



Foto: Peter Nolbrant

Insatser i Marks kommun inom Pilotprojekt kommunal reserevision

Slutrapport

Titel: Insatser i Marks kommun inom Pilotprojekt kommunal reserevision – Slutrapport
Publikation: 2007:63
Utgivningsdatum: juni 2007
Utgivare: Vägverket Region Väst
Kontaktperson: Per Schillander, per.schillander@vv.se
Produktion: Stormen Kommunikation, Varberg
ISSN: 1401-9612
Distribution: endast digitalt via Vägverkets webbutik: <http://publikationswebbutik.vv.se/vagverket.webbutiken@vv.se>, telefon: 0771-119 119.

Innehåll

Innehåll.....	3
Sammanfattning	4
Fordonsekonomi.....	4
Transportlogistik	5
Sammanlagt resultat.....	6
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Pilotprojekt kommunal reserevision	7
1.3 Fordonsekonomi och transportlogistik i Mark	7
2 Fordonsekonomi	8
2.1 Inledande kommentar.....	8
2.2 Organisation och administration	8
2.3 Styrande dokument.....	9
2.4 Inköp och rabatter.....	9
2.5 Service och reparationer	9
2.6 Innehavstid.....	9
2.7 Restvärde och avveckling	10
2.8 Vagnparkens sammansättning	10
2.9 Driftskostnader fordon	10
2.10 Körning med egen bil i tjänsten.....	11
2.11 Finansiering	11
2.12 Försäkring	12
2.13 Bilpool.....	12
2.14 Rekommendationer och framtida potentialer	12
3 Transportlogistik	13
3.1 Åtgärder	13
3.1.1 Utbildning i ny planering.....	13
3.1.2 Översyn av distriktsindelning.....	16
3.1.3 Ej genomförda åtgärder	16
3.2 Resultat och potentialer.....	17
3.2.1 Antal mil i hemtjänsten.....	17
3.2.2 Fördelning av arbetstid	18
3.2.3 Bättre arbetsmiljö och trafiksäkerhet.....	19
3.2.4 Underlag för uppföljning och planering	19
3.3 Förslag till fortsatt arbete med transportlogistik	19
3.4 Reflektioner angående transportlogistik i Mark	20
4 Totala vinster och potentialer	21

Sammanfattning

Vägverket har genomfört Pilotprojekt kommunal reserevision för att minska miljöpåverkan från trafiken och bidra till ökad trafiksäkerhet. Utifrån erfarenheter från utredningar i Orust och Marks kommuner har en metod utarbetats och en handbok för bättre kommunala tjänsteresor tagits fram.

I inledningen av projektet genomfördes en inventering av nuläget i Mark. I denna rapport redovisas vad som föreslagits, utförts och vilka effekterna av insatserna förväntas bli.

Fordonsekonomi

God fordonsekonomi kan sammanfattas med att ha rätt antal fordon av rätt typ som sköts på ekonomiskt bästa sätt, under hela innehavstiden.

Marks kommun har i mycket låg grad arbetat med de rekommendationer som fanns i grundutredningen. Kommunens skäl till detta uppges främst vara bristande resurser samt pågående organisationsförändringar.

En ny organisation, Serviceförvaltningen, inrättades 1 januari 2007, med bland annat ett samlat ansvar för kommunens fordon. Under 2005 startade ett arbete i en "Bilgrupp", med representanter från olika förvaltningar i syfte att ta fram förslag till samordnade och styrande dokument. Arbetet utmynnade i ett antal väl genomarbetade förslag. Dessa förslag blev sedan liggande i avvaktan på den nya organisationen.

En ramavtalsupphandling genomfördes under 2004. Denna upphandling innebar en besparing på ca 60 000 kr per år. En ny upphandling håller på att förberedas och ska genomföras under 2007.

Kommunen har bra och prisvärda avtal, inklusive serviceavtal. Fordonen i Marks kommun uppvisar en mycket differentierad körsträcka per år. Detta innebär att en värdering av nyttan med flexibla innehavstider borde göras. Avtal har skrivits med Kvarndammen Bilauktioner och merparten av fordonen avyttras genom denna kanal. Merintäkten för detta har kunnat värderas till 1 250 kr per fordon.

Marks kommun har sedan grundrapporten inte arbetat aktivt med en effektivisering av fordonsparken. Antalet fordon har ökat med 17 % jämfört med 2003/2004. Anledningen till ökningen är främst ökad verksamhet. Åldersstrukturen på fordonsparken är likvärdig med den vid grundutredningen. En viss koncentration till färre fordonsmärken och modeller har skett.

Det finns en god redovisning av kostnader och körsträckor för individuella fordon som administreras genom Kommunstyrelsekontoret, vilket är 85 % av kommunens fordon. Utnyttjandegraden per fordon är relativt konstant. Utvecklingen kan, trots det ökande antalet fordon, ses som positiv. Milkostnaden har efter prisjustering minskat med 15 %, från 33,68 kr/mil till 29,36 kr/mil. Minskningen gäller för 2006 och kan främst förklaras med att äldre bilar har ersatts med nyare. När de nyinköpta fordonen blir äldre kommer servicebehovet åter att öka och därmed även kostnaderna.

Marks kommun utnyttjar personalens egna fordon drygt 100 000 mil per år, vilket motsvarar 27 % av den totala körvolymen i den kommunala verksamheten. Det finns miljömässiga och arbetsmiljömässiga skäl för Marks kommun att minska antalet mil med privata fordon. Eventuell kan det också finnas ekonomiska fördelar, men detta har inte kunnat analyseras.

Marks kommun finansierar merparten av sina fordon genom finansiell leasing genom Nordea. Avtalet med Nordea är mycket konkurrenskraftigt. Så kallad tillkommande utrustning köps idag av kommunen. Besparingseffekten av detta bedöms vara ca 50 000 kr per år.

Marks kommun har inte lagt något fokus på försäkringsområdet sedan grundutredningen.

Existerande bilpool bör utvecklas och eventuellt ytterligare bilpoolsverksamhet vid andra verksamhetsställen utredas.

Det finns ett stort engagemang tillsammans med en god kunskap att under 2007, när den organisatoriska frågan är löst, starta en aktiv process för att utveckla fordonsinnehavet. Den stora potentiella

ekonomiska vinsten finns med stor sannolikhet inom området ”antal fordon”. Kommunen behöver ifrågasätta det verkliga behovet och arbeta med att i större grad samutnyttja fordon. En besparingsmöjlighet på närmare 1 000 000 kr/år inom området fordons ekonomi bedöms finnas i Marks kommun.

Transportlogistik

God transportlogistik innebär att resor planeras och genomförs på ett effektivt sätt.

Planeringen i hemtjänsten i Mark sköts mer eller mindre manuellt och olika distrikt planerar på olika sätt. Planeringen ger inte några möjligheter till att få en uppfattning om sträcka, resursbehov eller tidsanvändning. Under vintern 2004–2005 utbildades planerare i alla hemtjänstdistrikt i ny planering med stöd av logistik.

Inledningsvis användes en nyutvecklad skräddarsydd programvara, som dessvärre inte fungerade. Denna programvara byttes då ut mot ett annat system och för att spara tid beslöts att utbildningen skulle ske i hemtjänstdistriktet Torestorp, som pilotdistrikt i Marks kommun. Utbildningen av två planerare genomfördes under februari och mars 2006. Inledningsvis användes det nya systemet parallellt med den gamla manuella planeringen. Personalen i Torestorp ville arbeta enligt sitt gamla sätt, som hade stort fokus på annat än resurseffektiv verksamhet. Nästa steg tog man inte och vinsterna uteblev.

Marks kommun genomförde under 2006 en utredning som kallades ”Samordnad hemtjänst”. Utredningen tog inte hänsyn till det arbete som hade gjorts inom Pilotprojekt kommunal reserevision för att effektivisera planeringen inom hemtjänsten.

Eftersom Marks kommun inte har genomfört något av de förslag inom området transportlogistik som gavs i inledningen av Pilotprojekt kommunal reserevision kan heller inte några resultat redovisas. Däremot visade arbetet inom projektet på potentiella vinster. I hemtjänstdistriktet Torestorp skulle det bli:

- 9 100 färre körda mil per år
- 260 000 kr per år i minskade bilkostnader
- 17 ton per år i minskade koldioxidutsläpp
- 6 000 fler timmar verkställd tid per år till ett värde av 1 200 000 kr.

Om den nuvarande planeringen i Torestorp är representativ för hemtjänsten i hela Marks kommun skulle de potentiella totala vinsterna för kommunen bli ungefär:

- 60 000 färre körda mil per år
- 1 800 000 kr per år i minskade bilkostnader
- 114 ton per år i minskade koldioxidutsläpp
- 40 000 fler timmar verkställd tid per år till ett värde av 8 000 000 kr.

Med en ny planering kan mer tid användas till att diskutera vårdtagarnas behov. Det är positivt för arbetsmiljön om personalen behöver tillbringa mindre tid med att köra bil i tjänsten. Dessutom är det positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt om förarna är mindre stressade.

Det föreslagna sättet att planera skulle ge ett beslutsstöd och ett simuleringsinstrument för enhetscheferna. Enhetscheferna skulle också med den nya planerarens hjälp kunna simulera andra fordons- och bemanningsalternativ. Personalen i hemtjänsten skulle också få tillgång till ett tydligt underlag för att redovisa om resurserna inte räcker till.

Utifrån de erfarenheter som vunnits under Pilotprojekt kommunal reserevision föreslås Marks kommun genomföra följande:

- Implementera ny planering grundad på logistik.
- Göra en ny översyn av distriktsindelningen.
- Undersöka möjligheten att även samordna planeringen av annan verksamhet.
- Definiera vad en ”akut” åtgärd är.

Det tar alltid tid att införa denna typ av förändringar. Därför måste mycket resurser läggas på att förankra arbetet, från högsta chef och nedåt. Detta arbete har misslyckats i Mark.

Erfarenheter från den andra pilotkommunen i projektet, Orust, var inledningsvis liknande. Ett stort engagemang från Orust kommun gjorde dock att implementeringen lyckades där. Ny planering i hemtjänstdistriktet Röra i Orust kommun fungerar sedan 2006 utmärkt. Personalen där trivs mycket bättre med det nya sättet att arbeta jämfört med det gamla och vill nu inte alls byta tillbaka. Dessutom var de faktiska vinsterna i minskade körsträckor och ökad andel verkställd tid i paritet med vad som i denna rapport prognostiseras för Torestorp i Marks kommun.

Sammanlagt resultat

Utvärderingen visar följande sammanlagda resultat:

- Minskad körsträcka: 0 mil (0 %) – potentialen är 60 000 mil (-22 %)
- Minskad bensinförbrukning: 13 500 liter (-6 %) – potentialen är 92 000 liter (-40 %)
- Minskade koldioxidutsläpp: 32 ton (-6 %) – potentialen är 218 ton (-40 %)
- Minskade bilkostnader: 1 150 000 kr (-15 %) – potentialen är 2 450 000 kr (-31 %)
- Värde av ökad verkställd tid i hemtjänsten: 0 kr – potentialen är 8 000 000 kr

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Det finns tydliga fördelar med att hantera kommuners fordonsflotta på ett samlat, strukturerat och rationellt sätt. Erfarenheter från tidigare utredningar visar att kommuner ofta kan göra väsentliga förbättringar vad gäller antal fordon, val av fordon, körsätt, planering av resor samt vägval.

Kommuner som effektiviserar sina transporter kan minska sina kostnader och öka servicen. Effektivare transporter innebär också minskad negativ miljöpåverkan, vilket alla vinner på. Det är också en arbetsmiljöfråga vilken bil kommunanställda färdas i och hur lång tid de vistas i trafiken.

Bilpool är ett effektivt sätt att minska trafikens miljöbelastning och ett sätt bland flera att organisera sina fordon och tjänsteresor. En bilpool erbjuder ofta nyare bilar som har betydligt bättre miljöegenskaper än genomsnittsbilen. Dessutom är nyare bilar betydligt mer trafiksäkra än gamla och bidrar därmed till en säkrare arbetsmiljö.

I Vägverkets uppdrag ingår att arbeta för att trafiken ska bli effektivare. Effektivare trafik betyder bland annat bättre framkomlighet, mindre utsläpp av växthusgaser samt ökad trafiksäkerhet.

1.2 Pilotprojekt kommunal reserevision

Vägverket har genomfört Pilotprojekt kommunal reserevision för att minska miljöpåverkan från trafiken och bidra till ökad trafiksäkerhet. Genom att stimulera kommuner att effektivisera sina transporter och på så sätt spara pengar, öka servicen och skapa en bättre arbetsmiljö, minskas även utsläpp av växthusgaser och buller. Mindre tid i bil, bättre bilar och mindre stress ökar dessutom trafiksäkerheten.

Utifrån erfarenheter från utredningar i Orust och Marks kommuner har en metod utarbetats och en handbok för bättre kommunala tjänsteresor tagits fram. Handboken lanserades den 1 februari 2006. Information om de erfarenheter som projektet gjort har även spridits under projekttiden. Information om handboken finns på www.vv.se/tjansteresehandbok. På webbplatsen för handboken finns också en länk till ytterligare information om projektet.

1.3 Fordonsekonomi och transportlogistik i Mark

I inledningen av projektet genomfördes en inventering av nuläget i Mark. Resultatet redovisades i en rapport, som finns på projektets webbplats (länk på www.vv.se/tjansteresehandbok). I rapporten finns resultaten av de utredningar av fordonsekonomi respektive transportlogistik som genomfördes i Mark kommun under 2004. Resultaten i rapporten låg till grund för det förändringsarbete kommunen påbörjade under projekttiden.

I denna rapport redovisas vad som föreslagits, utförts och vilka effekterna av insatserna förväntas bli. En motsvarande rapport som denna finns för översynen av fordonsekonomi och transportlogistik i Orust kommun.

2 Fordonsekonomi

God fordonsekonomi kan sammanfattas med att ha rätt fordon som sköts på rätt sätt. Grunden i god fordonsekonomi i en kommun handlar om följande:

- Kommunen har rätt antal fordon.
- Fordonen är anpassade till verksamhetens behov.
- Fordonen administreras, underhålls, används och avyttras på ett effektivt sätt, med stöd av en tydlig organisation och tydliga ansvarsförhållanden.
- Kommunen agerar långsiktigt.

I grundutredningen av fordonsekonomi i Marks kommun, som genomfördes i början av projektet, formulerades följande förslag till åtgärder:

1. En rese- samt bilpolicy som reglerar det totala resandet, bilinnehav, rutiner och användandet av alla transporter inom Marks kommun upprättas och fastställs.
2. Hanteringsrutiner som omfattar kommunens fordon utarbetas och fastställs.
3. Kravspecifikation för fordon i förhållande till behov utarbetas och fastställs. Denna specifikation ska ligga till grund för upphandling och för upprättande av ramavtal med leverantörer.
4. En utvärdering av verkligt fordonsbehov genomförs. Att ett flertal fordon har ett lågt årligt utnyttjande indikerar att en förbättrad samordning kan leda till att antalet fordon kan minskas. Detta gäller speciellt de fordon vilka i nuläget har låg årlig körsträcka och är av kategorin ”minibussar”.
5. Finansieringsavtalet utvecklas i förhandling med leasingbolaget med avseende på innehavstid, restvärden och nyttjandetid.
6. En funktion för ansvar och samordning av kommunens samtliga fordon inrättas. Ansvar ska även innefatta befogenhet att agera inom ramen för upprättad policy. Ansvar innebär en samordning mellan förvaltningar. Utredningen tar inte ställning till vilken organisation/funktion som ska ha detta ansvar.
7. Möjligheten att utöka bilpoolsverksamheten vid kommunhuset kan anses stor men ytterligare utredning bör genomföras.

2.1 Inledande kommentar

Marks kommun har i mycket låg grad arbetat med de rekommendationer som fanns i grundutredningen. Arbetet med fordonsekonomi har sedan 2004 präglats av att tillfredsställa organisationens omedelbara behov, medan en effektiv styrning, exempelvis behovsprövning, har saknats. Kommunens skäl till detta uppges främst vara bristande resurser samt pågående organisationsförändringar.

Motsvarande underlag som togs fram till grundutredningen har använts vid denna uppföljning, som enbart ska ses som bild av läget 2006. En ekonomisk avstämning har genomförts men definitiva slutsatser har inte kunnat dras. Fordonsinnehavet som studerats är de fordon som administreras genom Kommunstyrelsekontoret. Räddningstjänst samt dotterbolag och motsvarande har inte studerats då uppgifter om dessa fordon (merparten specialfordon) inte har kunnat erhållas.

2.2 Organisation och administration

Marks kommun hade 2003 ett splittrat ansvar för fordonen. Sedan den tidigare inköpschefen, som hade en viktig roll i bland annat leverantörsrelationer, pensionerades för något år sedan har kommunen haft ett mindre intresse för fordonsfrågorna. Dock har det löpande arbetet, beställningar, uppföljning etc. fungerat.

Serviceförvaltningen inrättades 1 januari 2007 och har bland annat ett samlat ansvar för kommunens fordon. Den slutliga utformningen av fordonsansvaret kommer att vara klar under första halvåret 2007.

Stödsystemet som administrerar de flesta av fordonen är kontinuerligt utvecklat och utgör en god bas för ett fortsatt arbete.

En utvärdering av effekterna vid en samordning av fordonsadministrationen har inte kunnat genomföras då organisationen ännu inte är klarlagd.

2.3 Styrande dokument

Kommunen saknade 2003 tydliga styrande dokument för fordonsinnehavet. Dock fanns enkla instruktioner utarbetade för den löpande/dagliga skötseln av fordon.

Under 2005 startade ett arbete i en "Bilgrupp", med representanter från olika förvaltningar, i syfte att ta fram förslag till samordnade och styrande dokument. Arbetet utmynnade i ett antal väl genomarbetade förslag men beslut om dessa förslag kunde inte fattas då kommunen avvaktade den nya organisationen för fordonsansvar. När den nya organisationen är klar bör förslagen åter behandlas.

En utvärdering av nyttan med nya styrande dokument har inte kunnat göras, eftersom åtgärden inte har genomförts.

2.4 Inköp och rabatter

Kommunen har historisk arbetet med en behovsrelaterad upphandling, där ett antal fordon har upphandlats när behov uppstått. Detta har inneburit att kommunen fått en fordonsflotta med många olika fordonsmärken.

Genom att genomföra en ramavtalsupphandling skulle en mer välstrukturerad vagnpark kunna erhållas och samverkan med leverantörer utvecklas.

En ramavtalsupphandling genomfördes under 2004, samtidigt med utredningsfasen i detta projekt. Resultatet av denna upphandling var att rabatten vid inköpet kunde höjas med 0,5 % samt att kostnaden för serviceavtal kunde sänkas med i genomsnitt 200 kr per år och fordon.

Avtal skrevs med fyra leverantörer varav en leverantör specifikt för miljöfordon (E85). Anledningen till antalet leverantörer var att kommunen ville ha leverantörsnärvaro på flera orter inom kommunen.

Denna upphandling har kunnat värderas innebära en besparing på ca 60 000 kr per år för Marks kommun, vilket är i linje med grundutredningens värdering.

En ny upphandling håller på att förberedas och ska genomföras.

2.5 Service och reparationer

Kommunen har bra och prisvärda serviceavtal varför några större vinster här inte finns att hämta. Möjligheterna till "hämta och lämna-service" bör dock utredas, för att avlasta brukarna.

2.6 Innehavstid

Normalt arbetar kommunen med 36 månaders leasing utan miltalsbegränsning. Fordonen i Marks kommun uppvisar en mycket differentierad körsträcka per år, beroende på var geografiskt fordonen är placerade. Detta innebär att en värdering av nyttan med flexibla innehavstider borde göras. I samband med utarbetande av förslag till styrande dokument finns denna fråga med som en parameter att värdera vid ny upphandling 2007.

2.7 Restvärde och avveckling

Avtal har skrivits med Kvarndammen Bilauktioner och merparten av fordonen avyttras genom denna kanal. Merintäkten för detta i en jämförelse med den ”gröna listan” (bilhandelns rekommenderade inköpspris) har i samverkan med Kvarndammen kunnat värderas till 1 250 kr per fordon. Sammanlagt har ett 20-tal fordon avyttrats genom denna kanal under 2006, vilket innebär en vinst på ca 25 000 kr.

Under 2006 har fordon inte ersatts i normal utbytestakt, varför en helhetsbedömning är svår att genomföra.

Avtal med Kvarndammen Bilauktioner och lokala leverantörer bör kontinuerligt följas upp, så att kommunen erhåller bäst avyttringsvärden.

2.8 Vagnparkens sammansättning

Marks kommun har sedan grundrapporten inte arbetat aktivt med en effektivisering av fordonsparken. Det enda som kan värderas är därför hur fordonsinnehavet ser nu jämfört med hur det såg ut vid grundutredningen 2003/2004. Enbart de fordon som är administrerade genom Kommunstyrelsekontoret är medtagna här.

Antalet fordon är i nuläget (dec 2006) totalt 178, vilket är en ökning med 17 % jämfört med 2003/2004. Anledningen till ökningen är främst en utökad verksamhet. Hemtjänstorganisationen har ökat antalet fordon med 9 och sjuksköterskeorganisationen har ökat antalet fordon med 5.

Åldersstrukturen på fordonsparken är likvärdig med den vid grundutredningen, cirka 50 % av fordonen är en till tre år gamla och cirka 30 % är äldre än fem år. Kommunen har inte planerat för och medvetet arbetat med en föreslagen förnygring av fordonsparken. Däremot har ett antal udda fordon med låg säkerhetsnivå bytts ut under perioden, i enlighet med projektets rekommendation.

En viss koncentration till färre fordonsmärken och modeller har skett. Fem fordonsmärken står idag för 85 % av fordonsinnehavet, 2003 var motsvarande andel 78 %. En ytterligare koncentration kommer sannolikt att ske under 2007.

2.9 Driftskostnader fordon

Det finns en god redovisning av kostnader och körsträckor för individuella fordon som administreras genom Kommunstyrelsekontoret, vilket är 85 % av kommunens fordon. De fordon som administreras utanför Kommunstyrelsekontoret är fortfarande ett problem, även om en viss ökad tydlighet i redovisade uppgifter kan konstateras, jämfört med 2003.

Från 2003 till 2006 har antalet fordon ökat med 17 % och antalet körda mil med 10 %. Utnyttjandegraden per fordon är relativt konstant vilket indikerar att volymökningen till största delen beror på att fler fordon har införskaffats för att täcka en utökad verksamhet.

Utvecklingen kan, trots det ökande antalet fordon, ses som positiv. Då utfallet för 2006 jämföres med ett nolläge, år 2003, bör utvecklingen jämföras prisjusterat. Enligt Konsumentverkets beräkningar har fordonskostnader ökat med ca 3 % per år under perioden. Under denna förutsättning har den totala kostnadsökningen för kommunens fordon varit 5 % från 2003 till 2006. Detta ska jämföras med en ökning i antalet fordon på 17 % och en ökning av antalet körda mil med 10 %. Milkostnaden har minskat med 15 %. Minskningen gäller för 2006 och kan främst förklaras med att ca 40 fordon av äldre modell och med ett stort reparationsbehov har ersatts med nyare, säkrare och effektivare fordon. När de nyinköpta fordonen blir äldre kommer servicebehovet åter att öka och därmed även kostnaderna. En viss omfördelning har också skett till något mindre fordon med bättre driftsekonomi, och med fortsatt hög säkerhetsnivå.

I tabell 2:1 redovisas statistik om de fordon som är organiserade under Kommunstyrelsekontoret.

	Utfall 2003	Utfall 2006	Differens	Differens
Antal fordon	152 st	178 st	+26 st	+17 %
Total körsträcka	221 673 mil/år	268 035 mil/år	+25 725 mil/år	+10 %
Körsträcka per fordon	1 458 mil/år	1 506 mil/år	+48 mil/år	+3 %
Kostnader, ej prisjusterade				
Total kostnad	6 832 868 kr/år	7 869 700 kr/år		
Kostnad per fordon	44 953 kr/år	44 212 kr/år		
Kostnad per mil	30,82 kr/mil	29,36 kr/mil		
Kostnader, prisjusterade				
Total kostnad	7 466 459 kr/år	7 869 700 kr/år	+403 241 kr/år	+5 %
Kostnad per fordon	49 121 kr/år	44 212 kr/år	-4 909 kr/år	- 11 %
Kostnad/mil	33,68 kr/mil	29,36 kr/mil	-4,32 kr/mil	- 15 %

Tabell 2:1 Statistik om fordon som är organiserade under Kommunstyrelsekontoret, vilket är ca 85 % av Marks kommuns fordon. För övriga fordon saknas uppgifter.

Även om en förhållandevis stor ökning skett av antalet fordon så har Mark en god kontroll över fordonsinnehavet, utifrån ett ekonomiskt perspektiv. Detta är värdefullt att bygga vidare på, speciellt som denna grund kan kombineras med en djupare analys av behovet av antalet fordon. Exempelvis är nyttjandegraden, genomsnittligt antal mil per fordon, låg och här finns en möjlighet till effektivisering.

Det som redovisas ovan gäller endast de 85 % av kommunens fordon som administreras genom Kommunstyrelsekontoret. Kostnader, nyttjandegrad med mera för övriga av kommunens fordon bör också följas upp.

2.10 Körning med egen bil i tjänsten

Marks kommun utnyttjar personalens egna fordon drygt 100 000 mil per år, vilket motsvarar 27 % av den totala körvolymen i den kommunala verksamheten. För detta får personalen milersättning.

Antalet mil med privata fordon har ökat något sedan grundutredningen. Nyttjandegraden av personalens fordon i kommunen är högre än vad som bedöms vara normalt i en svensk kommun. Detta trots att kommunen har ett bilpoolssystem vid kommunhuset i Kinna. Sannolikt kan nuvarande bilpool utökas och eventuellt kan fler bilpooler införas, se nedan.

De ekonomiska effekterna för Marks kommun av att personalens utnyttjar egen bil i tjänsten har inte kunnat utvärderas. Uppskattningsvis kostar dock milersättningen kommunen närmare 3 000 000 kr per år. Ofta har de privata bilarna som används i tjänsten sämre miljö- och trafiksäkerhetsprestanda än kommunens egna, moderna bilar. Det finns således miljömässiga och arbetsmiljömässiga skäl för Orust kommun att minska antalet mil i privata bilar. Eventuell kan det också finnas ekonomiska fördelar.

2.11 Finansiering

Marks kommun finansierar merparten av sina fordon, 154 st (75 %), genom finansiell leasing med enbart en leasinggivare (Nordea). Fordon vilka inte omfattas av leasing är av karaktären specialfordon. Avtalet med Nordea är mycket konkurrenskraftigt.

Finansavtalet omförhandlades i samband med en fordonsupphandling 2004. Förlängningshyror har minskat till ett minimum, i enlighet med projektets rekommendationer.

Så kallad tillkommande utrustning köps idag av kommunen, enligt rekommendation i grundutredningen. Besparingseffekten av detta bedöms vara ca 50 000 kr per år.

2.12 Försäkring

Genom det relativt höga skadefallet fanns vid grundutredningen en risk för kommunen att försäkringspremierna skulle kunna komma att höjas med upp till 50 %. En höjning av försäkringspremierna har skett med ca 30 % jämfört 2003. Detta motsvarar en ökad kostnad med 75 000 kr per år. Noteras bör att kommunen 2003 hade ett mycket bra grundavtal i jämförelse med andra kommuner.

Det finns vinster att göra för kommunen genom att följa upp skador och sedan vidta åtgärder, exempelvis information och utbildning. Marks kommun har inte lagt något fokus på försäkringsområdet sedan grundutredningen.

2.13 Bilpool

Marks kommun har en etablerad bilpool vid kommunhuset. Nyttjandegraden av fordonen i den existerande bilpoolen är relativt hög. Inget fokus har sedan grundutredningen funnits på att utveckla bilpoolen. Privatbil i tjänsten används mycket i kommunen och det finns en god grund för utveckling av existerande bilpool. Eventuellt ytterligare bilpooler vid andra verksamhetsställen bör också utredas.

2.14 Rekommendationer och framtida potentialer

Det finns ett stort engagemang tillsammans med en god kunskap att under 2007, när den organisatoriska frågan är löst, starta en aktiv process för att effektivisera fordonsinnehavet.

Fordonsinnehavet har totalt sett ökat sedan 2003, delvis beroende på en utökad verksamhet, men samtidigt har inte fordonsanskaffning ifrågasatts i den grad som kunde vara önskvärd. Den stora potentiella ekonomiska vinsten finns med stor sannolikhet inom området "antal fordon". Kommunen behöver ifrågasätta det verkliga behovet och arbeta med att i större grad samutnyttja fordon. I detta sammanhang bör kommunen ta tillvara de rekommendationer som lämnats av Pilotprojekt kommunal reseression inom området transportlogistik och som beskrivs i kapitel 3 nedan.

När en tydligare organisation börjar verka fullt ut, med ansvar och befogenheter, finns stora möjligheter att kunna effektivisera innehavet. Detta är en lång process för Marks kommuns del och förväntas ta två till tre år. Som grund för arbetet har kommunen grundutredningen från 2003, som inom de allra flesta områdena fortfarande är aktuell.

En besparingsmöjlighet på närmare 1 000 000 kr/år eller 13 % av fordonskostnaderna (exklusive fordon inom Räddningstjänstens och dotterbolag) bedöms finnas i Marks kommun.

3 Transportlogistik

God transportlogistik innebär att resor planeras och genomförs på ett effektivt sätt. Det körs många mil med bil i kommunal verksamhet och särskilt gäller detta inom socialförvaltningen. I Mark fokuserades därför på att effektivisera resorna inom hemtjänsten, genom att använda modern transportplanering. Sättet att arbeta kan även användas inom andra delar av kommunens verksamhet, exempelvis dagcenterverksamhet, skolskjuts, avfallshantering och parkförvaltning.

3.1 Åtgärder

I grundutredningen, som genomfördes i början av projektet, formulerades fem förslag till åtgärder:

1. Utbilda och inför en planerare för i första hand hemtjänstorganisationen, med uppgift att planera verksamheten för alla vårdtagare och vårdare vecka för vecka.
2. Införskaffa moderna hjälpmedel i planeringsarbetet.
3. Utvidga och samordna samarbetet och delegeringen av det medicinska arbetet mellan kommun- sjuksköterskor och hemtjänstpersonal.
4. Se över distrikts- och områdesindelningar för hela kommunen i syfte att uppnå optimal planeringseffekt.
5. Utred möjligheter till mer fackindelad hemtjänst, där man skiljer ut städning och matdistribution från övrig hemtjänstverksamhet.

3.1.1 Utbildning i ny planering

Planeringen i hemtjänsten i Mark sköts mer eller mindre manuellt och olika distrikt planerar på olika sätt. Planeringen ger inte några möjligheter till att få en uppfattning om sträcka, resursbehov eller tidsanvändning. Det är också svårt att planera och se när fordonen och personalen är tillbaka. Vidare kan planeringen inte ”återanvändas” och personalen behöver därför lägga ner mycket tid varje dag på planering och omplanering av sina redan lagda rutter. Nuvarande planering ger heller inte någon möjlighet för enhetschefen att följa upp planeringen, eller att använda den för resursplanering. Planeringen i hemtjänsten i Mark är att betrakta som en färskvara som är förbrukad när nästa dag ska planeras.

Hela personalen i hemtjänsten i Marks kommun fick i början av projektet en utbildning i logistikens grunder samt en genomgång av vad införandet av en ny planeringsmetod skulle innebära.

Under vintern 2004–2005 utbildades planerare i alla hemtjänstdistrikt. Grunden med det nya sättet att planera bygger på kunskaper i logistik och vänder på det traditionella sättet att planera inom hemtjänsten. Planeringen utgår från behovet (det som ska uträttas), därefter planeras optimala turer med hänsyn till alla restriktioner och först därefter anges vilken personal som krävs och som ska utföra uppgiften. Återkoppling sker kontinuerligt. Modellen beskrivs i figur 3:1.



Figur 3:1 Grundschema för planering med stöd av logistik.

Som stöd användes inledningsvis en nyutvecklad skräddarsydd programvara, RouteTraq PS. Planerarna tyckte att programmet såg lättarbetat och bra ut, men tyvärr visade det sig att programvaran inte fungerade. I slutet av 2005 byttes RouteTraq PS ut mot modulprogrammen ECE Planerare och LogiX. ECE Planerare är ett kunddata- och grovplaneringsprogram som skapar planeringsfiler till optimeringsprogrammet LogiX, som i sin tur skapar rutter med tider och sträckor. Grovplaneringens syfte är att fördela insatstiden så jämnt som möjligt under dagen, då det underlättar för en optimal användning av resurserna. I LogiX skapas rutter för varje dag, för en vecka i taget. Varje rutt skrivs ut som ett förarschema och fördelas mellan personalen (se figur 3:2). Varje förarschema beskriver i detalj vad som ska göras, var det ska göras och när det ska göras. Informationen innehåller även uppgifter om körsträcka och vilket fordon som ska användas.

Förarschema		Användare		AUTO0004		25 2007		17:06		
#Namn?				Arbetsarea: NGVISNING MÅN FM						
Förare		Kollega 1:		Start Depå	Röra		Insats :	180		
Fordon	Bil 4	Kollega 2:								
Start	Mån 07:42	Rutt KM6	7				Tid			
Slut	Mån 11:00									
Order	Kund	Adress	Kundinfo	Dag	Ank.	Avg.	Tid	KM6	Bestid	Kommentar
D 1056	Ingrid Ingridson	Ingridsvägen	Ögondrp,med	Mån	07:45	07:55	10	1	00:02	
D 1043	Gärd Gärdson	Gärdsvägen	Påkl,mat, bädda	Mån	07:59	08:39	40	1	00:04	
D 1066	Jan Jansson	Jänsvägen	Stödstuppa	Mån	08:40	08:55	15	0	00:01	
D 1037	Erik Eriksson	Eriksgatan	Med,dagv	Mån	08:56	09:06	10	0	00:01	
D 1046	Guðrun Guðrunson	Guðrunvägen	medicin ins.	Mån	09:09	09:44	35	1	00:02	
D 1006	Bärtil Bärtilsson	Bärtilsvägen	Medicin	Mån	09:44	10:14	30	0	00:00	
D 1069	Hanna Hannason	Hannavägen	Bädda...	Mån	10:15	10:55	40	0	00:01	

Figur 3:2 Exempel på förarschema

Körunderlagen kan sparas och skrivas ut i hur många kopior som helst. Enkla förarscheman (samma schema används oavsett transportsätt) gör att många konfliktsituationer kan undvikas. Stress kan minimeras och inga vårdtagare blir utan insats på grund av tidsbrist eller planeringsmisslag, dvs varje vårdtagare får den tid de är berättigade till. Det nya sättet att planera skapar också stora möjligheter för planerare och enhetschef att jämföra effektivitet och resursanvändning över fritt valda tidsperioder.

Efter bytet av programvara behövde en ny utbildning genomföras. För att spara tid beslöt man att utbildningen skulle ske i hemtjänstdistriktet Torestorp, som pilotdistrikt i Marks kommun. Utbildningen av två planerare genomfördes under februari och mars 2006.

Planerarna matade under utbildningen in alla nödvändiga uppgifter om insatser, tider, specialbehov, fordon etc och tränades i att lägga optimala rutter enligt det nya sättet att planera. Planerarnas första uppgift efter detta var att skapa ett jämförelseunderlag genom att i ECE Planerare och LogiX lägga in den senaste veckans turer, som redan planerats enligt den gamla manuella metoden. Med all data inlagd i programmen och en jämförelsevecka planerad, öppnades möjligheter att köra simuleringar för att visa distriktets optimala potential.

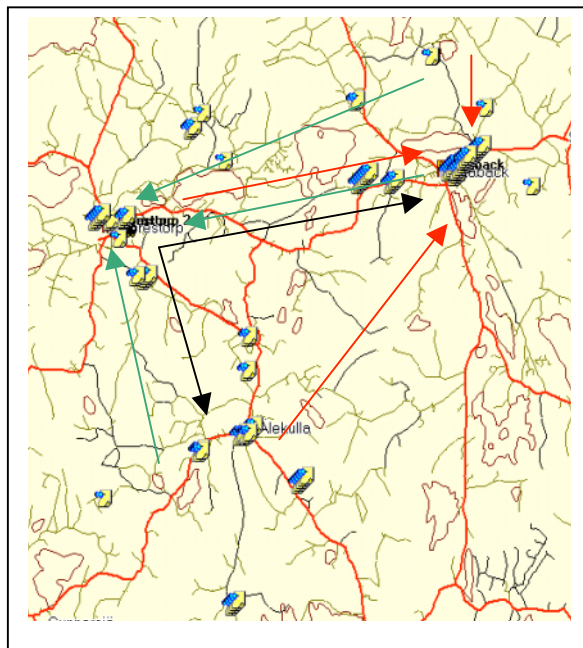
För att uppnå det optimala resultatet behöver följande principiella förändringar göras:

- Alla bilar utgår på morgonen i den befintliga planeringen från Torestorp. Enligt den nya principen borde bilar utgå på morgonen både från Torestorp och Öxabäck.
- En gemensam frukostpaus tas i Öxabäck. Enligt den nya principen tas pauser vid lämplig tidpunkt och på lämplig plats i enlighet med gällande arbetstidsregler.

I figur 3:3 och 3:4 visas de befintliga och föreslagna principerna i en karta.

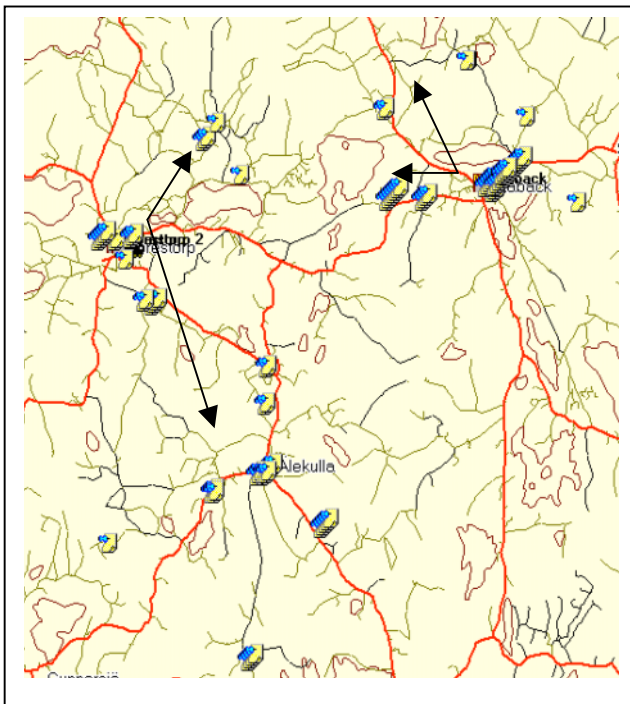
- ◆ Samtliga bilar utgår efter morgonplaneringen från Torestorp.
- ◆ På förmiddagen samlas alla bilarna i Öxabäck för fika och ny planering.
- ◆ Till lunch samlas åter alla bilarna i Torestorp för rast, ny planering och matdistribution.
- ◆ På eftermiddagen samlas fordonen i Torestorp för personalavlösning.

Figur 3:3 Befintliga principer för planering i hemtjänstdistriktet Torestorp.



- ◆ Bilar och personal utgår från både Torestorp och Öxabäck vid samtliga tidpunkter. Rast tas där så är lämpligt.

Figur 3:4 Förslag till nya principer för planering i hemtjänstdistriktet Torestorp.



För att lära sig systemet använde planerarna i Torestorp i ett inledningsskede ECE Planerare och LogiX parallellt med den gamla manuella planeringen. Detta gav naturligtvis inga planeringsvinster. Nästa steg var att planera verksamheten enbart med stöd av ECE Planerare och LogiX. Att ta detta andra steg var en ledningsfråga. Personalen i Torestorp ville arbeta enligt sitt gamla sätt, som hade stort fokus på annat än resurseffektiv verksamhet. Nästa steg tog man inte och vinsterna uteblev.

3.1.2 Översyn av distriktsindelning

Marks kommun genomförde under 2006 en utredning som kallades "Samordnad hemtjänst". Utredningen hade som mål att beskriva hur en samordnad hemtjänst skulle kunna leda till en effektivisering motsvarande ett värde av ca 1 200 tkr. I utredningen belystes tre alternativ:

Alternativ 1: Organisera verksamheten så att en större del utgår från en större hemtjänstcentral.

Alternativ 2: Ha kvar alla grupper där de är idag men att arbeta med samverkan och samordning istället.

Alternativ 3: Att sammanföra hemtjänstgrupperna med "hus", det vill säga särskilda boenden, och arbeta enligt metoden "ute och inne".

Kommunens utredning anger i slutsatsen att alternativ två förefaller ge det bästa resultat. Utredningen bygger till största delen på subjektiva bedömningar och inte på uppmätta fakta och då är det vanligt att slutsatsen blir att det man har idag är det bästa alternativet. Utredningen har inte tagit hänsyn till det arbete som har gjorts inom Pilotprojekt kommunal reserevision för att effektivisera planeringen inom hemtjänsten.

3.1.3 Ej genomförda åtgärder

- **Införande av ny planering**

Marks kommun har inte infört ny planering, med stöd av logistik, i något hemtjänstdistrikt.

- **Upphandling av stödsystem**

Marks kommun har fattat beslut om att handla upp stödsystem för hemtjänsten, vilket ska ske under 2007. Vägverket har uppmanat Marks kommun att inför upphandlingen ställa samman en kravspecifikation för planering med stöd av logistik, på det sätt som beskrivs i "Handbok för bättre kommunala tjänsteresor". Vägverket har också erbjudit hjälp med underlag till denna kravspecifikation.

- **Samordning mellan kommunsjuksköterskor och hemtjänsten**

Hemtjänsten utför på delegation från kommunsjuksköterskorna visst medicinskt arbete, exempelvis såromläggningar, insulininjektioner, pillerutdelning och sondmatning. En översyn av denna samverkan skulle kanske visa på ytterligare samordningsmöjligheter. Särskilt gäller detta om ny planering är införd i hemtjänsten, där planerare med rätt verktyg och kunskaper i logistik får möjlighet att samköra hemtjänstens planering med kommunsjuksköterskornas.

- **Översyn av distriktsindelning**

Om Mark inför ny planering i hemtjänsten, med planerare med rätt verktyg och kunskaper i logistik, föreslås att en ny översyn av distriktsindelningen i hemtjänsten i Mark görs. Då finns verktyg och nyckeltal som gör det relativt enkelt att prognostisera effekterna av eventuella förändringar.

- **Utredning av en mer fackindelad hemtjänst**

Om Mark inför ny planering i hemtjänsten, med planerare med rätt verktyg och kunskaper i logistik, föreslås att en översyn av fackindelningen i hemtjänsten i Mark görs. Då finns verktyg och nyckeltal som gör det relativt enkelt att prognostisera eventuella vinster med att skilja ut städning och matdistribution från hemtjänsten.

3.2 Resultat och potentialer

Eftersom Marks kommun inte har genomfört något av de förslag inom området transportlogistik som gavs i inledningen av Pilotprojekt kommunal reserevision kan heller inte några resultat redovisas. Däremot visade arbetet inom projektet på potentiella vinster, vilka redovisas nedan.

3.2.1 Antal mil i hemtjänsten

Med ny planering i Torestorp skulle antalet körda mil i verksamheten kunna minska med närmare 50 %, se tabell 3:1. Denna bedömning baserar sig på att befintlig planering vecka 14 2006 jämförs med hur planeringen hade sett ut om Mark samma vecka valt att använda föreslagen ny planering. Dessutom behöver hemtjänstdistriktet bara fyra bilar om planeringen görs på det nya sättet, istället för de fem bilar som nu används.

	Befintlig planering*	Ny planering**	Förändring	Förändring
Körsträcka	ca 18 800 mil	ca 9 700	ca -9 100 mil	ca -48 %
Antal bilar	5 st	4 st	- 1 st	-20 %

Tabell 3:1 Antal körda mil för hemtjänstdistriktet Torestorp, Marks kommun, vid utvärdering genomförd våren 2006 samt vid prognos för körsträcka med ny planering.

- * Faktiskt utfall av mätning under v 14 2006 (362 mil) gånger 52, för att få ett värde för hela året. Siffran utgår således från att v 14 2006 var en normalvecka i Torestorp.
- ** Prognos baserad från simulering av hur lång körsträcka som hade behövts v 14 i Torestorp för att utföra samma arbetsuppgifter, om planering hade gjorts på det nya sättet (187 mil) gånger 52 för att få ett värde för hela året.

Om antalet körda mil minskar påverkar detta givetvis även kostnaderna. Marks tjänstebilar kostar cirka 29 kr/mil i drift, enligt utredningen av fordons ekonomi som presenteras i kapitel 2 ovan. Omräknat i pengar innebär den prognostiserade minskningen av antalet körda mil i Torestorp en besparing på ca 260 000 kr per år. Se även tabell 3:2.

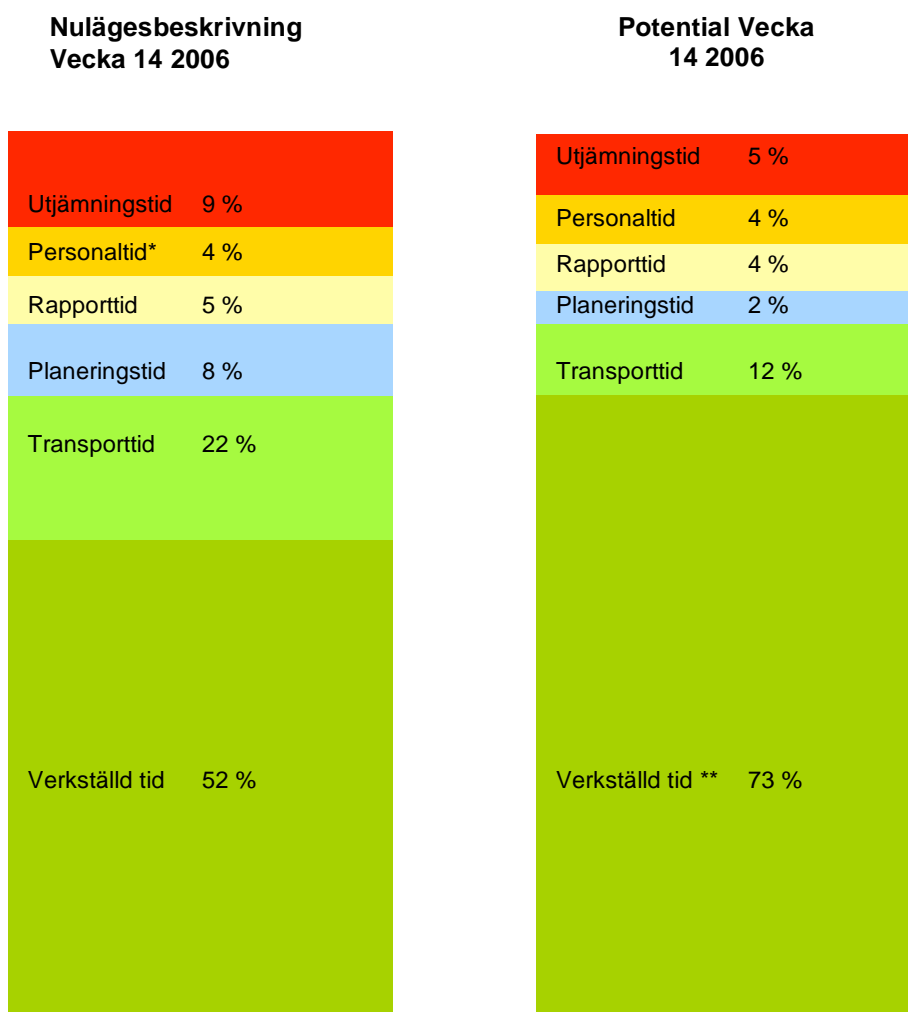
Tjänstebilarna i hemtjänsten i Marks kommun uppskattas i genomsnitt dra ca 0,8 liter bensin per mil. 9 100 färre körda mil i Torestorp skulle motsvara en minskning av koldioxidutsläppen med ca 17 ton. I grundutredningen visades att antalet körda mil i Torestorp utgjorde ungefär en sjundedel av antalet körda mil i hela hemtjänsten i Marks kommun. Om planeringen i Torestorp är representativ för planeringen i hela hemtjänsten i Marks kommun är potentialen till minskade kostnader och minskad klimatpåverkan ungefär sju gånger större för hela kommunen. Se även tabell 3:2.

	Minskad körsträcka per år	Minskade bilkostnader per år	Minskade koldioxidutsläpp per år
Potential i Torestorp	ca 9 100 mil	ca 260 000 kr	ca 17 ton
Potential i hemtjänsten i hela kommunen	ca 60 000 mil	ca 1 800 000 kr	ca 114 ton

Tabell 3:2 Minskade bilkostnader och minskade koldioxidutsläpp per år om ny planering skulle införas i Torestorp, samt uppskattning av potentialen i hemtjänsten för hela kommunen. (I denna extrapolering har ingen hänsyn tagits till att kommunens bilar kan komma att bli bränslesnålare i framtiden.)

3.2.2 Fördelning av arbetstid

Ett införande av ny planeringen i Torestorp skulle ge en avsevärd ökning av andelen verkställd tid. Med befintlig planering är andelen verkställd tid 52 %. Med ny planering skulle andelen verkställd tid kunna öka till 73 %, vilket är en ökning med ca 40 %. I tid motsvarar detta närmare 118 timmar per vecka. En sammanställning av den totala arbetstidens fördelning i Torestorp med befintlig planering och om ny planering skulle införas redovisas i figur 3:3.



Figur 3:3 Sammanställning över fördelning av tiden under v14 2006 jämfört med potential med ny planering.

* Under mätveckan registrerades ingen personaltid, men den är uppskattad till att vara 4 % i genomsnitt.

** Ökningen av andelen verkställd tid bygger på att den frigjorda tiden kan användas till insatser.

Om den verkställda tiden med ny planering i Torestorp ökas med 118 timmar per vecka, motsvarar det över 6 000 timmar räknat på ett år. Värdet av denna tid motsvarar ca 1 200 000 kronor. Om planeringen i Torestorp är representativ för planeringen i hela hemtjänsten i Marks kommun är potentialen till ökad andel verkställd tid ungefär sju gånger större för hela kommunen. Se även tabell 3:3.

	Ökat antal verkställda timmar per vecka	Ökat antal verkställda timmar per år	Uppskattat värde
Potential i Torestorp	118	ca 6 000	ca 1 200 000 kr
Potential i hemtjänsten i hela kommunen	ca 800	ca 40 000	ca 8 000 000 kr

Tabell 3:3 Potential till ökad andel verkställd tid med ny planering i Torestorp och hela hemtjänsten i Marks kommun, samt uppskattat värde.

3.2.3 Bättre arbetsmiljö och trafiksäkerhet

Med den nya planeringen kan mer tid användas till att diskutera vårdtagarnas behov. Stressen i gruppen kan minska. Det är också positivt för arbetsmiljön om personalen behöver tillbringa mindre tid med att köra bil i tjänsten.

Trafiksäkerheten förbättras när antalet timmar vid ratten minskar. Dessutom är det positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt om förarna är mindre stressade.

3.2.4 Underlag för uppföljning och planering

Det föreslagna sättet att planera skulle ge ett beslutstöd och ett simuleringsinstrument för enhetscheferna. Den nya planeringen skulle ge enhetscheferna full insyn i hur verksamhetens resurser används samt hur tider, fordon och personal utnyttjas. Detta underlag kan i sin tur användas för redovisning till exempelvis förvaltningschefer och politiker.

Enhetscheferna skulle också med den nya planeringen kunna simulera andra fordons- och bemanningsalternativ. Den nya planeringen skulle ge full kontroll över kostnaderna, då kostnaderna för både fordon och personal kan hanteras av systemet. Enhetscheferna skulle få möjlighet att på ett enkelt och åskådligt sätt visualisera verksamhetens effektivitet i olika sammanhang.

Personalen i hemtjänsten skulle också få tillgång till ett tydligt underlag för att redovisa om resurserna inte räcker till.

3.3 Förslag till fortsatt arbete med transportlogistik

Utifrån de erfarenheter som vunnits under Pilotprojekt kommunal reserevision föreslås Marks kommun genomföra följande:

- Implementera ny planering grundad på logistik i först ett hemtjänstdistrikt och sedan med detta hemtjänstdistrikt som gott exempel i övriga hemtjänstdistrikt.
- Göra en ny översyn av distriktsindelningen, med utgångspunkt från erfarenheter från ny planering.
- När den nya planeringen är införd i alla hemtjänstdistrikt bör kommunen undersöka möjligheten att även samordna planeringen av annan verksamhet, exempelvis kommunsjuksköterskor, med hemtjänsten.

- Definiera vad en ”akut” åtgärd är. Något som har stor påverkan på planerarens arbete är när det alltför ofta kommer in nya insatser som betraktas som akuta. Här bör kommunen gå igenom vilken typ av ärenden som verkligen ska betraktas som akuta. De flesta ärenden bör kunna hanteras enligt en fastlagd rutin, som innebär att de ska meddelas till planeraren ett antal dagar innan de ska genomföras.

3.4 Reflektioner angående transportlogistik i Mark

Det tar alltid tid att införa denna typ av förändringar. Därför måste mycket resurser läggas på att förankra arbetet, från högsta chef och nedåt. Detta arbete har misslyckats i Mark.

Erfarenheter från den andra pilotkommunen i projektet, Orust, var inledningsvis liknande. Ett stort engagemang från Orust kommun gjorde dock att implementeringen lyckades där. Ny planering i hemtjänstdistriktet Röra i Orust kommun fungerar sedan 2006 utmärkt. Personalen där trivs mycket bättre med det nya sättet att arbeta jämfört med det gamla och vill nu inte alls byta tillbaka. Dessutom var de faktiska vinsterna i minskade körsträckor och ökad andel verkställd tid i paritet med vad som i denna rapport prognostiseras för Torestorp i Marks kommun.

En förklaring till misslyckandet i Mark är de problem som fanns med den första programvaran som användes. Denna hade tagits fram som en del av projektet, och skulle ha varit skraddarsydd för planering av resor i hemtjänsten. Programvaran var tyvärr inte färdigutvecklad och fungerade dåligt. Det var detta ofullständiga verktyg som blev den första kontakten med den nya planeringen för många medarbetare i hemtjänsten. Misstron blev då stor mot projektet och tröskeln som sedan skulle överstigas blev väldigt hög.

En annan erfarenhet var att mer energi och tid skulle ha lagts på att förankra sättet att arbeta hos chefer på olika nivåer i hemtjänstorganisationen.

Det är också viktigt att planerarna får det chefsstöd de behöver så att de kan känna sig trygga med sin nya uppgift. Planerarna måste ges ett tydligt mandat att bestämma vilka vårdtagare som ska vara med på respektive tur och hur turen ska bemannas.

När väl förändringen är genomförd väntar stora positiva effekter och god acceptans från berörda personer, vilket tydligt framkommit från införandet i Orust.

4 Totala vinster och potentialer

Arbetet som har genomförts inom ramen för Pilotprojekt kommunal reserevision i Marks kommun har ännu inte lett till några stora vinster för kommunen. De vinster som framkommit i utvärderingen kan till viss del vara en effekt av ökat fokus på fordonsfrågorna, som en konsekvens av att Marks kommun deltagit i Pilotprojekt kommunal reserevision. Om kommunen fullföljer arbetet och genomför i projektet föreslagna åtgärder kommer de stora vinsterna att komma. I tabell 4:1 anges inledningsvis uppskattade vinster i grundutredningen, vinster som ses i denna utvärdering samt en uppskattning av möjliga framtida vinster.

Område	Grundutredning		Utvärdering 2006		Potential inom ca 5 år	
Körsträcka	-9 500 mil	-6 %	0 mil	0 %	-60 000 mil ³	-22 %
Bensinförbr.	-18 000 l	-10 %	-13 500 l ¹	-6 %	-92 000 l ⁴	-40 %
Koldioxidutsl.	-45,5 ton	-10 %	-32 ton ¹	-6 %	-218 ton	-40 %
Bilkostnader	-1 200 000 kr	-17 %	-1 150 000 kr ²	-15 %	-2 750 000 kr ⁵	-35 %
Värde ökad verkställd tid i hemtjänsten	Ingen uppskattning gjordes		0 kr		8 000 000 kr ⁶	

Tabell 4:1 Sammanställning av vinster.

¹ Bensinförbrukningen bedöms ha minskat från 0,85 l/mil till 0,8 l/mil, efter förnyring av fordonsparken.


² Besparingen gäller för 2006 och beror på att bilkostnaderna minskat med 4,32 kr per mil till 29,32 kr. Minskningen beror främst på att många nya bilar köpts in, när dessa blir äldre ökar åter kostnaderna för service och reparationer.

³ Förutsatt att ny planering införs i hela hemtjänsten.

⁴ Bensinförbrukningen i kommunens bilar bedöms kunna minskas till 0,7 l/mil inom denna tidsperiod. Potentialen är också en konsekvens av att färre mil körs.

⁵ Bedömning av potentiell vinst av effektivare fordonsekonomi samt minskade kostnader som en konsekvens av färre antal körda mil.

⁶ Förutsatt att potentialen i övriga hemtjänstdistrikt är motsvarande vad som uppmättes i Torestorp.



Vägverket

Region Väst

405 33 Göteborg

Besöksadress: Kruthusgatan 17

www.vv.se vagverket.got@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 031-63 52 70



Vägverket