



Tjänstebilpool i Hallstahammar

Förord

Vägverkets sektorsansvar består i att samla, stödja och driva på transportsektorns samtliga aktörer. Inom ramen för detta sektorsansvar arbetar Vägverket bland annat med att minska utsläppen av växthusgaser från person- och godstrafiken. Ett led i detta är att bilda kommunala bilpooler vilka minskar personbilstrafiken.

Riksdagen har beslutat att svenska utsläpp av växthusgaser åren 2008 – 2012 ska vara 4 procent lägre än 1990 och att utsläppen år 2020 bör vara 25 procent lägre än 1990. Vägverket arbetar aktivt med att dessa mål ska uppfyllas och inledde därför ett samarbete med Hallstahammars kommun i bildandet av deras kommunala tjänstebilpool.

I april 2004 antog Hallstahammars kommun en resepolicy som gäller vid tjänsteresor, benämnd ”Miljö- och trafiksäker resepolicy”. Syftet med policyn är att alla inom kommunen skall ta ett gemensamt ansvar för att möten och resor sker på ett planerat, kostnadseffektivt, miljöanpassat och trafiksäkert sätt. I enlighet med denna policy startades den 1 mars 2005 en tjänstebilpool i Hallstahammars kommun.

Införandet av bilpoolen har varit lyckat där en framgångsfaktor varit projektledaren och eldsjälens Jan Lilja som arbetat intensivt med att få projektet att fungera. Resultatet talar för sig självt med ca 600 000 kr lägre fordonskostnader för tjänsteresor med bil samt 20 ton lägre koldioxidutsläpp tack vare bättre planerade resor. Vidare har också trafiksäkerheten för dem som nyttjar bilpoolen ökat eftersom fordonsparken förnygrats samt utrustats med alkolås.

Jag vill tacka alla inblandade i projektet och hoppas att konceptet med bilpooler ska spridas till flera kommuner via detta goda exempel. Arbetet med hållbara resor och transporter har hög prioritet hos Vägverket. Tveka inte att kontakta oss!

Med vänlig hälsning

Christer Strömberg

Vägverket Region Mälardalen

Titel: Tjänstebilpool i Hallstahammar, utvärdering enligt SUMO

Publikation: 2007:11

Utgivningsdatum: 2006-12

Utgivare: Vägverket Region Mälardalen

Författare: Pernilla Hyllenius och Katarina Evanthe, Trivector Traffic

Layout omslag: Ateljén, Vägverket

Foto: PEr Eriksson

Tryck: Vägverket

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket Region Mälardalen

Innehållsförteckning

Sammanfattning

1.	Inledning	6
1.1	Bakgrund och syfte	6
1.2	Tjänsteresande i Hallstahammars kommun	6
1.3	Kort beskrivning av resepolicy	6
1.4	Kort beskrivning av bilpoolen	6
1.5	Metod	7
2.	Målsättning	11
2.1	Övergripande mål	11
2.2	Projektmål	11
2.3	Mål på olika SUMO-nivåer	11
3.	Beskrivning av de anställda i Hallstahammars kommun	12
3.1	Fördelning på kön och ålder	12
3.2	Avstånd till arbetsplatsen, färdmedelsval till arbetet och grad av tjänsteresande	12
4.	Sammanfattning av resultat	15
4.1	Erhållna effekter	15
4.2	Resultat på olika SUMO-nivåer	16
5.	Fördjupning av resultat och effekter på olika SUMO-nivåer	18
5.1	Informations- och marknadsföringsinsatser	18
5.2	Kännedom om resepolicy och bilpoolen	19
5.3	Användning av bilpoolen	22
5.4	Nöjdhet med resepolicy och bilpoolen	22
5.5	Acceptans av resepolicy och bilpool	24
5.6	Anställda som provat att följa resepolicy och använda poolbilarna	24
5.7	Åsikt om att följa resepolicy och köra poolbil	26
5.8	Långsiktigt förändrat beteende	27
5.9	Effekter på ekonomi, miljö och trafiksäkerhet	29
5.10	Andra påverkande faktorer	34
6.	Målavstämning	35
6.1	Övergripande mål	35
6.2	Projektmål	35
6.3	Mål på olika SUMO-nivåer	35
7.	Avslutande reflektioner	37

Bilaga 1 Miljö- och trafiksäker resepolicy

Bilaga 2 Synpunkter och förbättringsförslag som har framkommit i enkäten

Sammanfattning

I april 2004 antog Hallstahammars kommun en resepolicy som gäller vid tjänsteresor, benämnd ”Miljö- och trafiksäker resepolicy”. Syftet med policyn är att alla inom kommunen skall bidra till och ta ett gemensamt ansvar för att möten och resor sker på ett planerat, kostnadseffektivt, miljöanpassat och trafiksäkert sätt. Som ett led i detta arbete startades den 1 mars 2005 en tjänstebilpool i Hallstahammars kommun.

Huvudsyftet med denna utredning är att utvärdera effekterna av tjänstebilpoolen med avseende på ekonomi, miljö och trafiksäkerhet. Eftersom användandet av tjänstebilpoolen är nära knutet till riktlinjerna i resepolicyn avser utvärderingen kombinationen mellan tjänstebilpoolen och resepolicyn.

Utvärderingen görs med hjälp av SUMO¹. SUMO har använts redan tidigt i processen, vilket gett en tydlig struktur åt såväl upplägget av införandet som själva utvärderingen. SUMO har också inneburit att resultat samlats in efter hand, vilket gör att det successivt varit möjligt att följa processens framåtskridande.

Underlag för utvärderingen har bestått av insamling och sammanställning av de insatser som gjorts för att informera om resepolicyn och bilpoolen, uppgifter från bilpoolssystemet om användning av poolbilarna, uppgifter från fordonssamordnaren om fordonsanvändning i form av körsträcka per fordon, uppgifter från ekonomisystem avseende kostnader för användning av bilpoolsbilar, objektsbilar och privatbilar och resultat från en enkätundersökning bland samtliga anställda i Hallstahammars kommun avseende kännedom, användning och effekter av resepolicyn och bilpoolen.

Vi kan konstatera att resepolicyn och tjänstebilpoolen har inneburit minskade kostnader, minskad miljöbelastning och bättre trafiksäkerhet vid tjänsteresor bland de anställda inom Hallstahammars kommun.

Totalt har fordonskostnaderna för tjänsteresor med bil minskat med cirka 250.000 kr, från cirka 2 miljoner kronor år 2004 (året innan införandet av tjänstebilpoolen) till cirka 1,8 miljoner kronor år 2005 (första året med tjänstebilpool) i Hallstahammars kommun, vilket innebär att kostnaderna minskat med drygt 10 %. I dessa kostnader ingår dock inte personalkostnader och kostnaden för inköp av bilpoolssystem. Personalkostnaden bedöms dock vara lägre än innan införandet av bilpool. Administrationssystemet har bekostats av Vägverket och ingår därmed inte i Hallstahammars kostnader. Årskostnaden för administrationssystemet uppgår till cirka 20.000 kr vilket inte skulle ha påverkat den totala kostnadsförändringen nämnvärt även om detta hade bekostats av Hallstahammars kommun.

Miljöbelastningen har minskat med cirka 20 ton koldioxid mellan år 2004 och 2005 vid införandet av tjänstebilpoolen och resepolicyn. Detta innebär att koldioxidutsläppen från tjänsteresandet med bil har minskat med närmare 10 % och utsläppen från resorna till och från arbetet har minskat med cirka 1 %.

Trafiksäkerheten bedöms ha ökat genom en snabbare förnyring av den fordonspark som används samt genom installation av alkolås i poolbilarna.

Detta goda resultat går att spåra i ett omfattande arbete med att informera de anställda om resepolicyn och tjänstebilpoolen, och vi kan konstatera att kännedomen om att det finns en resepolicy och en tjänstebilpool är förhållandevis god.

¹ SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket publikation 2004:98.

Cirka 450 personer, eller 35 % av alla anställda, är anslutna till bilpoolen, vilket vida överstiger målet om 200 anslutna. Många avdelningar valde dock att ansluta samtliga anställda oavsett uppenbart behov av att nyttja bilpoolen. Mer intressant är därmed att konstatera att cirka 250 personer, eller 20 % av alla anställda, har använt någon av poolbilarna minst en gång.

Förhoppningsvis kan denna utvärdering inspirera andra kommuner och verksamheter att se över sin fordonshantering och eventuellt även införa tjänstebilpooler. Det bör dock poängteras att de erhållna effekterna är starkt kopplade till den aktuella kommunen och den bilpoolslösning som valts där.

Karakteristiskt för bilpoolslösningen i Hallstahammars kommun är att det finns en tydlig koppling till resepolicy och dess ekonomiska incitament för att använda poolbilarna, att bilpoolen drivs i intern regi med ett upphandlat administrationssystem för bokning, upplåsning och fakturering.

Genom en framtida övergång till miljöbilar kan miljöeffekten av bilpoolen förstärkas. För att ytterligare förstärka miljöeffekten rekommenderas att kommunen även arbetar med att påverka hur de anställda reser till och från arbetet.

Den aktuella utvärderingen har gjorts ett år efter bilpoolsinförandet. För att mäta de mer långsiktiga effekterna rekommenderas en fortsatt uppföljning av vad tjänstebilpoolen innebär genom fortsatta mätningar av kostnader, körsträckor etc. Det finns även en potential för ytterligare förbättringar genom att allt fler anställda successivt får kännedom om resepolicy och bilpoolen och därmed på sikt ökar sin användning av poolbilarna och uppfyllande av övriga riktlinjer i resepolicy.

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

I april 2004 antog Hallstahammars kommun en resepolicy som gäller vid tjänsteresor, benämnd ”Miljö- och trafiksäker resepolicy”. Syftet med policyn är att alla inom kommunen skall bidra till och ta ett gemensamt ansvar för att möten och resor sker på ett planerat, kostnadseffektivt, miljöanpassat och trafiksäkert sätt². Som ett led i detta arbete startades den 1 mars 2005 en tjänstebilpool i Hallstahammars kommun. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med Vägverket Region Mälardalen som bl a finansierat denna utvärdering av effekterna av tjänstebilpoolen.

Huvudsyftet med denna utredning är att utvärdera effekterna av tjänstebilpoolen med avseende på ekonomi, miljö och trafiksäkerhet. Eftersom användandet av tjänstebilpoolen är nära knutet till riktlinjerna i resepolicyen avser utvärderingen kombinationen mellan tjänstebilpoolen och resepolicyen.

Liknande införande av tjänstebilpooler har genomförts inom andra verksamheter, både privata och offentliga, men vanligen utan att någon mer djupgående utvärdering gjorts. Vägverket har därför i detta fall satsat på en omfattande utvärdering för att på så sätt få bättre kunskap om effekterna en tjänstebilpool.

1.2 Tjänsteresande i Hallstahammars kommun

Merparten av tjänsteresandet i Hallstahammars kommun görs med bil. Tjänsteresandet med bil utfördes innan införandet av bilpoolen av kommunala tjänstebilar (benämnda objektsbilar) samt privatbilar. Den totala körsträckan med objektsbilar och privatbilar uppgick året innan bilpoolsinförandet till närmare 100.000 mil per år. Bilkostnaden, exkl administration, för kommunen uppgick då till cirka 2 miljoner kronor per år.

Efter införandet av bilpoolen görs tjänsteresandet med poolbilar, objektsbilar och privatbilar.

1.3 Kort beskrivning av resepolicyen

”Miljö- och trafiksäker resepolicy” i Hallstahammars kommun gäller från och med 2004-04-13 och den ger rekommendationer och krav för de anställdas tjänsteresor. Aspekter som tas upp är bl a om tjänsteresor alltid är nödvändiga, fördelarna med gång och cykel, kollektiva färdmedel och samåkning, användning av tjänstebilpoolen, trafiksäkerhet, miljöanpassad körning samt hygien och hälsa. Resepolicyen tar också upp vikten av utvärdering för att följa miljömål och transportkostnader. Resepolicyen visas i Bilaga 1.

1.4 Kort beskrivning av bilpoolen

En tjänstebilpool med nio bilar infördes i Hallstahammar 1 mars 2005 i enlighet med resepolicyen föreskrifter gällande tjänsteresor med bil. Tjänstebilpoolen skall minimera

² Miljö- och trafiksäker policy för Hallstahammars kommun, 2004

användningen av de anställdas egna bilar i tjänsten. De nio bilarna finns uppställda på strategiska lägen i kommunen så att de skall vara tillgängliga för så många anställda som möjligt. Ett par av poolbilarna finns även i anslutning till hållplatser utmed brukslinjen, en kollektivtrafiklinje med avgiftsfria bussar som förbinder ett flertal orter med Hallstahammar.

Anställda som har ett avstånd på högst 400 meter från sin arbetsplats till närmaste poolbil förväntas välja en sådan vid tjänsteresor med bil i så stor utsträckning som möjligt. Ersättning ges inte vid användning av privat bil om det finns en ledig poolbil inom 400 meter. Poolbilarna bokas via ett bokningssystem på intranätet med en individuell kod. När bilen hämtas ut, läser en scanner av körkortets streckkod och öppnar bilen. Nycklarna ligger i handskfacket. Bilarna har alkolås; det går alltså inte att starta bilen förrän man har blåst i en alkomätare och fått godkänt resultat. När man har kört klart anger man detta i en terminal som varje bil är utrustad med. Bilen låses automatiskt och kördata skickas direkt till kommunens ekonomisystem. Reseräkningen skickas sedan till den aktuella förvaltningen.

Under 2005 fakturerades den aktuella förvaltningen 40 kr/timme och 10 kr/mil efter användandet av bilpoolen. Denna avgift ändrades till 25 kr/timme och 10 kr/mil fr o m 1 januari 2006.

1.5 Metod

Utvärderingen görs med hjälp av SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt³.

I SUMO används två centrala begrepp: **tjänster** och **erbjudande**. Tjänsten avser det som projektledaren gör och/eller inför och erbjudandet avser det som den direkta målgruppen för satsningen förväntas göra. Inom införandet av resepolicy och tjänstebilpool i Hallstahammars kommun medför detta att:

- **Tjänst** – Införande av resepolicy och informationen kring denna samt införande av tjänstebilpool och information kring denna.
- **Erbjudande** – Att följa resepolicy och att resa med poolbil istället för med privatbil och objektsbil vid tjänsteresor när så är möjligt.

De olika SUMO-nivåerna, valda indikatorer och en sammanställning av vilka metoder som används för att mäta de utvalda indikatorerna framgår av Tabell 1.1. Av tabellen framgår även vilka av SUMO-nivåerna som det även finns målsättningar inom arbetet med resepolicy och tjänstebilpoolen, se vidare kapitel 2.3.

³ SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket publikation 2004:98.

Tabell 1 Mål och indikatorer på de olika SUMO-nivåerna och metoder som har använts för att mäta de utvalda indikatorerna. * = resepolicy och ** = bilpool.

Nivå		Mål	Indikator	Metod	När	
Y	Bakgrund	Yttre faktorer	Kopplade till bilpoolssystemet: Förändringar i bilpoolssystem; bokning, nyckelhantering, antal bilar, typ av bilar, placering, extrautrustning, resepolicy, m m Andra yttre faktorer Förändringar i bensinpris, ersättning vid privatbilskörning, m m	Noteringar av utgångsläge samt förändringar	Löpande	
P		Personrelaterade faktorer	Kön, Ålder	Noteringar av utgångsläge samt förändringar	Löpande	
A	Tjänster	Nyttiga prestationer	- Antal info-möten - Antal deltagare i info-möten - Antal utdelade info-broschyrer - Antal artiklar - Antal info på intranät	Räkningar Kontinuerlig dokumentation	T o m 28/2: Före start 31/8: första 6 mån 30/11: första 9 mån 31/3: första 12 mån	
B		Kännedom	- Andel av de anställda samt andel av de anställda som gör tjänsteresor som känner till RP* och BP**	Enkät till anställda	Mars/April 2006	
C		Användning	200 st anslutna	- Andel anställda som är anslutna till BP	Statistik från BP-systemet	T o m 28/2: Före start 31/8: första 6 mån 30/11: första 9 mån 31/3: första 12 mån
D		Nöjdhet	90 %	- Antal/andel av de anställda som gör tjänsteresor och känner till RP som är nöjda med resepolicy och information om denna - Antal/andel de som gör tjänsteresor och känner till BP ska vara nöjda med bilpoolen och informationen om denna	Enkät till anställda Muntliga samtal	Mars/April 2006 Löpande
E	Erbjudande	Acceptans	-	-	-	
F		Experimentellt individuellt beteende	- Antal/andel anställda som försöker följa RP* - Antal/andel anställda som gör tjänsteresor som försöker följa RP - Antal/andel anställda som använt poolbil minst en gång - Antal/andel som gör tjänsteresor som använt poolbil minst en gång	Statistik från BP-system Enkät till anställda	T o m 28/2: Före start 31/8: första 6 mån 30/11: första 9 mån 31/3: första 12 mån Mars/April 2006	
G		Nöjdhet	- Andel som gör tjänsteresor och provat att följa RP som är nöjda - Andel anställda som gör tjänsteresor och provat poolbil som är nöjda med att köra dessa	Enkät till anställda	Mars/April 2006	
H	Effekter	Permanent individuellt beteende	- Andel anställda som gör tj.resor och känner till RP som förändrat sitt beteende. - Andel av de som anv. poolbilar som gör det vid minst 75 % av tjänsteresor med bil - Årsmodell BP-bil/objektsbil/egen - Årlig körsträcka 04 resp 05 med: - poolbil - objektsbil - egen bil	Enkät till anställda Uppgifter från ekonomisystem	Mars/April 2006 April 2006	
I		Systemeffekter	- Miljöeffekt: Ton CO ₂ - Ekonomi: Inbesparade kr - Trafiksäkerhetseffekt: årsmodell	Beräkning	Maj 2006	

*) Även ett mått på SUMO-nivå H, permanent individuellt beteende.

Underlag för utvärderingen har bestått av insamling och sammanställning av:

- Uppgifter från fordonssamordnaren om de insatser som gjorts för att informera om resepolicy och bilpoolen,
- Uppgifter från bilpoolssystemet om användning av poolbilarna,
- Uppgifter från fordonssamordnaren om fordonsanvändning i form av körsträcka per fordon.
- Uppgifter från ekonomisystem avseende kostnader för användning av bilpoolsbilar, objektsbilar och privatbilar,
- Resultat från en enkätundersökning bland samtliga anställda i Hallstahammars kommun avseende kännedom, användning och effekter av resepolicy och bilpoolen.

Undersökningsår

Resepolicy började gälla i april 2004, med vissa successiva efterföljande revideringar, och bilpoolen startade 1 mars 2005. Eftersom det inte varit möjligt att få fram uppgifter om körsträckor, kostnader etc för kommunens fordon från tiden innan år 2004 har vi valt att begränsa effektberäkningen till en jämförelse mellan året före införandet av bilpool (år 2004) och första året med tjänstebilpool.

Eftersom tjänstebilpoolen startade 1 mars 2005 har vi använt statistik från 10 av årets 12 månader och räknat upp detta till hela år 2005 som om bilpoolen då varit i drift 12 månader. När vi i fortsättningen använder benämningen år 2005 så är det således detta som avses.

Enkätundersökning år 2006

Våren 2006 genomförde Trivector Traffic en enkätundersökning bland de anställda i Hallstahammars kommun för att därigenom möjliggöra en utvärdering av hur resepolicy uppfattas och efterföljs samt hur väl bilpoolssystemet fungerar samt vilka effekter resepolicy och bilpoolen ger. Enkäten omfattade bland annat frågor om uppfattning om erhållen information, i vilken grad de anställda försöker följa resepolicy, åsikter om funktioner på bilpoolen och i vilken mån de anställda använder sig av den. Enkätundersökningen visar även på inverkan på de anställdas resor till och från arbetet. I enkäten fanns även utrymme för de anställda att ge synpunkter och förbättringsförslag avseende bilpoolen och resepolicy. Samtliga erhållna kommentarer visas i Bilaga 2.

Enkätundersökningen vände sig till samtliga 1290 anställda i Hallstahammars kommun. 752 personer svarade, vilket ger en svarsfrekvensen på 60 %.

Viktning av inkomna svar

Vid enkätundersökningar får svarsgruppen ofta en annan demografisk fördelning än utskicksgruppen då vissa grupper i allmänhet är mer benägna att svara på enkäter än andra. Mot den bakgrunden kan en justering av inkomna svar behöva göras så att vissa grupper viktas upp medan andra viktas ned, annars kommer svarsgruppen inte att motsvara samtliga anställda. I denna enkätundersökning har svarsgruppen viktats mot sammansättningen för de anställda med avseende på parametern ”kön” då det visade sig att det fanns en liten skillnad i andel män resp kvinnor i svarsgruppen resp bland samtliga anställda i kommunen.

Analys

Databearbetning och analys av enkäterna har gjorts med det statistiska programpaketet SPSS (Statistical Package for the Social Sciences). Det är en programvara för analys och bearbetning av statistiskt material. Diagram och beräkningar har gjorts i Excel.

I samband med varje diagram och tabell står angivet hur många som har svarat på frågan, t ex N=749. Detta är ett sätt att se hur svarsfrekvensen på varje enskild fråga har varit. Vissa frågor har lägre svarsfrekvens än andra, och det kan vara ett tecken på att frågan varit svår att svara på eller att respondenterna inte tyckt att något alternativ passar dem. Låg svarsfrekvens på en fråga kan naturligtvis också bero på att endast en viss del av de svarande ingår, t ex alla som gör tjänsteresor.

Bortfallsundersökning

Andra undersökningar visar att svarsfrekvensen ofta är högre hos dem som har god kännedom om det man frågar om. För att säkerställa att svarsgruppen är representativ för alla anställda har därför en enklare bortfallsundersökning genomförts per telefon med 27 slumpmässigt utvalda personer. Trettio personer kontaktades men tre avböjde att medverka.

Personerna i bortfallsgruppen fick bl a svara på varför de inte hade svarat på enkäten. De vanligaste anledningarna som uppgavs var att glömska eller att det inte blev av, att personerna inte tyckte att enkäten rörde dem samt att de saknade körkort och därför inte tyckte det var någon idé att besvara enkäten.

Frågorna i bortfallsundersökning har även behandlat kännedom om resepolicy och bilpoolen, i vilken utsträckning man följer resepolicy och använder poolbilar samt i vilken omfattning man reser i tjänsten. Resultaten för dessa frågor har jämförts mellan svarsgruppen och bortfallsgruppen och visar att fördelningen är i princip densamma. Det finns alltså ingen skillnad mellan svaren från de två grupperna och detta är statistiskt signifikant. För att konstatera om statistisk säkerställd skillnad föreligger har statistiska test, främst chi-2-test, med signifikansnivå 95 % använts.

2. Målsättning

2.1 Övergripande mål

Det övergripande målet med resepolicy och tjänstebilpoolen är att verka för ett mer långsiktigt hållbart resande i tjänsten för att därigenom uppnå bättre ekonomi, minskad miljöbelastning och säkrare resor genom en god om efterlevnad av resepolicy och genom överföring av privatbilskörning till poolbil.

2.2 Projekt mål

Inom samarbetsprojektet med Vägverket avseende bilpoolen har ett antal projekt mål formulerats. Projekt målen är att få god acceptans bland potentiella användare av bilpoolen och att minst 200 anställda skall ansluta sig till bilpoolssystemet.

2.3 Mål på olika SUMO-nivåer

Projekt målen täcker in två av de olika SUMO-nivåerna:

- **SUMO-nivå C, Användning av tjänst:** 200 anställda skall vara anslutna till bilpoolen.
- **SUMO-nivå D, Nöjdhet med tjänst:** En god acceptans av bland potentiella bilpoolsanvändare.

Målet på SUMO-nivå D, Nöjdheten med tjänst, har omformulerats till ett mer konkret mål om att 90 % av de anställda som gör tjänsteresor och som känner till resepolicy ska vara nöjda med resepolicy och information om denna. 90 % av som gör tjänsteresor och som känner till bilpoolen ska vara nöjda med bilpoolen och informationen om denna.

3. Beskrivning av de anställda i Hallstahammars kommun

I detta kapitel presenteras sådan bakgrundsdata om de anställda som kan ha betydelse för resmönster och färdmedelsval. Dessa data innefattar kön, ålder, avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen samt omfattningen av tjänsteresandet. Enkätundersökningen bland de anställda är källan till bakgrundsdatan.

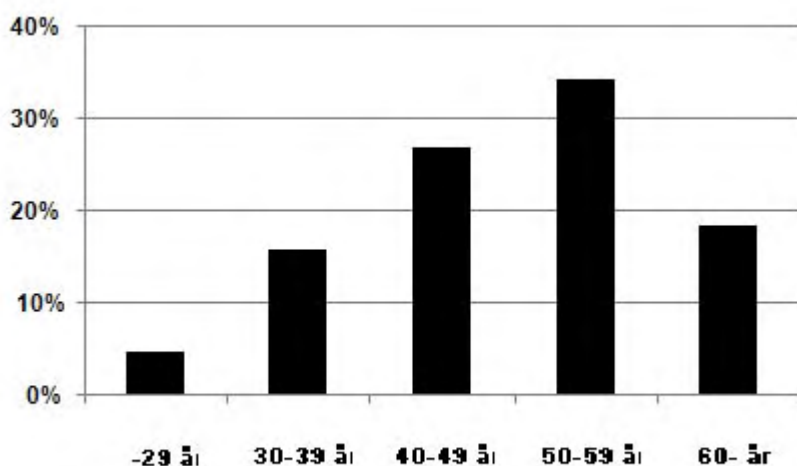
3.1 Fördelning på kön och ålder

85 % kvinnor

Bland de kommunanställda dominerar andelen kvinnor som utgör 85 % av samtliga anställda.

Hälften är över 50 år

Drygt hälften av de kommunanställda är över 50 år. Endast 20 % är yngre än 40 år, se Figur.1.



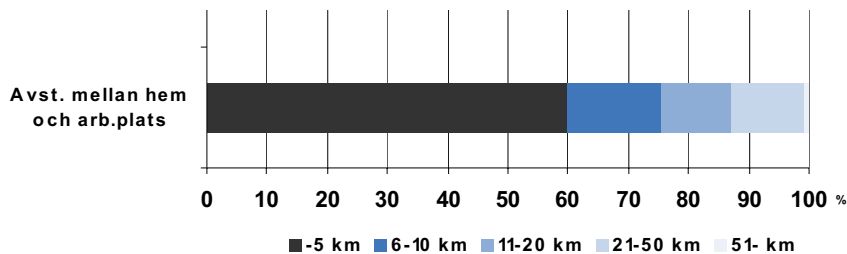
Figur.1

Åldersfördelning bland de anställda i Hallstahammars kommun. N=744.

3.2 Avstånd till arbetsplatsen, färdmedelsval till arbetet och grad av tjänsteresande

8,5 km till arbetet

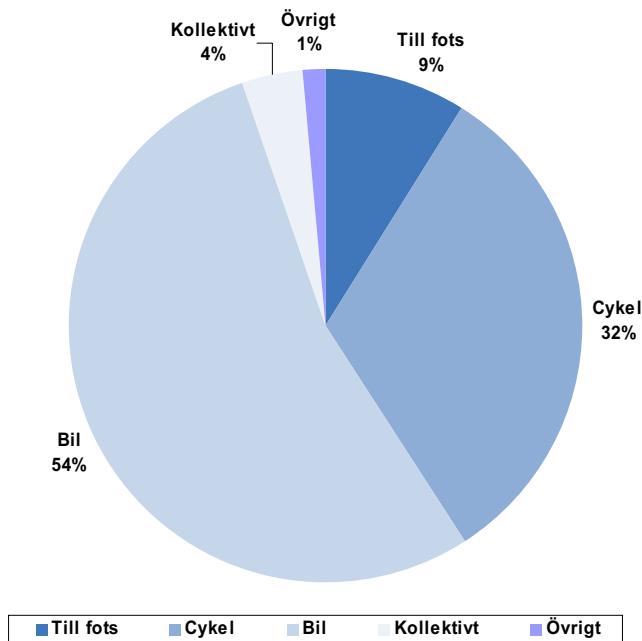
I genomsnitt har de kommunanställda 8,5 km mellan hemmet och arbetsplatsen. 6 av 10 anställda har mindre än fem kilometer och knappt 15 % har mer än 2 mil till arbetsplatsen, se Figur.2



Figur.2 Avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen för de anställda i Hallstahammars kommun. N=691.

Mer än hälften kör bil till arbetet

Det vanligaste färdmedlet till och från arbetet är bil, följt av cykel och till fots, se Figur.3.



Figur.3 Färdmedelsval till arbetet bland anställda i Hallstahammars kommun. N=5400 resor.

I medeltal sitter det 1,1 personer per bil. Detta innebär att varje dag är det cirka 620 bilar som parkeras utanför Hallstahammars kommuns arbetsplatser. Detta motsvarar en yta på cirka 15.500 m² eller ungefär två fotbollsplaner (utan eventuellt samutnyttjande om helt olika arbetstider). Antalet cyklar som parkeras utanför kommunens arbetsplatser uppgår till drygt 400 stycken.

Av dem som kör bil till arbetet är det cirka 25 % som har max 3 km till arbetet och 35 % som har max 5 km till arbetet. Antalet anställda som kör bil till arbetet trots att avståndet enbart uppgår till max 3 km är 180 personer. Motsvarande antal som har max 5 km till arbetet och kör bil är 240 personer.

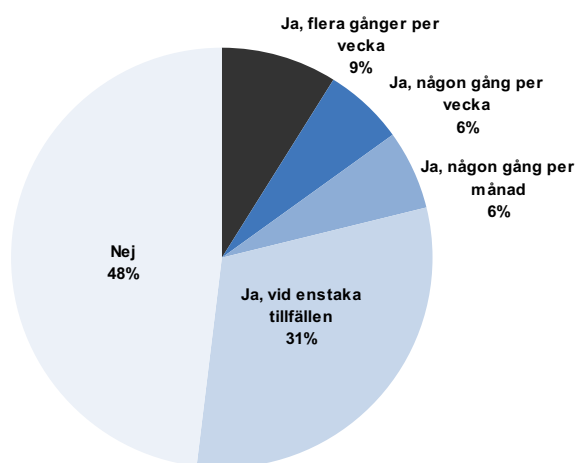
Vid 4 % av resorna till arbetet har den egna bilen även använts för tjänsteresor.

Varje anställd färdas cirka 280 mil per år för att ta sig till och från arbetet. För samtliga anställda innebär detta ett trafikarbete på cirka 360.000 mil och utsläpp av cirka 500 ton koldioxid år 2006.

Hälften av de anställda gör tjänsteresor

Totalt sett är det ungefär hälften av de anställda som uppger att de gör tjänsteresor. Frekvensen på tjänsteresandet varierar dock stort mellan de anställda. Endast 15 % reser

ofta i tjänsten, dvs minst någon gång i veckan. Nästan 4 av 10 reser mer sällan än så, se Figur 4.



Figur 4

Omfattning av tjänsteresande bland Hallstahammars kommunanställda. $N_{\text{Total}}=749$.

4. Sammanfattning av resultat

4.1 Erhållna effekter

Den löpande uppföljningen och den samlade utvärderingen med hjälp av SUMO efter tjänstebilpoolens första år och två år efter införandet av resepolicyn gör att vi fått en god bild av de hittills erhållna effekterna.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att resepolicyn och tjänstebilpoolen har inneburit minskade kostnader, minskad miljöbelastning och bättre trafiksäkerhet vid tjänsteresor bland de anställda inom Hallstahammars kommun.

Omfördelning av trafikarbetet

Tjänsteresandet med bil utfördes innan införandet av bilpoolen av objektsbilar samt privatbilar. Den totala körsträckan med dessa bilar uppgick året innan bilpoolsinförandet till närmare 100.000 mil per år.

Efter införandet av bilpoolen görs tjänsteresandet med poolbilar, objektsbilar och privatbilar. Efter införande av bilpoolen används dessa bilar cirka 94.000 mil per år. Skillnaden i totalt trafikarbete är således relativt liten, enbart cirka 6000 mil per år. Den stora skillnaden består istället av att främst resor med privatbil har omfördelats till poolbilar.

Kostnaderna har minskat med cirka 250.000 kr

Totalt har kostnaderna för tjänsteresor med bil minskat med cirka 250.000 kr, från cirka 2 miljoner kronor år 2004 till cirka 1,8 miljoner kronor år 2005 i Hallstahammars kommun, vilket innebär att kostnaderna minskat med drygt 10 %. I dessa kostnader ingår inte den tid som fordonsansvarig med flera lägger ned på bilhanteringen och kostnader för inköp av administrationssystemet. Den tid som fordonsansvarig lägger ned uppskattas vara mindre än den tid som personalen lägger ned på fordonen innan införandet av tjänstebilpoolen, men då var ansvaret utspritt på flera personer. Administrationssystemet, som kostade cirka 100.000 kronor, har bekostats av Vägverket och ingår därmed inte i Hallstahammars kostnader. Med en avskrivningstid på fem år blir årskostnaden cirka 20.000 kr vilket inte skulle ha påverkat den totala kostnadsförändringen nämnvärt även om administrationssystemet hade bekostats av Hallstahammars kommun.

Minskad miljöbelastning med 20 ton

Det förändrade tjänsteresandet efter införandet av bilpoolen innebär dels en totalt sett minskat körsträcka med personbil dels något lägre utsläppen per kilometer vid övergång från privatbil till objektsbil eller poolbil. Detta leder till en miljöbesparing på cirka 16 ton koldioxid per år, vilket medför att koldioxidutsläppen från tjänsteresandet med bil har minskat med cirka 9 % efter införandet av bilpoolen. Miljöeffekten av resepolicyn kan vi inte uttala oss om, men kan vi konstatera att det är först då resepolicyn kombineras med tjänstebilpoolen som det går att se någon större förändring i privatbilskörningen.

5 % av de anställda, eller cirka ett 20-tal personer, som gör tjänsteresor och känner till resepolicyn anser att deras resor till och från arbetet har påverkats av resepolicyn. Bland dessa personer kan vi se en minskning av bilresandet och en ökning av gång, cykel, samåkning och buss. Denna förändring innebär en minskad miljöbelastning på cirka 4 ton koldioxid per år, vilket motsvarar cirka 1 % minskade koldioxidutsläpp vid resorna till och från arbetet.

Totalt sett har tjänstebilpoolen och resepolicyen inneburit en minskning av koldioxidutsläppen med åtminstone 20 ton per år.

Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms ha ökat genom en snabbare förnygring av den fordonspark som används. Införandet av tjänstebilpoolen bedöms ha bidragit till att medelårsmodellen minskat med totalt sett tre år bland de bilar som används vid tjänsteresor. Poolbilarna är även utrustade med alkolås vilket ytterligare säkerställer ett trafiksäkert framförande av bilarna.

Intensivt arbete med marknadsföring

Detta goda resultat går att spåra i ett omfattande arbete med att informera de anställda om resepolicyen och tjänstebilpoolen, och vi kan konstatera att kännedomen om att det finns en resepolicy och en tjänstebilpool är förhållandevis god.

Många anställda har påverkats av resepolicyen och använt poolbilarna

Merparten av de som gör tjänsteresor och känner till att det finns en resepolicyen har påverkats av den i någon mån. De flesta har påverkats avseende användandet av bilpoolsbil istället för privatbil. Positiva resultat är även att fler anställda går, cyklar eller samåker i tjänsten och färre flyger efter införandet av resepolicyen. Även positiva resultat noteras för användning av Eco-driving, anpassning av hastighet till väg och användningen av bilbälte.

Cirka 450 personer, eller 35 % av alla anställda, är anslutna till bilpoolen, vilket vida överstiger målet om 200 anslutna. Många avdelningar valde dock att ansluta samtliga anställda oavsett uppenbart behov av att nyttja bilpoolen. Mer intressant är därmed att konstatera att cirka 250 personer, eller 20 % av alla anställda, har använt någon av poolbilarna minst en gång.

4.2 Resultat på olika SUMO-nivåer

De erhållna resultaten på de olika SUMO-nivåerna framgår av Tabell 2.

Tabell 2

Målsättning, indikatorer och erhållna resultat, våren 2006. * = resepolicy och ** = bilpool.

Nivå		Mål	Indikator	Erhållna resultat våren 2006	
Y	Bakgrund	Yttre faktorer	Kopplade till bilpoolssystemet: Förändringar i bilpoolssystem; bokning, nyckelhantering, antal bilar, typ av bilar, placering, extrautrustning, resepolicy, m m Andra yttre faktorer Förändringar i bensinpris, ersättning vid privatbilskörning, m m	Kopplade till bilpoolssystemet: Uppgrad. för återlämning av bilarna Monterat alkoholås Demonterat tidur för motorvärmare Reserverat två bilar till verksamhet Revidering av resepolicy Andra yttre faktorer Nya avtal vad gäller milersättning	
P		Personrelaterade faktorer	Kön, Ålder	Kvinnor: 85 %, Män: 15 % 50 % över 50 år	
A	Tjänster	Nyttiga prestationer	- Antal info-möten - Antal deltagare i info-möten - Antal utdelade info-broschyrer - Antal artiklar - Antal info på intranät	17 möten 225 deltagare på 13 möten 165 info-broschyrer 7 artiklar i extern media 10 artiklar i intern media	
B		Kännedom	- Andel av anställda och anställda som gör tj.resor som känner till RP*, BP**	RP: alla: 50 %, tj.resor: 70 % BP: alla: 90 %, tj.resor: 100 %	
C		Användning	200 st	- Andel anställda anslutna till BP	446 personer, 35 %
D		Nöjdhet	90 %	- Antal/andel av de anställda som gör tjänsteresor och känner till RP som är nöjda med resepolicy och information om denna - Antal/andel de som gör tjänsteresor och känner till BP ska vara nöjda med bilpoolen och informationen om denna	Resepolicy: Ca 75 % tycker att RP ger stöd vid tjänsteresor. 40 % anser att info varit bra och 92 % bra eller varken bra/dålig. Bilpool: 80 % anser närheten till poolbil samt bokningsfunktionen är bra, och 95 % bra eller varken bra/dåligt. Drygt 50 % anser uppläsning och alkoholås är bra, och knappt 80 % bra eller varken bra/dåligt. 50 % anser att info varit bra och 85 % bra eller varken bra/dåligt
E	Erbjudande	Acceptans	-	-	
F		Experimentellt individuellt beteende	- Antal/andel anställda som försöker följa RP* - Antal/andel anställda som gör tjänsteresor som försöker följa RP - Antal/andel anställda som använt poolbil minst en gång - Antal/andel som gör tjänsteresor som använt poolbil minst en gång	325 personer, 25 % 325 personer, 50 % 250 personer, 20 % 250 personer, 40 %	
G		Nöjdhet	- Andel som gör tjänsteresor och provat att följa RP som är nöjda - Andel anställda som gör tjänsteresor och provat poolbil som är nöjda med att köra dessa	Bra: 85 % Bra + varken eller: 95 % Bra: 50 % Bra + varken eller: 95 %	
H	Effekter	Permanent individuellt beteende	- Andel anställda som gör tj.resor och känner till RP som förändrat sitt beteende. - Andel av de som anv. poolbilar som gör det vid min 75 % av tj.resor m bil - Årsmodell BP-bil/objektsbil/egen - Årlig körsträcka 04 resp 05 med: - poolbil - objektsbil - egen bil	0-40 % beroende på olika delar i resepolicy 50 % Se kapitel 4.10. Se kapitel 4.10.	
I		Systemeffekter	- Miljöeffekt: Ton CO ₂ - Ekonomi: Inbesparade kr - Trafiksäkerhetseffekt: årsmodell	- 20 ton - 250.000 kr - Cirka 3 års yngre årsmodell på de fordon som används vid tjänsteresor	

5. Fördjupning av resultat och effekter på olika SUMO-nivåer

5.1 Informations- och marknadsföringsinsatser

I detta delkapitel beskrivs vilka informations- och kommunikationsinsatser (SUMO-nivå A, Nyttiga prestationer) som genomförts av fordonssamordnaren för att marknadsföra resepolicy och bilpoolen till och med våren 2006. Dessa innefattar följande:

- Informationsmöten
- Utdelad/utskickad skriftlig information
- Media: tidningsartiklar mm
- Information på intranät
- Kontaktade företag och verksamheter
- Övriga aktiviteter

Informationsmöten

Antalet informationsmöten uppgår till 17 stycken från februari 2005 till och med januari 2006. Mötena har skett med bl a kommunledningsstaben och anställda på olika förvaltningar och arbetsplatser i kommunen. Det går inte att ange totalt antal deltagare för samtliga informationsmöten då antalet inte noterades för fyra av mötena. Antalet deltagare på 13 möten har totalt uppgått till 225 personer, se Tabell 3.

Tabell 3 Informationsmöten till och med februari 2006.

Period	Antal möten	Summa deltagare
Till och med 28 feb 2005 (innan införandet av bilpoolen)	6	130
1 mars – 31 aug 2005	6	Totalt 35 på två möten, ej noterat på fyra möten
1 sept – 30 nov 2005	4	30
1 dec 2005 – 28 feb 2006	1	30
Totalt	17	225 på 13 möten (okänt antal på 4 möten)

Utdelad/utskickad skriftlig information

Fordonssamordnaren har delat ut skriftligt material framförallt under informationsmötena. Utdelad/utskickad skriftlig information till och med februari 2006 uppgår till totalt 165 stycken under åtta tillfällen, se Tabell 4. Vid två tillfällen noterades inte antalet broschyrer som delades ut.

Tabell 4 Utdelad/utskickad information till och med februari 2006

Period	Tillfällen	Antal info-broschyrer
Till och med 28 feb 2005	6	130
1 mars – 31 aug 2005	2	35
1 sept – 30 nov 2005	2	Ej noterat
1 dec 2005 – 28 feb 2006	0	0
Totalt	10	165 stycken vid 8 tillfällen

Utrymme i media

Tjänstebilpoolen har fått ett stort utrymme i såväl extern som intern media. Antalet artiklar och reportage i lokalradio och i TV, d v s i extern media, uppgår till 7 stycken och i intern media, framförallt på intranät, uppgår antalet till 10 artiklar eller notiser, se Tabell 5.

Tabell 5 Utrymme i media till och med februari 2006.

Period	Extern media	Intern media, intranät etc
Till och med m 28 feb 2005	1	4
1 mars – 31 aug 2005	2	3
1 sept – 30 nov 2005	2	3
1 dec 2005 – 28 feb 2006	2	0
<i>Totalt</i>	7	10

Informerade verksamheter

Fordonssamordnaren har vid ett flertal tillfällen under uppstartsåret informerat andra kommuner, bl a Falun, Köping, Kungsör och flera kommuner i Närke om bilpoolen, dess funktion, erfarenheter och utmaningar.

Övriga aktiviteter

I Tabell.6 redovisas de övriga aktiviteter som fordonssamordnaren har genomfört till och med februari 2006. Övriga aktiviteter är exempelvis montering av dragkrok och alkolås, ändring av uppställningsplats för poolbil och uppgradering av systemet för att återlämna bilarna.

Tabell.6 Övriga aktiviteter till och med maj 2006.

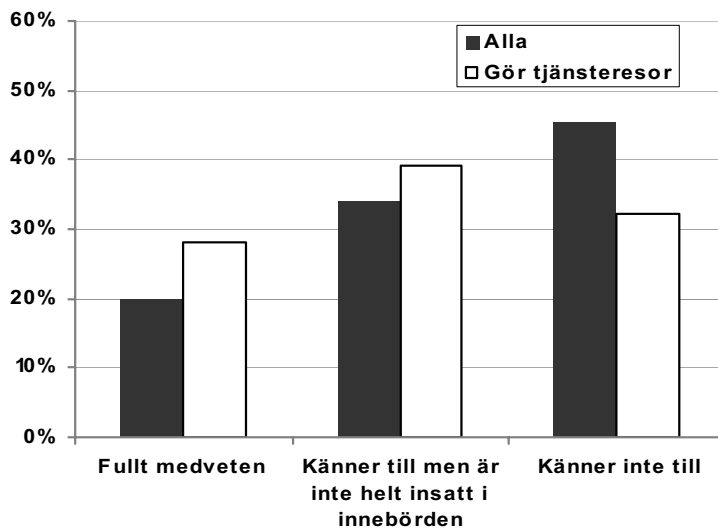
Period	Antal akt.	Typ av aktivitet
T o m 28 feb 2005	Ej aktuellt	-
1 mars – 31 aug 2005	3	- Uppgraderat systemet för återlämning av bilarna - Byte av p-plats för en bil för större användning - Monterat dragkrok på flera bilar
1 sept – 30 nov 2005	2	- Monterat alkolås - Demonterat tidur för motorvärmare
1 dec 2005 – 28 feb 2006	4	- Införde en poolbil till för bättre tillgänglighet - Reserverade två bilar till viss verksamhet + tog bort boknings- och alkolås i dessa bilar (alkolåset återinfördes sen) - Sänkte timkostnad från 40 kr till 25 kr
<i>Totalt</i>	9	

5.2 Kännedom om resepolicy och bilpoolen

Kännedomen om resepolicy och bilpoolen (SUMO-nivå B) har mätts i två grupper, dels bland alla anställda i Hallstahammars kommun och dels bland de anställda som gör tjänsteresor, vilket utgör cirka 50 % av alla anställda. Resultaten visar att tjänstebilpoolen är mer välkänd än resepolicy bland de anställda.

Kännedom om resepolicy

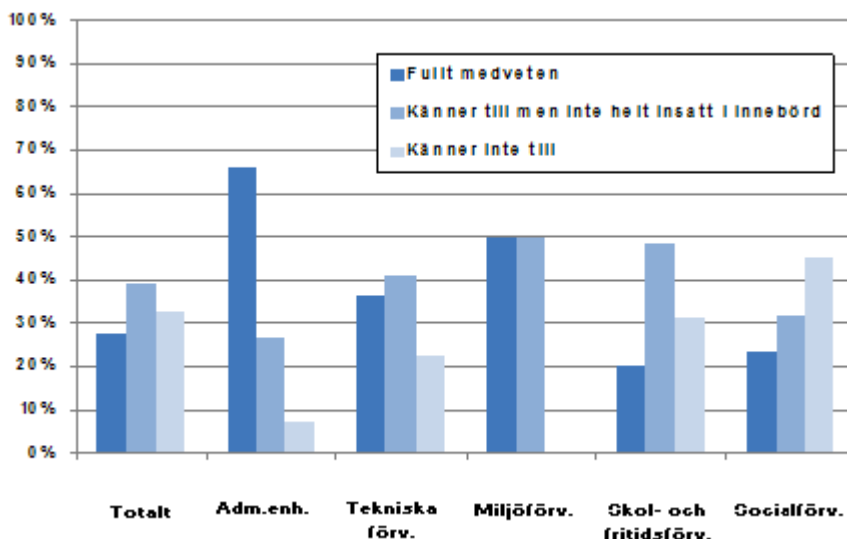
Bland alla anställda i Hallstahammars kommun är det drygt hälften som känner till resepolicy. Motsvarande andel för de som gör tjänsteresor är närmare 70 %. Bland de som känner till resepolicy är merparten dock inte helt insatta i innebörden. Det hade varit önskvärt med en bättre kännedom bland de som gör tjänsteresor. Om resepolicy ska ge önskad effekt bör alla som gör tjänsteresor vara fullt medvetna om vad den innebär.



Figur 5 Kännedom om resepolicy bland alla anställda respektive de som gör tjänsteresor i Hallstahammars kommun. $N_{Alla}=688$, $N_{Gör\ tjänsteresor}=361$.

Kännedomen om resepolicyn bland de som gör tjänsteresor varierar kraftigt mellan de anställda på olika förvaltningar, men skillnaderna är inte statistiskt säkerställda eftersom antalet anställda är litet på vissa av förvaltningarna. Trots osäkerheterna i resultatet ges här en kort beskrivning av kännedomen på de olika förvaltningarna, se även Figur 6.

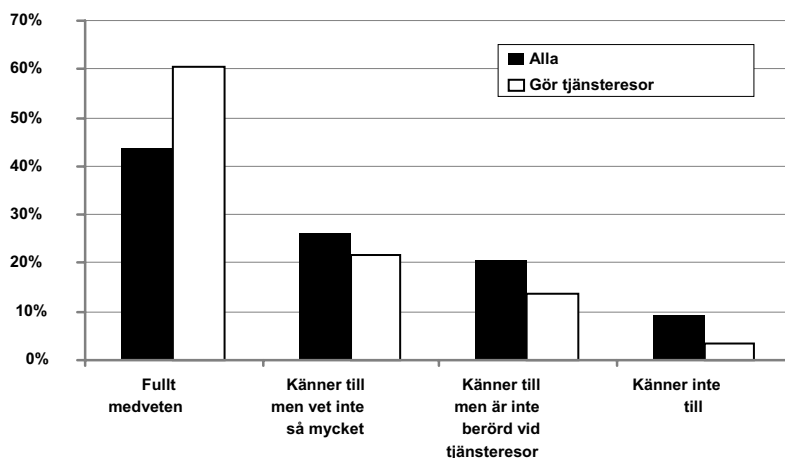
Alla på Miljöförvaltningen som har svarat på enkätfrågan känner till resepolicyn, men det bör påpekas att det endast är fyra personer härifrån som har besvarat frågan. Bra kännedom om resepolicyn finns även de som arbetar på Administrativa enheten, där närmare 90 % känner till den och merparten också är fullt medvetna om vad den innebär. Även övervägande andel av de anställda på Tekniska förvaltningen har kännedom om policyen. Kännedomen är minst på Socialförvaltningen och Skol- och fritidsförvaltningen, där nästan hälften respektive en tredjedel inte alls känner till resepolicyn. Alltså finns det störst potential för nya informationsinsatser här.



Figur 6 Kännedom om resepolicyn bland de som gör tjänsteresor. $N_{Total}=361$, $N_{Adm.enh.}=41$, $N_{Tekniska\ förvalt.}=22$, $N_{Miljöförvalt.}=4$, $N_{Skol-fritidsförv.}=161$, $N_{Socialförvalt.}=133$.

Kännedom om bilpoolen

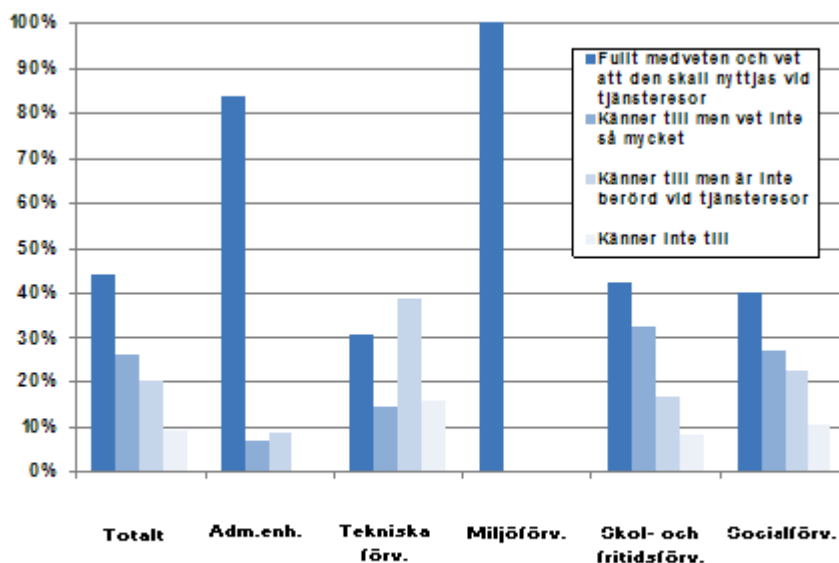
Kännedomen om bilpoolen är mycket god. Drygt 90 % av alla anställda känner till bilpoolen. Kännedomen bland de som gör tjänsteresor är i princip 100 %. Merparten som känner till bilpoolen är också fullt medvetna om vad den innebär och att de förväntas nyttja den vid tjänsteresor, se Figur 7.



Figur 7 Kännedom om bilpoolen bland alla anställda respektive de som gör tjänsteresor i Hallstahammars kommun. $N_{Alla}=688$, $N_{Gör\ tjänsteresor}=362$.

Kännedomen om bilpoolen bland de som gör tjänsteresor varierar mellan de anställda på olika förvaltningar, men skillnaderna är inte statistiskt säkerställda eftersom antalet anställda är litet på vissa förvaltningar. Trots osäkerheterna i resultatet ges här en kort beskrivning av kännedomen på de olika förvaltningarna, se även Figur 8.

Bäst kännedom återfinns hos Miljöförvaltningen; där alla är fullt medvetna om bilpoolen och dess innebörd. Det bör dock noteras att det endast är ett fåtal som har svarat på frågan som arbetar på Miljöförvaltningen. Kännedomen bland de anställda på Administrativa enheten och Tekniska förvaltningen är också mycket god, i stort sett alla som gör tjänsteresor känner till bilpoolen på dessa förvaltningar.



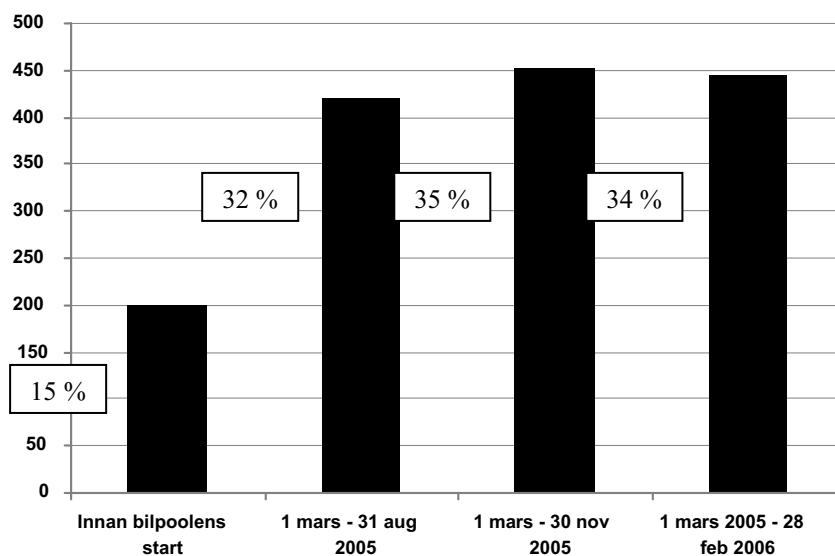
Figur 8 Kännedom om bilpoolen bland de som gör tjänsteresor totalt samt uppdelat på förvaltning. $N_{Total}=362$, $N_{Adm.enh}=41$, $N_{Tekniska\ förvalt.}=23$, $N_{Miljöförvalt.}=4$, $N_{Skol- och fritidsförv.}=159$, $N_{Socialförvalt.}=135$.

5.3 Användning av bilpoolen

Som mått på användningen av bilpoolen, SUMO-nivå C, används antal och andel anställda som anslutit sig till bilpoolen.

Redan innan bilpoolen startade 1 mars 2005 kunde de anställda i Hallstahammars kommun ansluta sig till den. I flera fall anslöts dock alla anställda på vissa förvaltningar eller arbetsplatser via förvaltningsansvarig eller motsvarande oavsett behov av att använda poolbilarna. Så många som 200 personer var anslutna precis innan bilpoolen startade, detta motsvarar 15 % av de anställda i kommunen, se Figur.

Målet om minst 200 anslutna uppfylldes således innan bilpoolen startade. Ett mer adekvat mål hade t ex varit att minst 200 personer ska använda bilarna.



Figur 9 Antalet anslutna till tjänstebilpoolen t o m ett år efter uppstarten av bilpoolen, samt vilken andel av de anställda detta motsvarar.

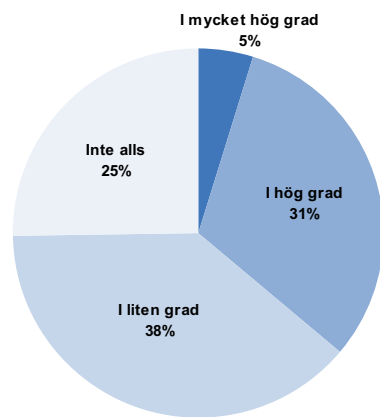
Antalet anslutna fördubblades under projektets första halvår. Av de cirka 1300 anställda i Hallstahammars kommun var 446 anställda anslutna till bilpoolen i slutet av februari 2006, dvs ett år efter bilpoolstarten, vilket motsvarar ungefär en tredjedel av de anställda i kommunen.

5.4 Nöjdhet med resepolicyn och bilpoolen

Nöjdheten med resepolicyn och bilpoolen, SUMO-nivå D, har mätts genom att undersöka i vilken grad resepolicyn ger stöd vid tjänsteresor samt vad man tycker om bilpoolens olika funktioner. Svaren från de anställda som både gör tjänsteresor och känner till resepolicyn resp bilpoolen presenteras i avsnitten som följer.

Nöjdhet med resepolicyn

Översiktligt kan sägas att cirka 75 % av de som gör tjänsteresor och känner till resepolicyn är förhållandevis nöjda med resepolicyn, d v s de tycker att den åtminstone i någon grad ger stöd vid tjänsteresor. Det är dock enbart drygt en tredjedel som anser att resepolicyn ger stöd i mycket hög eller hög grad, se Figur 10.

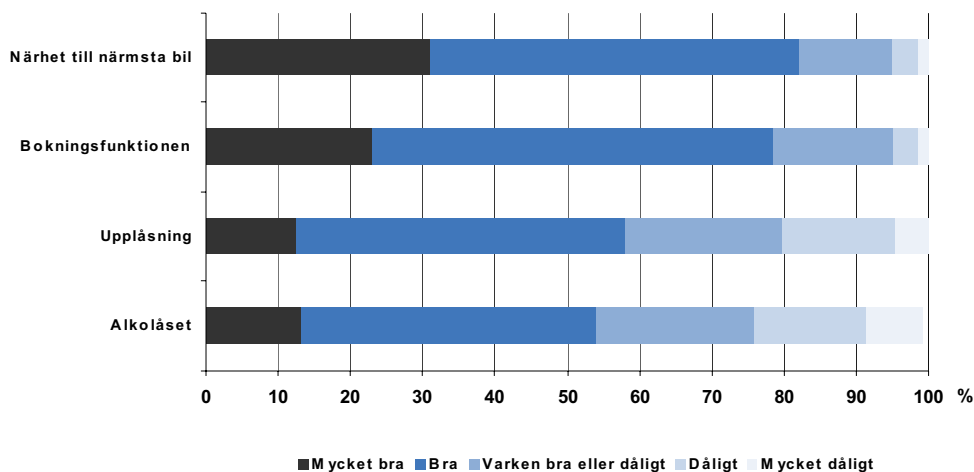


Figur 10 Åsikt gällande i vilken grad resepoliticyn ger stöd inför tjänsteresor bland de anställda som gör tjänsteresor och som känner till resepoliticyn, N_{Total}=229.

Målet med 90 % nöjdhet med resepoliticyn nås alltså inte, med den tolkning vi gjort, d v s att den ska ge ett bra stöd vid tjänsteresor. Vad detta beror på går inte att analysera utifrån enkätresultaten. I utrymmet för egna kommentarer i enkäten är det nästan ingen som skrivit något om resepoliticyn och därför är det svårt att ta reda på anledningen till detta.

Nöjdhet med bilpoolssystemet och poolbilarna

Merparten av de som använt poolbilarna är nöjda eller mycket nöjda med närhet till närmsta poolbil och bokningsfunktionen, se Figur . Drygt hälften är nöjda eller mycket nöjda med poolbilarnas upplåsning och alkolås. 20-25 % är dock missnöjda med dessa funktioner. I utrymmet för egna kommentarer har ett antal anställda skrivit att upplåsningen och alkolåset inte alltid fungerar och att de därför drar sig för att använda poolbilarna.

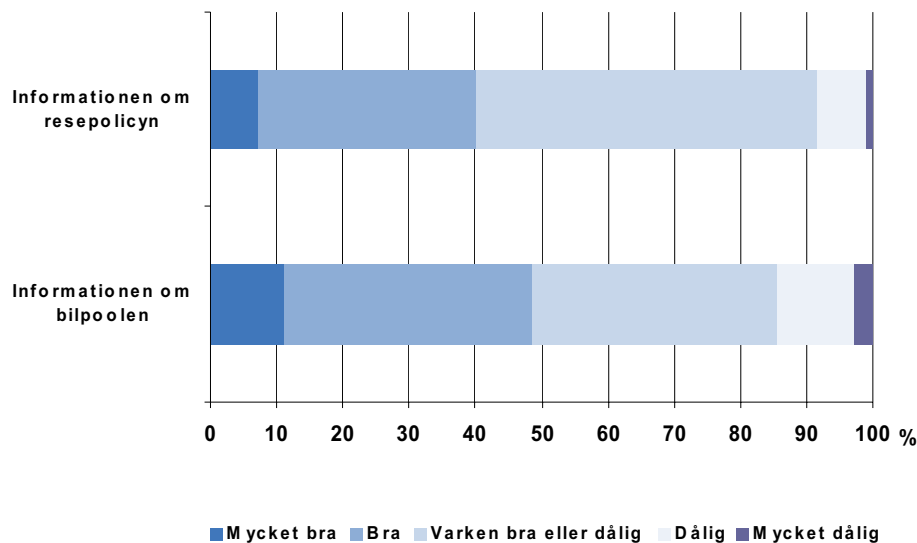


Figur 11 Åsikt angående bilpoolssystemet och poolbilarna, N_{Total}=143-147.

I enkäten ställdes ingen fråga om åsikten om tillgången till poolbilar. Av de fria kommentarerna i enkäten framgår dock att tillgången till poolbilarna tidvis varit lägre än efterfrågan, d v s att poolbilarna varit uppbokade då önskemål om bokning funnits. Detta har dock åtgärdats genom tillsättande av ytterligare en bil i bilpoolen.

Åsikt om informationen om resepolicy och bilpoolen

Av de anställda som gör tjänsteresor och känner till resepolicy och bilpoolen anser knappt hälften att erhållen information om resepolicy och bilpoolen varit mycket bra eller bra, se Figur 12



Figur 12 Åsikt om erhållen information om resepolicy resp bilpoolen bland de anställda som gör tjänsteresor och känner till att det finns en resepolicy resp en bilpool. $N_{\text{Resepolicy}}=236$, $N_{\text{Bilpool}}=360$.

Andelen som anser att informationen om bilpoolen varit dålig eller mycket dålig är något högre än motsvarande för resepolicy. Denna skillnad kan bero på att bilpoolen är mer konkret än resepolicy och att eventuella brister i informationen kring hur bilpoolen påverkar de anställda mer påtaglig.

5.5 Acceptans av resepolicy och bilpool

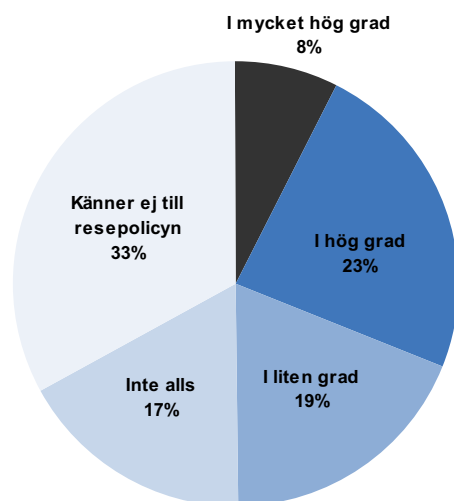
SUMO-nivå E, Acceptans, skulle kunna mätas genom att ta fram uppgifter om hur många som haft intention att följa resepolicy eller försökt att boka bil eller bokad bil oavsett om de sedan använt den eller inte. Detta har dock inte gjorts.

5.6 Anställda som provat att följa resepolicy och använda poolbilarna

Merparten av de anställda som gör tjänsteresor och som känner till att det finns en resepolicy har också provat att följa resepolicy och hälften av de som gör tjänsteresor och känner till bilpoolen har provat att använda poolbilarna (SUMO-nivå F, Experimentellt individuellt beteende).

Resepolicy

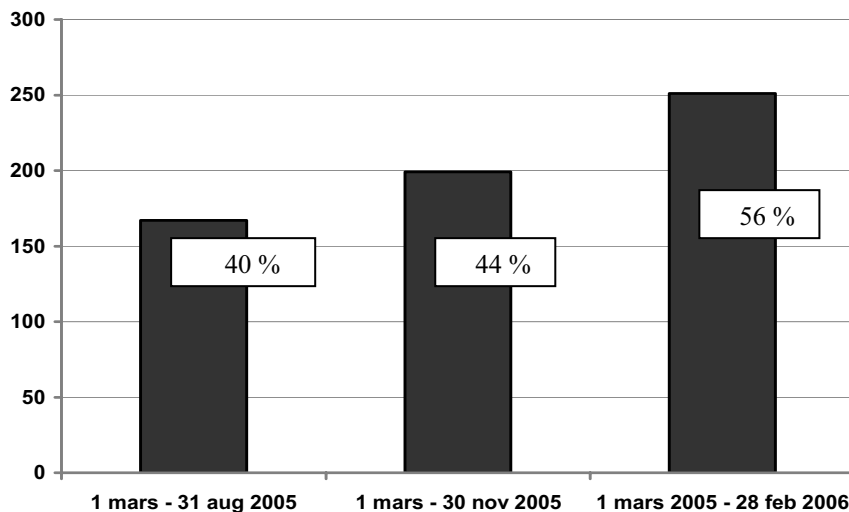
De som både gör tjänsteresor och känner till resepolicy har fått svara på i vilken utsträckning de försöker följa resepolicyns rekommendationer och krav. Merparten av dessa, cirka 75 %, har försökt följa resepolicy i varierande grad och cirka 25 % har inte alls försökt följa resepolicy. Detta innebär att cirka 325 anställda, d v s 25 % av alla anställda, försöker följa resepolicy. En tredjedel av de kommunanställda som gör tjänsteresor känner inte till resepolicy, se Figur 13.



Figur 13 I vilken grad de som gör tjänsteresor har försökt följa policyn samt andel som inte känner till resepolicy, $N_{\text{Total}}=384$, $N_{\text{Känner till resepolicy}}=257$.

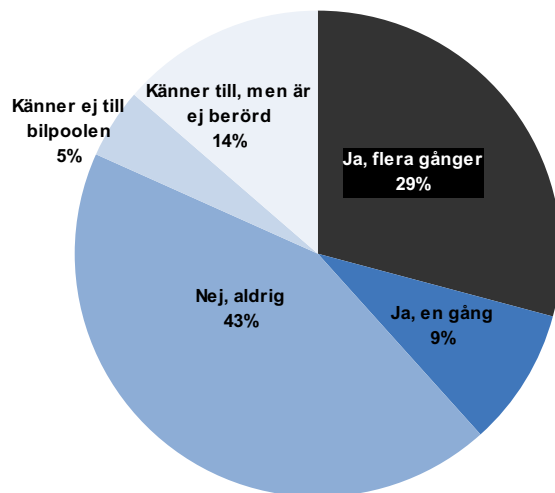
Bilpool

Antalet anslutna till bilpoolen som har kört poolbil minst en gång har ökat stadigt sedan uppstarten av bilpoolen, se Figur 14. Under första halvåret var det drygt 160 personer som hade kört poolbil minst en gång medan motsvarande siffra för hela första år är ungefär 250 stycken. Detta motsvarar en ökning från cirka 40 % till 55 % av de anslutna. Detta innebär att cirka 20 % av samtliga anställda i kommunen har använt poolbilarna under det första året.



Figur 14 Antal och andel anslutna som har kört poolbil minst en gång enligt statistik från bilpoolssystemet.

Användningen av poolbilarna varierar kraftigt bland de anställda som gör tjänsteresor. Knappt en tredjedel av dessa personer har använd poolbilarna flera gånger. Betydligt fler har dock aldrig använt poolbilarna, se Figur 15.



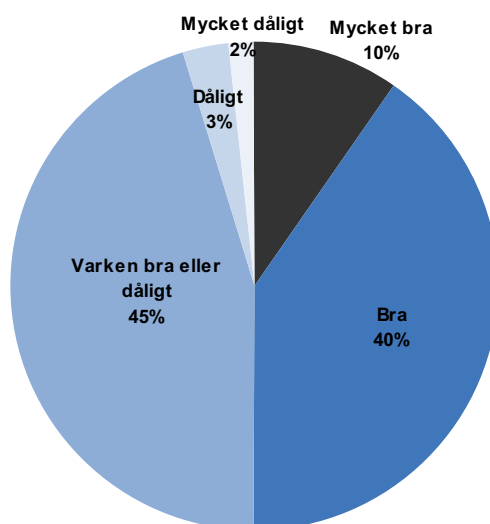
Figur 15 Användning av poolbilarna bland de som gör tjänsteresor samt andel som inte känner till bilpoolen eller som känner till den men inte är berörda. $N_{\text{Total}}=385$, $N_{\text{Känner till bilpoolen}}=315$.

5.7 Åsikt om att följa resepolicy och köra poolbil

De anställda som gör tjänsteresor och som använt resepolicy och poolbilarna är generellt sett mer nöjda med att köra poolbil än att resa i enlighet med resepolicy (SUMO-nivå G, Nöjdhet med erbjudande).

Resepolicy

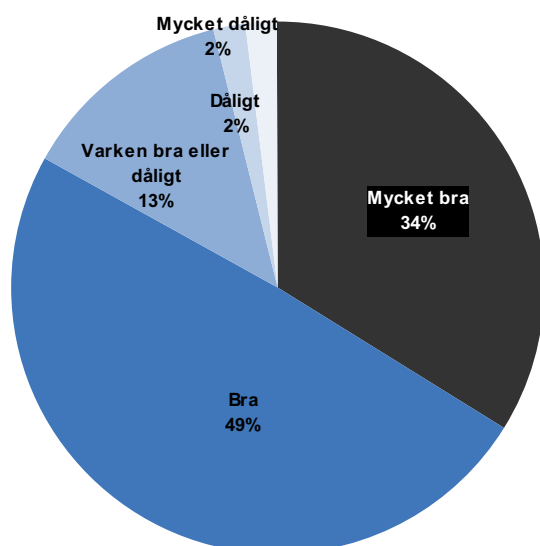
Hälften av de anställda som gör tjänsteresor och som försöker att följa resepolicy tycker att det är bra eller mycket bra att resa i enlighet med policy, se Figur 16



Figur 16 Åsikt om att resa enligt resepolicy bland de som gör tjänsteresor och försöker att följa resepolicy. $N_{\text{Total}}=166$.

Bilpool

Att köra poolbil har fått ett högt betyg; av de som har använt poolbilarna anser övervägande andel – cirka 85 % – att det fungerar bra eller mycket bra att köra dem, se Figur 17.



Figur 17
N_{Total}=146.

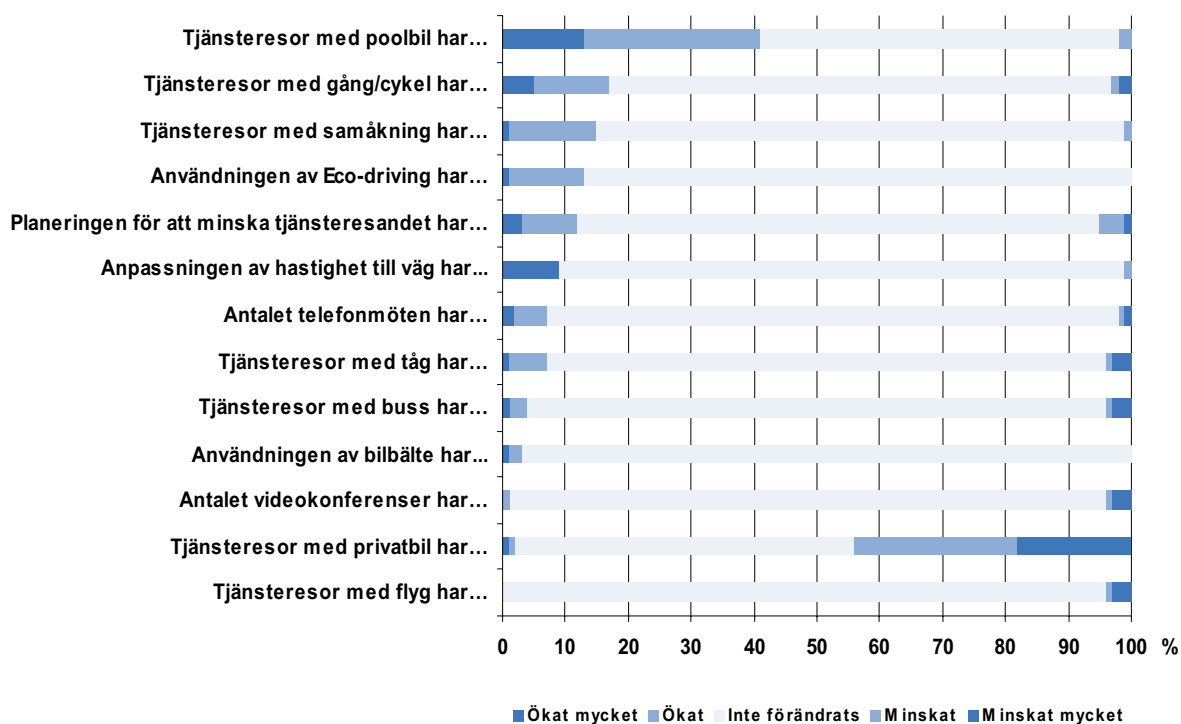
Åsikt om att köra poolbil bland de som gör tjänsteresor och som har provat att köra poolbil.

5.8 Långsiktigt förändrat beteende

Såväl resepolicyen som bilpoolen har förändrat de anställdas beteende (SUMO-nivå H, Permanent beteende) i en riktning mot mer miljöriktiga och trafiksäkra tjänsteresor. Även personalens resor till och från arbetet har påverkats i positiv riktning om än i relativt liten grad.

Resepolicyns påverkan på tjänsteresandet

Resepolicyen har förändrat de anställdas tjänsteresande i positiv riktning avseende merparten av som tas upp i resepolicyen, se Figur 18.



Figur 18 Andel anställda som gör tjänsteresor och känner till resepolicy, som svarat att resepolicy har förändrat deras tjänsteresande jämfört med tiden innan den fanns samt omfattningen av förändringen. N_{Total}=156-172.

Det har skett förändringar i tjänsteresandet för ett par av de viktigaste delarna i resepolicy, varav bytet av privatbilskörning mot körning med poolbilar är det som påverkats mest. Cirka 40 % av de anställda har ökat tjänsteresandet med poolbilar och motsvarande andel – drygt 40 % - har minskat tjänsteresandet med privatbil.

Andelen av de anställda som går, cyklar eller samåker i tjänsten har ökat med cirka 15 %. Endast några få procent uppger att denna typ av tjänsteresande har minskat.

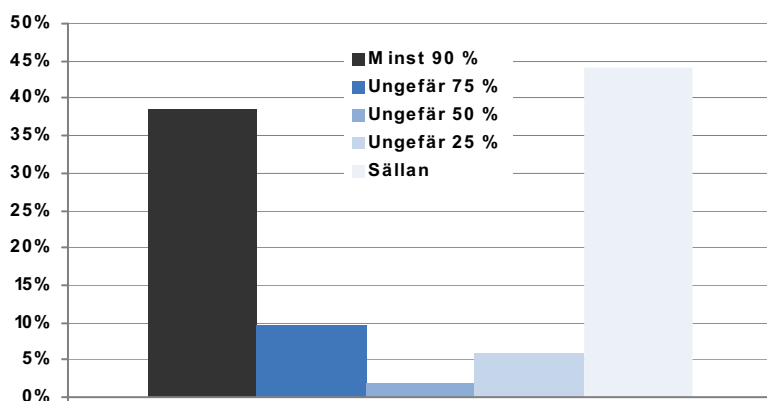
Knappt 5 % har minskat sitt tjänsteresande med flyg och då det enligt uppgifter från kommunen är mycket få som flyger i tjänsten så får detta ses som ett bra resultat. När det gäller tjänsteresande med tåg är det drygt 5 % som anger att det har ökat men det är knappt 5 % som anger att det har minskat; nettoökningen är därmed endast några procent. Det är även fler anställda som uppger att de ökat planeringen för ett minskat tjänsteresande efter införandet av resepolicy.

Även positiva resultat kan noteras för användning av Eco-driving, anpassning av hastighet till väg, användningen av bilbälte samt antalet telefonmöten. Nettot för antalet anställda som förändrat sitt användande av videokonferenser är dock negativt, men det rör sig om endast ett fåtal procent.

Bilpoolens påverkan på tjänsteresorna

Andelen anställda som gör tjänsteresor och använder egen bil i tjänsten har minskat från cirka 75 % till 70 % sedan bilpoolen infördes. Andelen som använder egen bil har således minskat men i liten omfattning. Användningen av poolbil har dock ökat kraftigt. Hälften av de som använder poolbil gör det vid minst 75 % av sina tjänsteresor.

Knappt hälften av de som använder poolbil nyttjar dem så ofta som vid minst 75 % av tjänsteresorna med bil medan ungefär lika stor andel använder poolbilarna sällan, d v s antingen använder de anställda poolbilarna i stort sett vid alla resor eller inte alls, se Figur 19.



Figur 19 Användningsfrekvens av poolbilar vid tjänsteresor med bil. N_{Total}=206.

De som gör tjänsteresor utan att använda poolbilarna har istället använt privatbil och objektsbilar.

Resepolicyns påverkan på resorna till och från arbetet

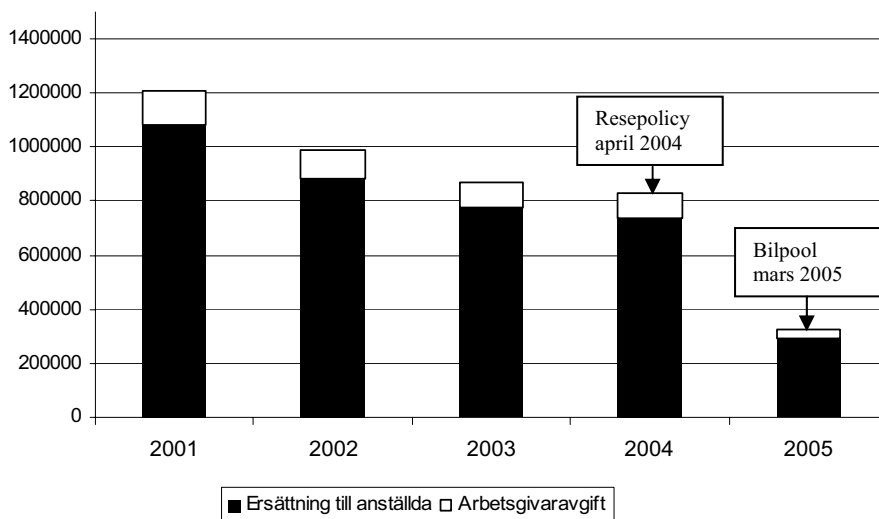
Resepolicyns krav och riktlinjer omfattar enbart de anställdas tjänsteresor och inte de anställdas resor till och från arbetet. De förändrade förhållanden avseende tillgång till poolbilar etc kan dock ha fått en indirekt påverkan på resorna till och från arbetet. Resultaten visar att 5 % av de anställda som gör tjänsteresor och vet om att det finns en resepolicy, totalt ett 20-tal personer, uppger att policyn har påverkat resorna till och från arbetet.

5.9 Effekter på ekonomi, miljö och trafiksäkerhet

De önskade effekterna av resepolicy och tjänstebilpoolen (SUMO-nivå I, Effekter) är minskade kostnader, minskade utsläpp till miljö samt ökad trafiksäkerhet.

Resepolicyn började gälla i april 2004, med vissa successiva efterföljande revideringar, och bilpoolen startade 1 mars 2005. Eftersom det inte varit möjligt att få fram uppgifter om körsträckor, kostnader etc för kommunens fordon från tiden innan år 2004 har vi valt att begränsa effektberäkningen till en jämförelse mellan året före införandet av bilpool (år 2004) och första året med tjänstebilpool, vilket i praktiken innebär att vi enbart kan uttala oss om effekten av tjänstebilpoolen och inte av resepolicyn.

En jämförelse med tiden före införandet av resepolicyn och bilpoolen visar att kostnaderna för privatbilskörning successivt minskat, se Figur 20, men att den stora förändringen sker då resepolicyn kombineras med tjänstebilpoolen. Av figuren kan vi även dra slutsatsen att resepolicyn i sig enbart hade marginell inverkan på tjänsteresandet med privatbil. Den stora effekten kommer då resepolicyn kombineras med tjänstebilpoolen.



Figur 20 Förändring i kommunens kostnader för privatbilskörning år 2001-2005.

Ekonomiska effekter

Utvärderingen visar att kostnaden för tjänsteresor med bil har minskat med cirka 250.000 kr mellan år 2004 och år 2005. Fördelningen mellan olika typer av fordonsslag framgår i tabell 7.

Tabell 7 Förändrade kostnader för tjänsteresande med personbil mellan år 2004 (utan bilpool) och 2005 (med bilpool).

	2004	2005	Differens
	Kostnad*	Kostnad*	
Objektsbilar	1.190.000	1.080.000	-110.000
Poolbilar	0	360.000	+360.000
Privatbilar	830.000	330.000	-500.000
Totalt	2.020.000	1.770.000	-250.000

*) Enbart fordonskostnad är medräknat, se även Tabell 8.

Under 2005 har bilpoolen genererat en intäkt på cirka 630.000. Denna intäkt kommer från de avgifter som de förvaltningar som använt fordonen har betalat till bilpoolen, vilket innebär att den inte bör medräknas i den förändrade kostnadsbilden för hela kommunen. En justering bör således ske så att nettokostnaden för poolbilarna blir +/- 0. Denna intäkt kommer även att minska framöver då prissättningen vid användandet av poolbilarna har förändrats från 40 kr/tim+10 kr/mil till 25 kr/tim+10 kr/mil fr o m 1 januari 2006 för uppnå ett nollresultat.

Förändrad milkostnad mellan år 2004 och 2005

En stor del av förklaringen till den stora ekonomiska effekten är att privatbilskörning och i någon mån även körning med objektsbilar har överförts till poolbilar där fordonskostnaden är lägre, se Tabell 8.

Tabell 8

Uppskattad milkostnad för olika kategorier av bilar som används vid tjänsteresandet.

	Fordonskostnad (kr/mil)	Personalkostnad (kr/mil)	Systemkostnad (kr/mil)	Uppskattad milkostnad (kr/mil)
Privatbilar 2004 och 2005	25	Okänd	0	> 25
Objektsbilar 2004	20	2*	0	> 22
Objektsbilar 2005	18	2*	0	> 20
Poolbilar år 2005	16	5	1**	22

*) I kostnaden ingår endast personalkostnad för fordonssamordnaren, tillkommer gör den personalkostnad som krävs på resp avdelning eller förvaltning

***) Baseras på en inköpskostnad om 100.000 för bilpoolssystemet.

De ekonomiska beräkningarna avser de förändrade fordonskostnaderna då det saknas rättvisande personalkostnader för övriga bilkategorier.

De låga fordonskostnaderna bygger på att Hallstahammars kommun har en förhållandevis stor andel mindre mellanklassbilar, t ex många Opel Meriva, i fordonsparken, att kommunen vid inköp av bensin, försäkringar etc har mängdrabatter samt att fordonen går förhållandevis långa sträckor per år. Poolbilarna gick i genomsnitt 1700 mil/år år 2005 och objektsbilarna 2400 mil/år både år 2004 och 2005. Samtliga kostnader är även exkl moms.

Fordonskostnaden per objektsbil varierar dock väsentligt, vanligen från cirka 10-40 kr/mil. Fordonskostnaden för poolbilarna varierar mellan cirka 10 och 30 kr/mil. Anledningen till att milkostnaden för vissa bilar är mycket låg är att det är äldre bilar utan avskrivnings- eller leasingkostnader och där reparationskostnaderna varit extremt låga. Vid en korrigering till mer "rimliga" nivåer på dessa kostnadsposter ökar kostnaden med 2-4 kr/mil.

Inköpet av bilpoolssystemet för 100.000 kr ger vid en uppskattad avskrivningstakt på 5 år en tillkommande kostnad på cirka 1 kr/mil.

Om vi även räknar in den tid som fordonsansvarig lägger på tjänstebilpoolen ger det en tillkommande kostnad på cirka 100.000 kr, eller cirka 5 kr/mil för poolbilarna. Motsvarande siffror för objektsbilarna uppgår till cirka 2 kr/mil, men då ingår enbart den tid som fordonssamordnaren lägger på dessa bilar.

Uppgifter som de ekonomiska effekterna baseras på

I kostnadsberäkningen för objektsbilar och poolbilar ingår samtliga kostnader förknippade med det fysiska innehavet av fordonen, d v s kostnader för leasing/avskrivning, service och reparationer, däck, skatt och försäkring, drivmedel och övriga kostnader. För poolbilarna ingår även driftkostnad som bilpoolssystemet medför i form av kostnad per ansluten bil, bokning etc (totalt cirka 80.000 kr år 2005).

Bränslekostnaden har legat till grund för beräkningen av körsträckan, med antagandet om att objektsbilarna i genomsnitt drar 0,75 l/mil. För poolbilarna har det varit möjligt att få fram både körsträcka och bränsleförbrukning per bil, och för dessa gäller den genomsnittliga bränsleförbrukningen 0,70 l/mil. Att bränsleförbrukningen är något lägre för poolbilarna stämmer väl då de är något mindre än objektsbilarna.

I kostnaderna ingår inte den tid som fordonssamordnare och andra lägger ned på fordonen. Totalt ägnas en dryg heltidstjänst åt fordonsansvaret inom Hallstahammars kommun, vilket motsvarar en årskostnad på närmare 400.000 kr.

Uppskattningsvis uppgick uppbyggnadsfasen av tjänstebilpoolen till ca 50 % tjänst under 1,5 år och sedan bilpoolen är i drift till cirka 25 % tjänst per år. Arbetet med objektsbilarna som totalt uppgår till ett 60-tal fordon om såväl personbilar som transportfordon räknas in, samt tid för upphandlingsfrågor, fyller den övriga tiden för en heltidstjänst.

Arbetsbelastningen varierar dock kraftigt över tiden. Därtill kommer ytterligare någon procents tjänst för annan personal för hantering av tjänstebilpoolen.

Vägverket har dessutom bidragit med inköp av bilpoolssystem samt med utvärderingen av satsningen.

Kostnaden för privatbilskörning baseras på uppgifter erhållna av ekonomiavdelningen inom Hallstahammars kommun. Kostnaderna avser kommunens kostnader, d v s både vad utbetalats till de anställda (cirka 22,5 kr/mil) samt arbetsgivaravgifter på den del som överstiger 16 kr/mil. Detta innebär en kostnad på cirka 25 kr/mil för kommunen. Fram t o m mars 2005 hade en del av de anställda avtal som berättigade till 27 kr/mil i ersättning vid privatbilskörning. Andel av de anställda som hade detta avtal uppskattas grovt till cirka 40 %. Det ger en genomsnittlig kostnad för kommunen på 32 kr/mil för de som hade detta avtal, vilket medför en genomsnittliga kostnad för kommunen på 26 kr/mil. Används denna kostnad ökar kostnadsdifferensen enbart marginellt (20.000 kr) mellan år 2004 och 2005. Kostnader för att skriva reseräkningar och hantera utbetalningar av körersättning ingår inte.

Svårigheter vid framtagandet av uppgifter

Vid framtagandet av uppgifterna om körsträckor och kostnader har ett antal svårigheter uppdragats.

Den största svårigheten består i att ekonomisystemet inom Hallstahammars kommun inte medgett ett enkelt framtagande av de uppgifter som behövs. De objektsbilar som ingår i jämförelsen är de som används för tjänsteresande, d v s personbilar. Generellt har det varit svårt att få fram uppgifter om kostnader och körsträcka för personbilarna separerade från övriga transportfordon då de använder samma konto i ekonomisystemet. Det har därmed inneburit mycket manuellt arbete för Hallstahammars kommun att ta fram efterfrågade uppgifter. En annan svårighet ligger i att vissa fordon helt tagits bort, andra har tillkommit och ytterligare ett antal har bytt funktioner/verksamheter inom kommunen. De erhållna uppgifterna ska därmed betraktas med viss försiktighet. Svårigheterna består även i avgörandet av vilka fordon som ska anses vara personbilar avsedda för tjänsteresande och vilka som är avsedda för andra typer av transporter.

Miljöeffekter

Den sammanlagda miljöeffekten av tjänstebilpoolen i kombination med resepolicy n uppgår till cirka 20 ton per år, varav cirka 16 ton kommer från ett minskat tjänsteresande och cirka 4 ton från ett förändrat resande till och från arbetet.

Miljöeffekter av förändrat tjänsteresande med bil

Det förändrade resandet efter införandet av tjänstebilpoolen innebär att den sammantagna körsträckan med personbil minskat med cirka 6000 mil mellan år 2004 och 2005. Detta, tillsammans med de något lägre utsläppen per kilometer vid övergång från privatbil till objektsbil eller poolbil, leder till en miljöbesparing på cirka 16 ton koldioxid per år, se Tabell 9.

Tabell 9 Förändrad körsträcka och miljöeffekt i form av minskade utsläpp av koldioxid mellan år 2004 (året innan bilpool) och 2005 (första året med bilpool).

	Körsträcka (mil)			Koldioxid (ton)		
	2004	2005	Effekt	2004	2005	Effekt
Objektsbilar	63.000	59.000	- 4.000	106	100	- 6
Poolbilar	0	19.000	+19.000	0	31	+31
Privatbilar	33.000	12.500	- 21.000	66	25	- 41
<i>Totalt</i>	<i>96.000</i>	<i>90.000</i>	<i>- 6000</i> <i>(-6 %)</i>	<i>173</i>	<i>157</i>	<i>-16</i> <i>(-9 %)</i>

Körsträckan har således minskat med cirka 6 % och koldioxidutsläppen med cirka 9 % efter införandet av bilpoolen. Miljöeffekten av resepolicyn kan vi inte uttala oss om, men med ledning av Figur 20 kan vi konstatera att det är först då resepolicyn kombineras med tjänstebilpoolen som det går att se någon större förändring i privatbilskörningen.

Miljöeffekter genom förändrat resande till och från arbetet

5 % av de anställda, eller cirka ett 20-tal personer, som gör tjänsteresor och känner till resepolicyn anser att deras resor till och från arbetet har påverkats av resepolicyn.

Dessa personer har fått uppge hur ofta de använde olika färdmedel på resorna till och från arbetet före resp efter införandet av resepolicyn. Bland dessa personer kan vi se en minskning av bilresandet och en ökning av gång, cykel, samåkning och buss. Denna förändring innebär en minskad miljöbelastning på cirka 4 ton koldioxid per år.

Trafiksäkerhetseffekter

Införandet av tjänstebilpoolen har även inneburit att de anställda kör med nyare, och därmed trafiksäkrare, bilar år 2005 än 2004. Den genomsnittliga årsmodellen på bilarna framgår av Tabell 10.

Tabell 10 Genomsnittlig årsmodell år 2004 resp år 2005. Angivna årsmodeller är medianvärden.

Period	2004	2005
Objektsbilar	1999	2003
Poolbilar	-	2004
Privatbilar	1997	1998
<i>Viktad årsmodell m a p körsträckan</i>	<i>1998</i>	<i>2002</i>

Den genomsnittliga årsmodellen (viktat medelvärde med avseende på körsträckan) på bilar som används för tjänsteresor har ökat från 1998 till 2002, d v s bilarnas medelårsmodell har minskat med fyra år 2005. Med normal utbyttestakt hade medelårsmodellen minskat med ett år. Införandet av tjänstebilpoolen kan därmed anses ha bidragit till att medelårsmodellen minskat med totalt sett tre år. Den totala bedömningen är således att införandet av tjänstebilpoolen har inneburit en snabbare förnyring av den fordonspark som används. Poolbilarna är även utrustade med alkolås vilket ytterligare säkerställer ett trafiksäkert framförande av bilarna.

Ett försök till studie av hur Euro NCAP klassningen har förändrats mellan år 2004 och 2005 har även gjorts. Det visade sig dock svårt att göra denna jämförelse då en del av objektbilarna och merparten av privatbilarna inte har testats enligt Euro NCAP då merparten av dessa är av äldre årsmodell än vad testerna innefattar.

5.10 Andra påverkande faktorer

De erhållna effekterna kan delvis bero på andra förändringar än sådana som är direkt kopplade till införandet av resepolicyn och tjänstebilpoolen, (SUMO-nivå Y och P, Yttre faktorer och Personrelaterade faktorer).

Yttre faktorer

Under bilpoolens första år har det gjorts ett antal ändringar i poolsystemet, de viktigaste är en förbättring av systemet för återlämning, ändrad uppställningsplats för en bil för att öka tillgängligheten och inkoppling av alkolås. De två första åtgärderna bör ha påverkat användningen av poolbilarna i positiv riktning medan alkolåsen kan ha påverkat användningen negativt. Resepolicyn reviderades 2005-06-03 med ett tillägg om att anställda som har max 400 m avstånd till närmsta poolbil ska välja en sådan om den är ledig, vilket bör ha påverkat bilpoolsanvändningen i positiv riktning.

Andra yttre faktorer som påverkats är att avtalen för milersättning vid privatbilskörning har ändrats. Fram t o m mars 2005 hade cirka 40 % av anställda avtal som berättigade till 27 kr/mil i ersättning vid privatbilskörning. Fr o m 1 april 2005 har samtliga anställda 22,5 kr/mil i ersättning vid privatbilskörning. Detta har inneburit att det blivit mindre förmånligt att använda egen bil vid tjänsteresandet.

Personrelaterade faktorer

Vi har inne funnit några förändringar i de personrelaterade faktorerna, som t ex kön och ålder eller större förändringar av arbetsplatser etc. Vid kommande utvärderingar kan det dock vara av intresse att följa dessa faktorer, inte minst åsikter om och användning av resepolicyn och bilpoolen i olika åldersgrupper då Hallstahammars kommun, liksom merparten av Sveriges kommuner, står inför ett generationsskifte bland de anställda.

6. Målavstämning

6.1 Övergripande mål

Det övergripande målet med resepolicyen och tjänstebilpoolprojektet är att verka för ett mer långsiktigt hållbart resande i tjänsten för att därigenom uppnå bättre ekonomi, minskad miljöbelastning och säkrare tjänsteresor. Samtliga dessa övergripande mål får anses vara uppfyllda, se nedan:

- Bättre ekonomi Uppfyllt genom minskade kostnader
- Minskad miljöbelastning Uppfyllt genom minskade utsläpp
- Säkrare resor Uppfyllt genom förnyring av tjänstefordon

6.2 Projekt mål

Projekt målet om att minst 200 anställda skall ansluta sig till bilpoolssystemet är uppfyllt. Ett år efter införandet av tjänstebilpoolen var ca 450 anställda anslutna till bilpoolen och 250 anställda hade använt bilpoolsbilarna minst en gång.

6.3 Mål på olika SUMO-nivåer

Vi kan konstatera att uppfyllelsen av de kvantifierbara projektmålen varierar, se Tabell 11.

Tabell 11 Målsättning och målavstämning för utvalda SUMO-nivåer.

SUMO-nivå	Mål	Målavstämning		
C	Användning av tjänst	200 anställda skall vara anslutna till bilpoolen	450 st	Uppfyllt
D	Nöjdhet med tjänst	Resepolicy: 90 % av de anställda som gör tjänsteresor och känner till RP ska vara nöjda med resepolicyen och information om denna	Resepolicy: Ca 75 % tycker att RP ger stöd vid tjänsteresor. 40 % anser att info varit bra och 92 % bra eller varken bra/dålig.	Ej uppfyllt
		Bilpool: 90 % av de som gör tjänsteresor och känner till BP ska vara nöjda med bilpoolen	Bilpool: 80 % anser att närheten till poolbil samt bokningsfunktionen är bra, och 95 % bra eller varken bra/dåligt. Drygt 50 % anser upplåsning och alkoholas är bra, och knappt 80 % bra eller varken bra/dåligt.	Nästan uppfyllt
		90 % av de anställda som gör tjänsteresor och känner till BP ska vara nöjda med informationen om BP	50 % anser att info varit bra och 85 % bra eller varken bra/dåligt	Nästan uppfyllt
				Nästan uppfyllt

Målet om 200 anslutna är som nämnt tidigare uppfyllt, och det var det redan innan bilpoolen startades. Ett kompletterande mål skulle ha kunnat vara att minst 200 anställda skulle ha använt bilpoolsbilarna minst en gång, men något sådant mål formulerades aldrig.

Resepolicy

Målet om att 90 % av de som gör tjänsteresor och känner till resepolicyen ska vara nöjda med resepolicyen har inte helt uppfyllts. Vi har valt att tolka nöjdhet som i vilken mån

resepolicyn ger ett bra stöd vid tjänsteresor. Om vi räknar in alla som anser att resepolicyn ger stöd i någon grad så uppgår denna andel till ca 75 %. Enbart cirka 35 % anser dock att den ger stöd i mycket hög eller hög grad.

Målet om att 90 % av de som gör tjänsteresor och känner till resepolicyn ska vara nöjda med informationen om resepolicyn har nästan uppfyllts om man både räknar in dem som tycker att informationen varit bra och varken bra eller dålig.

Bilpool

Målet om att 90 % av de som gör tjänsteresor och känner till bilpoolen ska vara nöjda med bilpoolen och informationen om denna har nästan uppfyllts lite beroende på vilken typ av parameter vi tittar på och om även de som inte har någon direkt åsikt räknas med, d v s de som svarat varken bra eller dåligt.

7. Avslutande reflektioner

Utvärderingen av tjänstebilpoolen i kombination med resepolitik i Hallstahammars kommun visar på positiva effekter avseende minskade kostnader, minskad miljöbelastning och ökad trafiksäkerhet. Förhoppningsvis kan denna utvärdering inspirera andra kommuner och verksamheter att se över sin fordonshantering och eventuellt även införa tjänstebilpooler. Det bör dock poängteras att de erhållna effekterna är starkt kopplade till den aktuella kommunen och den bilpoolslösning som valts där.

Karakteristiskt för bilpoolslösningen i Hallstahammars kommun är att det finns en tydlig koppling till resepolitik och dess ekonomiska incitament för att använda poolbilarna, att bilpoolen drivs i intern regi med ett upphandlat administrationssystem för bokning, upplåsning och fakturering och att det finns en ansvarig person för samtliga bilar inom kommunen. Poolbilarna är till stor del av märket Opel Meriva, d v s förhållandevis små och billiga bilar, som går förhållandevis långt varje år. Detta ger låga milökostnader jämfört med många andra biltyper och därmed en större ekonomisk besparing än vad andra biltyper skulle medfört.

Genom en framtida övergång till miljöbilar kan miljöeffekten av bilpoolen förstärkas. För att ytterligare förstärka miljöeffekten rekommenderas att kommunen även arbetar med att påverka hur de anställda reser till och från arbetet.

För att ytterligare förstärka miljöeffekten rekommenderas ett arbete med att påverka hur de anställda reser till och från arbetet. I enkäten till de anställda framkom att många anställda kör bil till arbetet trots att de har förhållandevis korta avstånd mellan hemmet och arbetet. Om fler väljer att gå och cykla på dessa korta avstånd minskar miljöbelastningen. Andra studier visar även på en kraftigt minskad sjukfrånvaro bland de anställda vid en övergång från bilkörning till cykel som färdmedel till arbetet. Detta är positivt för såväl den anställde som blir friskare som för kommunen som får minskade kostnader för sjukskrivning.

Den aktuella utvärderingen har gjorts ett år efter bilpoolsinförandet. För att mäta de mer långsiktiga effekterna rekommenderas en fortsatt uppföljning av vad tjänstebilpoolen innebär genom fortsatta mätningar av kostnader, körsträckor etc. Det finns även en potential för ytterligare förbättringar genom att allt fler anställda successivt får kännedom om resepolitik och bilpoolen och därmed på sikt ökar sin användning av poolbilarna och uppfyllande av övriga riktlinjer i resepolitik.

För kommuner och verksamheter som funderar på att införa en tjänstebilpool och som vill kunna mäta dess effekter rekommenderas att rutinerna för redovisningen av kostnader och körsträckor ses över minst ett år före bilpoolsinförandet så att jämförbara före- och efterdata kan erhållas.



Miljö- och trafiksäker resepolicy

för Hallstahammars kommun

Inledning

Kommunernas verksamhet medför att de anställda gör ett stort antal tjänsteresor varje år. Många av de anställda gör ofta flera resor samma dag. Huvuddelen av tjänsteresorna är resor till och från olika arbetsplatser och bil är ofta det enda möjliga färdssättet.

Syftet med policyn är att alla inom kommunen skall bidra till och ta ett gemensamt ansvar för att möten och resor sker på ett planerat, kostnadseffektivt, miljöanpassat och trafiksäkert sätt. Policyn gäller anställda, inhyrd personal och förtroendevalda i kommunen. Policyn gäller resor i tjänsten och inom ramen för kommunala förtroendeuppdrag.

Kommunens företrädare skall vara goda föredömen i trafiken. Ett stort antal kommunala bilar i trafiken har betydelse för hur kommunen uppfattas. Vi utgår självklart från att alla följer trafikreglerna, inte minst hastighetsbestämmelser, och kör med hänsyn, omdöme och ansvar.

Policyn gäller fr o m 04-04-13

Utgångspunkter

- *Resor i tjänsten*

Planera arbetet så att färdsträckorna blir så korta och så få som möjligt. Planera bilanvändandet med målet att minska antalet bilar.

- *Möten*

Ifrågasätt om resan är nödvändig. Välj istället att mötas via video- eller telefonkonferenser när så är lämpligt och möjligt. Tekniska lösningar för detta finns och kan utvecklas ytterligare.

- *Kollektiva färdmedel*

Den allmänna kollektivtrafiken är ofta det bästa alternativet med tanke på kostnader, effektivitet, säkerhet och miljö. Välj tåg och buss i största möjliga utsträckning. Tågresor skall göras i normalprisklass.

Flygresor inom Sverige bör undvikas. Flygresor görs i förekommande fall i ekonomiklass och resa till och från flygplatsen i flygbuss/flygtaxi.

- *Samåkning*

Samåkning skall ske om flera personer skall till och från samma plats vid samma tillfälle.

Privat bil

Privat bil skall inte användas för tjänsteresor annat än i undantagsfall. En förutsättning är dock att vederbörande har ett avstånd på högst 400 meter från sin arbetsplats till närmaste uppställningsplats för bilpoolsbilar. Resa i leasingbil är för kommunen ett billigare alternativ än resa i privatbil, under förutsättning att leasingbilarnas körsträcka överstiger 1 500 mil per bil och år. Annars skall tjänsteresorna ersättas med bilpool, så att de anställda kan köra både miljöanpassat och trafiksäkert vid tjänsteärenden.

Trafiksäkerhet

Resandet är en del av arbetsmiljön och har också en stor påverkan på den yttre miljön. Av omsorg om både personal och miljö skall resorna därför göras så trafiksäkert och miljöanpassat som möjligt. Vi utgår självklart från att alla följer trafikreglerna och kör med hänsyn, omdöme och ansvar.

Vid upphandling av tjänstefordon ska kommunen välja fordon med låg bränsleförbrukning i bästa miljöklass. Vid val av däck skall miljögodkända däck med bästa säkerhetskrav gälla. Alla tjänstebilar, som används i huvudsak i tätortstrafik, skall ha en tjänstevikt med den nedre viktgränsen 1 000 kg. För tjänsteresor med större utrymmesbehov, t ex vid flera åkande eller betydande lastbehov kan tjänstevikten uppgå till 1500 kg. ABS-bromsar, trepunktsbälte och crockkudde på förarplats är också säkerhetskrav. Dessa krav gäller även hyrbil.

Vi skall köra med omtanke om vår egen och andras säkerhet. Viktigt att tänka på är att anpassa hastigheten efter väg- och trafikförhållandena och se till att bilbältet sitter rätt och att nackstödet är rätt inställt. Undvik att prata i mobiltelefon under körning. Används telefonen vid körning bör en lösning väljas, som gör det möjligt att tala utan att hålla i telefonen. I annat fall skall man parkera på ett säkert ställe och därefter fullfölja samtalet

Promenera eller cykla på kortare sträckor. Hjälmskydd bör användas vid cykelturer.

Miljöanpassad körning

Med utgångspunkt i kommunens miljöpolicy och miljömål är miljöanpassad körning en självklarhet. För att minska de stora utsläppen vid kallstart bör motorvärmare användas ända upp till +10° C Gör inga häftiga accelerationer och onödiga inbromsningar utan håll en jämn hastighet och en hög växel. Utbildning i Eco-driving rekommenderas för förare med omfattande bilresor i tjänsten.

Hygien och hälsa

Tobaksrökning och transport av sällskapsdjur är förbjudet i kommunens ägda, leasade eller hyrda bilar.

Uppföljning

I årsredovisningen ska utvecklingen av tjänsteresandet i kommunen rapporteras. För att följa upp miljömål och kostnader för transporter behövs bland annat uppgifter om antal körda km i leasingbilar och bränsleförbrukning. Verksamheterna ansvarar för att uppgifterna kontinuerligt rapporteras enligt gällande rutiner.

Sammanfattning

Många av kommunens anställda gör många resor, många arbetstimmar tillbringas i bil. Det finns alltså stor anledning att tänka över hur - och ibland varför - resorna görs. Trots att vi inser att det från gång till annan blir konflikter vid val av färd sätt så är det viktigt att alla hjälps åt för att utveckla resandet i en mera trafiksäker och miljöanpassad riktning.

Bilaga 2

Synpunkter och förbättringsförslag som har framkommit i enkäten

- 1) Det måste finnas fler bilar, samma personer bokar bilar hela dagen
- 2) för många moment när man ska iväg snabbt. datorn krånglar ofta. öppna m körkort, händer upptagna m papper o ev regn, blåsa, vänta, starta ger stress. 3) ev nyckeldepå i växeln där blåser man
- 1. informera om vilka som kan använda bilpoolen o när man kan göra det. 2. informera anställda i kommun om kollektiv trafik
- alkoholåset är det enda som har krånglat några gånger. detta började efter en uppgradering av systemet. detta måste ses över så fort som möjligt.
- Alla borde cykla
- alldeles för krångligt. ibland inga bilar inne. jag kör säkrare i egen bil!! numera bjuder jag kommunen på reseers för att resa, för mig säkrare! grattis!!
- alldeles perfekt är den som den är. bra att man kan låna bil när man ej har någon själv att tillgå under dagtid
- använder endast bil till kvällsföreläsningar o föreläsning utanför kommun. blir då inte av att boka en bilpoolsbil. krångligt att hämta ut o dyl
- Arbetar natt 10 nätter per månad och åker därför med egen bil
- Att alkoholås och annan teknik fungerar dvs man inte riskerar att bli stående i Heby över helgen
- Att bilarna är tankade, rena, att tillgången till bil blir bättre.
- Att bilpoolen var öppen för uthyrning även för privatbruk.
- att bli bättre på snöröjning på cykelbanorna i kommunen. det kan ju inte bli mer miljövänligt än att cykla till och från arbetet, eller hur?
- Att det finns bilar tillgängliga vid Ädelstenens sjukhem när jag behöver boka.
- Att finjustera mekaniken för upplåsningen och alkoholåset så att detta inte blir ett moment som gör att man blir sen till möten etc.
- Att få förtroendet att använda bensinkort vid längre sträckor samt checka av bilen efter varje restilfälle bensinnivå mm
- Att kommunen använder miljöbilar.
- Att man har egna bilpools bilar, vid varje enhet. Så att man lättare ser tillgängligheten. När en enhet har stora behov.
- att tåg/buss-tiderna anpassas till arbetstiderna
- Att vi får km-ersättning om vi använder våra egna bilar i tjänsten.
- av bekvämlighetsskäl tar jag bilen istället för cykeln
- behöver körkort
- bil ej säkra. i opel är det 2 balkar som skymmer sikt, dlg motor försvår vid omkörn.obekväma säten.vingligt när det blåser o känns osäkra vid ev krock. svåra att låsa upp m boksystem.dåliga batterier-ev pga boknsyst+alkolås. bilarna lägger av eller starta
- Bilpool? Vad är det?
- Bilpoolen fungerar bra vid längre resor. Jag skulle kunna åka buss med det tar så pass lång tid med byten så det passar inte mig och det jag ska göra efter jobbet.
- Bilpoolen är bra, mitt arbete är inte så utformat att jag behöver bil i tjänsten. Till och från jobbet - visst flytta arbetsplatsen närmare min bostad - OBS! Skämt! - klarar jag bra själv. Hur mycket bil jag använder beror på om jag hämtar/lämnar barn, men
- bilpoolen är väldigt bra, men det blir lite omständigt när man inte bor på orten.
- Bilpoolsbil stationerad på arbetsplatsen.
- bor på landet där finns inga bussar el ngt annat sätt än att åka bil. mkt trafikerad väg så att cykla är inte heller så bra. skulle gärna vilja ha en cykelväg till jobbet. åker end ca2ggr/år under arbtid m egen bil så bilpoolen känns just nu som att jag in
- bor på landsbygden så det finns tyvärr inget effektivt sätt för att underlätta resorna till o från arbetet.
- brukslinjen i h-hammar/kolbäck(gratisbuss) är en stor förmån för oss som ej kör bil fungerar utomordentligt. säkra o vänliga chaufförer. punktlig o pålitlig transport. hoppas denna linje får fortsätta!
- buss mellan H-hammar-V-ås som passar när man arbetar skoltider 0800-1400 0800-1500
- bussen III:an skulle gå mkt oftare så att den passar in på arbetstiderna.
- byte av bilar! opel är en tråkig lådliknande bil som jag inte alls gillar. jag använder poolbil 1-2 ggr / vecka
- Bättre alkoholås som inte låser hela bilen. Lilja har snart lärt hela kommunen hur man kopplar ifrån det. Dumt att måste blåsa för att stuta från start bokning men ej när man ska hem. Borde blåsa varje gång man startar bilen.
- bättre tillförlitlighet på upplåsning och för start med alkoholåset.
- cheferna säger att det är för dyrt att använda bilpoolsbilarna så hur ska det fungera??
- cykelbana hela vägen kolbäck-hallstahammar, då skulle fler cykla emellan, miljöanpassat och säkert. kan även tycka att det är onödigt mkt pengar att göra såna här undersökningar. det kan väl inte vara billigt! pengarna borde kunna vara till bättre användni

- de borde informera oss som anställda i hallstahammars kommun innan tjänsten har börjat eller verkställt.
- det finns gratisbuss men tiderna passar inte mina arbetider, åkte mkt buss tidigare, innan gratisbussarna sattes in, för då passade busstiderna mina arbetider.
- Det vore bra om det fanns n "akutbil" som var ledig när man snabbt behöver bil.
- Det är oerhört sällan jag reser i tjänsten och då för det mesta till fots eller tåg. Har inte ansett mig behöva ansluta mig till bilpoolen därav. Skulle gärna åka buss till och från arbetet i en framtid men nu är det svårt pga lämningar o hämtningar på dag
- det är svårt att göra bilpoolen mer attraktiv då det är svårt att beräkna hur långa mina arbetsärenden tar + att den närmaste bilpoolen är väldigt mkt bokad och ej anpassad för tex hjälpmedel
- Där man behöver bil i tjänsten skulle det underlätta mycket om de som bokar bil men inte använder den avbokar bilen så att andra kan nyttja bilen.
- Eftersom jag arb. på flera skolor i kommunen o ofta åker fram o tillb mellan dessa under dagen behöver jag egen bil. Skulle bli tidskrävande annars. Har 6 km mellan mina skolor.
- eftersom jag bor utanför kommunen och är i behov av att ha tillgång till bil ser jag inga lösningar som kan underlätta. för att vara säker på att få en bil i tjänsten behövs fler bilar o ng prioriteringsordning. vad är viktigast
- eftersom jag varit föräldrarledig sen v8-05 så har jag inte tagit del av bilpoolen. visste i alla fall inte om den när jag gick hem. skulle gärna vilja "låna" en annan bil vid de tillfällen då jag måste använda bil i tjänsten. så lätt tillgång till bil vore
- En bil som står nära som man kan boka på ett enklare sätt , en nyckel som finns på arbetsplatsen kanske o en vanlig lista. Så var det på länsstyrelsen när jag jobbade där.
- en bilpoolbil i kolbäck
- en cykel på arbetsplatsen att låna vid tjänsteärenden o möten inom hallstahammar
- en cykelbana från strömsholm till hallstahammar hela vägen. cykelleden är ej lämpad för vanliga cyklist. vi har inte alla mountainbike
- En hel del oplanerade arbetsinsatser kräver bil, jag har alltså inte kunnat boka i tid. Alla poolbilarna är upptagna och jag måste ta min privata bil.
- Fler automatväxlade poolbilar så vi inte behöver hyra hos björkmans eller ta egen bil.
- Fler bilar i bilpoolen. Nu måste oftast boka minst en vecka innan körning och det är för lång tid. Den framförhållningen kan man sällan ha.
- fler bilar i poolen. någon med 6 passagerare
- fler bilpoolsbilar eller bilar man kan använda på resorna till och från jobbet
- fler poolbilar
- Fler poolbilar vid socparkeringen underlättar bokandet. Bokade oftare när fler bilar fanns tillhands. Nu besv jag mig sällan att kolla. Det skulle även göra att jag kan ta cykel till o från arbetet, snabbare o miljövänligt. Åker har flera områden o åker fl
- flera bilar i bilpoolen
- fortsatt med björks buss. det är en toppenservice med hjälpsamma och trevliga chaufförer
- fungerar bra i nuläget
- fungerar utmärkt som det är nu. har ingen användning för bilpool i min tjänst
- För att jag skall kunna använda mig av bilpoolerna måste jag ha körkort vilket jag saknar.
- för att underlätta resandet på miljöanpassat sätt krävs att arbgiv står för tex regnkläder, varma kläder samt bra skor. kan då med glädje gå eller cykla till o från arb. detta är särskilt viktigt inom de mer serviceinriktade yrkena, tex hemtjänst, lss osv
- Förenkla Jag måste ändå ta mig till arbetet med egen bil
- försökte använda bilpoolen i början, mkt krångel med bokningen, fungerar inte när det inte alltid går att logga in på datorerna på jobbet
- Genom att informera tydligt om den.
- göra bilpoolen mer tillgänglig för oss gräsrotter när vi behöver den. (fast det är väldigt sällan jag behöver den)
- Har cyklat till och från jobbet sen 1977. Slutar 31/7 -06.
- har ett sånt jobb som kräver snabba och oplanerade körningar annars skulle jag åka buss t.o.fr. arbetet. nu kör jag egen bil gratis för att kunna få jobbet att fungera
- Har hittills litet behov av bilpoolen i tjänst men om jag behöver åka längre sträckor i framtiden ska jag använda poolen.
- har ibland behov av att kunna boka en bil samma vecka. ofta finns det då ingen ledig. behov finns för en bil till
- har inga förslag just nu. då jag inte arbetar o har med det inte utnyttjat detta med bilpool
- Har inga förslag (5 st)
- Har inget körkort och har därför svårt att svara på frågan.
- Har inget körkort! Jättenära till mitt arbete. Lite för nära.
- har så nära så det är inte aktuellt. förr använde jag också brukslinjen, alla tiders alternativ

- I 75-80 % av de tillfällen har det varit ngn form av problem med tekniken. De mesta frekventa är att bilen inte går att låsa upp. Dessvärre har det allt för ofta varit problem när man ska resa tillbaka till kommunen.
- I tjänsten / avskaffa bilpoolen. Resorna till och från arbete med tåg kan vi inte påverka.
- informera bättre
- ingen möjlighet att åka kollektivt helger o kvällar. vore bra om man fick "låna" bilen hem på kvällen om man börjar tidigt dagen efter, (mot betalning)
- ja, bygg cykelbana från eriksberg till kolbäck. livsfarlig cykelväg.
- jag anser att det är oförskämt av min arbetsgivare att ej betala ersättning för tjänsteresor med egen bil, då det ej är möjligt för mig att använda bilpoolen. det går ej att planera mina nödvändiga tjänsteresor
- jag bor i västerås o arb i strömsholm, det går inte att ta sig till o från på ngt annat sätt. är den enda som åker den här sträckan. 27/4 tors. studiedag i v-ås därför buss
- Jag bor nära mitt jobb 15 min promenad.
- Jag cyklar el går gärna till o från arbetet. På vintern vore det skönt om det var plogat på morgnarna på helgdagar. På vardagarna är det oftast plogat (jättebra) Det är tufft att jobba stor helger och man blir inte gladare av att få pulsa i snö till arbet
- jag har det jättebra med mina resor. gratis buss(brukslinjen) och bilpool. Toppen
- Jag har inget körkort
- Jag har inget körkort så jag använder inte bilpoolen och jag bor ca 0,5 km från arbetet, bättre kan det inte bli.
- jag har inget körkort. jag cyklar
- jag har åkt med brukslinj i 4år det fungerar mkt bra! tyvärr så ändrades mina arbtider o plats för bussen jag kör i tjänsten, så jag blev tvingad att köpa en bil för att kunna ta mig till jobbet
- Jag jobbar endast 50% och är 50% föräldraledig. När jag jobbar så jobbar jag min tid kvällstid 16.30-21.30 i Kolbäck's hemtjänst som har sina "egna" tjänstbilar, så därför har jag ej utnyttjat "bilpoolen".
- Jag jobbar natt så det finns inte något annat alternativ än egen bil
- Jag personligen har inget behov av bilpoolen till vardags. För mig skulle det även fungera med Brukslinjen eller cykel.
- Jag saknade en ruta där jag kunde markera att jag ALDRIG använder mig av bilpoolen. Jag vet vad som gäller kring den. Personligen har jag ingen användning av den.
- Jag skulle gärna ta bussen men då får min dotter vara sammanlagt 2 timmar extra på dagis varje dag.
- jag skulle vilja att det fanns en bussförbindelse även på helger när man arbetar inom vården
- Jag tar bilen när jag måste åka från kolbäck till hallstahammar för ngn konferens. Då har jag ingen användning för bilpoolbil so står i hallstahammar. Eftersom jag arbetar i skolan o snabbt måste återgå till egna lekt före el. efter är buss inget alt.
- Jag tar egen bil om jag ska köra själv o jag kanske använder bilen 2 ggr per år.
- Jag tycker alkoholåset är kass, man skall blåsa så fort man skall starta under hela dagen inte bara första tillfället. jag tycker att kommunen bör satsa mer på oss som pendlar med buss från västerås. det är effektivt, säkert och miljöpåpassat men dyrt. sponsra oss!!
- Jobbigt när det inte går att starta bilen (hänt när jag varit på tjänsteärende och skulle tillbaka, berodde på avgrävd kabel i tämtland...). Systemet känns känsligt... Annars funkade det bra för de mesta. Miljöbilar kunde öka miljövänligheten och starta ef
- Kommentrar till mina "tjänsteresor". Mina resor innebär att, jag t.ex. handlar till mitt arbetsställe, oftast efter arbetets slut.
- Kommunalt eget fordon i tjänsten som då skulle medföra att transporten till och från arbetet kunde ske till fots eller med cykel.
- kunna öppna bilen m vanlig nyckel då det vid flera tillfällen hänt att vi inte kommit in i bilen. tillgängligheten av bil, möjlighet att komma in i bilen o starta den har försvårats efter bilpoolens införande. bilpoolen bör anpassas till att underlätta så
- kurs i eco-driving kan uppenbarligen spara bränsle för vissa förare-både i o utanför tjänsten. halkkörning med x års mellanrum vore en klar säkerhetshöjning. köp in säkrare poolbilar, tex inte opel merira(tror jag) med 2st balkar mellan framrutan o dörrarn
- köp in en buss liten för 8 personer så att vi kan ta med elever i den. och att det är tydliga regler angående försäkringar
- låt cykling/promenad till/från arbetet ske på arbetstid. (ingå i den sk friskvårdstimman)
- låt ej anställda få extra betalt för att de använder egna bilen i tjänsten-vilket tyvärr händer
- låta brukslinjen gå genom slängarbacken även vid morgonturen 0645
- mer info om bilpoolen. vad det kostar osv. tidsmässigt är bilpoolen ett sämre alt än gratisbussarna till o från kolbäck, går varje timme. brukar ta cykeln ibland till kolbäck, kostar inget!
- mer info påminnelse om hur det ska gå till!
- mera poolbilar
- Min arbetsplats består inte av kontor med dator. Om ma kunde boka bil hemifrån via nätet skulle det varara, men det kanske man kan? Jag vet ej.

- måste väl ta "busskortet" innan jag får använda bilarna
- nattarbete. finns inga förbindelser mellan strömsholm o kolbäck
- Nej (20 st)
- nej använder inte bilpoolen
- Nej har inget körkort.
- Nej inga förslag.
- nej jag åker med brukslinjen som är gratis, så jag sparar både pengar o åker miljövänligt
- nej, eftersom det tar 5 min för mej att komma till arbetet, cyklar jag året om
- nej. kommer att cykla när vädret tillåter
- Nej. Som situationen är nu kommer jag inte att behöva använda mig av poolen, eftersom det bara gäller resa till och från arbetet. Någon enstaka kurs inom länet ev. och då poolar vi/jag förstås!
- Nöjd
- om bussarna västerås-hallstahammar gått oftare från hallstahammar på em hade buss varit ett bra alternativ 15.40 för tidigt 17.40 för sent
- Om det fanns en bil på plats skulle det underlätta och man var inte tvungen att ta bilen till arbetet.
- Om det inte finns bilar i poolen o man behöver åka iväg hastigt inom jobbet bör man få ersättning för att åka med egen bil. Det bör också vara ok att få ersättning för att åka med egen bil om tex vårdplan sker i köping15-1630 o du bor där istället för att
- om jag skulle få användning för det i mitt yrke skulle jag tex behöva en minibuss(tar fler pers.)
- ordna cykelväg över amsta till kolbäck
- pensionerad
- pga att jag arbetar natt så är bästa sättet att använda egen bil(tror jag). det skulle i så fall vara att jag fick låna en bil av hallstahammars kommun
- placera bilarna vid arbetsplatsen, speciellt om det är en stor arbetsplats som skolor. övrigt: krånglig blankett, därför är ev fler svar givna än nödvändigt.
- Poolbilarna är för det mesta upptagna behövs flera
- poolbilen är ett stort misslyckande för mig då jag behöver en bil jag kan ta i flykten. att bilen som tillhörde vaktmästeriet är uttagen som poolbil gör i stort sett min arbsituation ohållbar, med lidande för drabbade vårdtagare.
- problem: bokning måste göras långt i förväg
- påminnelseinformation då o då
- Resorna till och från jobbet går inte att göra något åt (bor på landet). Det är bra att bilpoolen finns. Det skulle vara bra med en minibuss för utflykter. Det har vi saknat flera ggr på arbetet.
- se till att det går lätt o snabbt att med kort varsel boka bil o att det då finns bilar att boka. lösa problemen med uppläsning, alkoholås o rutinen vid tankning
- se till att man får ta cykeln med på tåget mellan v-ås och hhr. då skulle jag inte behöva bilpool eller privatbil!
- se över alla anställda, vissa kör onödigt mycket tex fritid omsorg
- semester 28/4
- Skriftlig info el muntlig info inte internet som jag inte alls använder.
- Skulle vara bra med en minibuss som tar fler passagerare! En bil till för att öka tillgängligheten!
- Slopas bilpoolen, det kostar för mkt. Samåka med egenbil el. tåg. Det finns cykel att använda, står bara i källaren. Gäller hemtjänsten.
- soping av cykelbanor(av grus)
- större bilar, så slipper vi hyra eller ta egen bil vid utflykter. måste planera resorna långt i förväg. alla som kör i tjänsten skulle få bli registrerad o bli visad hur det går till. (muntligt infomöte)
- Större möjlighet (ev. flera bilar). Finns väldigt ofta inga ledig!
- Svårt med samåkning när man bor på landet. Kanske kan man få åka med skolbussen. Åker aldrig långa resor i tjänsten.
- systemet fungerade inte tidigare och krånglade ännu mer när alkoholåset installerades. kan inte ge förslag hur det kan åtgärdas, tekniskt fel kanske...?
- sätta tillbaka busslinjen mellan hallsta o sura gamla vägen(olbergavägen) och införa fler turer under dagen. önskvärt vore också gammeldags rälsbuss på järnvägen med många hållplatser
- sätta upp bra instruktioner på arbetsplatsen. hur man går tillväga! jag åker så ytterst sällan att tekniken går i glömska
- Ta in eller cyklar.
- Tack kommunen allting är jättebra.
- tjänstebil med diesel eller etanol
- Tätare busstrafik till och från Strömsholm.
- Underlätta pendling med cykel via buss/tåg till arbetsplatsen alltså anpassa kollektivtrafiken för att ta med cykeln. Pendling avser Västerås - Hallstahammar.

- Uppmuntra till att åka buss eller cykla med någon tävling eller dyl. Bor man på samma ort som man arbetar kan man cykla el. gå tycker jag.
- utöka poolbil i antal i utkanten av kommunen på de platser där många utgår för tj.resor. m oregelb arbtider är det avårt att samåka t o fr arb. önskvärt m motorvärmare i kommunen, max 5 ggr har jag lyckats få tillgång till eluttag denna vinter.
- Vet ej (3 st)
- vet ej ännu eftersom jag inte nyttjat poolen än.
- Vet ej. Jag går ina 100-150 m varje dag till arb.
- Vet inte cyklar el går till arbetet.
- vi på vår skola har vid ett flertal tillfällen försökt boka bil från bilpoolen för att samåka till möten i tjänst, men samtliga bilar har alltid varit uppbokade eller på service.
- vore trevligt om ni som ”fixat till” denna bilpool kom ut till oss ”gräsrötter” o informerade mer om vad det handlar om. jag tycker mest det verkar krångligt att boka in sig! så i nuläget tar man sin egen bil de gånger det behövs!
- Vårn chef har sagt att vi inte ska använda bilpoolen föran den var beprövad. Därför har jag aldrig satt mig in i dessa saker.
- är långtidssjukskriven sedan 2003
- Är mer intresserad av daglig motion för att hålla kroppen i form , än av att åka bil. Tänker även på miljön (med risk för att låta som bror duktig).
- Är nöjd med cykel somfärdmedel från arbetet. Vid behov av bil skulle dessa vara mer tillgängliga dvs. på fler ställen i kommunen o fler i antal
- öka tågtätheten tåg i bergslagen. billigare resor tåg i bergslagen
- önskar tillgång till en bra fungerande tjänstecykel. gör mina tjärenden inom hhr som regel. lånar idag oftare cykel av kollegor eller går hellre än att boka bil



Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se vagverket@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.



Vägverket