor för att de ska vilja göra sig av med sin egna bil. Regionförbundets roll beskrivs som den som kan näta ihop kunskap och erfarenheter.

Örebro läns landsting har ungefär 180 till 200 leasade bilar och några ägda. Andelen miljöbilar uppskattas ligga någonstans under 30 procent. Körsträckorna under ett år inom landstinget i dag ser ut som följer:

Miljöbil leasing: 860 000 km  
Leasing ej miljöbil: 813 000 km  
Förvaltningsägda miljöbilar: 37 000 km  
Förvaltningsägda ej miljöbilar: 284 000 km  
Hyrbil miljö: 210 000 km  
Hyrbil ej miljö: 267 000 km  
Egen bil: 2 682 000 km

Gällande framtida bilbehov och körsträckor har man en ambition att minska användandet av egna bilar i tjänsten. Milersättningen för den som kör egen bil bedöms dock som hög och man tror att den lägsta ersättningsnivån är på 28 kronor milén innan skatt. Det finns planer på att prata med länstrafiken kring avtal för tjänsteresor inom landstinget. Något som kan försvåra för ett minskat resande är de signaler man uppfattar kring att man i vissa verksamheter som exempelvis inom psykiatrin skulle behöva arbeta mer över orterna.



## Örebro universitet

En av de båda intervjuade vid Örebro universitet känner till regionförbundets bilpoolsprojekt i och med att han deltog i den träff som anordnades på Netcity i slutet av 2007.

Örebro universitet befinner sig i de första stegen i bilpoolstrappan. Man har upphandlat och har ramavtal med olika typer av hyr- och leasingfirmor som har olika typer av miljöbilar. Man får välja att åka med sin privata bil eller att hyra genom företagen när man reser i tjänsten. Det finns inga restriktioner kring den egna bilen och universitetet betalar ut milersättning, både den skattefria och den skattepliktiga delen. Det finns miljöbilar att hyra hos firmorna man har avtal med men man berättar att alla inte gör det fast att de egentligen ska. Egna bilar har universitetet bara ett par stycken. Man har också ett dokument som heter riktlinjer för tjänsteresor som är antaget 2004.

Riktlinjerna skulle egentligen ha "setts över och gjorts kända" innan årsskiftet men det har inte hunnits med än. Tanken är att få ett tydligare miljöfokus i den nya policyn. De nuvarande riktlinjerna säger att hänsyn ska tas till tidsaspekter, miljö et cetera när en resa planeras. Man berättar att det då blir upp till individen själv att prioritera. Den tjänsteman som ska arbeta med översynen säger sig vilja att vi få in regler kring att exempelvis Hertz inte får hyra ut något annat än just miljöbilar till universitetet. Han skulle också kunna tänka sig en regel som säger att det är förbjudet att använda sin egen bil om den inte är en miljöbil. Då ska man få betala resan själv. Men det tror han inte är genomförbart.

Implementering av policys inom en organisation som universitetet beskrivs som trögjobbat:

*"Folk känner inte till att det finns policys handlingsplaner och riktlinjer. De som känner till den försöker nog följa den, det vill jag tro i alla fall. Men det är svårt att säga. Universitetet är en sådan blandad organisation. För det första pratar alla inte svenska, sedan är det olika yrkesgrupper, lärare som är mest inne i sitt exempelvis. Det blir en ytterligare dimension att över huvud taget få ut information. Det kräver ju att folk är inne på vårt intranät, där de ju ska gå in och titta. Men när vi tittar på hur användningen av intranätet ser ut så gör folk inte det. Hur sprider man då informationen? Sedan har vi ju studenterna också och de omfattas ju inte direkt av riktlinjerna för tjänsteresor som finns nu, men tanken är ju att även studenterna ska tas med i arbetet. Och studenterna byts ju ut kontinuerligt så då är det svårt att implementera sådana här saker."*



Bilpoolsfrågan tycks inte ha diskuterats vid universitet och det är dagsläget inte en prioriterad fråga att serva allmänheten med en bilpool:

*”Jag tog upp frågan efter mötet på Netcity med ett par i ledningen. Man ville ju därifrån (från Regionförbundet/Vägverkets sida) att vi skulle ha ett ansvar för bilpoolen, men vi har inte den organisation som tillåter att vi kan ha en bilpool på det sättet. Jag sa till ledningen att det inte är något för oss i dag. Vi har inte resurser att hålla i det. Det fanns inga naturliga ställen i organisationen att sköta det på som det var då. Men ingenting är statiskt, händer det nya saker så vet man ju inte. Men jag har sett siffror från Göteborgs universitet som har en egen bilpool. Och de siffrorna är inte upphetsande ska jag säga. Jag tror att det skulle bli dyrare för oss. Eftersom miljöaspekten går att få till på andra sätt genom att hyra miljöbilar så verkar det inte som att vi skulle tjäna varken ekonomiskt eller miljömässigt på det.”*

Universitetet har bara tre egna bilar. I övrigt har man avtal med olika hyr- och leasingfirmor. Hur det fungerar med biluthyrningen är lite olika men man vet att en av firmorna man använder kör upp sina bilar till universitetet och lägger nyckeln i ett nyckelskåp till den som hyrt bilen. Man har väldigt mycket tjänsteresor och får in omkring 4000 till 4500 reseräkningar per år som inbegriper resor med såväl bil som tåg, buss och flyg. Man håller på och kartlägger hur resandet faktiskt ser ut, för det vet man inte riktigt i dagsläget.



## Slutdiskussion

### Kännedom om Regionförbundets projekt och mottagandet i organisationerna

Majoriteten av de intervjuade känner till att Regionförbundet driver bilpoolsprojektet. De flesta som känner till projektet har kommit i kontakt med det via olika träffar eller seminarier. Några nämner utskick från regionförbundet och andra har kommit i kontakt med det på andra sätt i sitt arbete. Svaren varierar en hel del i hur väl man anser sig känna till projektet och hur mycket man minns kring hur man kommit i kontakt med det. Några känner sig osäkra på om det är just Regionförbundets projekt man har hört talas om men att man känner igen bilpoolsdiskussionen. De som inte har hört talas om projektet alls uppger att man har många frågor att hantera, att man inte har blivit informerad eller att man inte vet varför man inte har hört talas om det.

Endast i en organisation uppges projektet av de intervjuade ha haft någon direkt effekt i organisationen. I Hallsbergs kommun föranledde träffar med Regionförbundet 2007 respektive 2008 en utredning i kommunen rörande bilpool öppen för allmänheten. Resultatet av denna utredning visade emellertid att man hade för få bilar som man kunde inkorporera i poolen och att befolkningsunderlaget beräknades var för litet. Örebro kommun som under våren upphandlar en extern leverantör av bilpool för allmänheten menar att detta inte föranletts av regionförbundets projekt utan att det har varit två parallella projekt.

I Kumla kommun pågår en bilpoolsutredning sedan ett antal år. Syftet med utredningen i dagsläget är dock inte att utreda frågan kring bilpool öppen för allmänheten. Inte heller denna utredning kopplar de intervjuade till Regionförbundets projekt, utan menar att det är en egen diskussion man har haft utifrån kommunens egna förutsättningar. I Hällefors kommun diskuterades projektet en del efter det att kommunens representanter deltagit i någon av Regionförbundets träffar, men man bedömer läget som att man avvaktar i frågan. Samma sak gäller i Lindesberg. I Ljusnarsbergs kommun tycks visst intresse ha funnits att arbeta med frågan innan man vid en av träffarna med Regionförbundet fick beskedet av bilpoolsföretagen att man ansåg kommunen för liten för ändamålet.



## Regionens bilpoolsmognad

Den organisation som tydligt ligger lägst på mognadstrappan är Örebro universitet. Man har enstaka egna bilar och bilar för tjänsteresor tycks hyras per det tillfälle dessa ska användas. Inom organisationen verkar det inte finns några tankar på att förändra sitt bilanvändande på andra sätt än att lägga mer fokus på miljö i resepolicy och att styra mer mot att de bilar som hyrs ska vara miljöbilar.

Halvvägs på mognadstrappan befinner sig Örebro läns landsting. Inom lanstinget har man under början av året emellertid startat upp ett par tjänstebilpools-projekt och ambitionen är att kunna utveckla dessa pooler att fungera över flera orter.

I de högsta stegen av mognadstrappan befinner sig endast Örebro kommun. I Örebro kommer upphandling att ske under våren och efter semestrarna hoppas man ha en bilpool redo att öppnas upp för kommunmedborgarna.

Hallsberg, Karlskoga och Laxå kommun befinner sig i närheten av steg sju på bilpoolsmognadstrappan i och med att de intervjuade på olika sätt indikerar att det finns vissa bilar som används av flera förvaltningar. I Degerfors kommun har man tidigare haft förvaltningsövergripande bilpoolsbilar men dessa har plockats bort på grund av för låg efterfrågan. Övriga kommuner i regionen når steg sju på bilpoolsmognadstrappan. I de flesta fallen har dessa förvaltningsövergripande bilpooler varit i bruk under ett flertal år. Poolerna innehåller allt från en bil i Askersund till cirka 20 bilar i Lindesberg.

En svårighet i definitionen och klassifikationen av organisationerna på bilpoolsmognadstrappan är att trappans steg varken av de intervjuade tycks uppfattas som, eller i praktiken utföras, i kronologisk ordning. Organisationernas utsagor visar att det är möjligt att sakna exempelvis resepolicy eller centraliserad fordonsförvaltning trots att man har en förvaltningsövergripande bilpool av något slag. Vidare finns en problematik rörande definitionen av vad en bilpool kan vara. Samtliga kommuner har det stora flertalet bilar inom socialtjänst samt inom miljöförvaltning/gatukontor eller motsvarande. Ingenting tyder på att dessa bilar är knutna till enskilda personer, utan de används gemensamt av förvaltningen eller de olika enheterna inom förvaltningen. I flera kommuner uttrycker man också att det finns möjligheter att låna bilar över förvaltningarna utan att detta nödvändigtvis är kopplat till något bokningssystem eller anses vara en bilpool.

De intervjuade har överlag svårt att se trappans steg som en process. De lösningar man har, har ofta ett par år på nacken och sällan finns en helt klar bild över varför och hur de olika stegen har tagits. Ofta finns en uppfattning om att leasingbilar och förvaltningsövergripande pooler har tillkommit som



förslag från tjänstemannansidan, som svar på personalens ovilja att använda egna bilar i tjänsten samt som ekonomiskt fördelaktiga alternativ. Detta snarare än som delmål i ett mer miljömässigt hållbart resande. Miljöaspekten finns snarare närvarande i tanken kring miljöbilar. Att successivt byta ut sin bilpark mot renare miljöbilar eller mer miljövänliga bilar är en tanke som tycks självklar på de flesta ställen. Stötestenarna här gäller dock möjligheterna att tanka exempelvis gas och etanol. I vissa kommuner saknas tankningsställen och i andra är tillgången begränsad.

På grund av svårigheten att se mognadstrappan som en kronologisk process är det också svårt att få en klar bild över vilka steg i processen som exempelvis har varit extra svåra att ta. Frågan kring resepolicy är dock ett exempel som nämns som någonting som kan vara en stötesten. Ett annat steg i processen som inte beskrivits som svårt men som tidskrävande, är steget att centralisera fordonsanvändningen genom att först inventera bilar och körsträckor et cetera ute i organisationen. I Örebro kommun har den stora omorganisationen av kommunens administrativa funktioner varit en försenande faktor i kartläggandet av resebehoven inför upphandlingen av bilpoolen.

Det faktum att Hallsbergs kommun bedömer sig ha för få bilar (två stycken) att göra tillgängliga för en öppen bilpool behöver i sig inte vara ett nedslående resultat för regionens bilpoolsmognad. Ljusnarsbergs kommun, som är regionens befolkningsmässigt minsta kommun har sex stycken bilar i en förvaltningsövergripande bilpool vilket visar att potential ur den aspekten kan finnas även i mindre kommuner. Att man i Halsbergs utredning dock bedömer att befolkningsunderlaget i kommunen är för litet kanske kan ses som ett större problem, då sju av regionens kommuner har ett färre antal invånare än Hallsberg.

Örebro universitets låga placering på bilpoolsmognadstrappan kan uppfattas som negativ för regionen i stort beträffande bilpoolsmognad. Endast inräknat anställda samt studenter vid universitet skulle organisationen uppskattningsvis kunna ha ett större "befolkningsmässigt" underlag för en bilpool än cirka hälften av regionens kommuner.



## Det fortsatta arbetet

Ett par intervjuade nämner att det i deras respektive kommuner kan vara så att det finns en tanke från ledningens håll att avvakta och se hur processen fortskrider i Örebro kommun innan man själv funderar mer kring ett ställningstagande i frågan. Om Örebro kommuns bilpoolsprojekt visar på goda resultat kan det kanske öka ambitionsnivån även i andra kommuner och organisationer i framtiden.

Sammantaget kan ses att det på flera håll finns ambitioner att på olika sätt arbeta med frågor rörande kommunens tjänsteresor och bilanvändande. Ambitionen att starta upp en öppen bilpool för allmänheten måste dock sägas vara överlag väldigt låg. En bilpool för allmänheten är i realiteten inte en fråga på agendan i dagsläget i någon organisation eller kommun förutom Örebro kommun, trots att motioner och medborgarförslag har lyfts i frågan i åtminstone tre andra kommuner. Hos de mindre kommunerna finns en skepsis till att kommunens storlek räcker till och på flera håll finns en tydlig uppfattning om att egen bil är en nödvändighet i en landsortskommun. En bättre utbyggd kollektivtrafik tycks vara en av förutsättningarna som krävs för att det ska vara möjligt att förändra resandet. Ytterligare en aspekt är frågan om ekonomin.

Några organisationer nämner att det stöd man skulle vilja ha en hypotetisk process att starta upp en öppen bilpool skulle vara just ekonomiskt stöd. Ekonomin och det rådande ekonomiska läget med varsel och sparkrav får också betydelse för andra delar av arbetet med resandet, positiva så väl som negativa. Exempelvis ses på några håll över antalet bilar i syfte att spara. En kommun tar upp ett dåligt ekonomiskt läge och varsel som motstridigt målen att exempelvis investera i miljöbilar.

Andra former av stöd som tas upp är marknadsföringen av själva iden med öppen bilpool för allmänheten samt stöd i erfarenhetsutbyte av olika slag. Konkreta fakta kring hur man tecknar avtal, hur man resonerar i en upphandlingssituation, vad det kostar kommunen, hur ett bokningssystem för både allmänhet samt kommunanställda skulle kunna se ut samt hur man resonerar kring medlemsavgifter och försäkringar är också efterfrågat. Något som det också tycks finnas kunskapsbehov kring är hur lagreglerna ser ut i frågan.



## Bilaga. Intervjuguide

### Syfte

Kartlägga bilpoolsmognaden i kommuner och organisationer som ingår i projektets målgrupp.

### Bakgrund

Regionförbundet Örebro bedriver sedan 2006 ett projekt som syftar till att initiera bilpools för tjänstereor inom kommun, landsting och andra organisationer. Tanken är att bilpoolerna upphandlas av en extern leverantör (dvs kommunen/organisationen sköter den inte själv) och även öppnas upp för allmänheten.

#### **Känner du till att Regionförbundet driver detta bilpoolsprojekt?**

##### **Om ja...**

Hur har du kommit i kontakt med Regionförbundet i samband med detta projekt?

*I vilka sammanhang har du hört talas om projektet?*

*I vilka sammanhang har du kommit i kontakt med projektet?*

*Hur har mottagandet av projektet varit i organisationen?*

*Vilka är dina samlade intryck rörande projektet och projektets syfte?*

Vilka effekter har Regionförbundets bilpoolsprojekt genererat i kommun/organisation?

*Initiala effekter?*

*Bestående/långtgående effekter?*

Har du/ni kontakt med Regionförbundet Örebro i andra transport- eller energifrågor?

##### **Om nej...**

Vad kan anledningen vara till att du/ni inte hört talas om projektet?

*Informationsbrist?*

*Tidsbrist?*

*Intresse/prioritering?*

Har du/ni kontakt med Regionförbundet Örebro i andra transport- eller energifrågor?



## **Bilpoolsmognad**

**Vägverket delar in resan mot en publik bilpool i en kommun eller organisation i olika faser, dessa är:**

1. personalen kör egna bilar utan krav från organisationen och det finns inga riktlinjer för inköp av fordon
2. det finns vissa krav på de fordon som personalen kör
3. leasade bilar är införda
4. resepolicy styr upp bilbruket
5. enkla, förvaltningsknutna bilpooler är inrättade
6. kommunen centraliserar hela fordonsansvaret, resepolicy skärps
7. gemensam bilpool över förvaltningsgränser inrättas
8. endast bilpool tillåts, privata bilar stängs ut, resepolicy skärps
9. bilpool upphandlas
10. bilpoolen öppnas för andra kunder

**Var bedömer du att din kommun/organisation befinner sig på bilpoolsmognadstrappan?**

**Utveckla svaret!**

*Vad karaktäriserar de steg ni tagit?*

*Hur har ni arbetat med respektive steg?*

*Svårigheter med att ta olika steg?*

*Går det att urskilja steg som har varit/kommer att vara svårare att ta än andra?*



## Har frågan om bilpooler utretts eller diskuterats i din kommun/organisation?

### Om ja...

På vilka sätt har utredningen/diskussionerna startat?

*Hur initierades processen?*

*För kommuner/landsting: Politiskt initiativ? Motioner? Finns det stöd i politiska dokument?*

*Deltagare i processen?*

Har det lett till att bilpooler utvecklats?

Om ja...

Hur blev resultatet?

*Hur fungerar det idag? Vad är bra? Mindre bra?*

*Vilka var framgångsfaktorerna?*

*Hur är den allmänna inställningen till att bilpool införts?*

Om nej...

Varför har inte bilpooler utvecklats?

*Vilka orsaker ligger bakom?*

*Vilka hinder finns?*

### Om nej...

Varför har inte diskussioner förts i din kommun/organisation?

*Vilka orsaker kan finnas till detta? Enskilda? Strukturella?*

## Ambitionsnivå

### Hur upplever du din kommuns/organisations ambitionsnivå gällande bilpooler?

*Är det ett prioriterat område? Varför?/Varför inte?*

*Kan ambitionerna öka ytterligare?/Vad skall till för att det skall bli ett prioriterat område?*



## Stöd

Vilket stöd anser du behövs processen för att lyckas skapa bilpooler som är externt upphandlade (dvs. kommunen/organisationen sköter den inte själv) och som kan användas både av er verksamhet och av allmänheten?

Vilka förväntningar ställer du på Regionförbundet Örebro?

Vad de kan bidra med?

Vilken roll kan regionförbundet ha i detta avseende?

Finns det andra aktörer som kan bidra?

## Antal fordon, körsträckor och framtida bilbehov

Hur många fordon har kommunen/organisationen?

*Egna bilar?*

*Leasingbilar?*

*Miljöbilar?*

Hur ser bilbehovet ut i framtiden?

*Öka/minska?*

*Kommer det att se annorlunda ut?*

Vad beräknar man för körsträcka i framtiden?

*Kommer den att öka/minska?*

*Hur mycket körs det idag?*

## Resepolicy

Finns det en resepolicy inom din kommun/organisation?

**Om ja...**

Vilka krav ställs i den?

*Exempelvis krav på privata bilar eller krav på att åka kollektivt eller använda bilpooler?*

*Är resepolicyn utformad så att miljöbilar och kollektivtrafik används istället för bil?*

Revidering?

*Gjordes senast? Ändringar/tillägg som gjordes då?*

Implementering

*Efterlevs resepolicy? Upplever du att det förs diskussioner runt innehållet?*

*Är det ett levande dokument?*