

# Transportlösningar inom Arbetsförmedlingen

*– kartläggning och effekter av omställning till bilpool*



Titel: Transportlösningar inom Arbetsförmedlingen  
- kartläggning och effekter av omställning till bilpool  
Publikationsnummer: 2011:148  
ISBN: 978-91-7467-216-9  
Utgivningsdatum: November 2011  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Per Schillander  
Produktion: Trivector  
Tryck: Trafikverket  
Distributör: Trafikverket

## Förord

Medan bilpoolerna runt om i världen har vuxit kraftigt de senaste 15 åren, har de i Sverige vuxit i en mer blygsam takt. Det är först de senaste fem åren som tillväxten har skjutit fart och det är till stor del tack vare upphandling från offentliga organisationer. Ett stort och viktigt steg togs när Arbetsförmedlingen upphandlade bilpooler för hela sin organisation och i ett slag öppnade för kommersiella bilpooler på en lång rad nya orter i Sverige. Om utfallet och erfarenheterna blir goda kan det innebära ett reellt genombrott.

Arbetsförmedlingen har i samarbete med Trafikverket låtit genomföra en analys och utvärdering av deras satsning på bilpool i kombination med avyttring av egenägda tjänstebilar. Syftet var i första hand att belysa vilka förändringar detta fått på ekonomi, miljö, trafiksäkerhet och effektivitet. Uppdraget gick till Trivector där projektledare har varit Max Hanander, som tillsammans med Jesper Nordlund och Pernilla Hyllenius samlat in underlagsmaterial, genomfört intervjuer och en enkätundersökning samt skrivit rapporten. Kontaktperson på Arbetsförmedlingen har varit Marcus Pauler.

Underlagsmaterial om de olika förvaltningarnas bilanvändning samt annat relevant material och information har tillhandahållits av följande personer på Arbetsförmedlingen, som vi riktar ett tack till: Marcus Pauler, Eric Källström, Ola Kereby, Håkan Stark, Håkan Petersson, Thomas Lundqvist, Anders Liljeberg, Hans Johansson, Kristin Jonson samt Roger Thuresson.

Borlänge oktober 2011  
Per Schillander

## Sammanfattning

Arbetsförmedlingen genomförde under 2008 en inventering av den egna bilparkens status, kostnader och nyttjandegrad. Detta resulterade i ett internt uppdrag att göra en omställning från egen bilpark till nya transportlösningar med extern bilpool.

Från 2008 till 2010 har Arbetsförmedlingen gått från att äga omkring 425 tjänstebilar till knappt 250 tjänstebilar. För att ersätta dessa avyttrade tjänstebilar har man dels erbjudit långtidshyrda hyrbilar via ett statligt ramavtal, men man har också upphandlat och infört en kommersiell bilpool på 9 orter runt om i landet under 2009, med totalt 50 fordon, vilka ersätter 65 av de avyttrade tjänstebilarna.

Syftet med föreliggande utredning har varit att visa på vad i bilbruket som förändrats mellan 2008 och 2010, och att utvärdera vilka effekter detta gett. Utvärderingen har inspirerats av SUMO (System för Utvärdering av Mobilitetsprojekt), och omfattar dels en heltäckande kartläggning, dels fallstudier på fem utvalda orter.

Den genomförda studien har bl a kunnat visa att mellan 2008 och 2010 har:

- Arbetsförmedlingen genomgått en stor omorganisering
- Antalet anställda ökat med 23 %, från 9 600 st till 11 800 st
- Antalet resta mil med bil i tjänsten ökat med 63 %, från 830 000 mil till 1,36 miljoner mil
- Kostnaden för tjänsteresandet med bil i tjänsten ökat med 38 %, från ca 47 miljoner kr till drygt 65 miljoner kr
- Antalet egenägda bilar minskat från 425 till 262, vilket motsvarar en minskning med 38 %
- 50 bilpoolsbilar och ca 90 långtidshyrda bilar tillkommit
- De egenägda bilarna gått från att årligen rulla ca 800 mil i snitt till att rulla ca 1 300 mil i snitt
- Milkostnaden för bilkörandet i tjänsten minskat från ca 56 kr till ca 48 kr
- Milkostnaden för de egenägda bilarna kunnat minskas från 77 kr till 50 kr, framför allt till följd av ”fler mil per bil”
- Privatbilsandelen av det totala bilkörandet i tjänsten gått ner från 55 % till 47 %
- Bilpoolssatsningen gett positiva effekter på trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö
- En 59 %-tig ökning av körda mil med bil på de tre bilpoolsorterna gett upphov till en 30 %-tig ökning av koldioxidutsläppen
- Bilpoolssatsningen och avyttringen minskat utsläppen av koldioxid från fordonsflottan (inkl bilpoolsbilar, långtidshyrda bilar och egenägda tjänstebilar) med 6 %
- Arbetsförmedlingen i Linköping med hjälp av bilpoolssatsningen lyckats sänka sina koldioxidutsläpp från bilkörningen med 9 %
- Användandet av cykel, gång och kollektivtrafik för tjänsteresande ökat i och med bilpoolsinförande och/eller avyttring på de studerade orterna.

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	2
1.3 Metod	2
1.4 Avgränsningar	4
1.5 Disposition	4
<b>2. SUMO som utvärderingsmetodik</b>	<b>6</b>
2.1 SUMO:s analysnivåer	6
2.2 SUMO applicerat på Arbetsförmedlingen	7
<b>3. Kartläggning 2008 och 2010</b>	<b>8</b>
3.1 Inledning	8
3.2 Arbetsförmedlingens organisation 2008 och 2010	8
3.3 Arbetsförmedlingens miljöarbete	10
3.4 Arbetsförmedlingens transportlösningar 2008 och 2010	10
3.5 Bilpooler i Malmö, Linköping och Umeå	16
3.6 Avyttring i Helsingborg och Norrköping	24
3.7 Angränsande aspekter: Resriktlinjer, resfria möten och påverkansfaktorer	30
<b>4. Effekter och analys</b>	<b>33</b>
4.1 Inledning	33
4.2 Yttre faktorer och personrelaterade faktorer	33
4.3 Kännedom om bilpool	34
4.4 Nöjdhet med bilpool och egenägda tjänstebilar	34
4.5 Permanent beteende	35
4.6 Systemeffekter	36
<b>5. Avslutning</b>	<b>40</b>
5.1 Sammanfattande slutsatser	40
5.2 Rekommendationer och fortsatt arbete	41

Bilaga 1) Intervjuade personer och webbenkät

# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Regeringen gav 2007 Arbetsmarknadsstyrelsen i uppdrag att avveckla den dåvarande organisationen. Därmed ersattes Arbetsmarknadsverket, Arbetsmarknadsstyrelsen och länsarbetsnämnderna med vidhängande arbetsförmedlingskontor med en gemensam sammanhållen myndighet, kallad Arbetsförmedlingen, från och med 1 januari 2008.

I samband med övergången till en myndighet övertogs ansvaret och kostnaderna för Arbetsförmedlingens egenägda tjänstebilar av avdelningen Stöd och service. Dessa bilar budgeterades nu på ett centralt kostnadsställe. Tjänstebilarna var sedan tidigare inköpta av länsarbetsnämnderna och placerade på de arbetsförmedlingar och andra arbetsställen som dessa beslutat om. Övriga kostnader för resor (privat bil i tjänsten, hyrbil, flyg, tåg, buss) belastar även inom den nya myndigheten det egna kostnadsstället ute i verksamheterna.

En inventering av bilparkens status, kostnader och nyttjandegrad genomfördes, vilken resulterade i ett internt uppdrag att göra en omställning från egen bilpark till nya transportlösningar med extern bilpool. Arbetsförmedlingen påbörjade därefter successivt ett utvecklingsarbete, i syfte att effektivisera tjänsteresandet och finna alternativ till de egenägda tjänstebilarna. Målet var att få en säker och miljöpåpassad transportlösning för alla anställda inom organisationen, samtidigt som man ville granska den totala kostnadsbilden och hitta nya lösningar som skapar en högre nyttjandegrad av de använda bilarna. Den inventering som gjordes, ledde efter hand till stora förändringar under 2009-2010.

Från 2008 till 2010 har Arbetsförmedlingen gått från omkring 425 egenägda tjänstebilar till knappt 250 egenägda tjänstebilar. För att ersätta dessa avyttrade tjänstebilar har man i viss utsträckning erbjudit långtidshyrda hyrbilar via ett statligt ramavtal (idag ca 60 bilar), men man har också upphandlat och infört en kommersiell bilpool på 9 orter runt om i landet under 2009, med totalt 50 fordon, vilka ersätter 65 av de avyttrade tjänstebilarna. De bilar som i första hand var aktuella för avyttring var fordon äldre än årsmodell 2004 och/eller som gått längre än 15 000 mil. Sedermera utvidgades avyttringsprincipen till att som idag omfatta alla egenägda bilar äldre än årsmodell 2007. Dessa skall enligt beslut avyttras senast vid kommande årsskifte, 2011/2012. Efter detta kvarstår endast 11 egenägda bilar med årsmodell 2007 eller senare.

I samband med den ovan beskrivna avyttringen av egna tjänstebilar togs beslut på att dessa skulle ersättas av hyrbilar om behov fanns. Kostnaderna för dessa ovan nämnda långtidshyrda bilar som togs in för att täcka upp efter avyttrade bilar kom att belasta samma centrala budget. Övriga hyrbilar som arbetsförmedlingarna hyr ska dock precis som tidigare belasta eget kostnadsställe.

Denna kostnadsfördelning skapar en ”orättvis” situation som innebär att de som har eller hade god tillgång till egenägda tjänstebilar får lägre reskostnader i jämförelse med de som inte har/hade denna tillgång. En annan problematik som noterats är att de som idag har sämre tillgång på tjänstebilar i större utsträckning använder privat bil i tjänsten.

Föreliggande studie kartlägger tjänsteresandet med bil för åren 2008 respektive 2010, med syfte att belysa de effekter förändringarna har fått. Samtidigt görs separata fallstudier på fem utvalda orter; Malmö, Helsingborg, Linköping, Norrköping och Umeå.

## 1.2 Syfte

När Arbetsförmedlingen initierade sitt utvecklingsarbete med fokus på att hitta alternativa transportlösningar för sitt tjänsteresande antogs också mål och delmål för processen.

- Målet var att få en säker och miljöanpassad transportlösning för alla anställda inom organisationen.
- Delmål blev att granska den totala kostnadsbilden samt att hitta nya lösningar som skapar en högre nyttjandegrad per bil.

Syftet med föreliggande rapport blir därmed att visa på vad i bilbruket som förändrats mellan 2008 och 2010, och vilka effekter detta gett. Med bil avses här egenägda tjänstebilar, bilpoolsbilar, hyrbilar, samt privat bil i tjänsten.

## 1.3 Metod

Arbetet har planerats utifrån ett antal metodologiska delmoment, som är delvis överlappande tidsmässigt. Utvärderingen har inspirerats av SUMO – System för Utvärdering av Mobilitetsprojekt.

### ***Kartläggning***

Inledningsvis har en kartläggning genomförts med avseende på hela Arbetsförmedlingen. Med hjälp av indata från anställda på olika funktioner inom organisationen har bilanvändandet inom hela myndigheten kartlagts på en övergripande nivå för åren 2008 respektive 2010. Kartläggningen omfattar såväl bilpoolsbilarna och de egenägda bilarna som hyrbilar och privat bil i tjänsten. Fokus ligger i första hand på kostnader och reslängder. Eftersom data ibland varit svårtillgänglig på denna övergripande nivå, har kartläggningen på vissa punkter inte kunnat bli heltäckande. I några fall har antaganden och schabloner fått ersätta reella siffror.

### **Fallstudier**

För att erhålla en mer fördjupad och heltäckande bild av de förändringar som skett har fem separat fallstudier genomförts på utvalda verksamhetsorter. Dessa är Malmö, Helsingborg, Norrköping, Linköping och Umeå. Urvalet gjordes med utgångspunkten att både orter med bilpool och utan bilpool skulle belysas. På så sätt utgör Malmö och Linköping, samt Umeå exempel på orter där samtliga egenägda fordon ersatts av en kommersiell bilpool. Umeå utgör ett extra tillval av specifikt intresse pga att man här från och med 1 januari 2011 går in i ett bilpoolssamarbete med Umeå kommun, där båda aktörerna har separata avtal med bilpooloperatören. Norrköping och Helsingborg utgör orter där en del av de egenägda bilarna avyttrats, men där dessa inte ersatts av bilpool.

### **Webbenkäter**

Som ett led i fallstudierna har en webbenkät genomförts med samtliga anställda på de fem orterna. Här har de anställda tillfrågats om ett antal aspekter som fokuserar på eller angränsar till tjänsteresandet: resvanor vid tjänsteresande, förekomst av resfria möten, användandet av befintliga riktlinjer för tjänsteresandet, samt om vad man anser om avyttringsprocessen och bilpoolsinförandet. Webbenkäten skickades ut till totalt 1 215 anställda som en länk i ett e-postmeddelande. Svarsfrekvensen blev 48 %. Man kan anta att det bland de svarande finns en viss överrepresentativitet av de som använder bil i tjänsten, eftersom de sannolikt känner sig mest berörda av enkäten ifråga. Detta har dock inte kunnat verifieras via bortfallsanalys, då en sådan inte rymts inom befintligt uppdrag.

### **Intervjuer**

För att komplettera den bild som erhållits via enkäten och kartläggningen, har sex semi-strukturerade djupintervjuer genomförts med nyckelpersoner. Det är dels personer på central nivå inom organisationen och dels personer med funktioner relaterade till bilanvändandet ute på de fem utvalda orterna som intervjuats. I bilaga 1 finns en fullständig förteckning över intervjuade personer.

### **Sumo**

SUMO står för System för Utvärdering av MOBilitetsprojekt, och är en verktyglåda för hur detta arbete kan bedrivas. SUMO bygger på MOST-MET som är en metod för utvärdering av mobility management-projekt<sup>1</sup>. MOST-MET togs fram inom EU-projektet MOST (Mobility Management Strategies for the next Decades), som bedrevs under perioden 2000-2002. Trivector gjorde sedermera i samarbete med dåvarande Vägverket en översättning och bearbetning av denna metod, som alltså fick namnet SUMO. SUMO lanserades 2004<sup>2</sup>, och har sedan dess fått stor spridning i landet, inte minst inom offentlig sektor.

I föreliggande rapport har den utvärdering som genomförs inspirerats av SUMO, se vidare kapitel 2.

<sup>1</sup> Mobility management är ett idag vedertaget samlingsbegrepp för insatser som syftar till att påverka efterfrågan på resor och transporter så att de ger mindre negativa effekter, i synnerhet på miljö och klimat. Arbetet innefattar ofta marknadsföring, kampanjarbete, informationssatsningar etc, kopplat till erbjudanden och/eller tjänster (t ex bilpool).

<sup>2</sup> SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt. Vägverket, publ. 2004:98

### ***Antaganden, schabloner och beräkningar***

Under arbetet med kartläggningen av bilanvändandet för de fem utvalda orterna, men kanske framför allt för hela Arbetsförmedlingen, har det i några fall inte funnits heltäckande eller fullständig indata. I dessa fall har Trivector, med utgångspunkt i vår samlade kompetens, gjort kvalificerade bedömningar, antaganden och beräkningar. Detta gäller till exempel de totala kostnaderna för de egenägda bilarna, där Trivectors antaganden ligger i botten av beräkningarna, och privatbilskörningen, där Trivector i förekommande fall räknat upp data från halvår till helår (gäller dock ej totalsiffrorna för hela Af). Också när det gäller de långtidshyrda bilarna har Trivectors antaganden och beräkningar adderats till en grundkostnad. I möjligaste mån noteras dessa antaganden fortlöpande i texten, men i vissa fall har dessa utelämnats ur rapporten av utrymmes- och läsbarhetsskäl.

## **1.4 Avgränsningar**

Först och främst bör det noteras att den kartläggning som gjorts för hela Arbetsförmedlingens organisation är av övergripande karaktär, och inte helt heltäckande. Utöver detta har en fördjupning gjorts på fem utvalda orter, se 1.3, för att möjliggöra en något mer detaljerad analys.

Fokus för hela rapporten är tjänsteresandet med bil, och inte tjänsteresande på en mer generell nivå. Därför berörs andra resätt och färdmedel bara i undantagsfall. Utredningen berör heller inte överhuvudtaget de anställdas resor till/från sin arbetsplats.

## **1.5 Disposition**

Efter det inledande kapitlet går kapitel 2 kort igenom hur SUMO som utvärderingsmetodik kan appliceras på Arbetsförmedlingens arbete med avyttring av egenägda bilar och bilpoolsinförande. Utgångspunkten här är en bedömning av vilka av SUMO:s analysnivåer som är relevanta i fallet med transportlösningar för tjänsteresandet med bil på Arbetsförmedlingen.

Kapitel 3 innefattar den kartläggning som genomförts, och tar utgångspunkt i Arbetsförmedlingens organisation och bilanvändandet på generell nivå inom hela organisationen. Beskrivningen fokuseras sedan på de fem utvalda orterna, som här delas in i en ”bilpoolsgrupp” (Malmö, Linköping och Umeå) och en ”avyttringsgrupp” (Helsingborg, Norrköping). I kapitel 3 utgör genomförd kartläggning med informationsinsamling huvudkällan, men även enkäten och intervjuerna ligger till grund för delar av innehållet.

I kapitel 4 redovisas och analyseras de effekter som förändringarna i bilanvändandet mellan 2008 och 2010 har fått. Grunden för detta kapitel återfinns i föregående kapitel (3). Upplägget i kapitel 4 följer till stora delar SUMO:s struktur med olika analysnivåer.

I kapitel 5 avrundas rapporten sammanfattningsvis med en del kortfattade resultat, samt avslutande kommentarer och rekommendationer. Här diskuteras också mycket kortfattat den fortsatta processen.

## 2. SUMO som utvärderingsmetodik

### 2.1 SUMO:s analysnivåer

SUMO utgår ifrån ett antal analysnivåer, vilka möjliggör uppföljning utifrån ett antal olika aspekter, se tabell 2.1. Det är inte nödvändigt, och sällan önskvärt, att följa upp ett projekt på samtliga nivåer. Alla nivåer är alltså inte relevanta för alla skeenden, och i vissa fall är inte alla nivåer ens tillämpbara.

Tabell 2.1 SUMO:s analysnivåer

SUMO:s analysnivåer	
Bakgrund	<b>Y Yttre faktorer</b> En beskrivning av de yttre förutsättningarna för åtgärden. Dessa är lika för alla användare.
	<b>P Personrelaterade faktorer</b> Information om den personliga situationen för olika individer, t ex för att sortera i målgrupper.
Tjänster	<b>A Nyttiga prestationer</b> Beskriver själva den ansträngning man gör i åtgärden, för att ändra beteende, t ex möten, utdelat material, infört datasystem, beslut om resepolicy etc.
	<b>B Kännedom om mobilitetstjänster</b> Antal/andel som känner till åtgärden eller projektet
	<b>C Användningsgrad av mobilitetstjänster</b> Antal/andel som visar intresse för projektet eller åtgärden, och använder sig av mobilitetstjänsten.
	<b>D Nöjdhet med mobilitetstjänster</b> Mäter hur nöjda användarna är med erbjudna tjänster
Erbjudanden	<b>E Acceptans av erbjudande</b> Antal/andel som accepterar det erbjudna alternativet och har för avsikt att ändra beteendet.
	<b>F Experimentellt individuellt beteende</b> Antal/andel som provar ett nytt färdmedel/nytt beteende.
	<b>G Nöjdhet med erbjudande</b> Visar om de som provat det nya alternativet är nöjda med detta.
Effekter	<b>H Permanent individuellt resbeteende</b> Antal/andel som permanent har förändrat sitt färdmedelsval eller annat beteende i trafiken.
	<b>I Systemeffekt</b> Ger en uppskattning av hur mycket trafikarbetet, utsläpp, olyckor etc har minskat genom det förändrade beteendet.

## 2.2 SUMO applicerat på Arbetsförmedlingen

SUMO har som utvärderingssystem sina största fördelar i projekt som är svåra att mäta och som innefattar ett stort mått av frivillig beteendeförändring. Eftersom detta inte är fallet fullt ut för transportlösningarna på Arbetsförmedlingen så bedöms SUMO inte heller ge en helt optimal struktur för utvärderingen i alla led. Däremot har utvärderingen i stora delar inspirerats av SUMO och dess metodik.

De nivåer som har relevans för föreliggande utvärdering är i första hand:

- *Yttre faktorer:* olika faktorer i samhället och inom organisationen kan påverka hur effekterna av en satsning eller företeelse, i det här fallet avyttring av egna tjänstebilar och införande av bilpool, blir.
- *Personrelaterade faktorer:* i det här fallet innebär arbetsorten att man som personal ges olika förutsättningar för tjänsteresande med bil. På ett antal orter har bilpool införts, på andra har avyttring skett utan bilpoolsinförande.
- *Kännedom om mobilitetstjänst:* fokuserar i det här fallet på hur många anställda som känner till att bilpool införts på deras arbetsort.
- *Nöjdhet med erbjudandet:* ger en bild av hur de anställda ser på bilpoolsinförandet. Används också här för att ge en bild av hur de anställda tycker att systemet med egenägda tjänstebilar har fungerat.
- *Permanent beteende:* visar här hur införandet av bilpool påverkat resvanorna när det gäller tjänsteresandet med bil. Kan också användas för att visa på förändringar i tjänsteresandet med bil till följd av avyttringen i sig, på de orter där bilpool ej införts.
- *Systemeffekter:* visar på hur ett förändrat beteende kan få olika effekter på till exempel utsläpp, reslängd, trafiksäkerhet, kostnader etc. I föreliggande utvärdering är det faktorerna miljö, trafiksäkerhet, ekonomi och tid som utvärderats med avseende på förändringar i tjänsteresandet med bil till följd av införandet av bilpool och/eller avyttring av egenägda tjänstebilar.

I kapitel 4 redovisas samtliga relevanta effekter utifrån dessa parametrar.

## 3. Kartläggning 2008 och 2010

### 3.1 Inledning

I kapitel 3 belyser vi de förändringar som skett i bilanvändandet på arbetsförmedlingen mellan åren 2008 och 2010. Vi tittar också på de anställdas synpunkter och åsikter kring bilanvändandet och angränsande aspekter. Inledningsvis ger vi en bild av de organisatoriska förändringar som Arbetsförmedlingen genomgått under perioden.

### 3.2 Arbetsförmedlingens organisation 2008 och 2010

Regeringsuppdraget från 2007, som ledde till att Arbetsförmedlingen blev en sammanhållen myndighet ledde till stora organisatoriska förändringar under 2008 och tiden därefter. Förändringarna fick bl a till följd att antalet anställda förändrades, både totalt sett och relativt sett mellan de olika arbetsorterna.

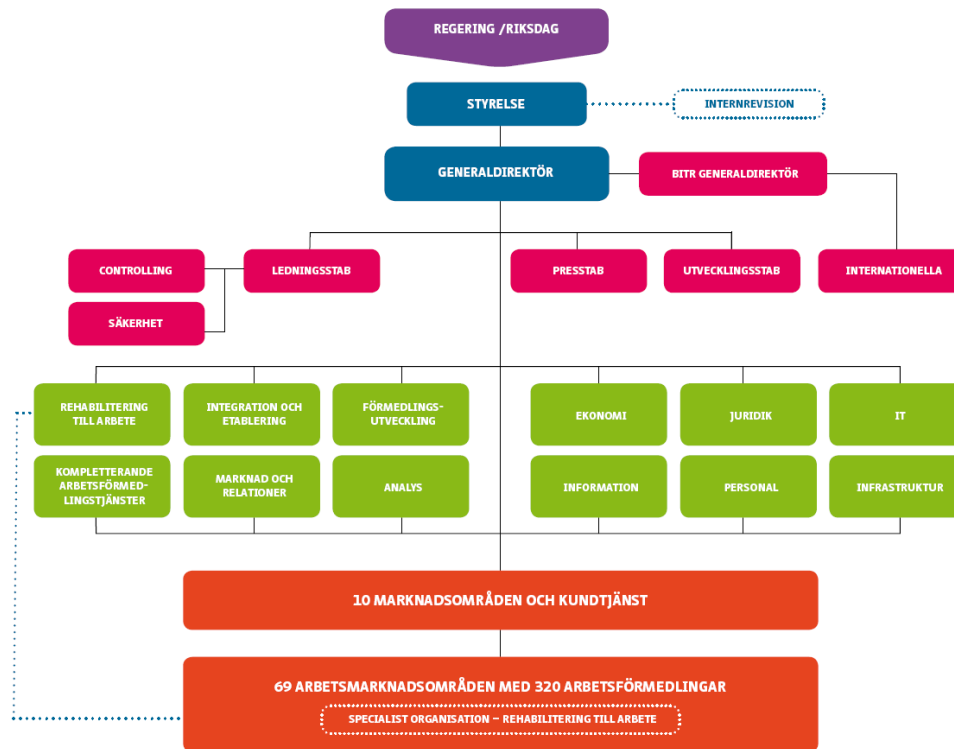
Tabell 3.1 Anställda inom Arbetsförmedlingen (Af) 2008 och 2010, totalt och fördelat på de fem utvalda orterna.

	2008	2010	%
Malmö	322	401	+ 25 %
Helsingborg	248	362	+ 46 %
Norrköping	160	208	+ 30 %
Linköping	113	157	+ 39 %
Umeå	139	195	+ 40 %
<b>Hela Af</b>	<b>9 619</b>	<b>11 839</b>	<b>+ 23 %</b>

Innan sammanslagningen 1 januari 2008 bestod organisationen av å ena sidan Arbetsmarknadsverket med tillhörande Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) på riksnivå, och 20 länsarbetsnämnder med tillhörande arbetsförmedlingar. Fram till 2008 var alltså Arbetsförmedlingen i Sverige en samlande benämning på den del av länsarbetsnämndernas verksamhet som sysslade med arbetsförmedling samt namnet på de lokala kontoren, som tillhörde respektive länsarbetsnämnd. 2007 kom uppdraget om avveckling av Arbetsmarknadsverkets organisation från Regeringen. Istället skulle en sammanhållen myndighet, Arbetsförmedlingen, inrättas<sup>3</sup>.

Idag innefattar myndigheten 10 marknadsområden, och 69 arbetsmarknadsområden, med totalt 320 arbetsförmedlingskontor ute i landet, se figur 3.1.

<sup>3</sup> Läs mer i Regeringens proposition 2006/07:89



Figur 3.1 Arbetsförmedlingens organisation 2010

Arbetsförmedlingens stödfunktioner är spridda geografiskt på vad som informellt kallas "strategiska orter". De 10 strategiska orterna är Luleå, Umeå, Östersund, Stockholm, Linköping, Malmö, Växjö, Göteborg, Falun och Karlstad. Dessa orter täcker sedan utifrån sin geografiska placering in och serverar ett antal av kärnverksamhetens arbetsmarknadsområden (totalt 69 st) med allt från inventarier, personal, och IT, till telefoni, support och logistik. På avdelningen Infrastruktur återfinns den centrala fordonshanteringen.

Kärnverksamheten är indelad i 10 marknadsområden (MO) samt Af Kundtjänst. Af Kundtjänst finns placerade på flera orter men betjänar kunder från hela Sverige (som ett vanligt callcenter). De 10 marknadsområdena består i sin tur av ett antal arbetsmarknadsområden (AMO). Totalt har myndigheten 69 arbetsmarknadsområden som i sin tur består av ett större antal Arbetsförmedlingar, idag totalt 320 stycken.

På våra utvalda orter fick organisationsförändringarna lite olika effekter. I Malmö fanns fram till årsskiftet 2010/2011 en internservicespecialist med ansvar för bl a bilparken innan bilpoolsinförandet, men den tjänsten avvecklas nu. Ansvaret för tjänstebilar i Malmöregionen (idag 22 st) kommer i fortsättningen ligga direkt på en central bilkoordinator.

Inom arbetsmarknadsområde Helsingborg har en organisationsförändring genomförts mellan 2008 och 2010 som innebär att 11 lokalkontor har ersatts med 5 regionalkontor. Detta har inneburit att anställda vid regionalkontoren fått ett större arbetsområde vilket medfört ökat behov av resor inom regionen.

I Norrköping, såväl som i Linköping, är en och samma internservicespecialist ansvarig för tjänstebilarna. Linköping har dock infört bilpool, varför inga egenägda tjänstebilar finns kvar där. Internservicespecialisten är placerad i Linköping, och i Norrköping finns en vaktmästare som mer operativt lämnar bilar till service, tvätt etc.

I Umeå har samtliga fordon avyttrats varpå bilpool har införts. Arbetsförmedlingen i Umeå har även ett samarbete med Umeå kommun om att samnyttja kommunens bilflotta om 15 poolbilar. Idag samnyttjas 7 av kommunens bilpoolsbilar med Arbetsförmedlingen.

### 3.3 Arbetsförmedlingens miljöarbete

Arbetsförmedlingen har nyligen antagit en ny handlingsplan för sitt miljöarbete. Planen tar sikte på att utveckla det interna miljöledningssystemet ytterligare, som en följd av en ny statlig förordning som började gälla i januari 2010. Förordningen ställer bl a krav på att statliga myndigheter arbetar med ett miljöledningssystem och integrerar miljöhänsyn i ordinarie verksamhet. Myndigheterna ska enligt förordningen årligen redovisa sitt miljöarbete inom tre områden: energianvändning, *tjänsteresor* och miljökrav i upphandling.

I handlingsplanen bryts Arbetsförmedlingens fem övergripande miljömål ner i detaljerade, uppföljningsbara mål. De fem övergripande målen är:

- Sprida miljökunskap
- *Minska utsläpp till luft*
- Minska avfallsmängd, öka källsortering
- Öka andelen miljöanpassade upphandlingar och avrop
- Minska energi- och resursförbrukning

Det är i första hand det andra målet ovan som får bäring på det arbete som utvärderas i föreliggande rapport. Som ett av detaljmålen för utsläppsmålet ovan, sägs det att man ska minska utsläpp till luft av koldioxid från tjänsteresor med 5 % till år 2011 jämfört med 2009.

Även om tjänsteresor med flyg står för den absoluta majoriteten av koldioxidutsläppen, är arbetet med bilresorna, som utgör den näst största källan till dessa utsläpp, av stor vikt för både måluppfyllelse och trovärdighet.

### 3.4 Arbetsförmedlingens transportlösningar 2008 och 2010

I detta avsnitt kartläggs hela Arbetsförmedlingens transportlösningar avseende bilbruk för 2008 respektive 2010, på en övergripande nivå. Inledningsvis sammanfattas totalbilden.

### Sammanfattning av bilanvändandet 2008 och 2010

I tabell 3.2 sammanfattas bilanvändandet i tjänsten inom Arbetsförmedlingen för åren 2008 respektive 2010, med fokus på kostnader och reslängder. I tabell 3.3 görs en kostnadsjämförelse mellan befintliga bilalternativ för år 2010. I tabell 3.4 presenteras ett antal nyckeltal utifrån kartläggningen, för år 2008 och 2010.

Tabell 3.2 Det totala bilanvändandet fördelat på bilalternativ, m a p mil, kostnad, och antal bilar, år 2008 och 2010.

	Mil		Kostnad		Antal (bilar/år)	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Egenägda tjänstebilar	340 000*	340 600*	26 170 900**	17 119 100**	425	262
Långtidshyrda bilar (centralt)	-	74 100*	-	6 586 200***	-	57
Långtidshyrda bilar (Af resor)	-	96 700	-	4 560 500***	-	25-35
Korttidshyrda bilar (Af resor)	35 000	143 101	1 070 300	4 285 800****	839	3 968
Bilpoolsbilar	-	72 200	-	5 154 000	-	50
Privat bil i tjänsten	459 000	634 800	19 761 400****	27 328 000****	-	-
<b>Totalt</b>	<b>834 000</b>	<b>1 361 500</b>	<b>47 002 600</b>	<b>65 033 600</b>	-	-

\*Utifrån uppgift på genomsnitt mil/år/bil 2008 resp 2010

\*\*Trivektors beräkningar och antaganden är integrerade i dessa totalsummor, se fotnot 7.

\*\*\*Grundkostnaden har kompletterats med Trivektors antaganden om drivmedelskostnad, parkeringskostnad och kostnad för tid för fordonshantering.

\*\*\*\*Summan är exkl påslag för administration av reseräkning och körersättningsutbetalning. Vid påslag hamnar totalkostnaden för 2008 på uppskattningsvis 21,7 miljoner, och för 2010 på uppskattningsvis 29,8 miljoner

\*\*\*\*\*I summan ingår drivmedelskostnader.

Tabell 3.3 Kostnad för samtliga bilalternativ 2010 (2008 inom parentes)

	Kostnad per mil (kr)	Kostnad per anställd (kr)
Egenägda tjänstebilar	50 (77)	1 446 (2 721)
Långtidshyrda bilar (centralt)	89 (-)	556 (-)
Långtidshyrda bilar (Af resor)	47 (-)	385 (-)
Korttidshyrda bilar (Af resor)	28-83	362 (111)
Bilpoolsbilar	71 (-)	435 (-)
Privat bil i tjänsten	43 (43)*	2 308 (2 054)

\*Om hänsyn tas till administrativa kostnader för reseräkning och körersättningsutbetalning blir milkostnaden uppskattningsvis 47 kr/mil

Tabell 3.4 Nyckeltal för fordonsanvändningen 2008 och 2010

	2008	2010
Kr/mil	56	48
Kr/anställd	4 886	5 493
Mil/anställd	87	115

Sammanfattningsvis uppgick den totala kostnaden för tjänsteresande med bil till ca 47 miljoner kr 2008, och för 2010 var motsvarande siffra drygt 65 miljoner kr. Med hänsyn tagen till personalökningen motsvarar detta en kostnad för bilresandet i tjänsten på 4 886 kr per anställd 2008 och 5 493 kr per anställd 2010. Den totala milkostnaden 2008 blev ca 56 kr/mil och samma siffra för 2010 är ca 48 kr/mil. Antal resta mil per anställd och år ökade från 87 mil 2008 till 115 mil 2010.

Miljöeffekten av införandet av bilpool på nio orter och avyttring av egenägda bilar redovisas grovt beräknat i kapitel 4.

### **Privat bil i tjänsten**

Körersättning betalas ut för privatbilskörning i två delar; en skattefri del (1,85 kr/km) och en skattepliktig del (1,70 kr/km). Utöver detta tillkommer på den skattepliktiga delen sociala avgifter omfattande bl.a. arbetsgivaravgifter (31,42 %). Totalt uppgår de sociala avgifterna till 44,41 % på den skattepliktiga delen av körersättningen. Detta ger en total kilometerkostnad på 4,30 kr för privat bil i tjänsten. Tabell 3.5 och 3.6 visar en sammanfattande bild av privatbilskörningen i tjänsten, med avseende på mil och kostnader.

Tabell 3.5 Antalet körda mil med privatbil i tjänsten för åren 2008 och 2010, för hela Arbetsförmedlingen, samt uppdelat på respektive utvald ort.

	Malmö	Linköping	Umeå	Helsingborg	Norrköping	Af
2008	9 170	2 420	2 090	25 930	3 260	459 000 mil
2010	11 140	1 730	3 400	71 600	2 730	634 800 mil
<b>Skillnad</b>	<b>+ 1 970</b>	<b>-690</b>	<b>+ 1 310</b>	<b>+ 45 670</b>	<b>-530</b>	<b>175 800</b>
<b>Procent</b>	<b>+ 22 %</b>	<b>-28 %</b>	<b>+ 63 %</b>	<b>+ 176 %</b>	<b>-16 %</b>	<b>+ 38 %</b>
<b>Anställda (2008-2010)</b>	<b>+ 25 %</b>	<b>+ 39 %</b>	<b>+ 40 %</b>	<b>+ 46 %</b>	<b>+ 30 %</b>	<b>+ 23 %</b>

Antalet körda mil i tjänsten med privatbil för samtliga avdelningar i hela landet ökade med drygt 175 000 mil/år mellan år 2008 och 2010, vilket motsvarar 38 %. Den totala körersättningen ökade med drygt 7,5 miljoner från knappt 19,8 miljoner 2008 till 27,3 miljoner 2010.

Tabell 3.6 Utbetalad körersättning (kr) för användning av privatbil i tjänsten under åren 2008 och 2010, för hela Arbetsförmedlingen, samt fördelat på respektive utvald ort.<sup>4</sup>

	Malmö	Linköping	Umeå	Helsingborg	Norrköping	Af
2008	394 640	104 290	89 810	1 116 360	140 190	19 761 400 kr
2010	479 700	74 620	146 230	3 082 520	117 580	27 328 000 kr
<b>Skillnad</b>	<b>+ 85 060</b>	<b>-29 670</b>	<b>+ 56 420</b>	<b>+ 1 966 160</b>	<b>-22 610</b>	<b>+ 7 566 600 kr</b>

Med ett schablonmässigt påslag för administrativa kostnader i samband med ifyllande av reseräkning och utbetalning av körersättning kan man grovt beräknat lägga till uppskattningsvis 1,5-2,5 miljoner 2008 och 2-3 miljoner 2010.<sup>5</sup>

Antar vi att resultaten från den webbenkät som genomförts på de fem utvalda orterna är någorlunda representativ avseende privatbilsägandet hos de anställda indikerar dessa att 80 % av de privata bilar som används i tjänsten är av årsmodell 2001 eller senare. 3 av 10 anställda anger att privatbilen som vanligtvis används vid tjänsteresande är av årsmodell 2008 eller nyare. Drygt 75 % av dessa bilar är enligt svaren bensindrivna och knappt 13 % drivs på diesel, medan resten är relativt jämnt fördelade på etanol- (5,5 %), gas- (2,4 %) och hybriddrift (3,6 %).

### Hyrbilar

När det gäller hyrbilar som begrepp arbetar Arbetsförmedlingen utifrån två kategorier, *långtidshyrda* bilar och *korttidshyrda* bilar. En långtidshyrd bil är här en bil som bokas upp i förväg för minst en månad i taget, men ofta längre än så. En korttidshyrd bil bokas för en kortare tidsperiod, från några timmar upp till 30 dagar.

Korttidshyrda bilar utnyttjas i begränsad omfattning, vilket också både enkät-svar och intervjuer visar på. Det ses som en generellt dyr lösning. Statistik från Arbetsförmedlingens interna resebyrå, Af resor, visar att korttidshyrda bilar användes i mycket begränsad omfattning 2008, och den totala kostnaden för dessa fordon uppgick då till 1 070 331 kronor, spridda på 839 bokningar för hela året. Antal mil för dessa bilar saknas för 2008, men med utgångspunkt i genomsnittliga milkostnaden för 2010 torde det handla om ca 35 000 mil. 2010 gjordes totalt 3 968 bokningar, som totalt kostade 4 285 789 kr. 2010 reste man totalt 143 101 mil med dessa korttidshyrda bilar. Milkostnaden varierar kraftigt för dessa hyrbilar, från 28 kr till 83 kr. Detta är sannolikt beroende av hur de enskilda körmönstren för bokningarna varierar.

Från och med 2009, som ett led i att ersätta avyttrade egenägda bilar, förekommer långtidshyrda bilar inom ramen för Arbetsförmedlingens fordonsanvändning. Långtidshyrda bilars förekomst är organisatoriskt uppdelad på dels central budget, dels ute i verksamheterna. Indata från central nivå visar att det i slutet av 2010 finns 64 långtidshyrda bilar ute i verksamheterna som administrativt hanteras centralt. Antalet bilar har under 2010 pendlat mellan 50-60 bilar, och

<sup>4</sup> För samtliga studerade orter är siffrorna för bilersättning uppräknade från halvårsvärden (jan-juni) enligt en faktor som tar hänsyn till lågsäsong och röda dagar. Totalsiffrorna för hela Af är dock faktiska siffror för helåret 2008 respektive 2010.

<sup>5</sup> Grovt beräknat utifrån 55 kr/körersättning och körersättningssträcka per ersättning på mellan 10-20 mil

från Arbetsförmedlingens sida räknar man på ett snitt för året på 57 bilar. Grundkostnaden för dessa bilar var enligt uppgifter från Arbetsförmedlingen, totalt 4 426 000 kr år 2010. Baserat på en genomsnittlig reslängd för samtliga tjänstebilar 2010 (1300 mil) ger detta totalt 74 100 mil<sup>6</sup>, och en genomsnittlig milkostnad för dessa långtidshyrda bilar på 60 kr. I denna summa ingår då bara den fakturerade kostnaden från biluthyrningsföretaget, och inte drivmedel, parkering samt administrativa och personella kostnaderna för att hantera bilarna. Baserat på Trivectors antaganden och beräkningar ligger den reella milkostnaden på omkring 87 kronor, vilket motsvarar en total kostnad på knappt 6,5 miljoner.

Utöver dessa centralt samordnade långtidshyrda bilar finns det vid årsskiftet 2010/2011 ytterligare omkring 25-35 långtidshyrda bilar, som hanteras och finansieras ute i verksamheterna, och som bokas upp via Af resor. Statistik från Af resor, visar att dessa bilar gick nästan 96 700 mil år 2010. Grundkostnaden var 2,9 miljoner, men med påslag för fordonshantering, drivmedel och parkering är den reella siffran sannolikt omkring 4,5 miljoner. Milkostnaden för dessa bilar blir då knappt 47 kr/mil. Anledningen till att denna milkostnad ligger så pass mycket lägre är framför allt att dessa bilar rullade klart mycket mer än det snittvärde som antas för de centrala hyrbilarna på långtid, omkring 3 000 mil/år istället för 1300 mil/år.

### **Egenägda tjänstebilar**

I januari 2008 hade Arbetsförmedlingen 425 egenägda tjänstebilar. Under 2008 genomfördes en intern genomlysning och utredning som resulterade i att man beslutade att påbörja en avyttringsprocess. Under 2008 avyttrades i princip inga bilar, men 2009 tog processen fart, och i januari 2011 återstår det 243 egenägda tjänstebilar. På drygt 2 år har flottan därmed gått från att bestå av 425 egenägda tjänstebilar till att omfatta 243 bilar. Arbetsförmedlingens egna uppskattningar, utifrån det faktum att 75 bilar avyttrades under 2010, gör gällande att det genomsnittliga antalet bilar 2010 torde ha varit omkring 262 bilar.

Inledningsvis var det bilar av årsmodell 2003 och äldre som skulle avyttras. Sedermera ändrades denna princip till att omfatta bilar av årsmodell 2006 och äldre. I och med detta beslut kommer det efter avyttring under 2011 endast finnas 11 egenägda tjänstebilar av årsmodell 2007 och senare kvar inom Arbetsförmedlingen i början av 2012.

Tabell 3.7 Avyttringsprocessen för egenägda tjänstebilar över tid mellan åren 2008-2011

	Januari 2008	Snitt 2008	Januari 2009	Januari 2010	Snitt 2010	Januari 2011	Januari 2012
Egenägda tjänstebilar (st)	425	<b>425</b>	ca 425	ca 325	<b>262</b>	243	11*

\* Avser principbeslut om avyttring. Interna uppskattningar gör dock gällande att man sannolikt når 11 bilar först någon gång under mitten av 2012.

Arbetsförmedlingen har utifrån egen statistik från mätarställningar beräknat att tjänstebilarna under 2008 gick i genomsnitt ca 800 mil. Under 2010 ska enligt

<sup>6</sup> Exakta uppgifter för mil saknas för dessa långtidshyrda bilar.

uppgift från Arbetsförmedlingen de egenägda tjänstebilarna ha gått ca 1 300 mil i genomsnitt. Trivektor har verifierat dessa uppgifter via en fordonsdatabas över de egenägda bilarna.

Detta innebär att de 425 egenägda bilarna under 2008 rullade totalt ca 340 000 mil. 2010 var motsvarande siffra för 262 bilar 340 600 mil, dvs samma antal mil kördes nu med väsentligen färre antal bilar.

Den totala kostnaden för dessa egenägda bilar är enligt beräkningar utifrån ett antal kvalificerade antaganden<sup>7</sup> omkring 26,2 miljoner kr 2008 och 17,1 miljoner kr 2010, vilket skulle motsvara en milkostnad på ungefär 77 kr/mil år 2008 och 50 kr/mil 2010.<sup>8</sup> Den stora skillnaden består i att bilarna i snitt rullade 500 mil mer per år 2010 än 2008.

### **Extern bilpool**

Under våren och sommaren 2009 upphandlades en extern kommersiell bilpooloperatör, Sunfleet Carsharing, av Arbetsförmedlingen. Under hösten implementerades denna satsning på nio utvalda orter: Malmö, Växjö, Göteborg, Linköping, Karlstad, Falun, Östersund, Umeå och Luleå. Implementeringsprocessen innebar bl a att personal från den upphandlade bilpoolen informerade de anställda på respektive ort om hur bilpoolen fungerar rent praktiskt. Den enda orten som inte hade bilpoolen på plats redan vid årsskiftet 2009/10 var Luleå, som startade upp fr o m 1 februari 2010. Det går därmed att få en mycket detaljerad bild av bilpoolens första år på en övergripande nivå.

Tabell 3.8 Antal bilpoolsbilar och registrerade användare på bilpoolsorterna 2010. Kursiverad stil anger utvalda fallstudier.

	Bilar	Användare
<i>Malmö</i>	8	138
Växjö	5	129
<i>Linköping</i>	5	87
Göteborg	9	198
Karlstad	5	70
Östersund	5	92
Falun	5	53
<i>Umeå</i>	5	107
Luleå	4	63
<b>Totalt</b>	<b>50</b>	<b>937</b>

Under 2010 omfattade det totala bilpoolssystemet, med 50 bilar på nio orter med totalt 937 användare, 11 523 bokningar (230 bokningar per bil/år) med en snittkostnad på 447 kr, fördelade på 72 167 mil (6,3 mil per bokning), och en total kostnad på 5 154 230 kr. Den genomsnittliga milkostnaden för samtliga bilpoolsbilar blev drygt 71 kr år 2010, och den totala kostnaden per bil var 103 085 kr, vilket motsvarar 8 590 kr i månaden. Kostnaden delas upp i dels

<sup>7</sup> Antaganden har gjorts avseende avskrivning, försäkring, parkering, service och reparationer, drivmedel, samt fordonshantering (personalkostnader).

fasta kostnader, dels rörliga kostnader. De 50 bilpoolsbilarna har ersatt 65 egenägda tjänstebilar vilka avyttrats på de nio orterna.

Sunfleet är en av de största aktörerna på den svenska bilpoolsmarknaden. De erbjuder ett helhetspaket, som innefattar allt från parkering och kundsupport till fordonshandling i form av besiktning, service, tvätt, däckbyte etc. Det tillkommer därför inga kostnader utöver de som redovisas ovan. Bilarna bokas via ett webbaserat bokningssystem, där de 50 bilarna är dedikerade åt Arbetsförmedlingens anställda under kontorstid. Övrig tid är poolerna öppna för allmänheten på orten. Samtliga bilpoolsbilar är miljöbilar.

### 3.5 Bilpooler i Malmö, Linköping och Umeå

Detta avsnitt kartlägger transportlösningar för bilresor i tjänsten inom den grupp av orter som här går under benämningen ”bilpoolsgruppen”. De studerade orterna är Malmö, Linköping och Umeå. Inledningsvis ges en sammanfattande bild av bilanvändningen på dessa orter.

#### **Sammanfattning av bilanvändandet på orterna 2008 och 2010**

I tabell 3.9 sammanfattas kartläggningen av bilanvändandet på de tre bilpoolsorterna för åren 2008 respektive 2010. På samtliga orter har ressträckan med bil ökat totalt sett, liksom kostnaderna. Milkostnaden har dock minskat i både Malmö och Linköping, medan den är oförändrad i Umeå.

Tabell 3.9 Bilanvändningen på de tre orterna för år 2008 respektive 2010

Malmö	Mil		Kostnad		Antal bilar	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Egenägda tjänstebilar	5 960	0	582 200	0	11	0
Korttidshyrda bilar (Af resor)	0	600	0	19 400	-	-
Bilpoolsbilar	0	7 200	0	610 900	0	8
Privat bil i tjänsten	9 170	11 140	394 640	479 700	-	-
<b>Totalt</b>	<b>15 130</b>	<b>18 940</b>	<b>976 840</b>	<b>1 110 000</b>	-	-
Linköping	Mil		Kostnad		Antal bilar	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Egenägda tjänstebilar	3 210	0	390 900	0	5	0
Korttidshyrda bilar (Af resor)	0	150	0	12 540	-	-
Bilpoolsbilar	0	5 280	0	415 200	0	5
Privat bil i tjänsten	2 420	1 730	104 290	74 620	-	-
<b>Totalt</b>	<b>5 630</b>	<b>7 160</b>	<b>495 190</b>	<b>502 360</b>	-	-
Umeå	Mil		Kostnad		Antal bilar	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Egenägda tjänstebilar	8 150	0	337 200	0	6	0
Korttidshyrda bilar (Af resor)	130	12 890	3 740	364 420	-	-
Bilpoolsbilar	0	7 080	0	467 300	0	5
Privat bil i tjänsten	2 090	3 400	89 810	146 230	-	-
<b>Totalt</b>	<b>10 370</b>	<b>23 370</b>	<b>430 750</b>	<b>977 950</b>	-	-

I Malmös fall var milkostnaden för bilanvändningen 65 kr/mil (2008) respektive 59 kr/mil (2010). Relaterat till antalet anställda blir kostnaden 3 034 kr/anställd (2008) respektive 2 768 kr/anställd (2010). Rest sträcka med bil per anställd var oförändrat 47 mil både 2008 och 2010.

För Linköping var milkostnaden för bilanvändningen 88 kr/mil (2008) respektive 70 kr/mil (2010). Relaterat till antalet anställda blir kostnaden 4 382 kr/anställd (2008) respektive 3 200 kr/anställd (2010). Rest sträcka med bil per anställd var 50 mil 2008, och 46 mil 2010.

I Umeå var milkostnaden för bilanvändningen 42 kr/mil både 2008 och 2010. Relaterat till antalet anställda blir kostnaden 3 099 kr/anställd (2008) respektive 5 015 kr/anställd (2010). Rest sträcka med bil per anställd var 2008 75 mil, och 120 mil 2010.

Miljöeffekterna av bilpoolsinförandet på orterna, i form av utsläpp av koldioxid, redovisas grovt beräknat i kapitel 4.

### ***Avyttring av egenägda tjänstebilar och införandet av bilpool***

Innan bilpoolsinförandet (2008) på de tre studerade orterna såg tjänstebilanvändandet ut enligt nedan:

- Umeå hade 6 bilar som kördes i snitt 1020 mil/år dvs. ca 6100 mil per år.
- Linköping hade 5 bilar som kördes i snitt 550 mil/år dvs. totalt ca 2800 mil per år.
- Malmö hade 11 bilar som kördes i snitt 1000 mil/år dvs. totalt ca 11000 mil per år.

I samband med införandet av bilpool på dessa orter avyttrades, skrotades eller flyttades (inom Arbetsförmedlingen) samtliga egenägda bilar, och ersattes med bilpoolsbilar. Totalt sett på de tre orterna ersattes därmed 22 egenägda tjänstebilar med 18 bilpoolsbilar, se tabell 3.10.

Tabell 3.10 Antal bilar före och efter avyttring avseende orterna Malmö, Linköping och Umeå.

	Malmö	Linköping	Umeå
Antal egenägda bilar (2008)	11	5	6
Bilpoolsbilar (2010)	8	5	5
Antal bilpoolsanvändare 2010	138	87	107
<b>Skillnad antal bilar</b>	<b>-3</b>	<b>+/-0</b>	<b>-1</b>

I Malmö såldes 7 av de 11 egenägda bilarna (samtliga 7 var av äldre årsmodeller från 90-talet), och resterande 4 flyttades till andra orter inom Arbetsförmedlingen. Dessa 11 bilar ersattes med 8 bilpoolsbilar.

I Linköping såldes 1 av totalt 5 egenägda bilar av, samtidigt som resterande 4 flyttades inom verksamheten till andra orter. Dessa 5 bilar ersattes med 5 bilpoolsbilar.

I Umeå såldes 3 av 6 egenägda bilar av (samtliga 3 var av årsmodell 2000 eller äldre), 1 skrotades (årsmodell 1998), och 2 bilar flyttades till annan geografisk hemvist inom organisationen. Dessa 6 bilar ersattes med 5 bilpoolsbilar.

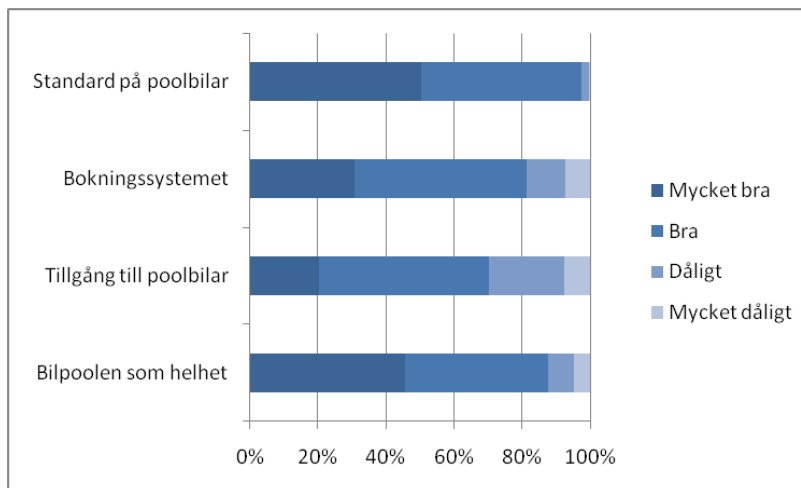
Bilpoolsanvändandets olika aspekter, inklusive kostnader och mil, på de tre studerade orterna framgår av tabell 3.11.

Tabell 3.11 Bilpoolsanvändandet under 2010 på de tre utvalda orterna

	Malmö	Linköping	Umeå	Samtliga 9 orter
Antalet användare	138	87	107	937
Antalet bilar	11	5	6	50
Kostnad totalt (kr)	610 900	415 200	467 300	5 154 230
Antal mil	7 195	5 280	7080	72 165
Milkostnad (kr)	85	79	66	71
Kostnad per bil	55 536	83 040	77 883	103 085
Antal bokningar	2 227	1 378	1 178	11 523
Mil per bokning	3,2	3,8	6,0	6,3
Antal bokningar per bil	202	275	196	230
Antal bokningar per användare	16	16	11	12

Den genomförda webbenkäten visar att majoriteten, nästan 7 av 10 av de anställda på orterna som valt att svara på enkätfrågorna är väl införstådda med hur bilpoolen fungerar. Endast fem personer på dessa orter har svarat att de inte känner till bilpoolen, vilket motsvarar 1 på 100 anställda.

Generellt sett är man också nöjd med hur bilpoolen fungerar, 9 av 10 svarar att den fungerar ”bra” eller ”mycket bra”. Avseende bokningssystemet svarar 8 av 10 att det fungerar ”mycket bra” eller ”bra”. Standarden på bilarna är man också mycket nöjd med (97 % svarar ”mycket bra” eller ”bra”). Avseende tillgången på bilpoolsbilar är ca 3 av 10 missnöjda, och svarar ”dåligt” eller ”mycket dåligt”.



Figur 3.2 Enkät svar på frågan "Vad tycker du om följande delar av bilpoolssystemet?". Svaren är aggregerade för anställda på samtliga tre orter. I urvalet har de som svarat "ingen uppfattning" sorterats bort, utifrån antagandet att de sällan/aldrig använt bilpoolen.

### Privat bil i tjänsten

För den del av tjänsteresandet med bil som sker med privat bil i visar utvecklingen mellan 2008 och 2010 att privatbilskörningen i tjänsten ökat både i Malmö och i Umeå, vilket också är fallet med antalet anställda här. I Linköping, däremot har privatbilskörningen minskat trots en relativt kraftig personalökning.

Tabell 3.12 Privatbilskörning i tjänsten på de tre orterna, relaterat till antalet anställda, åren 2008 respektive 2010.

	Malmö	Linköping	Umeå
2008	9170	2 420 mil	2 090 mil
2010	11 140	1 730 mil	3 400 mil
<b>Skillnad privatbilskörning</b>	<b>+ 1 970 (+22 %)</b>	<b>- 690 mil (-28 %)</b>	<b>+ 1310 mil (+63 %)</b>
<b>Skillnad antal anställda</b>	<b>+25 %</b>	<b>+ 39 %</b>	<b>+ 40 %</b>

Kostnadsförändringen på de tre orterna till följd av detta framgår av tabell 3.13.

Tabell 3.13 Kostnad för bilersättning på de tre orterna, för åren 2008 respektive 2010. (Observera att samtliga kostnader är exklusive påslag för administrationskostnader för reseräkningar och bilersättningar, som grovt uppskattat motsvarar ca 10 % av de i tabellen redovisade totalkostnaderna.)

	Malmö	Linköping	Umeå
2008	394 640	104 290	89 810
2010	479 700	74 620	146 230
<b>Skillnad</b>	<b>+ 85 060</b>	<b>-29 673</b>	<b>+ 56 427</b>

## Hyrbilar

Intervjuer såväl som genomförd enkät indikerar tydligt att i Linköping och Malmö är hyrbilsanvändningen högst begränsad. Tabell 3.14 visar korttidshyrda bilar med avseende på kostnader och mil.

Tabell 3.14 Korttidshyrda bilar på orterna, m a p kostnader (inkl. drivmedel) och mil.

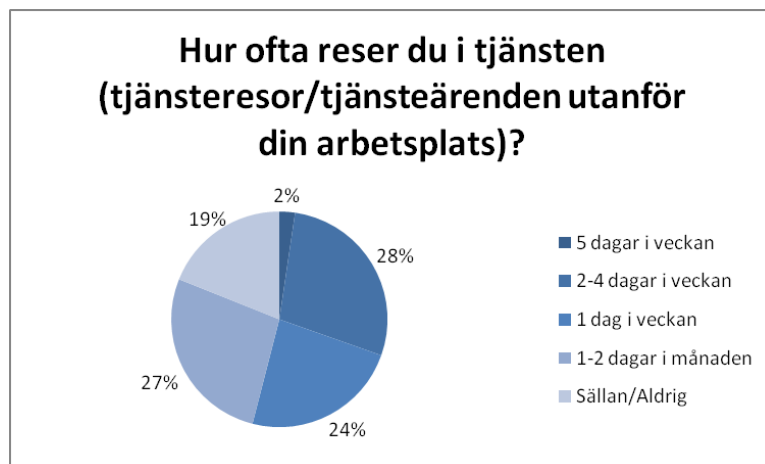
	Mil		Kostnad (kr)	
	2008	2010	2008	2010
Malmö	-	600	-	19 400
Linköping	-	150	-	12 540
Umeå	130	12 890*	3 740	364 420

\* I Umeå är det idag framförallt Af Rehab och Af Kultur, vilka inte berörs av bilpoolslösningen, som utnyttjar korttidshyrda bilar.

Avseende långtidshyrda bilar är användningen obefintlig på de tre orterna.

## Resvanor för tjänsteresandet på bilpoolsorterna

3 av 10 anställda på de studerade bilpoolsorterna reser i tjänsten minst två dagar i veckan, drygt hälften reser minst 1 dag i veckan. I snitt är det 1 av 5 anställda som uppger att han/hon reser sällan eller aldrig i tjänsten. I Linköping reser man enligt enkätsvaren något mindre än i Umeå och Malmö.

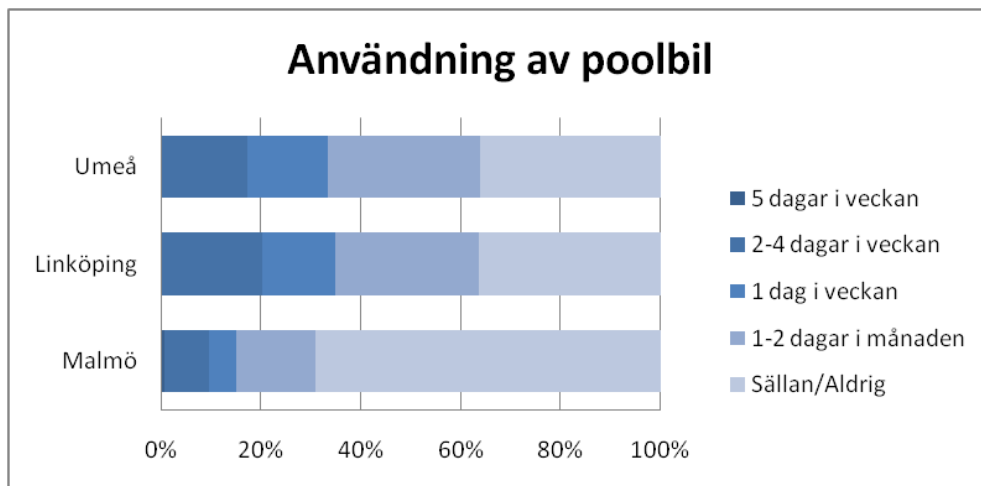


Figur 3.3 Enkät svar för bilpoolsorterna Malmö, Linköping och Umeå aggregerat, på frågan 'Hur ofta reser du i tjänsten (tjänsteresor/tjänsteärenden utanför din arbetsplats)?'

Procentsiffrorna/andelarna nedan avser den andel av de svarande som i enkäten svarat att de utför tjänsteresor 1-2 gånger i månaden eller oftare än så.

## Poolbil

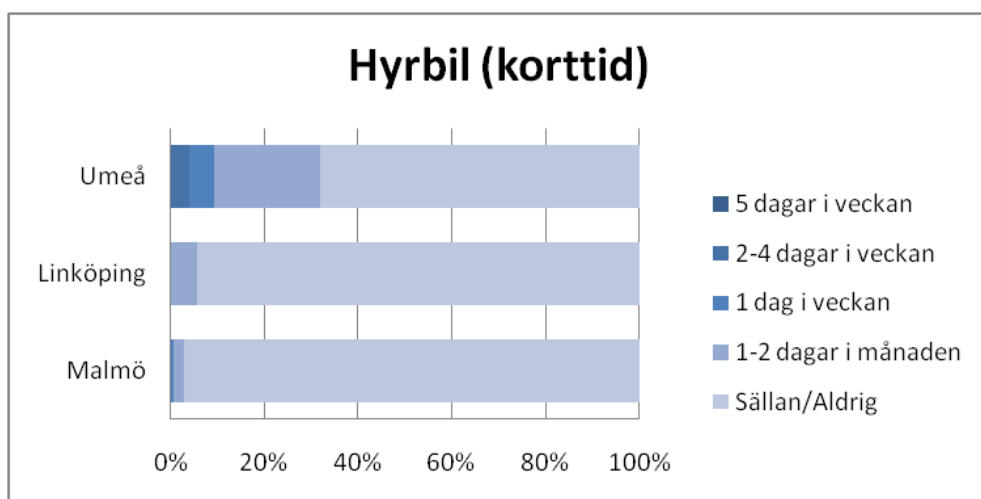
Av de svarande på de tre bilpoolsorterna är det drygt hälften som angett att de 'Sällan/Aldrig' använder poolbilarna vid tjänsteresor. I Malmö är användningen lägre än på övriga orter, se figur 3.4.



Figur 3.4 Användning av poolbil. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

### Hyrbil

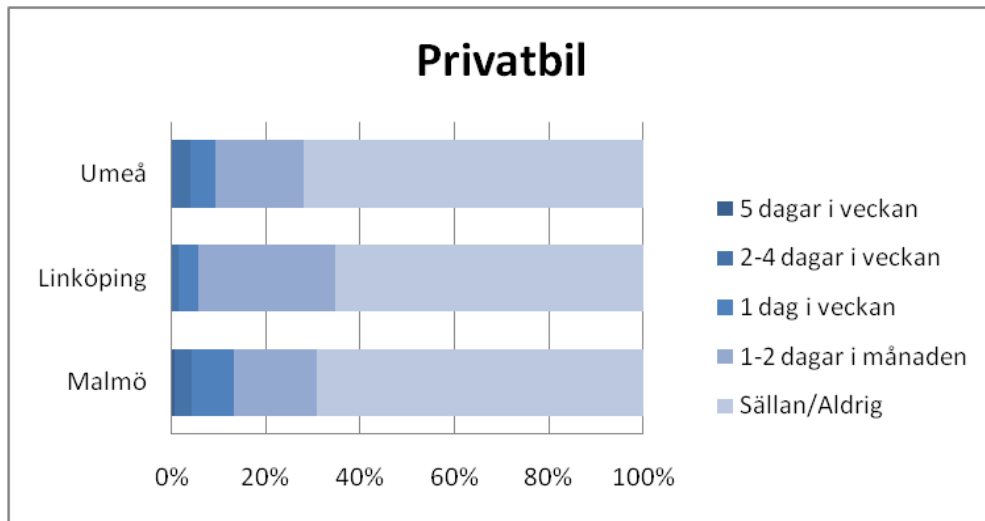
9 av 10 av de inkomna svaren från Umeå, Linköping och Malmö anger att de använder hyrbil mer sällan än 1-2 ggr i månaden eller aldrig. Bakom siffrorna ligger ett obefintligt nyttjande i Malmö och Helsingborg, där Umeå utgör undantaget, där 1/3 av de anställda använder korttidshyrd bil åtminstone 1-2 gånger i månaden.



Figur 3.5 Användning av hyrbil (korttid). Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

### Privatbil i tjänsten

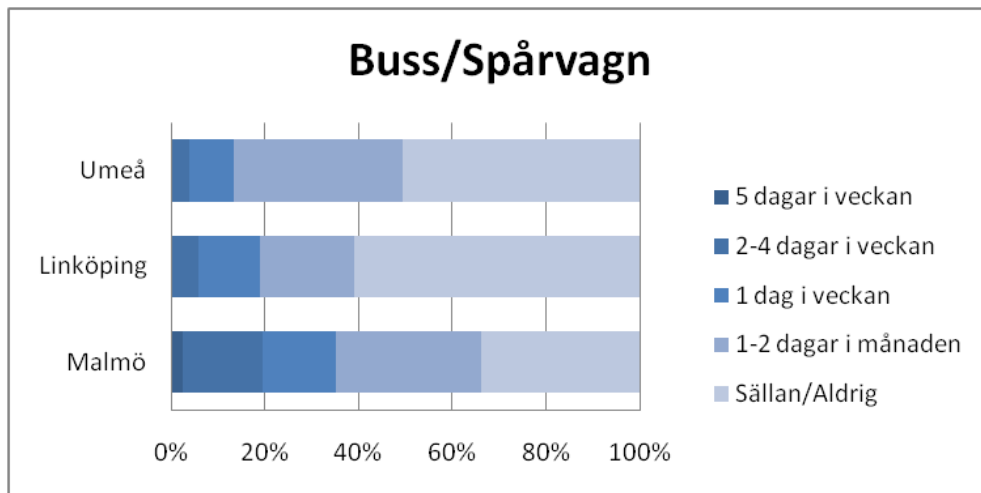
7 av 10 av de svarande på de tre orterna anger att de 'Sällan/Aldrig' använder privatbil i tjänsten, och 2 av 10 anger att de använder privatbil i tjänsten 1-2 ggr per månad.



Figur 3.6 Användning av privatbil. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

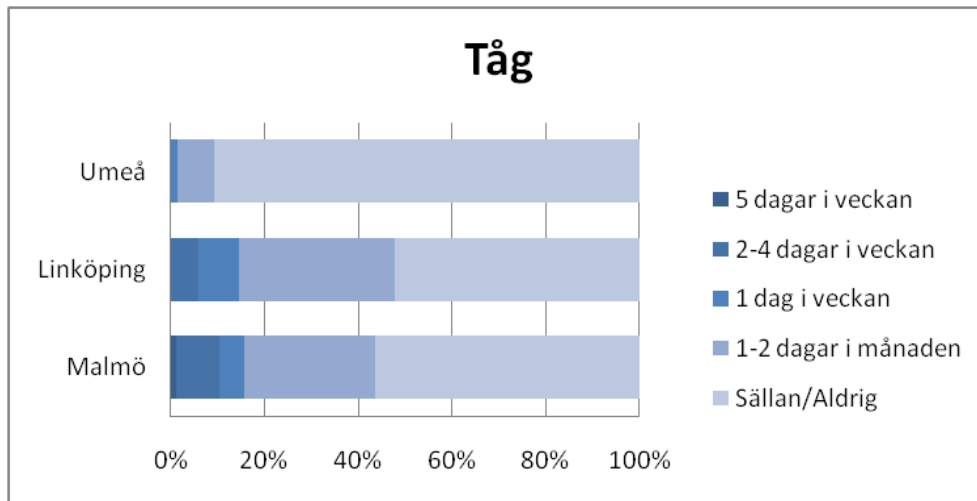
#### Kollektivtrafik

1 av 4 av de som reser i tjänsten på de tre orterna anger att de åker buss en gång i veckan eller oftare. I Malmö är bussresandet högre i tjänsten än på de övriga två studerade orterna, se figur 3.7.



Figur 3.7 Användning av buss/spårvagn. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

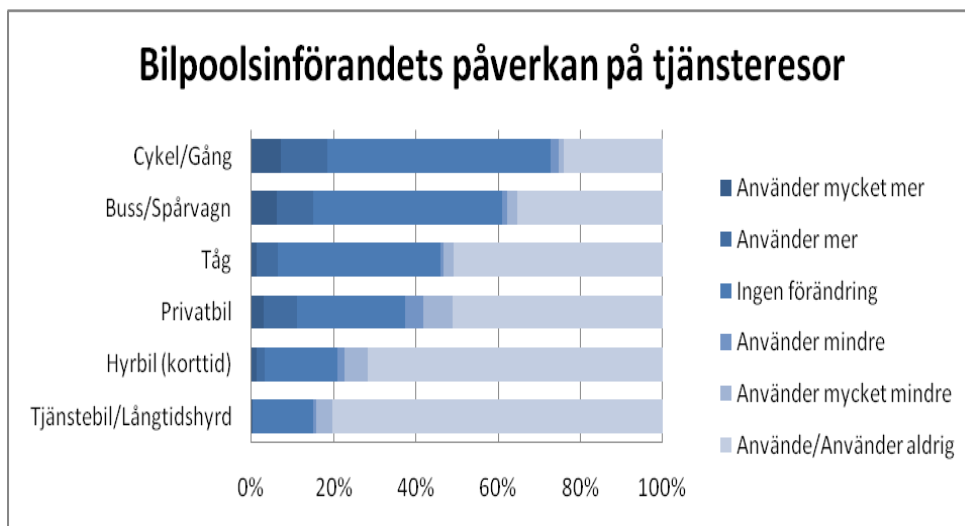
Drygt 1 av 10 av de som reser i tjänsten på de tre orterna anger att de åker tåg en gång i veckan eller oftare. I Umeå tycks tåg dock inte utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ, se figur 3.8.



Figur 3.8 Användning av tåg. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

### ***Bilpoolsinförandets påverkan på resvanor***

En aggregerad bild för de tre bilpoolsorterna som studerats ger vid hand att det är cykel/gång som i störst utsträckning används mer efter bilpoolsinförandet. Nästan 2 av 10 anställda på de tre orterna menar att de sedan bilpoolsinförandet använder cykel/gång mer. Också kollektivtrafiken tycks ha gynnats en del, medan de anställda upplever att de inte har ökat privatbilanvändandet nämnvärt, se figur 3.9.



Figur 3.9 Enkät svar på frågan 'Hur har införandet av bilpool (Sunfleet) påverkat ditt val av färdmedel?'. Svaren är aggregerade för kontoren Malmö, Linköping och Umeå.

### 3.6 Avyttring i Helsingborg och Norrköping

Detta avsnitt redovisar kartläggningen av bilbruk och transportlösningar för bilresande i tjänsten på de orter som här går under benämningen ”avyttringsgruppen”. De studerade orterna är Helsingborg och Norrköping. Inledningsvis ges en sammanfattande bild av bilanvändningen på dessa orter.

#### **Sammanfattning av bilanvändandet på orterna 2008 och 2010**

I tabell 3.15 sammanfattas kartläggningen av bilanvändandet på de två avyttrings orterna för åren 2008 och 2010. Utvecklingen av bilanvändandet på de två orterna skiljer sig åt. I Helsingborg har både den totala ressträckan och kostnaden ökat kraftigt, medan Norrköping minskat kostnaderna även om total ressträcka ökat något. På båda orterna har milkostnaden minskat.

Tabell 3.15 Bilanvändandet i Helsingborg och Norrköping med avseende på kostnader och mil, 2008 och 2010.

Helsingborg	Mil		Kostnad		Antal bilar	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Egenägda tjänstebilar	6 570	11 960	691 290	611 690	10	6
Korttidshyrda bilar (Af resor)	0	70	0	3 420	-	-
Privat bil i tjänsten	25 930	71 600	1 116 360	3 082 520	-	-
<b>Totalt</b>	<b>32 500</b>	<b>83 560</b>	<b>1 807 650</b>	<b>3 697 630</b>	<b>10</b>	<b>6</b>
Norrköping	Mil		Kostnad		Antal bilar	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Egenägda tjänstebilar	3 570	4 780	337 480	319 880	6	5
Korttidshyrda bilar (Af resor)	0	0	0	0	-	-
Privat bil i tjänsten	3 260	2 730	140 190	117 580	-	-
<b>Totalt</b>	<b>6 830</b>	<b>7 510</b>	<b>477 670</b>	<b>437 460</b>	<b>6</b>	<b>5</b>

I Helsingborgs fall var milkostnaden för bilanvändningen 56 kr/mil (2008) respektive 44 kr/mil (2010). Relaterat till antalet anställda blir kostnaden 7 290 kr/anställd (2008) respektive 10 215 kr/anställd (2010). Rest sträcka med bil per anställd var 131 mil 2008, och 231 mil 2010.

För Norrköping var milkostnaden för bilanvändningen 70 kr/mil (2008) respektive 58 kr/mil (2010). Relaterat till antalet anställda blir kostnaden 2 985 kr/anställd (2008) respektive 2 103 kr/anställd (2010). Rest sträcka med bil per anställd var 43 mil 2008, och 36 mil 2010.

#### **Egenägda tjänstebilar och avyttringen av dessa**

Innan avyttringsprocessen på de två studerade orterna såg tjänstebilanvändandet ut enligt nedan (2008):

- I Helsingborg fanns 10 bilar, som gick i snitt 655 mil år 2008.
- I Norrköping fanns 6 bilar, som gick i snitt 600 mil år 2008.

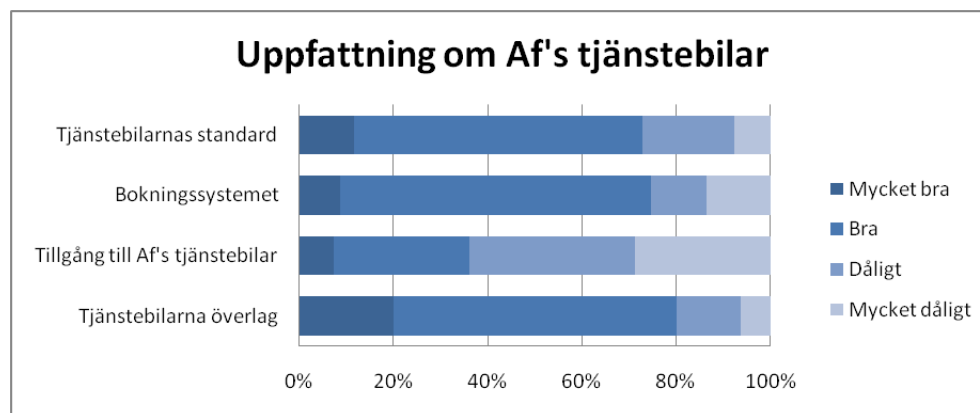
I samband med avyttringsprocessen avyttrades eller flyttades totalt 5 bilar av årsmodell 2006 eller tidigare från de två orterna. Därmed blev totalt 16 egenägda bilar 11.

Tabell 3.16 Antal bilar före och efter avyttring avseende orterna Helsingborg och Norrköping, samt beräknade kostnader för dessa.

	Helsingborg	Norrköping
Antal egenägda bilar 2008	10	6
Kostnad 2008 (kr)	691 290	337 480
Antal egenägda bilar 2010	6	5
Kostnad 2010 (kr)	611 690	319 880
<b>Skillnad antal bilar</b>	<b>-4</b>	<b>-1</b>
<b>Skillnad kostnad (kr)</b>	<b>-79 600</b>	<b>-17 600</b>

Enligt uppgift från internservicespecialist respektive vaktmästare på orterna används de kvarvarande tjänstebilarna i såväl Helsingborg som Norrköping i hög utsträckning; uppskattningsvis ca 70-80 % av arbetstiden. Mätarställningar från en fordonsdatabas visar att bilarnas snittmil per år ökat jämfört med 2008:

- Helsingborgs 6 tjänstebilar har i snitt under 2010 gått 1 990 mil
- Norrköpings 5 tjänstebilar, har i snitt gått 960 mil under 2010



Figur 3.10 Enkät svar på frågan 'Vad tycker du om Arbetsförmedlingens tjänstebilar?'. Svaren är aggregerade för orterna Helsingborg och Norrköping. I urvalet har de som svarat "ingen uppfattning" sorterats bort, utifrån antagandet att de sällan/aldrig använt tjänstebilarna.

Den genomförda webbenkäten ger en bild av att den absoluta majoriteten generellt sett är nöjda med de egenägda tjänstebilarna. 8 av 10 anställda som svarat på enkäten på de två orterna anser att tjänstebilarna överlag fungerar "bra" eller "mycket bra", medan endast 2 av 10 anställda anser att de fungerar "dåligt" eller "mycket dåligt".

64 % tycker dock att tillgången till tjänstebilar är bristfällig. 75 % av de svarande uppger att de är nöjda med hur bokningssystemet fungerar. Ungefär lika stor andel, 73 %, anser att tjänstebilarna håller en god eller mycket god standard.

Helsingborg införde under mars 2011 en bilpoolslösning, vilken enligt ansvarig vaktmästare är en efterlängtd lösning. Detta motiveras bl a med att:

- Användarnas allmänna skötsel av poolbilarna väntas bli bättre än beträffande tjänstebilarna idag,
- Servicen av bilarna tas över av extern bilpoolsoperatör, vilket ger mer tid över till andra uppgifter,
- Poolbilarna kommer att utnyttjas mer effektivt. När en poolbil återlämnas blir denna fri att använda för någon annan.

### **Privat bil i tjänsten**

I Helsingborg har tjänsteresandet ökat kraftigt mellan åren 2008 och 2010, framförallt avseende privatbilsnyttjandet i tjänsten. Efter omorganisationen är Helsingborgsregionen uppdelad på ansvarsområde Norr och Syd, och anställda är i flera fall placerade på en ort men har även tjänstgöring på annan ort. Antalet resta mil med privat bil i tjänsten i Helsingborg har mellan åren 2008 och 2010 nästan trefaldigats. I Norrköping har användningen av privat bil för tjänsteresor avtagit något, trots ökning av antal anställda.

Tabell 3.17 Privatbilskörning (mil) i tjänsten på de två orterna, relaterat till antalet anställda, åren 2008 respektive 2010.

	Helsingborg	Norrköping
2008	25 930	3 260
2010	71 600	2 730
<b>Skillnad privatbilskörning</b>	<b>+ 45 670 (+176 %)</b>	<b>-530 (-16 %)</b>
<b>Skillnad antal anställda</b>	<b>+ 46 %</b>	<b>+ 30 %</b>

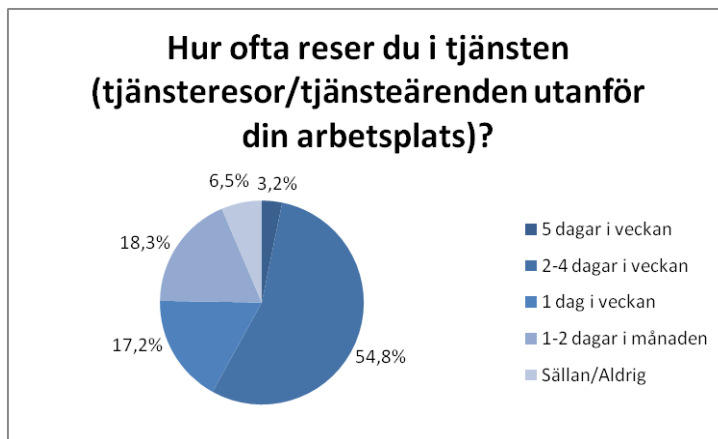
### **Hyrbilar**

På våra orter utan bilpool, Helsingborg och Norrköping, visar enkätsvaren att hyrbilsanvändningen är i princip obefintlig. Endast två av totalt 150 svarande vid de båda orterna har uppgett att de använder hyrbil över huvud taget. I statistiken från Af resor finns två bokningar för korttidshyrda bilar i Helsingborg, båda 2010, till en total kostnad av 3 424 kr för totalt 67 mil.

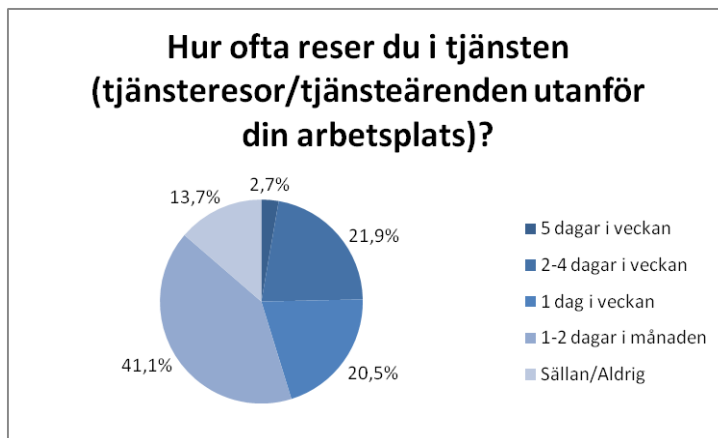
Avseende långtidshyrda bilar är användningen obefintlig på de två orterna.

### **Resvanor för tjänsteresandet på orterna**

Drygt 4 av 10 av de som svarat på enkäten i Helsingborg och Norrköping reser minst två dagar i veckan. Helsingborg är orten som enligt enkätsvaren sticker ut jämfört med samtliga övriga orter som studerats, inklusive bilpoolsorterna. Nästan 6 av 10 av de som svarat på enkäten i Helsingborg reser minst två dagar i veckan. Detta kan jämföras med övriga studerade orter, där 2-3 av 10 anställda reser minst två dagar i veckan. På samma sätt är det bara 7 % i Helsingborg som aldrig/sällan reser i tjänsten medan snittet för samtliga fem orter är 16 %.



Figur 3.11 Enkät svar från Helsingborg på frågan 'Hur ofta reser du i tjänsten (tjänsteresor/tjänsteärenden utanför din arbetsplats)?'

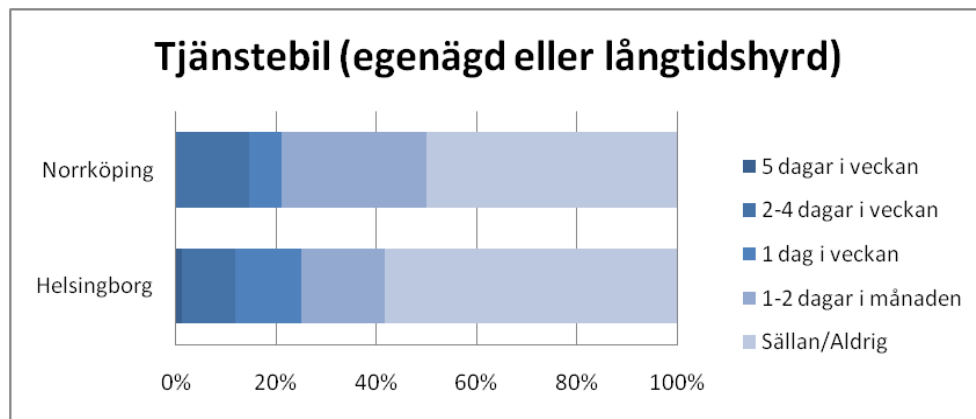


Figur 3.12 Enkät svar från Norrköping på frågan 'Hur ofta reser du i tjänsten (tjänsteresor/tjänsteärenden utanför din arbetsplats)?'

Procentsiffrorna/andelarna nedan avser de svarande som i enkäten svarat att de utför tjänsteresor 1-2 gånger i månaden eller oftare än så.

### *Tjänstebil*

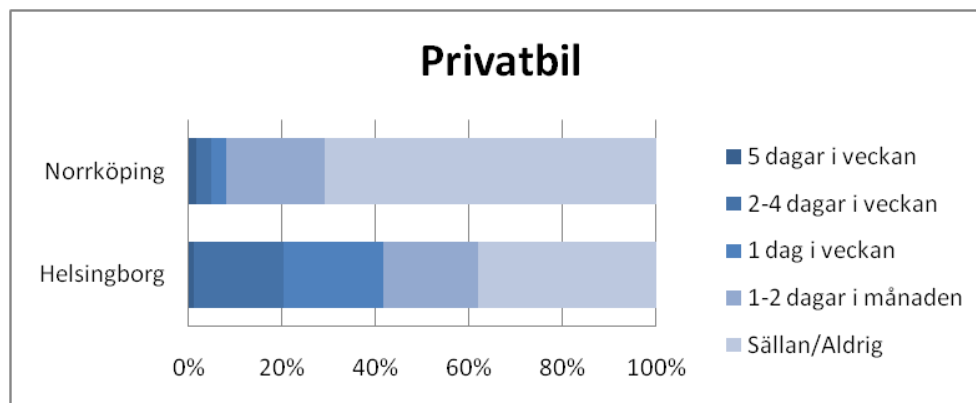
55 % av de inkomna svaren från de två orterna anger att de 'Sällan/Aldrig' använder egenägd tjänstebil eller långtidshyrd bil. 22 % anger att de 1-2 dagar i månaden använder denna transportlösning. 23 % gör det minst 1 gång i veckan. Användningen är något högre i Norrköping, se figur 3.13.



Figur 3.13 Användning av tjänstebil. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

#### Privatbil

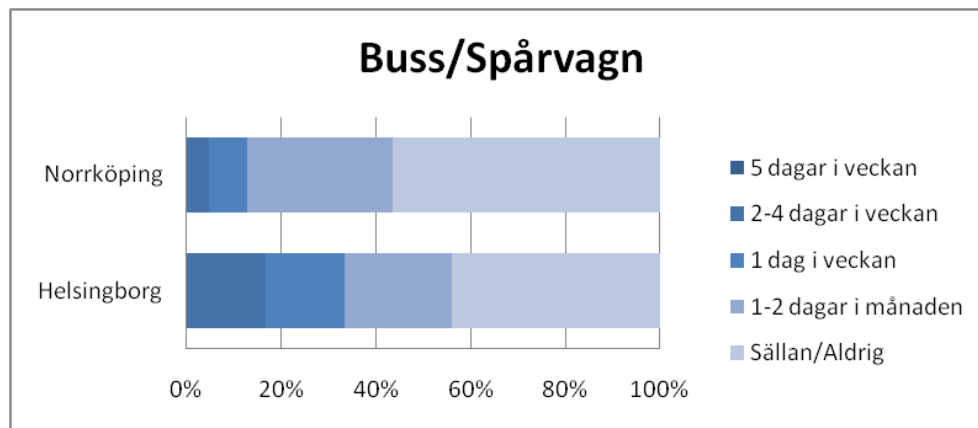
Helsingborg sticker ut kraftigt avseende användning av privatbil i tjänsten; drygt 4 av 10 av de som svarat på enkäten i Helsingborg reser med privatbil i tjänsten minst en gång i veckan. Motsvarande uppgift för samtliga studerade orter, bilpoolsorterna och Norrköping, ligger mellan 6-13 %, dvs ca 1 av 10.



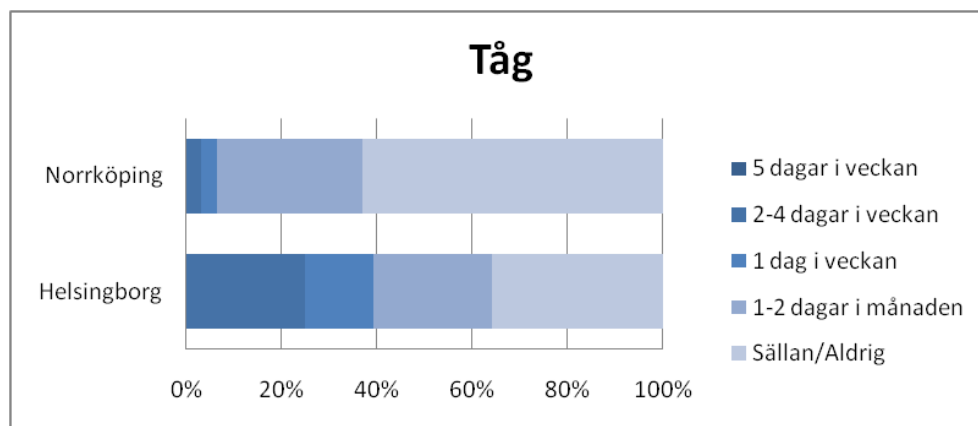
Figur 3.14 Användning av privatbil. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

#### Kollektivtrafik

Också avseende kollektivtrafikresor i tjänsten sticker Helsingborg ut jämfört med såväl Norrköping som övriga studerade orter (med bilpool). I Helsingborg är det ca 3 av 10 respektive 4 av 10 som åker buss respektive tåg minst 2 dagar i veckan i tjänsten. Detta är relativt de andra orterna höga siffror, som bara kan matchas av bussresandet i tjänsten i Malmö, som också ligger högt.



Figur 3.15 Användning av buss/spårvagn. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

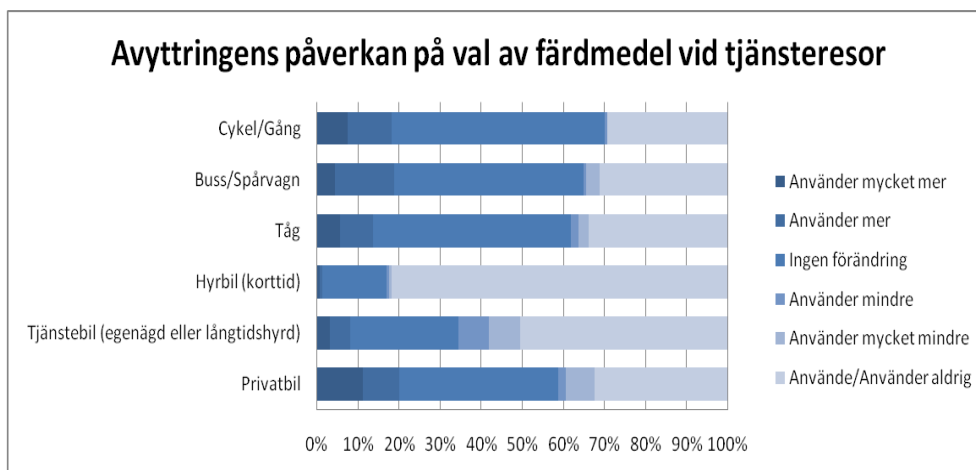


Figur 3.16 Användning av tåg. Enkät svar på frågan 'När du reser i tjänsten, hur reser du då?' bland de som uppgett att de reser minst 1-2 dagar i månaden.

### ***Avyttringens påverkan på resvanorna***

Figur 3.17 visar bl a användningen av tjänstebil har minskat något sedan avyttringen, samtidigt som privatbilskörningen ökat något (jmf utvecklingen i Helsingborg). På samma sätt indikerar resultaten att det har skett en ökning i tjänsteresande med cykel/gång och kollektivtrafik på de två orterna.

Resultaten indikerar därmed att avyttringen gett en viss förskjutning mot ett mer miljöanpassat tjänsteresande.



Figur 3.17 Enkät svar på frågan 'Arbetsförmedlingen har avyttrat delar av sin bilpark. Hur har avyttringen påverkat ditt färdmedelsval?' aggregerat för orterna Helsingborg och Norrköping.

### 3.7 Angränsande aspekter: Resriktlinjer, resfria möten och påverkansfaktorer

Detta avsnitt redovisar vad de anställda på de fem orterna har svarat på aggregerad nivå i enkäten, samt kvalitativa synpunkter från intervjuerna. Resultaten från enkäten ger sannolikt en indikation på hur det ser ut för samtliga anställda på Arbetsförmedlingen. Resultaten bör dock behandlas med viss försiktighet i detta sammanhang.

#### **Riktlinjer för tjänsteresor**

Arbetsförmedlingen har tagit fram *Riktlinjer för tjänsteresor inom Arbetsförmedlingen*, vilka började gälla från 1 april 2008. Dokumentet gäller alla de resor som görs i tjänsten av anställda inom Arbetsförmedlingen och syftar till att fungera som stöd för att tjänsteresor ska planeras och genomföras så effektivt, ekonomiskt, trafiksäkert och miljöanpassat som möjligt. Alternativ till resa ska övervägas, exempelvis kan telefonmöte eller videokonferens i vissa fall vara ett bra alternativ.

Riktlinjerna hanterar i övrigt hur beställning av biljetter, logi, färd sätt, mm. ska göras genom Af Resor. Vad gäller resor så uppmanas de anställda att resa kollektivt om det inte finns särskilda skäl för annat, och samåkning ska alltid övervägas.

Arbetsförmedlingen arbetar nu med att ta fram en ny övergripande mötespolicy. Riktlinjerna kommer först därefter att eventuellt revideras.

Att döma av de intervjuer som genomförts ute på de fem orterna är riktlinjerna för tjänsteresor kända av personalen på respektive ort, och detta stämmer väl överens med enkät svaren. 86 % av de som svarat på enkäten känner åtminstone någorlunda väl till riktlinjerna och vad som står i dessa, se figur 3.18.

## Arbetsförmedlingen har antagna riktlinjer för tjänsteresor. Hur välbekant är du med dessa riktlinjer?



Figur 3.18 Enkät svar för samtliga orter på frågan 'Arbetsförmedlingen har antagna riktlinjer för tjänsteresor. Hur välbekant är du med dessa riktlinjer?'

Enligt inkomna enkät svar följs också riktlinjerna i mycket stor utsträckning, 96 % anger att de i hög (61 %) eller mycket hög grad (35 %) gör detta. Riktlinjerna anses också ge ett bra stöd för tjänsteresorna, bara 17 % är missnöjda med detta.

### Resfria möten

Telekonferens är den vanligaste formen av resfria möten inom Arbetsförmedlingen. Drygt 1 av 10 på de fem orterna har uppgett att de använder telekonferens en gång i veckan eller oftare. Vad gäller telekonferens är det mer förekommande i Umeå och Malmö än på övriga studerade orter. Telewebbmöte används minst en gång i veckan av 5 % av de som svarat på enkäten, medan videokonferens endast används av 2 % en gång i veckan eller oftare.

Klart flest resfria möten under föregående vecka<sup>9</sup> har svarande i Umeå uppgett i enkäten, där man uppgett i snitt drygt ett resfritt möte under föregående vecka, se tabell 3.18.

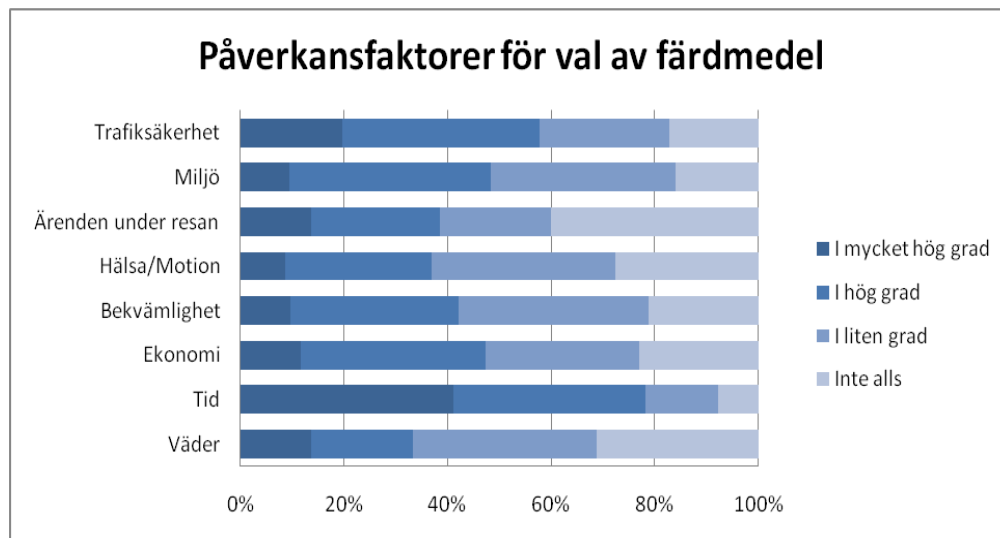
Tabell 3.18 Antal resfria möten föregående vecka, totalt och per svarande, på de fem orterna.

	Malmö	Linköping	Umeå	Helsingborg	Norrköping
Antal resfria möten föregående vecka	100	53	110	23	19
Resfria möten föregående vecka per svarande	0,47	0,59	1,15	0,24	0,24

### Påverkansfaktorer vid tjänsteresande

Det som enligt enkät svaren framförallt inverkar på valet av transportlösning är tidsaspekten. Därefter följer trafiksäkerhet, miljöaspekter, samt ekonomiaspekter. Dessa påverkansfaktorer skiljer sig i enkät svaren förhållandevis lite åt mellan orter med bilpoolslösningar jämfört med orter som inte har bilpoolslösning.

<sup>9</sup> Enkäten skickades ut 2010-12-13 och enkäten stängdes för inkommande svar 2011-01-18. Uppgifter om antal resfria möten gäller den vecka som föregått det datum då enkät svar inlämnats.



Figur 3.19 Enkät svar för samtliga orter på frågan 'I vilken grad påverkar följande faktorer ditt val av färdmedel inför tjänsteresor?'

## 4. Effekter och analys

---

### 4.1 Inledning

I detta kapitel redovisas effekterna av avyttring och/eller bilpoolsinförande, med utgångspunkt i SUMO. Basår för uppföljningen är 2008 och uppföljningsår är 2010.

I enlighet med det upplägg för uppföljning och utvärdering som redovisades i kapitel 2 är det ett antal relevanta nivåer i SUMO som ska följas upp:

- Yttre faktorer
- Personrelaterade faktorer
- Kännedom om mobilitetstjänst
- Nöjdhet med erbjudandet
- Permanent beteende
- Systemeffekter

### 4.2 Yttre faktorer och personrelaterade faktorer

Klart är att den stora omorganisering som skett i och med införandet av den nya myndigheten Arbetsförmedlingen påverkat organisationen i stor omfattning. Detta har i sin tur på flera håll fått återverkningar på var anställda är lokaliserade och på vilka behov av att resa i tjänsten de uppvisar. Att i detalj analysera dessa skeenden ligger utanför ramen för denna studie, men det är av stor vikt att hålla detta i åtanke.

Vidare har perioden mellan basår 2008 och uppföljningsår upplevt den kraftigaste konjunktunedgången i modern tid, i och med den kraftiga nedgången i den globala ekonomin 2008-2009. För Arbetsförmedlingen är lågkonjunktur likställt med större anslag och en ofta utvidgad verksamhet. Detta kan också ha påverkat de effekter och förändringar, till exempel i form av ökat tjänstere-sande, som föreliggande studie visar på.

När det gäller personrelaterade faktorer bör nämnas att anställda på orter där inte bilpool införts av förklarliga skäl har andra förutsättningar för sitt tjänstere-sande än de som arbetar på orter där bilpool idag finns. Man kan t ex tänka sig att privatbilskörandet i tjänsten inte hade behövt öka lika kraftigt om en bilpool införts i Helsingborg redan under 2009. Här har man upplevt en kraftig ökning i antal anställda samtidigt som man avyttrat tjänstebilar. Något som fått effekter på tjänstere-sandets mönster.

### 4.3 Kännedom om bilpool

I enlighet med SUMO är det helt avgörande att skapa kännedom om en mobilitetstjänst för att i nästa led kunna pröva den. I webbenkäten svarade 7 av 10 att de är fullt medvetna om att bilpoolen finns och hur den fungerar. Ytterligare 30 % har svarat att de känner till bilpoolen men inte vet så mycket om den. Det är bara drygt 1 % av de anställda på bilpoolsorterna som anger att de inte känner till bilpoolen.

Resultaten från webbenkäten vittnar om att kännedomen om bilpoolssatsningen är god bland de anställda. En bidragande faktor torde vara de informationsmöten som anordnats ute på orterna i samband med införandet, där också bilpoolsoperatören deltog med praktisk information.

### 4.4 Nöjdhet med bilpool och egenägda tjänstebilar

När man fått målgruppen att börja testa och använda den avsedda mobilitetstjänsten är det viktigt att också följa upp nöjdheten med denna. Webbenkäten som skickades ut fokuserade på nöjdheten med bilpoolen på bilpoolsorterna och frågade om nöjdheten med befintliga tjänstebilar på de orter där bilpool inte införts. Resultaten nedan visar bl a att de anställda på bilpoolsorterna tycks vara något mer nöjda med bilpoolsbilarna än de anställda på de två orterna utan bilpool är med de egenägda tjänstebilarna.

#### ***Bilpool***

Webbenkäten visar att man generellt sett är mycket nöjd med hur bilpoolen fungerar, 9 av 10 svarar att den fungerar ”bra” eller ”mycket bra”. Avseende bokningssystemet svarar 8 av 10 att det fungerar ”mycket bra” eller ”bra”. Standarden på bilarna är man också mycket nöjd med (97 % svarar ”mycket bra” eller ”bra”). Avseende tillgången på bilpoolsbilar är dock ca 3 av 10 missnöjda, och svarar ”dåligt” eller ”mycket dåligt”.

Nöjdheten med bilpoolen får därmed sägas vara mycket hög, i samtliga fall utom möjligen när det gäller tillgången till bilar vid behov.

Det överlag positiva intrycket speglas även i en av de telefonintervjuer som genomförts, med en internservicespecialist, som medgav att han nog hade varit något skeptisk innan tjänsten implementerades men som idag är mycket nöjd med hur bilpoolssystemet fungerar. Under intervjun lyftes att bilarna är av god standard och sköts på ett bra sätt, liksom att bokningssystemet fungerar tillfredsställande.

#### ***Arbetsförmedlingens tjänstebilar***

Den absoluta majoriteten av de anställda som har delgett sin uppfattning är nöjda med de egenägda tjänstebilarna. 8 av 10 anställda som svarat på enkäten på de två orterna anser att tjänstebilarna överlag fungerar ”bra” eller ”mycket bra”, medan endast 2 av 10 anställda anser att de fungerar ”dåligt” eller ”mycket dåligt”.

Relativt många, 64 %, tycker dock att tillgången till tjänstebilar är bristfällig. 75 % av de svarande uppger att de är nöjda med hur bokningssystemet fungerar, och en ungefär lika stor andel, 73 %, anser att tjänstebilarna håller en god eller mycket god standard.

## 4.5 Permanent beteende

Kan vi se några tydliga förändringar i bilanvändningen och i tjänsteresandet till följd av bilpoolsinförandet och/eller avyttringen?

### **Bilpool**

Webbenkäten har visat för bilpoolsorterna att färdmedelsval vid tjänsteresande påverkats i viss utsträckning av införandet av bilpool. Samtidigt som man kan konstatera att privatbilsanvändandet enligt de svarande på aggregerad nivå inte verkar ha ökat nämnvärt i och med bilpoolsinförandet, kan man se följande:

- Cykel/gång används mer efter bilpoolsinförandet. Drygt 18 % av anställda på de tre orterna menar att de sedan bilpoolsinförandet använder cykel/gång mer, och bara 3 % uppger att de använder cykel/gång mindre.
- Också kollektivtrafiken tycks ha gynnats en del, framför allt buss, där 15 % säger att de använder buss mer, och bara 4 % att de använder buss mindre.

Resultaten indikerar därmed att bilpoolsinförandet gett en viss förskjutning mot ett mer miljöanpassat tjänsteresande. Man kan också, från kartläggningen av bilanvändningen, konstatera att man reser fler mil med bil i tjänsten 2010 jämfört med 2008 på samtliga tre bilpoolsorter, men fördelat på samtliga anställda är det bara Umeå som reser längre per anställd 2010 än 2008. Därmed är den tendensen inte entydig avseende orter med bilpool. Privatbilskörningen uppvisar inte heller enligt kartläggningen en enhetlig bild. I Linköping har man, trots ett ökat antal anställda minskat privatbilskörningen, medan den ökat ungefär i paritet med personalökningen i Malmö. I Umeå har den ökat kraftigt, och procentuellt sett klart mer än personalökningen.

### **Arbetsförmedlingens tjänstebilar**

Webbenkäten indikerar här att användningen av tjänstebil vid tjänsteresor har minskat något sedan avyttringen. På samma sätt som för bilpoolsgruppen pekar resultaten på att det har skett en ökning i tjänsteresande med cykel/gång och kollektivtrafik på de två orterna:

- Vad gäller gång och cykel så svarar 18 % att de går och cyklar i större utsträckning, medan endast 1 % svarar att de går och cyklar i mindre utsträckning sedan avyttringen.
- Användningen av tåg samt buss/spårvagn har också ökat sedan avyttringen. 14 % respektive 19 % svarar i enkäten att de ökat sitt resande med tåg respektive buss/spårvagn sedan avyttringen, medan endast 4 % för respektive transportslag uppger att de minskat sin användning av transportslagen.

Resultaten indikerar därmed att avyttringen gett en viss förskjutning mot ett mer miljöanpassat tjänsteresande. Samtidigt vet vi att man i Helsingborg ökat privatbilsanvändandet i tjänsten kraftigt.

Man kan också, från kartläggningen av bilanvändningen, konstatera att man reser fler mil med bil i tjänsten 2010 jämfört med 2008 på båda orterna. Återigen visar Helsingborg exempel på en stor ökning i reslängd med bil i tjänsten, främst i form av den ökande privatbilskörningen. I Helsingborg har också rest sträcka med bil per anställd ökat kraftigt mellan 2008 och 2010, samtidigt som den i Norrköping minskat.

## 4.6 Systemeffekter

### *Ekonomi*

Erfarenheter och tidigare studier visar att det är rimligt att förvänta sig att kostnaderna på sikt minskar vid införande av bilpoolslösningar, till följd av bättre uppföljning/styrning, bättre optimering och mindre bilresande i tjänsten. Kostnadsförändringen beror alltid på hur stor andel bilpoolen utgör av det totala antalet bilar samt om bilpoolen drivs internt eller externt. Erfarenheter från andra externa bilpoolslösningar visar på allt från en liten kostnadsökning till en minskning med 10 %, om även minskade personalkostnader tas med i beräkningen. Generellt sett är det så att det finns dolda kostnader förknippade med en intern fordonshantering, inte minst om den är decentraliserad.

I absoluta tal har kostnaderna för bilanvändningen för hela organisationen ökat med 18 miljoner kr mellan åren 2008 (47 miljoner) och 2010 (65 miljoner). Detta motsvarar en 38 %-ig kostnadsökning för fordonsanvändningen som helhet. Samtidigt vet vi att antalet anställda ökat med 23 %, och den resta sträckan med hela 63 %. Tittar vi på milkostnaden totalt sett har den gått ner något mellan åren. 2008 var den 56 kr och 2010 48 kr. Men det är viktigt att notera att det i dessa siffror döljer sig en stor och ökande andel privatbilskörning vilken, trots sina övriga nackdelar, utgör en kostnadsbesparing.

När det gäller avyttringen och bilpoolsatsningen är det uppenbart att dessa processer både gemensamt, men också var för sig gjort att fordonsökonomi kunnat optimeras. Färre bilar rullar fler mil idag än för tre år sedan. Detta ger också lägre kostnader per rest mil. För de egenägda bilarna har förändringen inneburit att milkostnaden gått ner från 77 kr till 50 kronor, trots att man gjort sig av med de billigaste bilarna, dvs de bilar som inte längre kostade något i avskrivning. För en offentlig myndighet är det inte heller rimligt att hålla sig med en åldrande bilflotta, pga de problem detta genererar avseende både miljö, trafiksäkerhet och arbetsmiljö.

När det gäller bilpoolsdelen är den processen egentligen bara i sin linda. Utvärderingen avser det första verksamhetsåret, och det bör hållas i åtanke. Milkostnaden för bilpoolsbilarna uppgick under första året till 71 kr i snitt för de nio orterna. Detta är en lägre siffra än för de egenägda bilarna 2008 (jmf 77 kr/mil). Samtidigt är det dyrare än för de egenägda bilarna 2010 (jmf 50 kr/mil). Det är

sannolikt att milkostnaden för bilpoolsbilarna kan komma att sjunka ytterligare när konceptet satt sig i organisationen fullt ut. Trivector har i andra sammanhang uppskattat att en extern bilpool kan komma ner i milkostnader på cirka 60 kronor.<sup>10</sup>

Göteborgs Stad genomförde en kostnadsutvärdering i juni 2007 där man jämförde utfallet 2006 med bilpool med utfallet 2003. Denna visade att kostnaderna för de sex förvaltningarna som ingår i bilpoolen minskade mellan år 2003 och 2006 med 32 % inklusive parkeringskostnaderna och med 9 % exklusive parkeringskostnaderna. De minskade kostnaderna beror framförallt på minskade parkeringskostnader och minskat antal körda mil i tjänsten.

Linköpings kommun, som också satsat på en bilpoolslösning, har inte gjort någon liknande utvärdering, men deras bedömning är att inrättandet av en extern bilpool har medfört en mycket liten kostnadsökning, men att man samtidigt numera får mer kvalitet för pengarna.

Hallstahammar kommuns satsning har inneburit att kommunens fordonskostnader för tjänsteresor med bil minskat med drygt 10 % mellan året innan införandet av tjänstebilpoolen och första året med tjänstebilpool.

För Arbetsförmedlingen blir det givet de stora förändringar i personal och organisation som skett mellan 2008 och 2010 svårt att isolera de ekonomiska effekterna av bilpoolsinförandet. Det är ingen av de tre studerade orterna som kunnat minska sitt totala resande med bil i tjänsten eller sina totala kostnader för bilanvändandet i tjänsten till följd av bilpoolsinförandet. Trots detta är det ingen av de tre orterna som fått högre milkostnader, men två av dem som lyckats sänka sina milkostnader.

Tilläggas bör också att det finns svårkvantifierade kostnadsbesparingar rent administrativt i en övergång till bilpool, jämfört med en intern fordonshantering, vilken kräver administrativa insatser i flera steg inom den egna organisationen (se även avsnittet ”Tid” nedan).

## **Miljö**

Ett bilpoolsinförande bedöms generellt sett ge minskad miljöpåverkan genom att den totala körsträckan minskar, ofta med 10-20 %, via bättre planering av tjänsteresandet och genom att bilarna som ingår i poolen i nästan samtliga fall har mindre miljöpåverkan än de hyrda, egenägda och privatägda bilar som annars används. I fallet med Sunfleets bilpoolsbilar uppfyller de i 100 % av fallen den gällande miljöbilsdefinitionen i Sverige.

Vår bedömning i Arbetsförmedlingens fall är att miljöbelastningen från bilanvändningen i tjänsten minskat genom övergång till fler miljöbilar i den externa bilpoolen, jämfört med de egenägda bilar som var i drift 2008.

I tabell 4.1 nedan har vi med grovt förenklade beräkningar kvantifierat den minskning i utsläpp av koldioxid detta gett upphov till. Genom införandet av 50 miljöbilar i bilpoolen har man minskat utsläppen av koldioxid från bilkörning i tjänsten (exkl korttidshyrda bilar och privatbilar) med drygt 6 %, eller omkring 70 ton.

<sup>10</sup> *Bilpoolsutredning med fokus på kostnadskalkyl*. Trivector-rapport 2008:85

Tabell 4.1 Effekt av bilpoolsinförande på koldioxidutsläpp från fordonsanvändningen (exkl korttids-  
hyrda bilar och privatbilar i tjänsten)

Koldioxid ton/år	
Nollalternativ	1 100*
Med bilpool	1 030**

\*Baserat på 425 egenägda bilar som kör samma sträcka som kördes 2010

\*\* Baserat på 262 egenägda bilar, 340 600 mil år 2010, 50 bilpoolsbilar, 72 200 mil år 2010, samt 87 långtidshyrda bilar, 170 800 mil

I tabell 4.2 redovisas grova beräkningar av utsläpp av koldioxid för de tre bilpoolsorterna. Bilden för de tre orterna separat är inte entydig. I Linköping har man lyckats sänka sina utsläpp av koldioxid något trots en ökning i körda mil. I Malmö har utsläppen ökat något mellan åren, medan Umeå har sett en kraftig ökning av både utsläpp och ressträcka. Koldioxidutsläppen relaterade till antalet anställda ger vid hand att både Malmö och Linköping minskat sina utsläpp per capita, medan Umeå, som har en mycket kraftig ökning på antal mil med hyrbil mellan 2008 och 2010 ökat sina utsläpp per anställd. Enligt utsago är det framförallt enheterna Af Rehab och Af Kultur i Umeå som står för hyrbilskörningen. Det är viktigt att betona att dessa enheter inte berörs av bilpoolssatsningen. Därmed skall siffrorna avseende koldioxidutsläpp för Umeå ses med vid försiktighet i sammanhanget.

Totalbilden visar att man sammantaget för de tre orterna uppvisar en marginell minskning av utsläppen per anställd. På samma gång kan man konstatera att bilpoolsinförandet bidragit till att koldioxidutsläppen ”bara” ökat med 30 % mellan 2008 och 2010, medan rest sträcka med bil ökat med 59 %.

Tabell 4.2 Effekt av bilpoolsinförande på koldioxidutsläpp från fordonsanvändningen (samtliga bilalternativ) för de tre studerade bilpoolsorterna.

	Koldioxid (ton)		Koldioxid per anställd (kg)		Totalt antal mil	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Malmö	28	30	88	75	15 130	18 940
Linköping	11	10	94	62	5 630	7 160
Umeå	19	36	140	185	10 360	23 370
<b>Totalt orterna</b>	<b>58</b>	<b>76</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>31 120</b>	<b>49 470</b>

Avseende privatbilarna är situationen 2010, liksom den var 2008, bekymmersam. Relaterat till antalet anställda på Arbetsförmedlingen har privatbilskörningen ökat, från 48 mil privatbilskörning i tjänsten per anställd 2008, till 54 mil 2010. Utöver den rent miljömässiga aspekten finns det både arbetsmiljömässiga och trafiksäkerhetsrelaterade anledningar att sträva efter att föra över användandet av privat bil i tjänsten till användandet av bilpoolsbilar. Nästan hälften av den körda sträckan med bil i tjänsten (47 %) kördes med privat bil 2010. Det är en stor andel, även om den minskat jämfört med 2008, då det var 55 % av körsträckan som kördes i privat bil. Ett sätt att minska användningen av privat bil i tjänsten är att satsa ytterligare på bilpool. På så sätt garanterar arbetsgivaren att det i alla lägen finns en bil tillgänglig vid arbetsplatsen om en

oförutsedd tjänsteresa med bil skulle bli nödvändig. Känslan av att ha den privata bilen tillgänglig för tjänsteresor kan därmed minska.

### **Trafiksäkerhet**

Trivectors generella bedömning är att en bilpool högst sannolikt ger en förbättrad trafiksäkerhet jämfört med läget innan införandet. Nya bilar, i det här fallet bilpoolsbilar, är trafiksäkrare än äldre bilar. Genom att tillhandahålla nya bilar samtidigt som man avyttrar äldre egna bilar sänks den genomsnittliga åldern på fordonsflottan successivt. Bilarna i en bilpool är även generellt sett nyare än privatbilar som används i tjänsten, vilket också grundar sig på erfarenheter från andra studier där man studerat bl a årsmodell på bilar som används vid tjänsteresor.

I och med att Arbetsförmedlingen påbörjat avyttringsprocessen av äldre bilar, och infört bilpool med nya bilar på nio orter, har man successivt förbättrat trafiksäkerheten för de anställda, när de reser med bil i tjänsten.

Man bör ständigt utveckla och förnya dialogen man har med bilpooloperatören avseende vilka bilmodeller som operatören tillhandahåller. Kravet bör alltid vara att bilarna uppfyller mycket höga säkerhetsnivåer och att nyanskaffning av fordon till poolen alltid föregås av en analys av den senaste utvecklingen på marknaden avseende trafiksäkerhet.

Bättre bilar miljö- och trafiksäkerhetsmässigt ger också bättre arbetsmiljö för de anställda som tillbringar delar av sin arbetsdag i bilen. Man bör också uppmärksamma det faktum att ökande körsträckor, inte minst avseende privat bil i tjänsten, generellt sett ökar riskexponeringen för den anställde.

### **Tid**

Av erfarenhet vet vi att det finns dolda kostnader förknippat med en intern fordonshantering. Detta gäller inte minst i organisationer som har ett decentraliserat system för fordonshanteringen. Det extrema typfallet är när en mycket högavlönad anställd, med helt andra funktioner, blir den som kör bilen till service, tvätt och däckbyte.

I fallet med Arbetsförmedlingen är det i första hand Internservicespecialister eller Vaktmästare ute på respektive arbetsort som tar hand om fordonen. Med utgångspunkt i de genomförda intervjuerna har Trivector uppskattat tidsåtgången för skötsel av en egenägd bil till upp mot 4 h i månaden per bil. Detta motsvarar enligt de snittlöner Trivector tagit del av en kostnad per bil och år på omkring 15 000 kr. För 262 bilar (2010) alltså ungefär 400 000 kr. Utöver dessa någotsånär kvantifierbara kostnader är sannolikheten stor att det finns ytterligare dolda, och icke-kvantifierbara, kostnader ute i verksamheterna till följd av fordonshanteringen. Detta handlar t ex om administrativa rutiner inom ramen för faktureringsystem etc.

Dessa kostnadsposter för tidsåtgång blir alltid, i den mån de går att kvantifiera, en viktig del av kalkylen vid införande av en extern bilpool, där samtliga omkostnader ingår i priset. Samtidigt frigörs tid inom organisationen, som kan nyttjas till andra arbetsuppgifter.

## 5. Avslutning

---

### 5.1 Sammanfattande slutsatser

Den genomförda studien har bl a visat att mellan 2008 och 2010 har:

- Arbetsförmedlingen genomgått en stor omorganisering
- Antalet anställda ökat med 23 %, från 9 600 st till 11 800 st
- Antalet resta mil med bil i tjänsten ökat med hela 63 %, från 830 000 mil till 1,36 miljoner mil
- Kostnaden för tjänsteresandet med bil i tjänsten ökat med 38 %, från ca 47 miljoner kr till drygt 65 miljoner kr
- Antalet egenägda bilar minskat från 425 till 262, vilket motsvarar en minskning med 38 %
- 50 bilpoolsbilar och ca 90 långtidshyrda bilar tillkommit
- De egenägda bilarna gått från att årligen rulla ca 800 mil i snitt till att rulla ca 1 300 mil i snitt
- Milkostnaden för bilkörandet i tjänsten minskat från ca 56 kr till ca 48 kr
- Milkostnaden för de egenägda bilarna kunnat minskas från 77 kr till 50 kr, framför allt till följd av ”fler mil per bil”
- Privatbilsandelen av det totala bilkörandet i tjänsten gått ner från 55 % till 47 %
- Bilpoolssatsningen gett positiva effekter på trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö
- En 59 %-tig ökning av körda mil med bil på de tre bilpoolsorterna gett upphov till en 30 %-tig ökning av koldioxidutsläppen
- Bilpoolssatsningen och avyttringen minskat utsläppen av koldioxid från fordonsflottan (inkl bilpoolsbilar, långtidshyrda bilar och egenägda tjänstebilar) med 6 %
- Arbetsförmedlingen i Linköping med hjälp av bilpoolssatsningen lyckats sänka sina koldioxidutsläpp från bilkörningen med 9 %
- Användandet av cykel, gång och kollektivtrafik för tjänsteresande ökat i och med bilpoolsinförande och/eller avyttring på de studerade orterna.

När det gäller både avyttringsprocessen i sig själv, och den parallella processen med upphandling och införande av extern bilpool på nio orter, står det klart att dessa båda processer implementerats på ett kraftfullt sätt. Med facit i hand kan man konstatera att man under en kort tidsperiod genomfört stora förändringar i bilanvändandet. Detta har skett samtidigt som personalstyrkan växt och resandet med bil ökat kraftigt.

Det finns inget som talar för att avyttringen och/eller bilpoolsinförandet har någon del i det ökande bilresandet i tjänsten. Istället är det snarare så att dessa båda processer ger bättre förutsättningar för att möta dessa behov med en förbättrad fordonsekonomi, inklusive en mer optimerad fordonsdrift. Kort och koncist uttryckt är det så att ett större antal äldre bilar som rullat för lite har ersatts av färre men nyare bilar, som rullar mer. Trots en kraftig ökning i resandet, från 87 mil per anställd år 2008 till 115 mil per anställd år 2010, har man lyckats minska milkostnaden från bilkörandet i tjänsten, från 56 kr till 48 kr. Detta har skett samtidigt som man infört bilpool på nio orter. Något som inledningsvis brukar kunna höja milkostnaderna en del. På sikt kan man dessutom vänta sig en något lägre milkostnad för bilpoolen, än de 71 kr i snitt som noterades för helåret 2010.

Exemplet Arbetsförmedlingen utgör härmed en kraftfull satsning på bilpool också i ett nationellt perspektiv. Implementeringen har varit effektiv, vilket sannolikt varit beroende av en tydlig rollfördelning och tydliga mandat och direktiv från ledningen. Förankringen verkar ha fungerat hela vägen.

Det står utom allt tvivel att det arbete som nu gjorts på nio orter också har fått och kommer att få positiva spin-off-effekter i den meningen att invånarna på dessa bilpoolsorter har fått tillgång till bilpoolsbilar på kvällar och helger. Även om det av förklarliga skäl är svårt att kvantifiera de sociala och miljömässiga effekterna detta kan få, kan man förmoda att dessa inte är ringa på sikt. Därmed utgör Arbetsförmedlingens bilpoolssatsning också ett gott exempel på samhällsligt ansvarstagande.

## 5.2 Rekommendationer och fortsatt arbete

Helsingborg fick bilpool 1 mars 2011. Från och med april finns dessutom ytterligare tre nya bilpooler i Göteborgsområdet (Hisingen, Mölndal och Frölunda), och i Uppsala kopplade man på de anställda på en befintlig bilpool redan under mars månad. Det finns också beslut på att införa bilpool i Lund (2 platser), Västerås, Sundsvall och Kalmar med start under maj månad. Beslut om ytterligare satsningar tas i ett senare skede.

Några rekommendationer inför det fortsatta arbetet, och med utgångspunkt i den genomförda kartläggningen, är att:

- Resepolicy och mötespolicy bör revideras och stärkas så att den stödjer satsningen på bilpool på ett tydligt sätt, samtidigt som den uppmuntrar till ett mer miljöanpassat resande
- Privatbilskörningen i tjänsten bör successivt överföras till bilpoolsbilar för att på sikt minimeras. Det är inte förenligt med höga miljö- och trafik-säkerhetsambitioner att hälften av ressträckan med bil i tjänsten sker med privatbilar.
- Satsningen på bilpool bör utvecklas och förfinas. Erfarenheter visar att fordonsekonomi i en bilpool tenderar att bli bättre över tid. Samtidigt har man nu, i och med satsningen på de första nio orterna gjort viktiga erfarenheter som bör utnyttjas inför det fortsatta arbetet. Samtidigt bör ar-

betet med fordonsanvändningen och optimeringen av denna fortgå även på de nio orter som redan infört bilpool. Det finns alltid mer att göra.

- Avyttringen bör fortsätta, men med den brasklappen att det sannolikt alltid kommer att behöva finnas ett antal egenägda bilar inom organisationen, för specifika funktioner och möjligen också på vissa utpekade geografiska platser. Ett alternativ är att här långtidshyra ett antal bilar.
- Den positiva miljöeffekten av att ersätta äldre bilar med nya bilpoolsbilar kan förstärkas genom att utbilda åtminstone de mest frekventa förarna i sparsam körning, t ex EcoDriving, samt uppmuntra de anställda att i större utsträckning använda gång, cykel och kollektivtrafik på korta resor i tjänsten samt vid resor till och från arbetet då behovet av att tillhandahålla egen bil i tjänsten minskar när det finns bilpool.
- Behovet av att använda antaganden och schabloner i uppföljningsskedet kan minskas avsevärt genom att satsa ytterligare på att utveckla relevanta system och rutiner för insamling av data om fordonsanvändningen. Genom ett systematiskt system för uppföljning skapas bättre förutsättningar för att definiera och åtgärda problematiska aspekter. Utgå sedan gärna från definierade nyckeltal i uppföljningarna.

Arbetet med införandet av bilpool på Arbetsförmedlingen representerar en mycket omfattande satsning, sannolikt den största inom Sverige sedan bilpoolskonceptet började få fäste. Vilka var de organisatoriska framgångsfaktorerna? Vilka var framgångsfaktorerna i implementeringsskedet? Vilka var de svåraste hindren? Detta är frågor som inte rymts inom ramen för föreliggande studie, men som bör studeras mer ingående framöver.

## Bilaga 1: Intervjuade personer och webb-enkät

Anders Liljeberg	Vaktmästare, Arbetsförmedlingen
Hans Johansson	Lönesektionen, Arbetsförmedlingen
Håkan Petersson	Internservicespecialist, Arbetsförmedlingen
Håkan Stark	Bilkoordinator, Arbetsförmedlingen
Kristin Jonson	Miljöstrateg, Arbetsförmedlingen
Roger Thuresson	Internservicespecialist, Arbetsförmedlingen

Utöver kvalitativa intervjuer enligt ovan har en webbenkät skickats ut via e-post till samtliga anställda på fallstudie-orterna. Dessa anställda utgjorde totalt 1215 personer, varav 578 valde att besvara enkäten.





Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)