



BILPOOLSUTREDNING

Förutsättningarna för att implementera en central
bilpoolslösning inom Göteborgs Stad

Innehåll

1.	Sammanfattning.....	2
2.	Inledning.....	3
2.1	Bakgrund.....	3
2.2	Syfte.....	3
2.3	Avgränsning.....	3
2.4	Metod.....	4
3.	Nulägesanalys.....	4
3.1	Verksamhetsbeskrivning.....	4
3.2	Fordonsbeståndet.....	7
3.3	Nyttjandet av fordonen.....	11
3.4	Verksamheternas fordonsanvändning och fordonshantering idag.....	12
3.5	Skadehantering.....	21
3.6	Ekonomi.....	22
4.	Förutsättningarna för en bilpoolslösning.....	24
4.1	Verksamheternas behov.....	24
4.2	Geografiska förutsättningar.....	30
4.3	Legala och försäkringsmässiga förutsättningar.....	34
4.4	Teknisk infrastruktur.....	38
4.5	Prismodell.....	44
5.	Ekonomisk utvärdering av två alternativa bilpoolslösningar.....	46
5.1	Alternativ A – En storskalig bilpoolslösning.....	46
5.2	Alternativ B – Fordonskluster med högst potential.....	49
6.	Rekommendation för eventuell centraliserad bilpoolslösning.....	52
6.1	Bilpoolslösningens omfattning.....	52
6.2	Organisations- och resursbehov hos GSL.....	54
6.3	Lokalmässiga krav för GSL.....	54
6.4	Påverkan på GSL:s övriga verksamheter.....	55
6.5	Miljö och hållbarhet.....	56
6.6	Möjligheter och risker.....	57
6.7	Affärs- och prismodell.....	59
6.8	Användningsvillkor.....	63
7.	Rekommendation för fortsatt arbete.....	66
	Bilaga 1 – Förteckning över förvaltningarnas fordonskluster.....	690
	Bilaga 2 – Antaganden vid den ekonomiska utvärderingen.....	730

1. Sammanfattning

Ekans uppdrag har varit att utreda förutsättningarna och möjligheterna att införa en central bilpools-lösning i GSL:s regi och ta fram rekommendationer på hur den i sådana fall borde utformas. I rapporten återfinns en övergripande beskrivning av nuläget (kapitel 3) och av de förutsättningar som omger frågan (kapitel 4). Vi har tittat närmare på två potentiella lösningar; en större lösning med drygt 600 fordon och en mindre lösning med cirka 100 fordon. Av den ekonomiska kalkylen (kapitel 5) framgår att den mindre optimerande lösningen relativt sett är att föredra framför den större maximerande lösningen. I kapitel 6 redovisas detaljerade konsekvenser av den mindre lösningen, den s. k. "100-lösningen", och där delger vi även våra rekommendationer till hur GSL skulle kunna genomföra detta.

I kapitel 7 redovisar vi förslag på fortsatt arbete med fokus på åtgärder som GSL initialt skulle kunna genomföra. En del av dessa åtgärder ingår i det som ändå skulle behöva göras om Staden beslutar sig för att införa en central bilpoolslösning. Eventuellt är det möjligt att först genomföra dessa åtgärder för att uppnå en del av de önskade effekterna för att senare ta ställning till om en central bilpoolslösning är nödvändig.

Det är självfallet mycket positivt om staden kan nyttja sina bilar bättre och spara både pengar och miljö! Däremot är frågan om en centraliserad bilpoolslösning verkligen skulle få de efterfrågade effekterna lite mer mångfacetterad. Det finns många konsekvenser att ta hänsyn till när idé möter verklighet.

Det är i dagsläget inte mycket som talar för att en central bilpoolslösning i sig skulle innebära några ekonomiska fördelar för Göteborgs Stad. Däremot är det möjligt att spara ett mindre antal bilar, vilket kan ge en positiv hållbarhetseffekt. Centraliseringen kan också medföra effektiviserad hantering genom stordriftsfördelar och specialisering, men möter samtidigt utmaningar som är svåra att komma runt, såsom exempelvis den geografiska spridningen av vagnparken.

I det fall Staden väljer att implementera en central bilpoolslösning bedömer vi att det är lämpligast att fokusera på de 100 mest relevanta bilarna på de 9 mest relevanta platserna och på så sätt uppnå kostnadsneutralitet jämfört med idag. Att utöka till fler bilar och fler platser skulle ge liten effekt till en stor kostnad. Vår rekommendation är att börja med att titta närmare på de förslag som presenteras i kapitel 7 för att därefter ta ställning om behovet av en central bilpoolslösning kvarstår.

December 2024

Ekan AB

2. Inledning

2.1 Bakgrund

I samband med övergången från stadsdelar till fackförvaltningar framträdde nya möjligheter med hänsyn till fackförvaltningars storlek. En av dessa möjligheter är organiseringen och nyttjandet av fordon. Inom Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen, Funktionsstöd och Socialförvaltningarna leasar och använder varje enskild förvaltning och enhet sina egna fordon utan övergripande samordning. Denna praxis upplevs resultera i ineffektiv resursanvändning, både ur ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Inom förvaltningarna finns en förväntan om att befintliga fordon bör kunna användas mer effektivt och att fordonsparkens storlek bör kunna minskas.

För att åstadkomma den övergripande samordningen och effektivisera nyttjandet av resurser har införandet av bilpooler föreslagits som en lösning. Genom att implementera bilpooler skulle enskilda fordon bli tillgängliga för bokning och användning av flera användare, oberoende av enhetstillhörighet. Detta förväntas möjliggöra avveckling av fordon med låg användning, förenkla övergripande analyser och skapa stordriftsfördelar.

De nämnda förvaltningarna har idag cirka 780 fordon tillsammans.

2.2 Syfte

Uppdraget syftar till att bedöma möjligheten och förutsättningarna att implementera en bilpoolslösning för förvaltningarna Äldre samt vård- och omsorg, Funktionsstöd och Socialförvaltningarna som främjar ett effektivt samnyttjande av fordon för att optimera resursanvändningen och bidra till en mer miljövänlig, hållbar och kostnadseffektiv verksamhet för förvaltningarna och staden.

2.3 Avgränsning

Utredningen omfattar endast de fordon som leasas av Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen, Funktionsstöd och Socialförvaltningarna. Uppdraget är avgränsat till personbilar samt lätta lastbilar. Släp, cyklar och maskiner ingår således inte i uppdraget.

Utredningen ska inte utreda behovet och förutsättningarna att införa andra tjänsteerbjudanden utöver de tjänsteerbjudanden som omfattas av en bilpoolslösning. En bilpoolslösning som innebär att fordonen delas med allmänheten är utanför uppdragets omfattning.

Den föreslagna bilpoolslösningen ska drivas av GSL och att undersöka alternativa mobilitetslösningar såsom att nyttja kommersiella bilpooler ligger utanför uppdragets omfattning. Det ingår dock i uppdragets omfattning att kartlägga och analysera kommersiella aktörers tjänsteutbud, tekniska lösningar samt pris- och affärsmodeller som underlag för analysen och rekommendationerna.

2.4 Metod

För att skapa en djupare förståelse för förutsättningar och möjligheter med en framtida bilpoolslösning har nuläget analyserats genom en kvalitativ undersökning. Denna bestod av 15 intervjuer och en tre timmar lång workshop med förvaltningarnas fordonsansvariga för verksamhetsfordon. Förvaltningarna fick själva välja ut lämpliga respondenter till intervjuerna, som genomfördes digitalt via Teams. Varje intervju varade mellan en till två timmar och följde en halvstrukturerad ansats för att möjliggöra djupgående samtal. Deltagarna till workshopen valdes också av förvaltningarna, och samtalen strukturerades kring öppna frågor och gruppdiskussioner för att stimulera dialog och samla in gemensamma insikter.

Utöver intervjuer och workshop har användardata, fordonslistor, adresslistor och ekonomiska underlag inhämtats som underlag för utredningen. Materialet har klustrats, sammanfattats och analyserats för att identifiera gemensamma teman, mönster och särdrag mellan förvaltningarna.

I syfte att besvara utredningens frågor har försäkringsbolag, leverantörer av tekniska lösningar och personal inom GSL intervjuats. Dessa kontakter har bidragit med värdefulla perspektiv och kompletterande underlag som har varit avgörande för en helhetsförståelse av de aktuella frågeställningarna.

En omvärldsbevakning har också genomförts för att undersöka hur privata aktörer och kommersiella alternativ har utformat sina tjänster, affärsmodeller och tekniska systemlösningar.

3. Nulägesanalys

3.1 Verksamhetsbeskrivning

3.1.1 Göteborgs Stads Leasing AB

Göteborgs Stads Leasing AB (GSL) ingår i koncernen Göteborgs Stadshus AB som ägs av Göteborgs Stad. GSL:s tjänster riktar sig enbart till verksamheter inom staden och bolaget består av affärsenheterna Finansiell leasing, Operationell leasing samt Stadens bud.

Affärsenheten Operationell leasing tillhandahåller ett fullserviceerbjudande genom operationell leasing för fordon, mikromobilitet och arbetsmaskiner. Enheten bedriver även en hyrbilsverksamhet för korttidsuthyrning. Inom enheten hanteras bland annat inköp, avyttring, service och underhåll.

Sammanlagt leasar stadens olika verksamheter omkring 2 300 fordon från GSL. Leasingavgiften inkluderar de flesta fordonsrelaterade kostnaderna såsom hyra, drift, service, hjulskifte, vinterhjul, besiktning och försäkring. Eventuella kostnader för fordon- och trängselskatter vidarefaktureras till kund. I samband med skador hanteras detta administrativt av GSL men självrisk eller reparationskostnad vidarefaktureras till kund.

GSL erbjuder även en systemlösning som gör det möjligt för förvaltningarna att boka fordonen inom en och samma förvaltning. Dessa fordon kallas idag för "poolbilar" men ansvar för skötsel och administration ligger på respektive förvaltning.

GSL erbjuder idag även en hämta- och lämnaservice som tilläggstjänst till sina leasingkunder, paketerat i två abonnemangserbudanden:

Erbjudandepaket	Innehåll	Pris	Volym
Hämta/lämna <i>Bas</i>	Planering, hämtning och lämning av bil för service på verkstad en gång per år samt för hjulskiften två gånger per år	610 SEK per bil och månad	42 bilar
Hämta/lämna <i>Helhet</i>	Hela baserbjudandet + tvätt och städning av bil nio gånger per år	935 SEK per bil och månad	151 bilar

GSL:s hämta- och lämnaservice, september 2024. Källa: GSL

Totalt sett omfattas alltså 193 bilar av dessa tjänster, varav majoriteten (78 %) har valt att tacka ja till tilläggserbudandet med tvätt och städning. Det totala värdet av tjänsterna är 2 mkr per år. För att utföra dessa tjänster har GSL för närvarande två heltidsanställda medarbetare, vilket enligt GSL:s bedömning inte riktigt räcker till inför 2025 då erbjudandena är populära och volymen förväntas fortsätta att växa.

Kunderna återfinns i första hand hos ÄVO (hemtjänst och hemsjukvård) som står för drygt 70 % av tecknade abonnemang. Därutöver handlar det framför allt om poolbilar hos bland annat Stadsmiljö, Stadsfastigheter och flera av bostadsbolagen. Socialförvaltningarna och Funktionsstöd har däremot endast tecknat enstaka abonnemang.

Tvätt och städning utförs i huvudsak på GSL:s egna tvätthall på Ringön, där det finns möjlighet att säkra upp arbetsmiljön på ett annat sätt än på spridda externa anläggningar runtom i staden.

3.1.2 Kunderna (förvaltningarna)

Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen i Göteborgs Stad (ÄVO) ansvarar för att tillhandahålla vård och omsorg samt kommunal hälso- och sjukvård till invånare i kommunen. Verksamheten omfattar följande huvudområden:

- Stöd i hemmet: Erbjuder stöd och hjälp i hemmet för att underlätta vardagen för äldre personer, så som hemtjänst eller fixartjänst.
- Vård- och omsorgsboenden: Driver särskilda boenden där äldre personer kan få dygnet runt-omsorg och stöd.
- Kommunal hälso- och sjukvård: Tillhandahåller hälso- och sjukvård i hemmet och på särskilda boenden.
- Hälsofrämjande insatser och stöd till anhöriga: Arbetar med att främja hälsa och välbefinnande bland äldre och de erbjuder stöd och avlastning till personer som vårdar och stöttar en närstående.
- Det finns en rad olika stödfunktioner. Dessa kan innefatta avgiftshandläggare och socialsekreterare. servicepersonal som säkerställer att lokalerna hålls rena och tillagar måltider m.fl.
- Stabsfunktioner och ledning: Ledning, controller, HR, ekonomi, stab samt kommunikation och kvalitetsutveckling

Förvaltningen för funktionsstöd ansvarar för att barn och vuxna ska få det stöd och den hjälp de behöver, enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Förvaltningen erbjuder insatser inom socialpsykiatri för vuxna med psykiska funktionsnedsättningar och sjukdomar så som:

- Boende för personer med funktionsnedsättning såsom gruppboende, serviceboende eller anpassat boende
- Daglig verksamhet
- Korttidshem och korttidsvistelse utanför hemmet
- Personligt stöd: personlig assistans, boendestöd, ledsagning, kontaktperson eller avlösarservice
- Anhörigstöd: program för anhöriga och stöd från anhörigkonsulenter samt familjehem, stödfamilj, kontaktperson och avlösarservice
- Inom förvaltningen finns också stab och ledning såsom kvalitet och utveckling, ekonomi, HR och utredning. Även myndighetspersonal som åker till klientbesök på annan ort samt stödpersonal finns inom förvaltningen

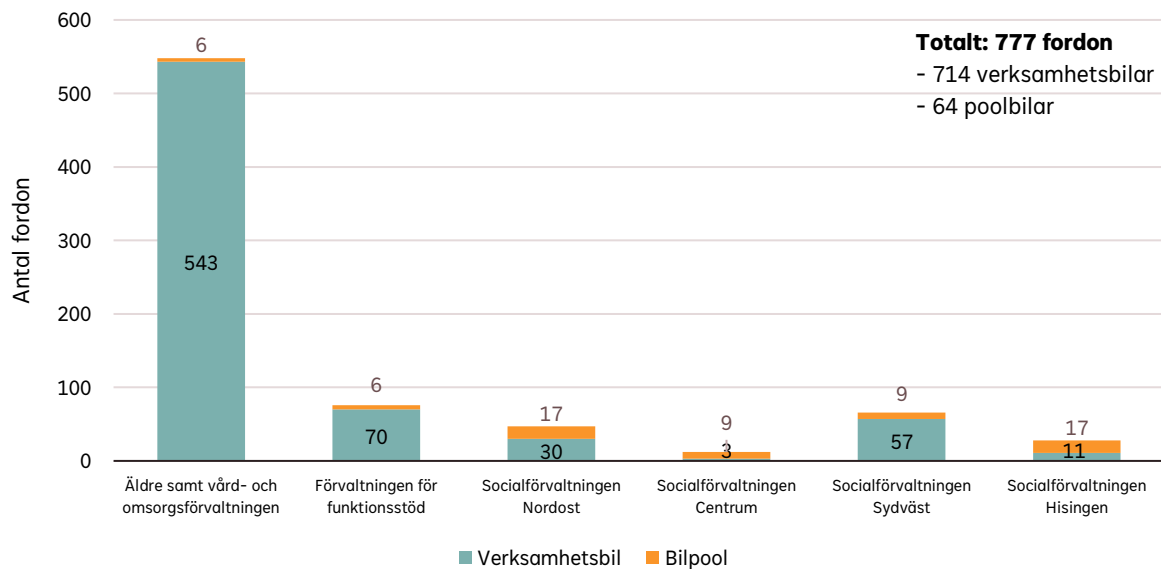
Socialförvaltningarna Centrum, Sydväst, Nordost och Hisingen ansvarar för stöd till individer och familjer i enlighet med socialtjänstlagen. Förvaltningarna arbetar för att stödja familjer och individer, så att alla har möjlighet till ett tryggt och självständigt liv. De arbetar för att främja trygghet och välmående genom att erbjuda aktiviteter och mötesplatser som ger barn och ungdomar en meningsfull fritid. Förvaltningarna hanterar också frågor som rör krisstöd, folkhälsa, hemlöshet, demokrati, trygghetsskapande insatser samt har ett nära samarbete med civilsamhällets organisationer och övriga delar av staden.

Verksamheter som drivs inom Socialförvaltningarna inkluderar:

- Barn och unga: Stöd för ärenden som rör barn och unga.
- Vuxna och Försörjningsstöd: Stöd inom området och andra insatser som skapar trygghet och självständighet
- Fritid och välfärd: Arbetar för att skapa meningsfulla aktiviteter för barn och ungdomar, samt med frågor som trygghet, demokrati, folkhälsa och samhällsplanering.
- Boende och Hemlöshet: Arbetar för att minska tiden i hemlöshet samt stöd till hemlösa
- Familjehem och familjerätt: Stöd och placering av barn och ungdomar.
- Missbruksvård: Öppen vård och stöd för personer med beroendeproblematik.
- Trygghet och krisstöd: Insatser för att skapa trygghet samt stöd vid kriser och akuta situationer.
- Integration och etablering: Stöd för nyanlända och arbete med integrationsfrågor.
- Socialjour: Hantering av akuta ärenden utanför ordinarie öppettider.
- Stöd till brottsoffer: Riktade insatser för att ge stöd till utsatta personer.

3.2 Fordonsbeståndet

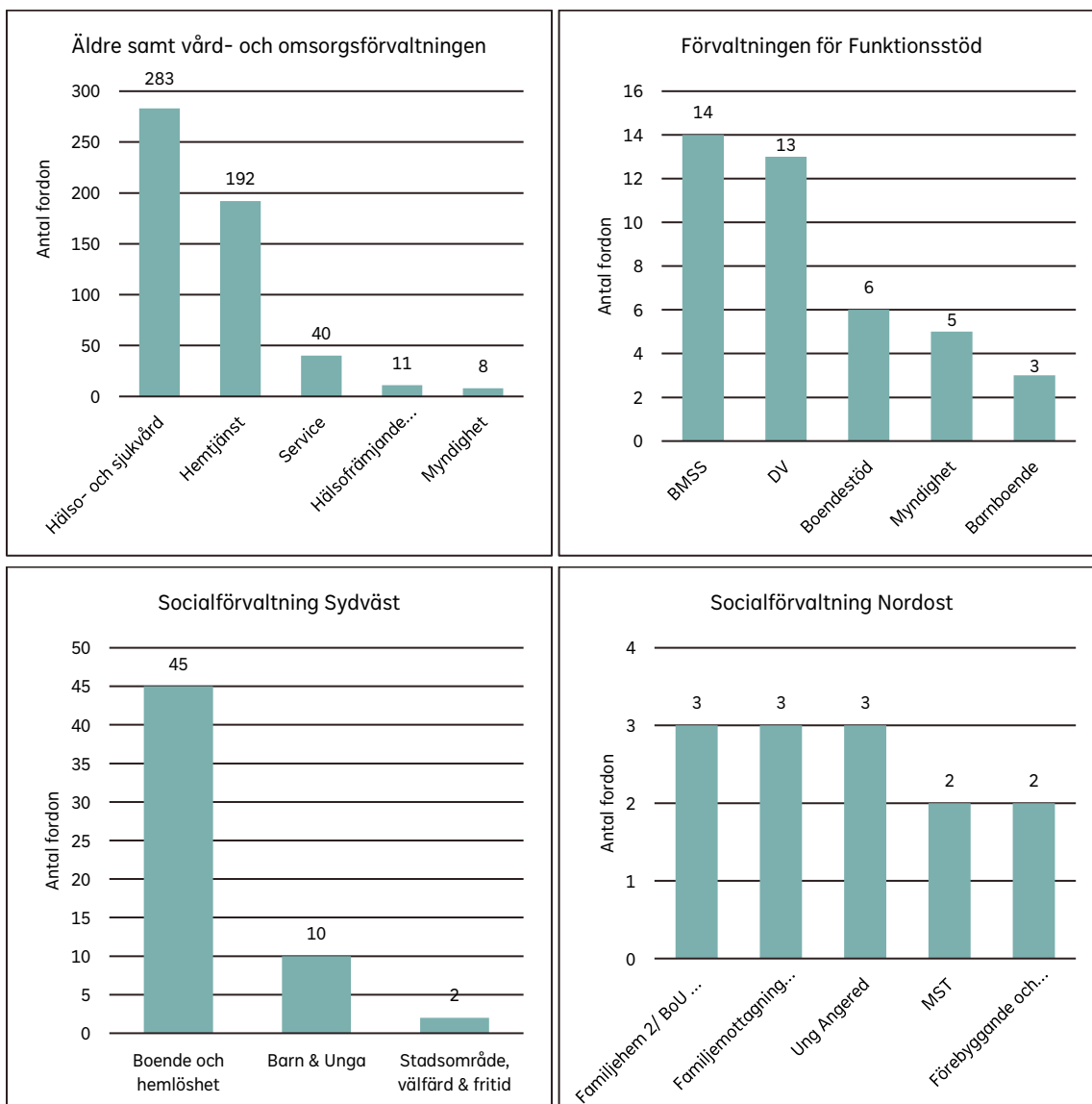
De sex förvaltningar som ingår i denna utredning leasade under september 2024 sammanlagt 777 fordon. En klar majoritet, cirka 550 fordon, leasades av ÄVO medan Socialförvaltning Centrum, med sina tolv bilar, utmärker sig som en förvaltning med förhållandevis få fordon.



Antal fordon, september 2024. Källa: GSL samt underlag från förvaltningarna

Drygt 60 fordon, eller cirka 8 procent av fordonsflottan, utgörs av poolbilar som samnyttjas mellan flera verksamheter inom respektive förvaltning. Både mätt i antal fordon och i procentuella tal utmärker sig ÄVO och Funktionsstöd sig som förvaltningar med förhållandevis få poolbilar.

Till skillnad från poolbilarna är verksamhetsbilarna knutna till en specifik verksamhet. Nedanstående diagram baseras på uppgifter från förvaltningarna. Informationen är inte heltäckande och inte heller helt jämförbar mellan förvaltningarna, men den ger ändå en viss förståelse för vilka avdelningar eller verksamheter som nyttjar verksamhetsfordonen. Notera att siffrorna för ÄVO samt Socialförvaltning Sydväst är summerade på avdelningsnivå medan siffrorna för övriga förvaltningar redovisas på verksamhetsnivå. Eftersom uppgifter om Socialförvaltning Centrums tre verksamhetsfordon saknas samt att Socialförvaltning Hisingen har så pass få verksamhetsfordon har nedan diagram inte tagits fram för dessa förvaltningar. Hälso- och sjukvård samt Hemtjänsten leasar tillsammans 475 fordon, vilket motsvarar drygt 60 procent av de undersökta fordonen.



De fem verksamheter/avdelningar som har flest verksamhetsbilar inom respektive förvaltning, september 2024.

Källa: Förvaltningarna

Fordonsbeståndet finns utspritt på omkring 170 unika adresser inom Göteborgs Stad. Dessa adresser finns utmarkerade på kartbilden nedan. Notera en eller flera förvaltningar kan ha flera fordon på samma adress. Notera också vissa adresser ligger mycket nära varandra och kan vara svåra att särskilja på kartbilden.



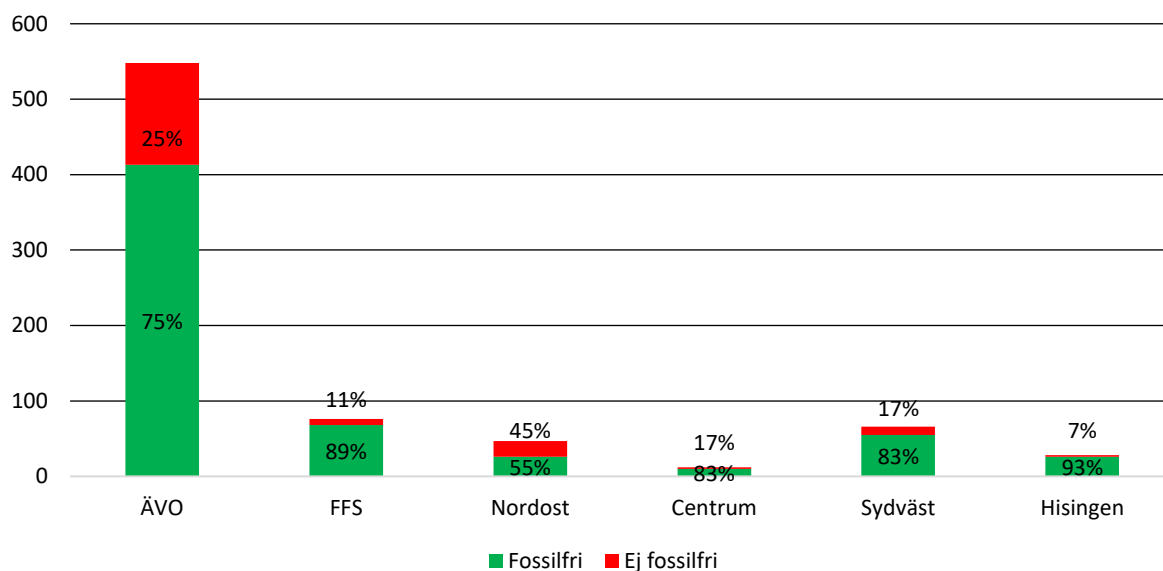
Antalet unika fordonsadresser inom Göteborgs Stad, september 2024. Källa: Ekan

Grupperas fordon vars adresser ligger närmare än 400 meter ifrån varandra summeras antalet unika fordonskluster till 97. Inom 35 av dessa 97 kluster finns endast ett fordon och för dessa fordon är det alltså mer än 400 meter till närmste fordonskluster. Ytterligare 32 fordonskluster är förhållandevis små och består av 2 - 5 fordon. Totalt är det 17 fordonskluster som består av fler än 15 fordon och sammanlagt finns 509, eller cirka 65 procent av fordonsbeståndet, inom denna typ av kluster. Största klustret ligger vid F O Petersonsgata i Västra Frölunda och innehåller 46 fordon.

Klusterstorlek	Antal fordon	Antal kluster
1 fordon	35	35
2 - 5 fordon	103	32
6 - 15 fordon	124	13
>15 fordon	509	17
Adress saknas	6	n/a
Summa	777	97

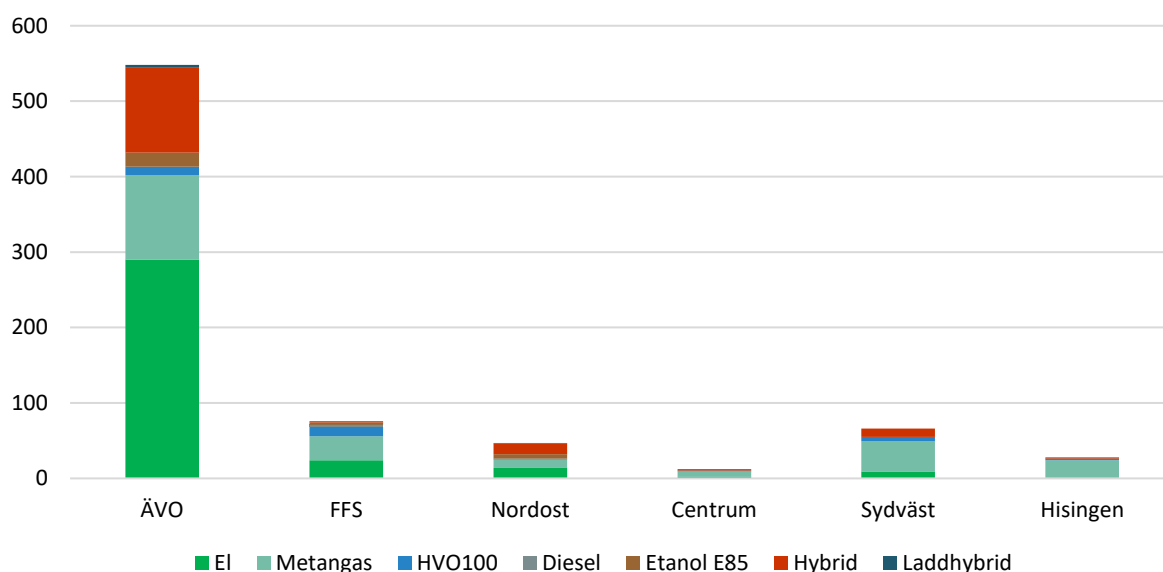
Antal fordon efter fordonsklustrets storlek, september 2024. Källa: Förvaltningarna

Cirka 77 procent av fordonsslottan körs med fossilfria drivmedel. Av dessa drivs 57 procent med el, 38 procent med metangas medan resterande drivs med HVO100. Funktionsstöd samt Socialförvaltningarna Centrum, Sydväst och Hisingen utmärker sig som förvaltningar med en förhållandevis hög andel fossilfria fordon medan övriga två förvaltningar har förhållandevis få fossilfria fordon.



Andel fossilfria fordon, september 2024. Källa: GSL

Även om Socialförvaltning Hisingen har högst andel fossilfria fordon så saknas elbilar helt inom denna förvaltning. Flest elbilar, såväl procentuellt som i antal, finns i stället hos ÄVO som har närmare 400 elbilar inom sitt bestånd. Såväl Hemtjänsten som Hälso- och sjukvården har drygt 50 procent elbilar inom sina avdelningar.

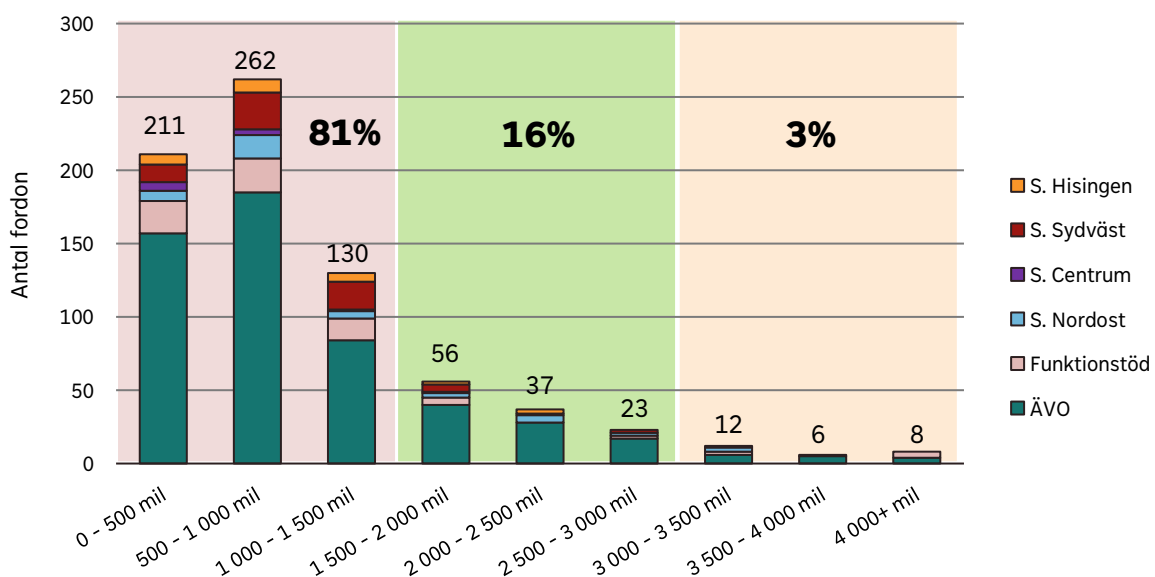


Fordonsslottan efter drivmedelstyp, september 2024. Källa: GSL

3.3 Nyttjandet av fordonen

En årlig körsträcka mellan 1 500 och 3 000 mil anses ofta vara idealiskt för att uppnå en god fordonsekonomi¹. Den undersökta fordonsflottan körs betydligt mindre än så och under de senaste 12 månaderna har fordonen i snitt körts cirka 1 050 mil per år. Notera dock att det är svårt att tillämpa generella riktvärden på den undersökta fordonsflottan då bilarna i huvudsak körs i tätort.

I diagrammet nedan har fordonen delats in i olika intervall utefter årlig körsträcka. En betydande andel, lite mer än var fjärde bil, körs mindre än 500 mil om året. Inkluderas även fordon som körs mellan 500 och 1 000 mil per år omfattas drygt 60 procent av fordonsbeståndet. Över 80 procent av fordonen körs mindre än 1 500 mil per år. Cirka 16 procent av fordonen körs mellan 1 500 och 3 000 mil per år medan endast ett fåtal fordon körs mer än 3 000 mil per år.



Årlig körsträcka, sept. 2023 – sept. 2024. Källa: 2MA

En hög andel fordon som årligen körs korta sträckor skulle kunna vara en indikation på att det finns effektiviseringspotential inom fordonsbeståndet. Men även om man inte kör så många mil kan det ändå finnas ett behov av fordon. Exempelvis kan det finnas bilar som används större delen av dagen även om fordonen inte kör så långa sträckor. Det är därför också intressant att även studera nyttjandetiden.

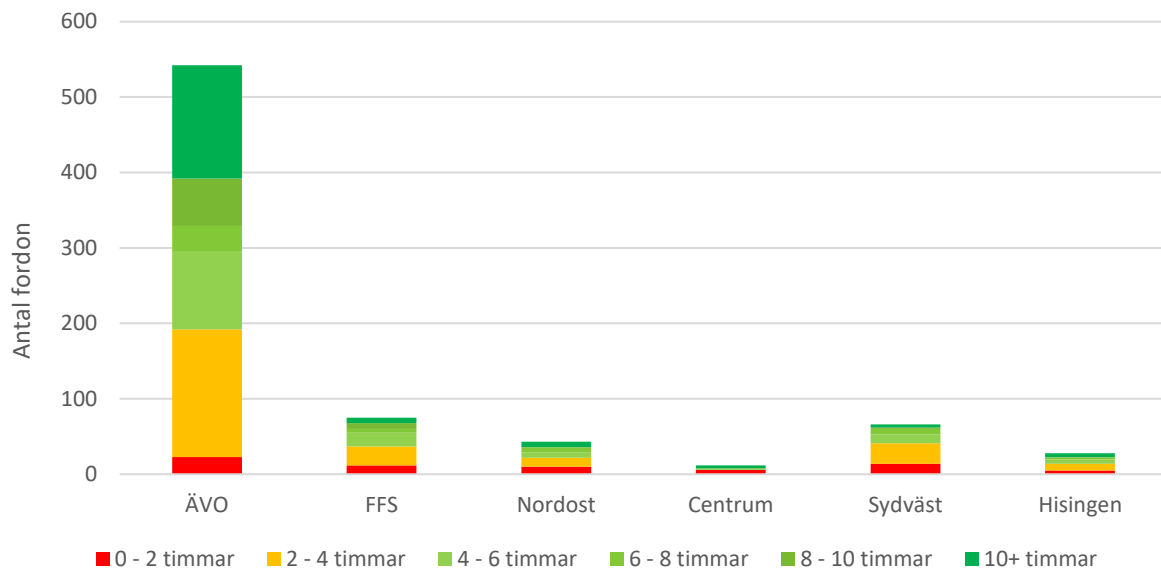
Diagrammet nedan visar nyttjandetiden mätt som den tid som fordonet inte står parkerad på sin hemmaparkering. Under det senaste året har cirka 10 procent av fordonsflottan i genomsnitt nyttjats mindre än 2 timmar per dygn. ÄVO har förhållandevis få fordon som nyttjas så pass lite och endast fyra procent av deras fordon ryms inom detta intervall. För övriga förvaltningar är det mellan 15 – 25 procent

¹ Vägverket (2006): *Handbok för bättre kommunala tjänsteresor – Bättre miljö, trafiksäkerhet, ekonomi och arbetsmiljö.*

av fordonen som nyttjas så pass lite. Undantag gäller för Socialförvaltning Centrum där hälften av förvaltningens fordon i snitt körs mindre än 2 timmar per dygn.

Nästan 250 fordon, eller drygt 30 procent av fordonsbeståndet, nyttjas mellan 2–4 timmar per dygn. Nämnvärt är att ungefär hälften av Hälso- och sjukvårdens fordon inom ÄVO nyttjas mindre än 4 timmar per dygn medan Hemtjänsten inom samma förvaltning i stort sett inte har något fordon som nyttjas så pass lite.

Sammanlagt finns drygt 250 fordon som nyttjas mer än 8 timmar per dygn varav 210 av dessa fordon finns inom ÄVO. Drygt 85 procent av Hemtjänstens fordon återfinns inom detta intervall vilket motsvarar drygt 160 fordon. Om det skulle vara så att förvaltningarnas behov av fordon generellt sett uppstår under kontorstider på vardagar torde möjligheten att utöka nyttjandet av fordon som redan används mer än 8 timmar per dygn vara begränsade. Ekan har efterfrågat statistik som visar på hur fordonen nyttjas över dygnet. Trots stora ansträngningar från uppdragsgivarens sida har det inte varit möjligt att få tag på denna information.



Genomsnittlig nyttjandetid per dygn, sept. 2023 – sept. 2024. Källa: 2MA

3.4 Verksamheternas fordonsanvändning och fordonshantering idag

Texten i detta kapitel baseras på intervjuer och workshop med representanter inom förvaltningarna såsom fordonsansvariga, mobilitetsansvariga, enhetschefer och verksamhetschefer.

Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen

Fordonsanvändningen: Verksamheter som använder de cirka 550 fordon som finns inom ÄVO är i huvudsak Hemsjukvård, Hemtjänst och servicepersonal. Fordonen används främst för att medarbetare ska kunna transportera sig mellan verksamhetslokal och brukarnas bostäder. Ett mindre antal fordon används för att utföra intern service inom förvaltningen. Korttidshyra via GSL används inom ÄVO för att möta fluktuerande behov, exempelvis inom Hemtjänsten där behovet varierar över tid beroende på brukarnas vård- och omsorgsbehov.

Hemtjänsten upplever att deras bilar används i princip fullt ut under vardagar mellan kl. 07:30 och 15:00, medan vissa bilar står stilla mellan 15:00-22:00. Eftersom den stora majoriteten av bilarna inte delas med nattpersonalen står merparten av bilarna stilla efter kl. 22:00. Under helger är beläggningen nästan lika hög som på vardagar. Det finns en särskild Hemtjänstenhet som ansvarar för natten och som delar verksamhetsfordon med närliggande Hemtjänsts verksamhet. I intervjuerna framgår att övermil och laddningslogistik är utmaningar kopplade till de fordon som nyttjas såväl dag- som nattid då användningen är så pass hög. I majoriteten av Hemtjänstens verksamheter är behovet förutsägbart men väldigt optimerat och minutstyrt. Det finns emellertid en larmverksamhet ("larmet") som ansvarar för "akuta" besök. Samtidigt så varierar en del av behovet över tid utifrån brukarnas vård- och omsorgsbehov.

Hemsjukvårdens bilar används främst under förmiddagarna mellan kl. 07:30 och 13:00. Efter kl. 14:00 minskar användningen betydligt, eftersom dokumentation då ofta tar över arbetsdagen. Hemsjukvården har jourverksamhet dygnet runt, vilket gör att de måste ha tillgång till vissa bilar även under tider med lägre aktivitet. Kraven på att kunna transportera narkotiska preparat bidrar till ett högre fordonsbehov jämfört med andra verksamheter. Inom Rehab genomförs en översyn avseende möjligheterna att i vissa fall använda tjänsteresekort, vilket skulle kunna minska behovet av antalet bilar. Inom Rehab upplevs fordonsanvändningen i dagsläget vara anpassat efter det antal bilar som finns tillgängliga snarare än efter faktiska behov, vilket ibland innebär att besök behöver prioriteras och omfördelas. Det förekommer att Hemsjukvårdens bilar lånas mellan olika verksamheter, särskilt under eftermiddagar när många bilar står stilla. Exempelvis mellan rehabpersonal och sjuksköterskor.

Både Hemtjänsten och Hemsjukvården ser behov av flexibilitet i bilanvändningen. Verksamheternas behov består både av planerade och akuta insatser, där samma bil och personal ofta hanterar båda typerna av uppdrag.

Förvaltningsledningen uppges ha infört en riktlinje för att optimera fordonsanvändningen. Bilar som körs mindre än 500 mil per år ska ifrågasättas, medan bilar som körs mindre än 300 mil per år i regel ska avvecklas. Denna riktlinje är ett stöd för mobilitetssamordnaren, som har en rådgivande och analyserande roll. Det formella beslutsmandatet ligger dock hos enhetschefen.

Verksamhetsfordon: Ansvaret och kostnaderna för verksamhetsbilarna ligger hos respektive enhetschef. I vissa fall, och då det finns flera fordon på samma plats, sköts den praktiska fordonshanteringen av samordnare eller den administrativa funktionen Närstöd. Det saknas dock ett samordnat stöd inom förvaltningen för städ, tvätt och transport av fordonen till service, hjulskifte och besiktning. Det innebär att det i flera fall är vårdpersonal såsom sjuk- och undersköterskor som i stället utför dessa arbetsuppgifter.

Det finns exempel där andra förvaltningar köper fordonsrelaterade tjänster av ÄVO, där vaktmästare hanterar tvätt, städ och hjulskifte. Dessa lösningar visar på potentialen för att skapa en mer strukturerad och centraliserad hantering, men detta har hittills inte implementerats på bred front.

Det finns ett antal verksamhetsfordon med specialutrustning anpassade för verksamheternas behov. Exempelvis servicebilar med särskild utrustning som används inom vaktmästeri och lokalvård. Hemtjänstens och Hemsjukvårdens larm- och nattbilar är utrustade med en Razer up, en anordning som används för att hjälpa brukare som har fallit. Rehabpersonal har behov av ett antal fordon med lastutrymme för att kunna transportera hjälpmedel.

Befintlig bilpool: Det finns inom förvaltningen tre lokala bilpooler med sammanlagt sex bilar. Poolbilarna är till för tjänstemän som inte reser så mycket över tid i tjänsten. Upplevelsen är att denna personalkategori är förhållandevis liten. På frågan om varför dagens bilpoolslösning inte skalas upp så beskriver representanter inom förvaltningen att dagens bilpool är begränsad i såväl omfattning som användning. En anledning till detta beskrivs vara att uppdraget att utveckla och driva en välfungerande bilpool inte har varit utpekad som en prioriterad fråga. Utan ett tydligt mandat eller tillräckliga resurser för att implementera och förvalta en effektiv lösning har bilpoolen inte nått sin fulla potential. Det nämns också att det vore önskvärt om GSL tillhandahöll en färdig tjänst, där förvaltningarna enbart behöver boka och använda fordon utan att tänka på driften (liknande den kommersiella tjänsten Volvo On Demand). Den bilpoolslösning som GSL har tillhandahållit har i stället varit alltför grundläggande. Den beskrivs som en byggsats, där förvaltningen själv måste bygga upp och anpassa systemet utifrån sina behov. Detta innebär att förvaltningen fått kombinera operationell leasing med ytterligare komponenter, såsom bokningssystem och hantering av fordon, vilket kräver intern kunskap och resurser. Även om GSL tillhandahåller vissa tjänster, såsom "hämta och lämna"-tjänsten, har detta inte varit tillräckligt för att skapa en lösning som upplevs som enkel och smidig för förvaltningen. Bristen på en helt integrerad och användarvänlig lösning har bidragit till att flera inom förvaltningen uppfattar bilpoolen som krånglig och ineffektiv. Det finns en lösning i ett område där vissa av poolbilarna även är öppna för medarbetare inom Funktionsstöd, detta genom en så kallad gästpool i bokningssystemet. Idag har förvaltningen egenanställd personal som ansvarar för driften av poolbilarna, såsom tvätt, städ och transport för hjulskiften. Bilpoolerna är placerad i nära anslutning till en reception som ansvarar för utlämningen av nycklar. Kostnaden för bilpoolen tas centralt och interndebiteras inte. Resonemanget bygger på att det är "samma pengar".

Nuvarande utmaningar: Den administrativa och praktiska fordonshanteringen upplevs som administrationstung och tidskrävande, både för pool- och verksamhetsbilar. Den tar tid ifrån kärnuppdraget och det pågår diskussioner inom förvaltningen kopplat till möjligheterna att differentiera arbetsuppgifter så att denna typ av arbete inte skall skötas av de som arbetar närmast brukare och patient.

Skadehanteringen inom förvaltningen sker enligt övergripande rutiner som anpassas lokalt, men det är ofta svårt att identifiera ansvariga för skador och att få användare att fylla i rätt blanketter. Detta är något som fordonsansvariga får lägga mycket tid på att hantera. Dagens skadehantering innebär också att det ibland är problematiskt att dela fordon mellan verksamheter då denna fråga riskerar att skapa konflikter.

Nyckelhanteringen kräver omfattande administration och nuvarande system kan inte i tillräcklig utsträckning ge information om vem som kört ett fordon, vilket gör att lokala rutiner behövs. Att säkerställa rutiner och hantering av fordon kan även vara en språklig utmaning.

Elektrifieringen har lett till nya utmaningar, särskilt med laddningslogistiken då det inte finns tillräckligt med laddstolpar. Detta kräver logistisksamordning och har på vissa håll ökat behovet av fler fordon, eftersom laddningstiden påverkar tillgängligheten.

Ersättningsbilar är dyra, vilket gör det billigare att ha extra bilar, något som upplevs märkligt. Dessutom varierar körsträckorna stort mellan verksamheter, och det föreslås att fordon byts halvårsvis för att jämma ut över- och undermil. Ett gemensamt verksamhetssystem för att följa upp service, hjulskiften och liknande saknas, vilket skapar ineffektivitet. Slutligen upplevs schemaläggningen för fordonsunderhåll ofta vara verksamhetsstörande, då de inte är anpassade efter verksamhetens behov.

Tidigare utredningar eller initiativ: Förvaltningen har tidigare försökt förbättra resursoptimeringen för fordonen, men har stött på motstånd som har försvårat framgång. Motståndet uppges delvis bero på att verksamheter som Hemsjukvård och Hemtjänst arbetar under strikta tidsramar, styrda av brukarnas behov. Här spelar logistik och samplanering en avgörande roll, där tillgång till bil är en grundförutsättning för att kunna utföra uppdragen effektivt. Dessutom lyfter förvaltningen fram att motståndet även kan kopplas till en etablerad kultur kring bilanvändningen, där verksamheterna ser bilarna som en trygghet för att kunna säkerställa uppdragen. Detta blir särskilt tydligt inom Hemtjänst. Att förändra arbetssättet kring bilhanteringen inom förvaltningen skulle innebära en kulturförändring inom förvaltningen, vilket ställer särskilda krav på utvecklingsarbetet för att lyckas.

Förvaltningen för funktionsstöd

Fordonsanvändning: Förvaltningen har totalt 76 bilar, varav 70 är verksamhetsbilar och 6 är poolbilar. Bilpoolen används främst av daglig verksamhet och stabsfunktioner, men nyttjandet är begränsat och sker framför allt 4–5 dagar i veckan. Verksamhetsbilar används däremot dagligen och ofta mer utspritt över dygnet. Inom BmSS och daglig verksamhet används bilarna för att transportera hyresgäster till läkarbesök, daglig verksamhet och fritidsaktiviteter. Boendestöd använder bilarna framför allt för resor mellan klienter. Under sommarhalvåret uppger verksamheten att behovet av bilar ökar, eftersom fler aktiviteter genomförs.

Verksamhetsfordon: Verksamheterna ansvarar själva för sina verksamhetsbilar, inklusive kostnader och nyttan av dessa, vilket innebär att varje enhetschef har mandat att besluta om hur bilarna används. Verksamhetsfordonens närhet till arbetsplatserna beskrivs som avgörande för att möjliggöra spontana insatser, exempelvis att lugna en orolig brukare genom en bilfärd inom BmSS och, i viss utsträckning, även DV. Ansvariga inom BmSS beskriver verksamhetsbilarna som viktiga för att skapa förutsägbarhet för brukarna, då samma bil används regelbundet, vilket bidrar till trygghet och stabilitet.

Verksamhetsbilar bekostas av respektive enhet. Inom förvaltningen har det uppmärksamats att vissa boenden, exempelvis inom BmSS, tidigare låtit boende betala en avgift vid transport till olika aktiviteter. Detta gäller dock inte längre. Vilken effekt detta har på möjligheten att behålla verksamhetsfordon är oklart, men det står klart att det påverkar intäkterna på enhetsnivå.

Ansvar för fordonshanteringen av verksamhetsbilar är decentraliserat, vilket leder till variation i kvaliteten på driften och det är upp till enhetschefen som ansvarar för verksamhetsfordonet att lösa tvätt, städning, körning till service, hjulskiften och administration kopplat till fordonet.

Inom förvaltningen finns ett antal verksamhetsfordon med specialutrustning. Exempelvis bussar inom daglig verksamhet samt något enstaka fordon inom BmSS. Verksamheten bedömer dock att dessa skulle kunna delas med andra.

Mobilitetsamordnaren beskrivs som en mellanhand och rådgivare mellan verksamheterna och GSL vid inköp av nya bilar. Mobilitetsamordnaren hanterar även frågor om ansvarsfördelning och användning av fordonen. Det uppges dock saknas tydliga system och strukturer för att spåra vilket fordon som tillhör vilken verksamhet, vilket skapar administrativ osäkerhet.

Befintlig bilpool: Bilpoolen består av 6 bilar och hanteras centralt av mobilitetsansvarig inom förvaltningen. Trots att poolbilarna är bokningsbara genom ett system är nyttjandegraden låg. Ett återkommande problem är nyckelhanteringen, särskilt utanför kontorstid. Personal i receptionen ansvarar

för utlämning och återlämning av nycklar, men då de arbetar kontorstider skapas bekymmer för användare som behöver hämta eller lämna bilar senare.

Poolbilar används främst av Daglig verksamhet och tjänstemän som inte reser regelbundet i tjänsten. Bristen på ett skalbart system och den begränsade tillgången till fordon gör det svårt för verksamheter att fullt ut integrera bilpoolen i sin arbetsdag för att täcka fordonsbehovet. Förvaltningen har försökt öka användningen genom att flytta bilarna till nya adresser, men detta har medfört en ökad administrativ belastning. För vissa verksamheter är bilpoolens nuvarande storlek otillräcklig för att möta behoven, och det krävs fler bilar och bättre tillgång för att bilpoolen ska bli riktigt användbar. Alla kostnader för bilpoolen täcks centralt.

I nordöstra Göteborg finns en lösning där man idag samutnyttjar fordon mellan förvaltningar. Medarbetare inom Socialförvaltning Nordost kan inom detta område se ÄVOs poolbilar i bokningssystemet i en så kallad gästpool. Det finns ingen ekonomisk transaktion mellan förvaltningarna trots samutnyttjandet. Huvudmålet är att samutnyttja för att inte behöva köpa fler bilar. I dessa initiativ har man kommit till slutsatsen att det krävs alldeles för många arbetstimmar att räkna på "rättvis" fördelning utifrån ett ekonomiskt perspektiv, som potentiellt beskrivs kunna riskera att äta upp den "effektivitet" man skapar, så man har helt enkelt bestämt sig för modellen "ge och ta". Än har det gått bra men det finns risker, exempelvis om skador eller problem med bilen skulle uppstå - vem tar kostnaden då?

Städ, tvätt och annan drift av poolbilar hanteras av vaktmästare centralt, och i vissa fall köps dessa tjänster från andra förvaltningar. Denna lösning fungerar väl, men den omfattar endast poolbilar.

Nuvarande utmaningar

- Bilpoolslösningen ses som underdimensionerad och begränsad, vilket gör det svårt för verksamheter att övergå från verksamhetsbilar till poolbilar
- Många verksamheter är vana vid verksamhetsbilar och har svårt att anpassa sig till bilpoolslösningar. Det kräver en kulturförändring för att ändra på arbetssättet
- Det finns en uppfattning att det i dagsläget inte är möjligt att på ett användarvänligt sätt dela bilar mellan förvaltningar på grund av att bokningssystemet saknar denna funktion vilket skapar tekniska och administrativa hinder
- Det förekommer resonemang om att traditionell budgetstyrning på enhetsnivå motverkar helhetssyn och samutnyttjande av resurser
- Administrationen kring kostnadsfördelning och felanmälningar är tidskrävande, och många upplever att det saknas tydliga riktlinjer för hur skador och underhåll ska hanteras
- Bokningssystemet för bilpoolen har tidigare testats även för verksamhetsbilar i de fall där verksamheter inom förvaltningen önskade att dela fordon, men systemet upplevdes som svåränvända av personalen.

Tidigare utredningar och initiativ: Tidigare har förvaltningen försökt införa nyckelfria lösningar för att möjliggöra samutnyttjande av fordon mellan verksamheter, men dessa initiativ har inte lyckats på grund av tekniska problem och svårigheter att anpassa prismodellen. Försök med "ge och ta"-modeller mellan förvaltningar har fungerat lokalt men anses svåra att skala upp.

Socialförvaltningen Hisingen

Fordonsanvändningen: Förvaltningen har totalt 28 bilar, varav 11 är verksamhetsbilar och 17 är poolbilar. Merparten av resorna sker inom Göteborg, med några långresor inom regionen och även nationellt. Resorna täcker ofta stora geografiska områden och inkluderar placeringar, hembesök och andra ärenden. Poolbilar uppskattas användas endast till 20% av sin kapacitet. Gällande verksamhetsbilar har man inom förvaltningen tidigare tittat på nyttjandegrad och körsträcka utifrån procent och siffror men i vissa fall underskattat den mer "mjuka biten" hur verksamheterna faktiskt använder bilarna. Det pågår en undersökning huruvida behovet av bilar är planeringsbart eller akut, och om det kan ersättas av andra transportalternativ. Det finns dock en upplevelse av att det råder brist på bilar inom förvaltningen.

Verksamhetsfordon: Verksamhetsbilarna hanteras av respektive verksamhet. Verksamhetsbilar används framför allt av HBV-hem och familjeenheten. Dessa bilar har en fordonsansvarig "light" som hanterar skötsel och transport till service och hjulskifte. Städning och tvätt sköts av verksamheten och upplevs inte som ett problem. Verksamhetsbilar är populärare än poolbilar då de är lättare att hantera och det är tydligare vem som ansvarar för dem. Det pågår ett arbete inom förvaltningen kring hur många verksamhetsbilar som behövs och om behovet i vissa verksamheter kan ersättas av alternativa transportlösningar. Verksamhetsbilar bekostas av enheten.

Befintlig bilpool: Poolbilarna administreras centralt av mobilitetsamordnaren. Det finns en bilpool på varje socialkontor, men användningen är låg. Det finns dock toppar då nästan alla poolbilar är bokade. Bilpoolens största fördel är upplevelsen av att det finns tillgängliga bilar i närheten. Samtidigt pågår ett arbete inom förvaltningen för att minska antalet poolbilar och i stället skapa fler verksamhetsbilar, då det är stora utmaningar med att driva poolbilar. Ansvar för tankning, städning och tvätt är otydligt reglerade, och det skapar frustration när bilar inte sköts. Kostnaden för poolbilar fördelas på respektive hus där de står parkerade. Husstöden har tagit över skötseln av poolbilar, vilket inkluderar tvätt. Samordning av service och hjulskiften ansvar mobilitetsansvarig för. Trots detta upplevs administrationen kring bilpoolen som tung och ineffektiv, särskilt när det gäller att planera och samordna underhåll. Mobilitetsamordnaren involveras också ofta i frågor kring poolbilar, särskilt när det är oklart vem som ska ta ansvar för skötseln.

Nuvarande utmaningar

- Poolbilar tvättas, städas och tankas inte alltid, vilket skapar frustration. Det är otydligt vem som ansvarar för dessa uppgifter
- Skadehanteringen är bättre för verksamhetsbilar, där ansvaret är tydligare. För poolbilar är rutinerna otydliga, och olika bilmodeller bidrar till fler skador då förarna inte är vana vid dem
- Hanteringen av nycklar och parkering är en säkerhetsfråga som kräver bättre system och lösningar. I dagsläget är den administrativt tung och utgör ett hinder för samutnyttjande
- Det saknas tillgång till laddningsstolpar för elbilar, vilket förklarar varför det inte finns några elbilar inom förvaltningen.

Socialförvaltningen Nordost

Fordonsanvändningen: Förvaltningen äger totalt 47 bilar, varav 30 är verksamhetsbilar och 17 är poolbilar. Majoriteten av fordonen är fossilfria, men 8 verksamhetsbilar och samtliga poolbilar drivs av fossila bränslen. Förvaltningen uppskattar att cirka 80% av resorna är planerbara, men akuta resor förekommer också regelbundet, särskilt inom Barn och ungdom (BoU). Resorna täcker ofta stora geografiska områden och inkluderar placeringar, hembesök och andra ärenden, med särskilt hög aktivitet på tisdagar, onsdagar och torsdagar. Verksamheter samåker ibland. Verksamhetsbilar används främst mellan kl. 07:00 och 21:00, men det förekommer resor dygnet runt, inklusive övernattningar.

Verksamhetsfordon: Administreras och sköts lokalt av respektive enhet. Bokning av verksamhetsfordon sker i lokala Outlook-kalendrar, vilket leder till brister i spårbarhet och analysunderlag. Verksamheten efterfrågar bilar med kapacitet för långa resor utan långa tanktider, exempelvis gas- och dieselbilar. Det finns också ett behov av fler 8-platssbilar och specifika akut/jour bilar. Verksamhetsbilar bekostas av enheten. Hanteringen av drift hanteras lokalt av enheterna. Respondenter beskriver att det ibland saknas säker förvaring för nycklar och en tydlig rutin för skötsel av bilarna.

Befintlig bilpool: Driften av poolbilarna hanteras av ÄVO, vilket inkluderar städning, tvätt och transport till service och hjulskifte. Bilpoolen omfattar 17 bilar, vilka bokas genom det gemensamma bokningssystemet 2MA. Poolbilarna är placerade vid specifika utlämningsplatser med personal som hanterar nycklar och administrativ support. Bokningssystemet uppskattas fungera väl, men det saknas en nyckelfri/taggbaserad lösning, vilket upplevs som en nackdel. När poolbilarna är uppbokade förekommer lån av verksamhetsbilar för att täcka akuta behov. Förvaltningen ser fördelar med en samordnad praktisk fordonshantering av poolbilarna.

Nuvarande utmaningar

- Brist på laddstationer och tankmöjligheter för gas. Endast Q8 används för gastankning
- Det saknas akutbilar och ett tillräckligt antal fordon i Nordost, vilket tvingar verksamheter att använda privata bilar
- Nyckelhanteringen ses som ett hinder för samnyttjande av fordon, i tillägg är garagen inte nyckelfria
- Skadehantering är en utmaning, särskilt för poolbilar, där ansvaret är mer anonymt jämfört med verksamhetsbilar
- Bilarna är inte alltid i gott skick, vilket påverkar användarupplevelsen
- Krångel vid leasing och korttidshyra, processerna upplevs som ineffektiva och tidskrävande

Tidigare utredningar eller initiativ: Tidigare försök att utöka bilpoolen som lösning har delvis varit framgångsrika, då den praktiska fordonshanteringen har kunnat tillgodoses. Dock har man inte lyckats fullt ut på grund av en ovilja från verksamheterna att betala för dessa kostnader. Detta har lett till att mobilitetsamordnaren fått ta över operativa uppgifter, vilket har begränsat möjligheten att fokusera på strategiska frågor.

Socialförvaltning Sydväst

Fordonsanvändningen: Förvaltningen har en bilpool med totalt 9 bilar, fördelade på två adresser. Utöver detta finns 57 verksamhetsbilar som används av enheter med särskilda behov. Fordonen används för att tillgodose brukare- och klientrelaterade behov, såsom utflykter, tandläkar- och sjukvårdsbesök, hämtning av saker, handling, transport samt hembesök inom Göteborg. Vuxen- och försörjningsstöd använder främst poolbilar för kortare, planeringsbara besök, medan Barn och ungas verksamhet kräver flexibilitet och snabb tillgång till bilar för akuta placeringar och längre resor över hela landet. Bilarna används framför allt dagtid mellan kl. 08:00 och 19:00, inklusive helger. Sällananvändning förekommer på kvällar och nätter.

Befintlig bilpool: Poolbilarna används främst av socialkontor, vuxen och försörjningsstöd samt barn och unga, med totalt cirka 900 användare. Bilpoolen administreras av mobilitetsansvarig och stöds av en reception för nyckelhantering. Nycklarna är inlåsta och tilldelas som "ryggsäckar" med bilens tillhörigheter. Ett externt bolag hanterar den praktiska fordonshanteringen av poolbilarna, inklusive städning, tvätt och transport inför hjulskifte och service. Denna lösning upplevs fungera väl. Bokningssystemet 2MA upplevs fungera bra för användarna, men tillgången till bil kan vara begränsad när många verksamheter behöver bilar samtidigt.

Verksamhetsfordon: Verksamhetsbilar används av enheter som har behov av flexibilitet för oförutsedda behov och längre resor, exempelvis Barn och ungas verksamhet. Bilarna administreras, sköts och bekostas av respektive enhet. Inom förvaltningen finns behov av kombibilar, och inom Boendeverksamheten behövs större bilar för att transportera exempelvis möbler. Minibussar används vid behov, särskilt under sommaren. Beslut om att skaffa verksamhetsfordon fattas av enhets- eller avdelningschef baserat på en kostnadsanalys och verksamhetens behov. Fordonsansvariga på varje enhet ansvarar för kontakten med GSL, vilket inkluderar frågor som service, hjulskiften, parkeringstillstånd och avtal. Skadehanteringen sköts i dagsläget av verksamheterna själva, och det finns en upplevelse av att fordonen i bilpoolen är mer skadedrabbade.

Nuvarande utmaningar

- Förvaltningen uttrycker en tydlig önskan om att minska den administrativa bördan kopplad till fordonsfrågor så mycket som möjligt. Även om det finns styrdokument som reglerar hanteringen, upplever förvaltningen att administrationen är komplex och att det finns behov av att centralisera dessa uppgifter
- Det finns brist på parkeringsplatser och laddstolpar. Ansvar för att ordna parkering ligger på verksamheterna, vilket ibland resulterar i att avtal går ut och parkering saknas.
- Förvaltningen har svårt att nå målen om fossilfria fordon på grund av verksamhetens behov av flexibla och långdistansfordon
- Det förekommer att leasingavtal förlängs för länge, vilket leder till outnyttjade bilar
- Trots tydliga rutiner är det svårt att säkerställa att skadeblanketter fylls i korrekt
- Efterfrågan på poolbilar upplevs ibland som hög, vilket begränsar tillgängligheten

Tidigare utredningar eller initiativ: Det finns ett pågående arbete för att tydliggöra fordonsansvar och att decentralisera mobilitetsamordningen.

Socialförvaltning Centrum

Fordonsanvändningen: Socialförvaltningen leasar totalt 12 bilar, varav 9 är poolbilar och 3 är verksamhetsbilar där ansvaret ligger på enhetschefen. Vissa verksamheter använder även en kommersiell bilpool som ett komplement till den egna bilpoolen. Resorna sker främst inom Göteborg och dess närområde, men längre resor förekommer också. De flesta resor består av flera kortare ärenden under en eftermiddag. Förvaltningen ser ett behov av att säkerställa tillgången till bilar för både planerade och akuta behov. Vissa enheter, som Familjehemsenheten och Jourenheten, har särskilda krav på att bilar alltid ska finnas tillgängliga för akut användning. I intervjuerna framkom att otillräckliga system hindrar möjligheten att spåra bilanvändningen eller kartlägga hur transportbehovet skulle kunna ersättas med andra alternativ.

Verksamhetsfordon: Tre verksamhetsspecifika bilar används för särskilda uppdrag, exempelvis akuta resor eller långresor där behovet av bil är tydligt. Vid resor med barn krävs ibland bilbarnstolar, vilket måste beaktas.

Befintliga bilpooler: Den egna bilpoolen omfattar 9 bilar som är placerade på två adresser. Alla anställda kan ansöka om behörighet till bokningssystemet, som kan anpassas efter förvaltningens behov, även om detta inte har utnyttjats. Mobilitetssamordnaren och vaktmästare ansvarar för administration, skötsel och transport till service, besiktning och hjulskiften. Medarbetarna inom förvaltningen förväntas följa ordningsregler för tankning och laddning, men efterlevnaden är varierande. Alla kostnader för den nuvarande interna bilpoolslösningen täcks centralt för att undvika onödig administration. Förvaltningen uppger att den interna bilpoolen planeras att avvecklas i olika steg, och där det är möjligt kommer man att övergå till en kommersiell leverantör. En nackdel med detta är miljöaspekten. Förvaltningen har tecknat ett avtal med en kommersiell bilpool som erbjuder bilar i centrala Göteborg. Den kommersiella bilpoolen har funktioner som uppskattad körsträcka och laddstatus vid bokning, vilket saknas i den interna bilpoolen.

Nuvarande utmaningar

- Den egna bilpoolen upplevs ha begränsad tillgänglighet. Dessutom anses fordonshanteringen vara ineffektiv, särskilt med avseende på nycklar och tillgång till garage
- Det finns frustration över att vissa bilar inte underhålls korrekt av användarna. Ett mer centraliserat ansvar för skötsel och bättre kommunikation om regler efterfrågas
- Processen att hämta och lämna bilar är tidskrävande, med flera moment som upplevs onödiga
- Variation i bilmodeller och drivmedel skapar osäkerhet bland medarbetarna, även om hybridbilar uppskattas för sin flexibilitet
- För vissa verksamheter med mer oförutsägbara behov är det avgörande att snabbt kunna boka en bil, vilket kan vara svårt efter kontorstid

Tidigare utredningar: Förvaltningen har nyligen gjort en större utredning för att kartlägga resebehov och lösningsförslag. Utredningen syftar till att kartlägga hur resebehoven ser ut för Socialförvaltningen Centrum och ge förslag på hur tillgången till bil kan säkras för de aktuella verksamheterna efter omlokaliseringarna. Åtgärdsförslagen tas fram med hänsyn till miljö, kostnad och administrativ börda. Utredningen visar att en kommersiell bilpool har flera fördelar. Kostnaden baseras på faktisk användning, vilket är särskilt fördelaktigt då service, underhåll och administration ingår. Detta minskar även den administrativa bördan. Dessutom erbjuder en kommersiell bilpool bättre användarvänlighet tack vare ett enklare bokningssystem och fler tillgängliga parkeringsplatser i närheten av socialförvaltningens kontor.

3.5 Skadehantering

Processen är tänkt att gå till så att hyrestagaren (förvaltningen) anmäler skadan så snart som möjligt till GSL som vidarebefordrar skadeanmälan till försäkringsgivaren Försäkrings AB Göta Lejon (Göteborgs Stads eget försäkringsbolag) eller till de vagnskadegarantibolag som sköter om vagnskador på nya bilar (yngre än 3 år) med vagnskadegaranti kvar. Göta Lejon har i sin tur lejt ut skaderegleringen till den externa leverantören Jönsson Wallberg Loss Adjusting (JWL).

Uppkomna skador skall åtgärdas löpande. För försäkringsskadorna har man kontrakt med Allt i Bil som utför skadereparationerna. GSL vidarefakturerar sedan självrisker till förvaltningarna, som utifrån det fall att skadeanmälan *inte* skulle komma in är skyldiga att betala hela skadekostnaden. Även i de fall försäkringsbolaget inte skulle godkänna skadan är det förvaltningarna som är skyldiga att betala hela kostnaden.

Dagens rutiner för skadeanmälan, med manuell ifyllnad av blanketter, tillgängliga i fordonen, upplevs allmänt som krångliga. Enligt GSL är det också relativt vanligt att bilanvändaren ute på förvaltningen inte riktigt vågar fylla i skadeanmälan. Det är svårt att veta exakt vad som ligger bakom, men sannolikt kan förhållandet förklaras av skillnader i individuella perspektiv, erfarenheter och förhållningssätt, vilka i vissa fall kan vara kopplade till kulturella eller sociala faktorer.

Det finns även en uppfattning om att rutinen med skadeanmälningar sköts sämre för poolbilar än för verksamhetsbilar vilket leder till flera negativa konsekvenser:

- Ökad administrativ börda för förvaltningarnas mobilitetssamordnare
- Ökad administrativ börda för GSL
- Risk för ökade kostnader, i slutändan för förvaltningarna

3.6 Ekonomi

Sammanlagt bedöms förvaltningarnas kostnader för de fordon som ingår i denna utredning uppgå till 96 mkr för helåret 2024. Kostnadsberäkningen inkluderar såväl kostnader som faktureras via GSL, kostnader som betalas direkt av förvaltningarna samt "dolda kostnader" för arbetstid för administration och praktisk hantering av fordonsflottan. Tabellen nedan redovisar beräkningen fördelad per förvaltning. Siffrorna avser utfallet januari till september 2024 uppräknat till helår. Undantag gäller för de dolda kostnaderna för administration och praktisk fordonshantering, övriga interna kostnader, parkeringskostnader samt den del av drivmedelskostnaderna som utgörs av el då dessa kostnader i stället har uppskattats i dialog med representanter från förvaltningarna.

Kostnadspost	ÄVO	FFS	Centrum	Hisingen	Nordost	Sydväst	Summa	
Leasingkostnad	36 344	5 795	870	1 481	2 640	4 223	51 352	Faktureras via GSL
Skadereparationer	1 448	56	76	8	22	98	1 708	
Självrisker fordon	2 047	148	62	29	93	66	2 445	
Trängselskatter	679	110	23	69	52	167	1 100	
Fordonsskatter	265	83	12	35	48	40	483	
Hämta och lämna service	878	1	2	0	23	0	905	
Tvätt och städ av fordon	336	0	1	0	15	0	353	
Övriga kostnader	443	42	0	0	13	27	525	
Delsumma	42 441	6 236	1 047	1 622	2 905	4 620	58 871	
Fordonsadministration	13 581	2 325	439	925	1 506	2 047	20 824	Faktureras ej via GSL
Drivmedel	5 855	1 039	101	511	445	659	8 610	
Parkering	4 932	684	108	252	423	594	6 993	
Övriga interna kostnader	548	76	12	28	47	66	777	
Delsumma	24 916	4 125	660	1 716	2 421	3 366	37 204	
Total kostnad	67 357	10 361	1 707	3 338	5 325	7 986	96 075	

Utfall jan – sep 2024 uppräknat till helår, tkr. Se undantag i beskrivning ovan. Källa: GSL och förvaltningarna

Kostnaderna som faktureras av GSL består i huvudsak av den fasta leasingkostnaden och för 2024 förväntas kostnaden uppgå till drygt 51 mkr. Därutöver tillkommer rörliga kostnader för skador i form av skadereparationer och självrisker som sammanlagt utgör drygt 4 mkr av förvaltningarnas fordonskostnad. Övriga rörliga kostnader som faktureras via GSL utgörs exempelvis av trängselskatt, fordonsskatt, hämta-lämna-service och för 2024 summerar dessa till 3,4 mkr.

De direkta kostnader som förvaltningarna betalar och som inte faktureras via GSL utgörs av drivmedel, parkering och övriga kostnader. Drivmedelskostnaden uppgår till 8,6 mkr medan parkeringskostnaden summerar till cirka 7,0 mkr vilket motsvarar 11 100 respektive 9 000 kronor per fordon och år. Notera att den del av drivmedelskostnaden som består av laddning av elbilar är svår att utläsa i förvaltningarnas bokföring. Denna kostnad har i stället uppskattats och lagts till på drivmedelskostnaden genom att multiplicera antal körda mil med elbil med en bedömd elkostnad om 0,3 kronor per kilometer för respektive

förvaltning. Övriga interna kostnader består exempelvis av kostnader för tvätt, spolarvätska och parkeringskostnader (ej på hemmaplats) och har uppskattats i dialog med förvaltningarna.

De dolda kostnaderna för arbetstid för administration och praktisk hantering av fordonsflottan är till sin natur svåra att uppskatta och nedan siffror har därför en hög osäkerhetsfaktor. I en utredning gjord av ÄVO under 2022 uppskattades att administrationen och den praktiska hanteringen av fordonsflottan motsvarade 10–11 heltidstjänster, vilket med 2020 års lönenivåer motsvarade 5,2 mkr per år. Beräkningen baserades på cirka 550 fordon vilket även motsvarar antalet fordon idag. Beräkningen inkluderade bland annat arbetstid för att köra fordonen till besiktning, verkstad och hjulskifte. Därtill inkluderades arbetstid för tankning och underhåll såsom tvätt, städ, alkolås, m.m. (inkl. kalibrering av alkolås). Därutöver inkluderades administrativ tid för fordonen bestående av administration, nyckelhantering samt uppföljning av användning. Ekonomiavdelningen inom ÄVO har fått möjligheten att verifiera denna beräkning och deras bedömning är att antalet heltidstjänster som fordonshanteringen innebär bör justeras upp till totalt 19–20 heltidstjänster per år. Givet att även lönekostnaden justerats upp till 2024 års prisnivå bedömer ekonomiavdelningen att de dolda kostnaderna för fordonshanteringen uppgår till 13,6 mkr per år, vilket motsvarar en årlig kostnad om cirka 24 800 kronor per fordon.

Även Socialförvaltningen Centrum har genomfört en fordonsutredning. Socialförvaltningen Centrum och ÄVO skiljer sig på många sätt vad gäller behovet av fordon, inte minst med hänsyn tagen till att Socialförvaltningen Centrum endast leasar 12 fordon medan Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen leasar omkring 550 fordon. I utredningen som Socialförvaltningen Centrum tagit fram görs en bedömning av bilrelaterade kostnader. Beräkningen innehåller dolda personalkostnader bland annat bestående av lönekostnader för mobilitetssamordnare (30% av en heltidstjänst) samt övriga fastighetskostnader inkl. vaktmästartjänst. Sammanlagt uppgår dessa kostnader 439 000 kronor motsvarande 36 600 kronor per fordon. Kostnadsposterna är inte helt jämförbara med ÄVO beräkning men siffrorna indikerar dock att det finns betydande administrativa stordriftsfördelar.

Slutligen har även Socialförvaltningen Hisingen, som sammanlagt leasar 28 fordon, tagit fram en kostnadsuppskattning för sina fordon vilket inkluderar dolda kostnader för bland annat mobilitetssamordnare och overheadkostnader. Sammanlagt uppgår de dolda kostnaderna till 925 000 vilket motsvarar 33 000 per fordon. Liksom för Socialförvaltning Centrum kan kostnaden per fordon tyckas vara hög, men även denna beräkning tydliggör att det finns betydande stordriftsfördelar vad gäller den administrativa hanteringen.

Övriga förvaltningar har haft svårt att lämna någon uppskattning för de dolda administrativa kostnaderna. Ekan har utgått från, trots de olika tillvägagångssätten, att de tre kostnadsuppskattningar som gjorts av ÄVO, Socialförvaltningen Centrum samt Socialförvaltningen Hisingen ger en förhållandevis god bild av de dolda kostnaderna inom respektive förvaltning. De dolda kostnaderna för resterande tre förvaltningar har, efter dialog med dessa förvaltningar, antagits följa samma statistiska samband där den dolda kostnaden per fordon antagits minska baserat på fordonsflottans storlek.

4. Förutsättningarna för en bilpoolslösning

4.1 Verksamheternas behov

4.1.1 Förvaltningarnas syn på en bilpoolslösning

Texten i detta kapitel baseras på intervjuer och workshop med representanter inom förvaltningarna såsom fordonsansvariga, mobilitetsansvariga, enhetschefer och verksamhetschefer.

Central drift och administration skulle avlasta

Intervjuer och workshop med representanter från förvaltningarna visar att centralisering av drift och administration ses som en tydlig möjlighet för att minska arbetsbelastningen på verksamheterna. Hantering av tvätt, städ, transport till service och hjulskifte och annan fordonsadministration såsom att hantera parkeringsfrågor, tankkort och skadehantering skulle i en centraliserat funktion frigöra tid för kärnuppdraget för förvaltningarna. Funktionen skulle kunna säkra professionella användarvänliga system som effektiviserar administrationen och fordonshanteringen. Ett nyckelfritt system och en pålitlig driftstjänst lyfts som avgörande faktorer, tillsammans med förenklad skadehantering och en tydlig prismodell som minimerar administration kring interndebitering. Förvaltningarna betonar att ett en sådan lösning skulle eliminera sårbarheten i dagens fordonshantering och skulle kunna förbättra både resurseffektivitet och användarvänlighet.

Att gå ifrån egna bilar till att använda bilar i en bilpool innebära en kulturresta som kräver förändringsledning och tydlighet

Att övergå från egna verksamhetsbilar till en gemensam bilpool ses som en stor kulturresta, särskilt för verksamheter som är beroende av bilar för att utföra sina uppdrag. Tryggheten i att ha kontroll och tillgång till "sina" bilar är stark, och det finns en rädsla för att en bilpool skulle leda till otillgänglighet, ökade kostnader eller högre arbetsbelastning. Samtidigt ser förvaltningarna potential att minska kostnader och antal fordon genom bättre samutnyttjande. En nyckelfaktor för framgång är tydlig förändringsledning, där målen för en bilpool förankras och stöd ges för att skapa trygghet i det nya arbetssättet. Tydlighet i beslut och enkelhet i den framtida lösningen är även det framgångsfaktorer.

Laddningslogistiken måste fungera, det är avgörande om bilarna ska kunna delas

Tillräckligt antal laddstolpar samt fungerande laddningslogistik framhålls som avgörande för att bilpoolen ska bli framgångsrik. Förvaltningar berättar om problem med att elbilar inte alltid hinner laddas tillräckligt snabbt, vilket påverkar förutsättningarna och vilja att dela bil redan idag. Detta är särskilt problematiskt för verksamheter som behöver bilar dygnet runt. Att förbättra laddinfrastrukturen och säkerställa att fordonen är redo för användning lyfts som en viktig framgångsfaktor för att en bilpoolslösning som nyttjas av flera användare, oavsett enhet, skall fungera i praktiken.

Bilar som erbjuds behöver möta förvaltningarnas särskilda fordonsbehov

Förvaltningarna har varierande behov av fordonstyper, inklusive minibussar, bilar med ramp, dragkrok, eller fordon med tillräcklig räckvidd för glesbygdsanvändning eller körningar med klienter där stopp för laddning inte är rimligt. Det finns enighet om att bilpoolen behöver standardiseras till ett mindre antal bilmodeller

för att underlätta användning och minska risken för skador. Förvaltningarna betonar samtidig att verksamhetens specifika uppdrag och mål måste beaktas vid valet av fordonstyper.

Tillgänglighet i kapacitet

Förvaltningarna uttrycker att tillgängligheten i bilpoolen måste vara hög, både vad gäller antalet fordon och möjligheten att boka dem med kort varsel. Vissa verksamheter behöver boka bilar långt i förväg, medan andra kräver flexibilitet för mer spontana behov (0-14 dagar). För att bilpoolen ska accepteras behöver den minst motsvara dagens upplevda tillgänglighet och, om möjligt, öka den upplevda tillgängligheten.

Tillgänglighet geografiskt

Geografisk närhet till bilarna är avgörande, särskilt för verksamheter som hemtjänst och hemsjukvård, där restiden måste minimeras både av effektivitetsskäl och för att säkerställa en god arbetsmiljö. För dessa avdelningar behöver fordonen vara i direkt anslutning till verksamhetslokalerna. Övriga fordon bör finnas placerade inom ett avstånd om cirka 400 meter från verksamhetslokalerna. Det är viktigt att beakta att alla förvaltningarnas arbete bedrivs på många olika platser i staden, och att närheten till bilen som arbetsverktyg kan ha olika betydelse beroende på område. I vissa delar av staden blir denna aspekt särskilt viktig, då det inte bara handlar om effektivitet utan även om trygghet och säkerhet för medarbetarna.

Förvaltningarna behöver kunna få äga sitt behov av bil och få tillgång till data

Det är viktigt för förvaltningarna att få äga sitt behov av bil, de vill säga vad de behöver. Samtidigt behövs ett "tillsammans arbete" mellan GSL och Förvaltningarna kopplat till de övergripande miljömålen. För att det skall vara möjligt har flera parter betonat vikten av tillgång till data och systemstöd för analys av fordonsanvändningen, fordonsbehov (data bör kunna fås genom bokningssystemet) nyttjandegrad och kontinuerligt välgrundade beslutsunderlag om fordonsbehov och alternativa transportmöjligheter lyft som möjliggörare i det arbetet.

Användarvänligt och enkelt för den som ska använda bilpoolsbil

Användarvänlighet är en av de viktigaste faktorerna för att en bilpool ska accepteras. Förvaltningarna efterfrågar ett bokningssystem som ger tydlig information om bilarnas placering, laddstatus, och tankmöjligheter. Nyckelfri-lösningar som gör att det inte krävs tillgång till kontor eller reception för att hämta och lämna bil. Samt smidig hantering av tankkort är också avgörande. Dessutom måste systemet vara enkelt att använda även för stora personalgrupper med olika språkliga och organisatoriska förutsättningar, vilket blir särskilt viktigt att beakta om bilpoolslösning erbjuds som en möjlighet tillsammans med verksamhetsbilar.

Olika bild av vad en framtida bilpoolslösning får kosta och hur kostnader skall fördelas

Det råder delade meningar kring kostnaderna för en bilpoolslösning. Vissa verksamheter betonar att lösningen inte får innebära ökade kostnader, medan andra är beredda att betala mer för en helhetstjänst där drift, service och administration hanteras centralt. En tydlig prismodell med minimal administration

och möjlighet att fördela kostnader på både central- eller enhetsnivå ses som angeläget för förvaltningarna.

Tydlig kommunikation

För att en bilpoolslösning ska bli framgångsrik krävs tydlig kommunikation om förändringarna. Detta inkluderar både ansvarsfördelning och tillgång till en fungerande kundsupport. Förvaltningarna lyfter också behovet av att skapa samsyn och engagemang genom transparent information om mål och förväntningar kring en framtida bilpoolslösning.

Beredskapsperspektivet måste beaktas

Förvaltningarna betonar att bilar måste vara tillgängliga även i krissituationer, såsom vid extrema väderförhållanden eller samhällskriser. Ett forum för prioritering och dialog kring beredskap är nödvändigt för att säkerställa att kritiska verksamheter kan fortsätta sitt arbete utan avbrott tillsammans med krisrutiner för att tillgängliggöra nycklar mm.

En skalbar lösning

Förvaltningarna uttrycker ett behov av att en framtida bilpoolslösning implementeras som skalbar för att möta deras varierande krav och minimera riskerna vid införandet. För att säkerställa att lösningen fungerar i praktiken behöver den initialt inkludera ett begränsat antal fordon, hämtade från både dagens bilpooler och verksamhetsbilar. Det skulle ge förvaltningarna möjlighet att utvärdera hur lösningen fungerar i deras specifika verksamheter och identifiera vilka justeringar som krävs. Ett stegvis införande skulle också hjälpa förvaltningarna att hantera de utmaningar som uppstår vid en övergång. Förvaltningarna ser också behovet av ett system som kan växa i takt med att fler verksamheter ansluter sig. Skalbarheten handlar inte bara om att inkludera fler fordon utan också om att systemen måste vara flexibla nog att hantera olika typer av användare och prioriteringar. Förvaltningarna framhåller att en skalbar lösning som utvecklas i nära samarbete med verksamheterna är avgörande för att en framtida bilpoolslösning ska bli framgångsrik. Den måste både stödja deras dagliga arbete och ge utrymme för att möta långsiktiga mål.

Ett system som visualiserar fordonsresurser

Några av förvaltningarna har lyft fram möjligheterna med ett system som visualiserar tillgängliga fordonsresurser. De föreslår att samma system som används för bokning av poolbilar även skulle kunna inkludera visualisering av verksamhetsbilar. Detta skulle ge användarna en tydlig överblick över fordonsalternativ, där de enkelt kan söka efter specifika behov och identifiera möjligheter till samutnyttjande vid mindre frekventa behov. Förvaltningar ser potential i att ett sådant system skulle kunna bidra till både ökad resurseffektivitet och uppfyllelse av miljömål.

4.1.2 Avdelningar som lämpar sig att dela fordon med andra

Utifrån intervjuer och workshop med fordonsansvariga, mobilitetsansvariga, enhetschefer och verksamhetschefer har Ekan sökt förståelse för vilka bilar som utifrån verksamhetens behov kan ingå i en framtida bilpoolslösning. Svaren tycks ofta landa i att det beror på hur den framtida bilpoolslösningen ser ut. Ett resonemang har varit att bilar som är olämpliga att samutnyttjas eller delas är de bilar som behövs av verksamheten hela dygnet och att det skulle skapa bekymmer om någon annan bokade den men också

fordon som har utrustning som är olämplig att dela. I följande avsnitt finns ett resonemang per förvaltning kring vilka bilar som kan anses lämpliga för implementeringen i en framtida bilpoolslösning och vad som krävs för att det skall vara ändamålsenligt utifrån verksamhetens perspektiv.

Äldre samt vård och omsorgsförvaltningen

Bilar inom Hemtjänst och Hemsjukvård kan samutnyttjas under vissa förutsättningar. Dessa verksamheter har behov av tillgängliga bilar i både kapacitet och geografisk närhet. Bilarna kan inte vara placerade på ett långt avstånd då det skulle uppfattas som verksamhetshindrande eftersom verksamheten redan är hårt pressad tidsmässigt och bilen används för att vårda de mest utsatta i samhället som inte klara sig utan deras hjälp. Bilarna behöver således finnas tillgängliga i direkt anslutning till verksamhetslokalerna. Det behöver också beaktas att dessa typer av verksamheter bedrivs på många olika platser i staden och närhet till bilen som arbetsverktyg är också en fråga om trygghet och säkerhet för medarbetarna, varför närheten till bil från verksamhetslokalen är en viktig aspekt. Denna typ av verksamhet behöver även kunna boka upp och säkra sitt fordonsbehov i god tid med lång framförhållning i stort, medan en del av behovet fluktuerar över tid och då kan frigöras för andra verksamheter, särskilt om det finns en övergripande samordning som kan matcha kapaciteten mot annat behov tillfälligt.

Verksamheterna har också lyft vikten av att beakta beredskapsperspektivet, i tider av kris behöver dessa verksamheter tillgång till bil och i vissa fall kan de behöva skala upp kapaciteten av bilar (exempelvis under pandemin) vilket är avgörande för att de skall kunna ingå i en framtida lösning där bilar samutnyttjas med flera verksamheter och förvaltningar. Under särskilda omständigheter så som under Coronapandemin kan det också uppstå situationer där det är direkt olämpligt att vårdpersonal delar bil med andra professioner utifrån ett smittskyddsperspektiv. Det är då avgörande att det är möjligt att begränsa vilka som kan boka bilar i en framtida bilpoolslösning som används av dessa verksamheter. Även i tider där elförsörjning kan vara begränsad eller när system ligger nere, att säkerställa planer och rutiner och tillgången för fordon som ingår i en framtida bilpoolslösning utifrån detta perspektiv krävs för att dessa verksamheter skall kunna ingå. Att säkra forum för dialog och styrning kopplat till denna typ av prioriteringsfrågor behöver beaktas för att kunna tillgodose dessa verksamheters behov i en framtida bilpoolslösning. Verksamheterna har båda stort beroende till sina bilar som verktyg för att utföra sitt samhällsuppdrag, om bilarna samutnyttjas med andra förvaltningar med behov som kompletterar dessa verksamheter så är det avgörande viktigt att bilarna är full-laddade och tankade när de skall brukas av Hemtjänst och Hemsjukvård igen. Det finns inte logistiskt utrymme för att göra detta under morgontimmarna eller dagtid när alla bilar behövs utan att det riskerar brukarnas behov.

Verksamheten har stora personalgrupper där IT-stress och språkliga utmaningar förekommer. För att möta dessa verksamheters behov behöver en framtida lösning utformas användarvänligt, enkelt och utan att det bidrar till merarbete för verksamhetens personal, såväl medarbetare som ledning. Verksamhetens representanter har också gett uttryck för att en framtida bilpoolslösning inte kan bli dyrare än dagens lösning för att möta deras behov.

Delar av Hemsjukvården, så som rehabpersonal har behov av tillgång till bilar med större lastutrymme för att transportera hjälpmedel, en viktig aspekt för att de skall kunna utföra sitt uppdrag. Kan ovanstående delar säkerställas finns det möjlighet för andra verksamheter att nyttja dessa verksamheters fordon under de tider då Hemsjukvården och Hemtjänsten inte behöver dem.

Gällande övriga verksamheter inom ÄVO som har behov av bil är bedömningen att man kan utgå från att det är tillräckligt med tillgänglighet utifrån närhetsprincipen för medarbetarna att gå cirka 400 m från sin verksamhetslokal för att få tillgång till en bokningsbarbil. Behovet är i stort planeringsbar och kan därför till stor del tillmötesgå i en framtida bilpoolslösning under förutsättning att det finns tillgänglighet i kapacitet i den framtida lösningen.

Larm och natt bilar inom Hemtjänst och Hemsjukvård har utrustning i sina bilar så som "raizer up", en lyftanordning samt svarar mot jour / akutbehov. Om det är lämpligt att andra verksamheter delar dessa fordon som är utrustade med denna anordning är tveksamt och kräver djupare analys, bedömningen är att dessa bilar (ca 45 bilar) i ett inledande skede bör undantas.

Verksamheternas representanter från ÄVO har också gett uttryck för att en framtida bilpoolslösning inte kan bli dyrare än dagens lösning för att möta deras behov.

Funktionsstöd

Har idag inom vissa verksamheter behov av att kunna boka upp bil under längre tid framåt och användningen varierar. Vissa verksamheter bland annat BmSS använder bilar oregelbundet och där behovet inte går att förutsäga då det beror på hyresgästen, i dessa verksamheter är det också en viktig aspekt att det är samma bil verksamheten har tillgång till då det skapar förutsägbarhet för hyresgästen en faktor som är avgörande för att det skall fungera. Bedömningen är att BmSS bilar samt nattbilar (ca 16 stycken) inte bör ingå i en framtida bilpoolslösning inledningsvis.

Inom förvaltningen behövs olika typer av bilar för att tillgodose behoven. Exempel på det är att tre vuxna kan sitta i baksätet, eller fordon där man kan säkerställa att det inte är möjligt att komma i kontakt med förare t.ex., 7-sitsig bil. Man har särskilda större bilar till uppdrag inom daglig verksamhet och det behöver också finnas tillgång till fordon med ramp, dragkrok, och möjligheten att lasta möbler. Behoven inom DV och Boendestöd bedöms i huvudsak som förutsägbara och planeringsbara och under förutsättning att dessa typer av fordon kan tillhandahållas beskrivs dessa bilar och verksamheter kunna ingå i en framtida bilpoolslösning under förutsättning att de finns i närheten (cirka 400 m)

De fyra Socialförvaltningarnas verksamheter har i stort möjlighet att förutsäga och planera sitt behov och skulle därmed kunna använda sig av en bilpoolslösning. Tillgänglighet i kapacitet och närhet är viktiga aspekter för att tillgodose dessa verksamheters behov för att de skall kunna utföra sina uppdrag. Verksamheternas representanter har gjort bedömningen att man kan utgå från att det är tillräckligt med tillgänglighet utifrån närhetsprincipen för medarbetarna att gå cirka 400 m från sin verksamhetslokal för att få tillgång till en bokningsbar bil. Det behöver dock tydliggöras att även dessa förvaltningar bedriver verksamhet i många olika områden i staden och att det kan finnas undantag där det utifrån ett trygghets

och säkerhetsperspektiv är för långt att ta sig 400m vissa tider på dygnet. Det finns delar av förvaltningarnas uppdrag som de måste kunna tillgodose som inte går att planera och där andra färdmedel så som ex kollektivtrafik är direkt olämpliga. Representanter inom förvaltningarna bedömer att ca 20% av förvaltningarnas fordon (ca 20 stycken) uppskattas behövas för oplanerat mer av karaktären akut / jourbehov och kan därför inte vara bokningsbara för någon annan än aktuella verksamheternas personal själva under hela dygnet, dessa bilar kommer ses av verksamheten som "akutbilar" enbart tillgängliga hela dygnet för den specifika verksamheten trots att användningen varierar. Bedömningen är att dessa bilar i ett inledande skede inte bör inkluderas i en framtida bilpoolslösning.

I en framtida bilpoolslösning behöver det för att möta förvaltningarnas behov finnas fordon tillgängliga för såväl korta körningar som längre körningar så som körsträckor över hela landet i landsbygdsmiljö där infrastruktur för laddning och gas ibland är bristfällig eller där det av verksamheten uppfattas som olämpligt att tillsammans med en klient behöva stanna längre stunder för att t.ex., ladda. Att ha fordon som fungerar även utifrån det här krävs för att dessa verksamheter skall kunna ingå i en framtida bilpoolslösning.

Utöver det behöver verksamheten tillgång till fordon i kombiversion då man ibland kör hela familjer eller behöver kunna stödja med inköp eller körningar av möbler. Bilarna behöver också kunna ha utrustning så som bilbarnkudde eller bilbarnstolar.

Förvaltningsövergripande summering

Inom alla 6 förvaltningar finns det ett antal servicebilar med särskild fastutrustning, exempelvis vaktmästarbilar. Dessa bilar är inte lämpliga att delas med andra verksamheter utifrån att de uppges ha fast utrustning i bilen som inte lämpar sig för andra än den specifika yrkeskategorin. Sammanfattningsvis betyder det att ca 124 av 777 bilar inte är lämpliga att dela.

Förvaltning	Fordonstyp	Antal
ÄVO	Larm och Natt	45
	Servicebilar	43
FFS	BMSS	14
	Natt	2
Socialförvaltningarna	Akutbilar	20
Summa		124

Antal bilar som bedöms, utifrån verksamhetens behov, som olämpliga att dela, 2024. Källa: Ekan

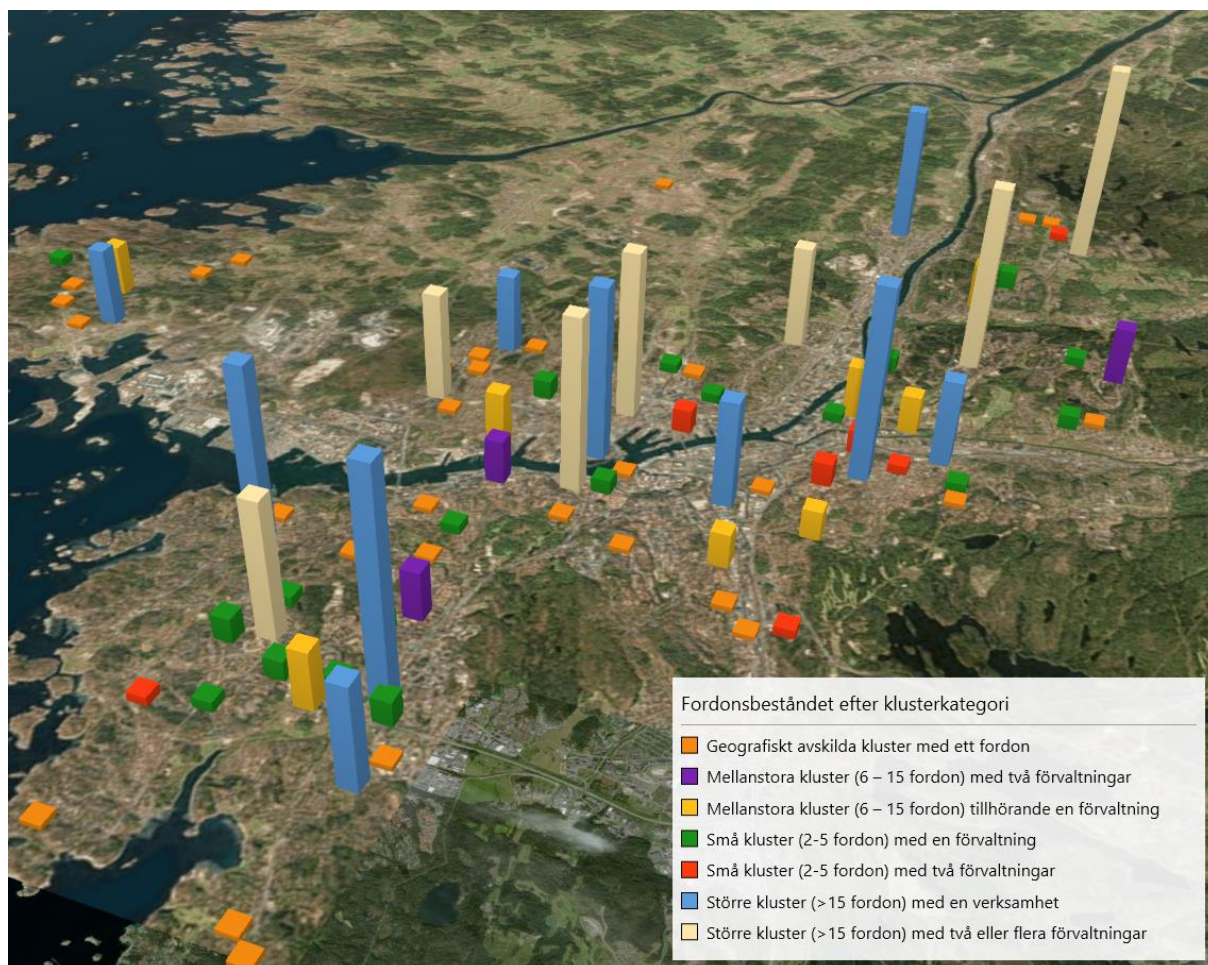
4.2 Geografiska förutsättningar

De 97 fordonskluster som identifierades i avsnitt 3.2 har kategoriserats in i 7 olika kategorier av fordonskluster. Indelningen baserat på fordonsklustrets storlek samt vilka typer av verksamheter som finns inom klustret.

Klusterstorlek	Antal fordon	Varav poolbilar	Antal kluster
Större kluster (>15 fordon) med en verksamhet	283	2	10
Större kluster (>15 fordon) med två eller flera förvaltningar	226	40	7
Mellanstora kluster (6 – 15 fordon) tillhörande en förvaltning	77	8	8
Små kluster (2-5 fordon) med en förvaltning	71	5	23
Mellanstora kluster (6 – 15 fordon) med två förvaltningar	47	5	5
Geografiskt avskilda kluster med ett fordon	35	1	35
Små kluster (2-5 fordon) med två förvaltningar	32	3	9
Adress saknas	6	0	n/a
Summa	777	64	97

Antal fordon efter klusterkategori, september 2024. Källa: Förvaltningarna

Fordonsklustrens geografiska placering illustreras på kartbilden nedan. Höjden på stapeln representerar antalet fordon inom klustret medan färgen på stapeln redovisar vilken typ av kluster som avses.



Antal fordon per klusterkategori, september 2024. Källa: Ekan

Större kluster (>15 fordon) med en verksamhet: Drygt en tredjedel av det undersökta fordonsbeståndet ryms inom denna typ av kluster. Samtliga fordon inom dessa kluster tillhör ÄVO varav drygt 200 av fordonen tillhör Hälso- och sjukvården medan cirka 70 fordon tillhör Hemtjänsten. I sex av klustren är Hälso- och sjukvården den enda eller den absolut största avdelningen. Tvärtom är Hemtjänsten den enda eller absolut största avdelningen inom tre av dessa kluster. Inom ett kluster har både Hälso- och sjukvård samt Hemtjänsten ett flertal fordon.

Med undantag för ett av de tio klustren saknas dagens bilpoolslösning på dessa platser. Detta kan vara en indikation på att en bilpoolslösning inom dessa kluster endast i begränsad omfattning skulle möjliggöra ökat samnyttjande av fordonen inom ÄVO. Bakgrunden till detta resonemang är att dagens bilpoolslösning först och främst lär vara placerad på platser där det finns behov av fordon som kan bokas och delas mellan verksamheterna. Om det inom dessa tio kluster inte fanns några tveksamheter om att en bilpoolslösning som möjliggjorde delning av fordon inom ÄVO skulle innebära stor effektiviseringspotential, vore det märkligt att denna potential inte redan realiserats då dagens bilpoolslösning kan tillgodose detta behov. Att det i intervjuerna framgår att verksamheter inom samma avdelningar ibland lånar fordon av varandra stärker bilden av en bilpoolslösning torde få begränsad påverkan på samutnyttjandet inom dessa platser.

Geografiskt sett ligger dessa fordonskluster minst 400 meter från närmaste fordonskluster och det är tveksamt om det skulle vara möjligt att minska antalet fordon på dessa platser och i stället låta medarbetarna nyttja fordon inom andra kluster utan att det skulle upplevas som försämrad tillgänglighet. På samma vis är det tveksamt om det skulle vara möjligt att minska antalet fordon inom andra kluster genom att inkludera denna klusterkategori i en framtida bilpoolslösning.

Större kluster (>15 fordon) med två eller flera verksamheter: Sammanlagt 226 fordon fördelade på sju kluster. Samtliga sex förvaltningar som ingår i denna utredning har fordon inom minst ett av dessa kluster. ÄVO har en klar majoritet av fordonen med sina 144 fordon. Även här är Hälso- och sjukvård samt Hemtjänsten största avdelningarna med 64 respektive 53 fordon. Även andra avdelningar inom ÄVO finns representerade med ett mindre antal bilar inom flera av dessa kluster såsom Myndighet, Hälsofrämjande och förebyggande samt Förvaltningsövergripande och stödfunktioner. Övriga förvaltningar finns representerade inom dessa kluster med ett flertal olika typer av verksamheter.

Inom samtliga av dessa sju kluster finns lokala bilpoolslösningar och totalt handlar det om 40 poolbilar, vilket motsvarar cirka 65 procent av alla poolbilar. ÄVO har minst antal poolbilar inom dessa kluster med sina två poolbilar. Socialförvaltning Hisingen har flest poolbilar med totalt 17 fordon inom denna typ av kluster. Att närmare 20 procent av fordonen inom dessa kluster utgörs av poolbilar kan vara en indikation på att det finns behov av att samnyttja fordon inom förvaltningarna. Bakgrunden till detta resonemang är att om det inte fanns något behov av fordon som kunde bokas och delas mellan verksamheter vore det märkligt varför poolbilarna just placerats ut på dessa platser.

Geografiskt sätt finns det även goda förutsättningar att samnyttja fordon mellan förvaltningarna vilket potentiellt skulle kunna innebära att behovet av fordon skulle kunna tillgodoses med ett mindre antal bilar.

Mellanstora kluster (6 – 15 fordon) tillhörande en förvaltning: Sammanlagt 77 fordon fördelade på åtta kluster. Sex av dessa kluster utgörs av fordon tillhörande ÄVO varav Hemtjänsten är enda avdelning inom fyra av dessa kluster. Hälso- och sjukvård samt Service har varsitt av de två resterande klustren. Inga poolbilar finns inom dessa sex klustren. Geografiskt sett är det tveksamt om en bilpoolslösning inom dessa kluster skulle öka samnyttjandet inom eller mellan Stadens förvaltningar.

Ett av klustren utgörs av fordon tillhörande Socialförvaltning Sydväst som har 11 fordon på Gamlestadsvägen. Samtliga fordon tillhör avdelningen Boende och Hemlöshet. Idag finns inga poolbilar på adressen och givet de geografiska förutsättningarna är tveksamt om en bilpoolslösning inom detta kluster skulle öka samnyttjandet inom eller mellan Stadens förvaltningar.

Det sista klustret tillhör Socialförvaltning Nordost som har 10 fordon på Hjällbo Lillgata i Angered. Det är tveksamt om en bilpoolslösning inom detta kluster skulle öka samutnyttjandet mellan Stadens förvaltningar men det förefaller som om det finns ett stort behov av att samnyttja fordon inom förvaltningen då åtta av de tio fordonen utgörs poolbilar.

Mellanstora kluster (6 – 15 fordon) med två förvaltningar: Sammanlagt 47 fordon fördelade på fem kluster. Gemensamt för dessa fem kluster är att det finns två förvaltningar inom 400 meter från varandra, men för tre av dessa kluster behöver man gena genom skogsområden eller korsa större vägar för att nå nästa kluster inom detta avstånd. För dessa tre kluster handlar det om 1 - 2 fordon som ligger på adresser i närheten av en adress med 7 – 11 fordon. Det är tveksamt om en bilpoolslösning skulle innebära en betydande potential till samnyttjande mellan förvaltningarna. Notera dock att för ett av dessa kluster, Tellusgatan, finns idag fem poolbilar vilket vittnar om behovet av att kunna samnyttja fordon inom förvaltningen.

De resterande två klustren består av 6–9 fordon där en förvaltning har 3 fordon medan en annan förvaltning har 3–6 fordon. Inom dessa kluster bör det rent geografiskt vara möjligt att samnyttja fordon mellan förvaltningarna.

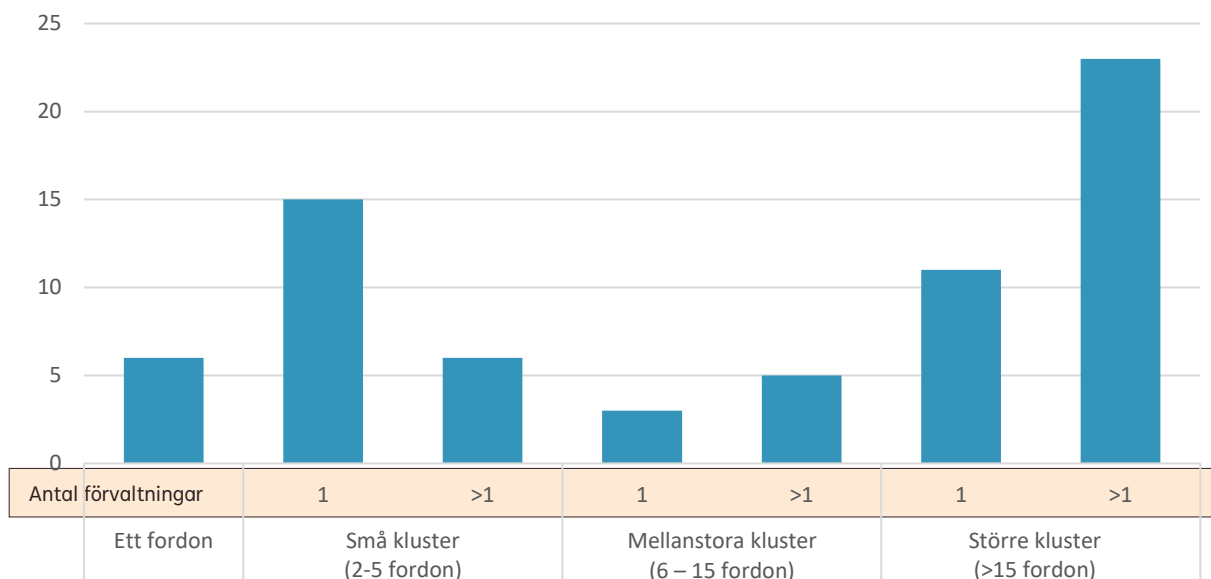
Små kluster (2-5 fordon) med en förvaltning: Sammanlagt 71 fordon fördelade på 23 kluster. De geografiska förutsättningarna att samutnyttja fordon mellan förvaltningarna torde vara begränsade de i många fall är klart mycket längre än 400 meter bort till närmsta fordon utanför klustret. Storleken på klustren innebär också att varje fordon utgör en förhållande stor andel av fordonsklustrets storlek vilket torde begränsa hur många fordon som skulle kunna plockas bort om en bilpoolslösning implementerades. Flest fordon inom denna klusterkategori finns inom Socialförvaltning Sydväst som har 23 av dessa fordon.

För två av dessa klustret förefaller det finnas behov av att samutnyttja fordon inom förvaltningarna då det idag finns tre respektive en bilpoolsbil på Topasgatan samt Zirkongatan.

Små kluster (2-5 fordon) med två förvaltningar: Sammanlagt 32 fordon fördelade på 9 kluster. Studeras verksamheterna och de unika adresserna för dessa nio kluster är det tydligt att potentialen för samutnyttjande inom och mellan förvaltningarna är begränsade även om det rent geografiskt i vissa fall torde vara möjligt att samutnyttja fordon. Inom denna kategori av fordonskluster finns ett kluster med poolbilar tillhörande Socialförvaltning Centrum. Notera dock att Socialförvaltning Centrum planerar att flytta från adressen samt avveckla dessa poolbilar.

Geografiskt avskilda kluster med ett fordon: Sammanlagt 35 fordon fördelade på 35 kluster. En klar majoritet av dessa fordon, 23 bilar, tillhör Funktionsstöd. I många fall ligger dessa fordon klart mycket längre från närmsta kluster än 400 meter och i många fall är det 1 till 2 kilometer till närmaste fordon. Sett från ett geografiskt perspektiv är det tveksamt att en bilpoolslösning inom denna typ av kluster skulle bidra till ökat samutnyttjande inom eller mellan Göteborgs stads förvaltningar.

Diagrammet nedan visar inom vilka typer av klusterkategoriser som de fordon som nyttjas allra minst finns. Diagrammet visar att flest fordon som nyttjas mindre än 2 timmar per dygn finns inom större fordonskluster med flera förvaltningar.



Antal fordon som nyttjas mindre än 2 timmar per dygn per klusterkategori. Källa: 2MA och Ekan

Sammanfattningsvis visar den geografiska analysen att fordonen som ingår i denna studie finns utspridd på 170 unika adresser inom Göteborgs Stad. I många fall är tveksamt om det är geografiskt möjligt att dela fordonen inom eller mellan förvaltningarna. Det finns dock ett antal större fordonskluster där de torde finnas god geografisk potential att samutnyttja fordon. Inom dessa kluster finns också många av de bilar som idag nyttjas lite. I bilaga 1 redovisas en tabell där samtliga 97 fordonskluster finns redovisade och där det gjorts en bedömning kring vilken potential som det finns att samutnyttja fordon inom fordonsklustret.

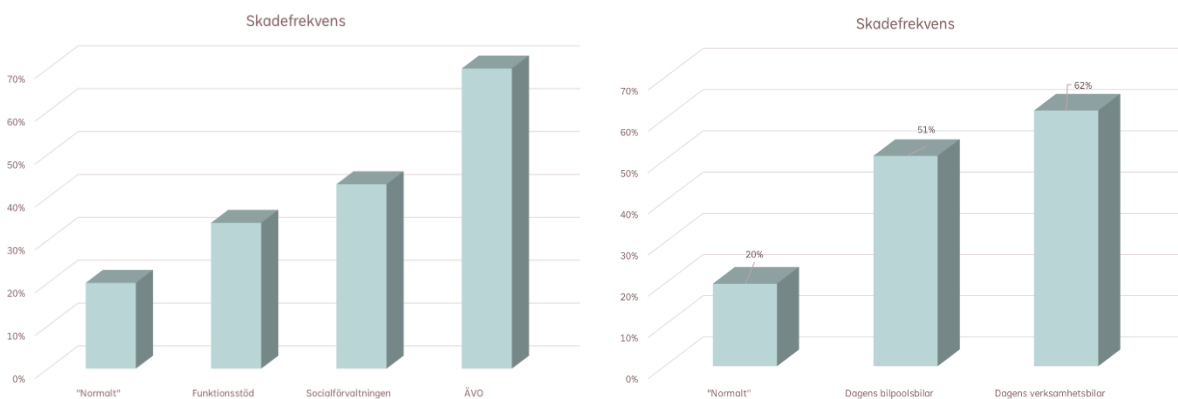
4.3 Legala och försäkringsmässiga förutsättningar

Vi har inte kunnat finna några direkta legala eller försäkringsmässiga hinder mot att införa en central bilpool. Den försäkringspremie som GSL betalar till Göta Lejon är satt utifrån skadekostnad. Göta Lejon differentierar inte premien efter vilken förvaltning som använder bilen eller om den används av en eller flera personer. Skulle det däremot visa sig att skadefrekvensen eller snittskadans storlek skulle förändras, kommer försäkringspremier och/eller självrisker att anpassas till detta.

Det finns dock några faktorer som kan påverka skadefrekvens och skadekostnad:

Skadefrekvens

Skadefrekvens definieras som andelen av en viss bilpopulation som råkar ut för en skada under ett år. En relevant fråga är om poolbilar har högre skadefrekvens än andra, vilket idag varken GSL eller Göta Lejon har en bestämd uppfattning om. Genom att samköra GSL:s fordonsregister med Göta Lejons skadestatistik har vi kunnat göra beräkningar av skadefrekvensen. Vi har tagit hänsyn både till dagens bilar och till de bilar som vissa av dagens bilar har ersatt. Även om beräkningen kan innehålla brister, är den för närvarande den bästa tillgängliga statistiken.



Beräkningen visar framför allt på följande:

- Den 61 %-iga skadefrekvensen på de aktuella förvaltningarnas bilar är betydligt högre än "normala" 15-25 %
- Poolbilar har en lägre skadefrekvens (51 %) än verksamhetsbilar (62 %) men detta bör ses i relation till att de flesta av stadens poolbilar idag finns inom Socialförvaltningarna som generellt har en betydligt lägre skadefrekvens än ÄVO (där de flesta verksamhetsbilarna finns)
- Den stora skillnaden i skadefrekvens kan alltså uppmätas mellan förvaltningarna. Det är framför allt ÄVO som sticker ut negativt med en 1,5-2 gånger så hög skadefrekvens som övriga förvaltningar
- Går vi djupare och studerar Socialförvaltningarnas poolbilar, som har 60 % skadefrekvens, och jämför dem med samma förvaltningars verksamhetsbilar, som har 35 % skadefrekvens kan vi notera att poolbilarnas skadefrekvens är 25 %-enheter eller 38 % högre än verksamhetsbilarnas

Slutsatsen är att det, trots att stadens poolbilar generellt har lägre skadefrekvens än verksamhetsbilarna, finns en risk att bilpoolskonceptet i sig medför något högre skadefrekvens, kanske p.g.a. att användaren i ett bilpoolskoncept kan uppleva sig själv vara mer anonym och att den personliga ansvarskänslan för en bilpoolsbil kan vara mindre. Samtidigt är det värt att notera att en centralisering av bilpooler inte med automatik innebär någon förändring i vare sig användningsmönster eller -volym, varför det skulle vara samma förare, samma körsträckor och samma körmönster som idag.

Utvärderingen bör därför rimligen ta höjd för att en viss risk för att skadefrekvens och därmed skadekostnader kan öka med utbyggda bilpooler. Samtidigt är det viktigt att upplägget innehåller komponenter som i möjligaste mån motverkar detta:

- En utbyggd teknisk lösning med krav på fotoavsyning före och efter användning skulle – tillsammans med många andra positiva effekter – kunna bidra till en ökad medvetenhet
- Relevanta ekonomiska incitament i prismodellen kan också bidra till att sätta tryck på chefer och andra ansvariga att påverka sina medarbetare att "köra försiktigt"
- En annan faktor som inte ska förringas är värdet av information och kommunikation. Enligt uppgift har Göta Lejon, GSL och förvaltningarna tidigare gjort gemensam sak i att arbeta skadeförebyggande, vilket sannolikt även skulle ha ett värde framöver

Andel av skadorna som kan hänföras till en användare

Att utöka stadens bilpooler till att omfatta flera förvaltningar medför en risk att en större del än idag av skadekostnaderna inte kan hänföras till en användare (röd "tårtbit" i diagrammet till höger). Idag är det en förvaltning som hyr fordonet under längre tid och är ansvarig för hela den tiden. I en central bilpoolslösning, där bilen delas mellan flera förvaltningar, är den användande förvaltningen bara ansvarig under den tid som förvaltningen har använt bilen.



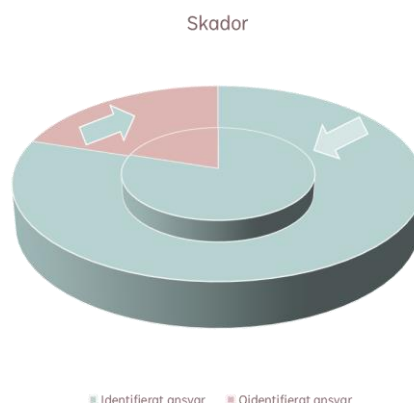
GSL skulle alltså i ett centralt bilpoolskoncept behöva kunna identifiera vem som bär ansvaret för skadan i *tillräckligt* stor utsträckning. Ambitionen är att kunna hänföra så många skador som möjligt till rätt användare. Det finns dock ett antal skador som är mycket svåra, nästintill omöjliga, att hänföra till rätt användare:

- Skador som inträffar mellan användningarna, då ingen förvaltning har ansvar för bilen
- Skador som inte – med rimlig insats – kan upptäckas vid överlämningar och återlämningar

Med hänsyn till dessa fall blir slutsatsen att den röda "tårtbiten" inte kan elimineras men att det finns ett stort behov av att minimera densamma. I huvudsak finns två möjligheter att öka den andel av skadorna där ansvarig förvaltning kan identifieras – plus ett alternativ:

Lösning	Konsekvens	Fördel	Nackdel
"Hyrbilsspåret"	GSL-personal kontrollerar bilen fysiskt vid återlämning till "hyrbilstation", antingen ute på uppställningsplatserna eller centralt hos GSL på Ringön	Högkvalitativt = största möjliga minimering av "röda tårtbiten"	Ineffektivt = kostsamt, kräver mer personal och fysiska stationer
"Teknikspåret"	Användaren fotograferar bilen vid övertagande och återlämning, sparar bilderna i app kopplad till den nyckelfria lösningen	Effektivt = ingen extra personal behövs, kan göras på plats på uppställningsplatserna	Lägre kvalitet = allt upptäcks inte Kan också upplevas besvärligt av användarna (viktigt att motverka genom så användarvänlig lösning som möjligt)
"Kollektivspåret"	GSL tar kostnaden och lägger den på priset	Enkelt = ingen investering, ingen extra personal behövs	Ger inte rätt incitament = risken är att inte bara den röda "tårtbiten" ökar utan att även hela "tårtan", d.v.s. den totala skadekostnaden ökar

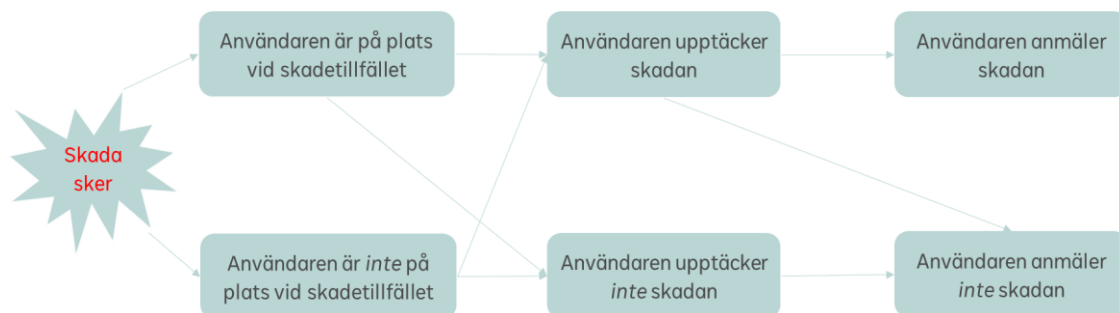
Av dessa tre alternativ faller rimligen först "kollektivspåret" eftersom det inte är en lösning på problemet, utan snarare förvärrar det. Därefter väljs lämpligen "Hyrbilsspåret" bort på grund av sannolikt orimligt höga kostnader för dess förverkligande. Då återstår med andra ord "Teknikspåret" som innebär att GSL i ett centralt bilpoolskoncept bygger in en teknisk lösning som möjliggör (och kanske även kravsätter) att användarna gör egen fotoavsyning vid övertagande och återlämning.



Målet är att inte bara den röda "tårtbiten" ska minimeras utan även att den totala skadekostnaden ska minimeras genom att möjliggöra relevant uppföljning och att därigenom kunna skapa rätt incitament för användarna. Det ska dock betonas att det inte räcker med en teknisk lösning som möjliggör detta, utan det måste också tillkomma adekvata rutiner och regler för att den tekniska lösningen ska användas på rätt sätt.

Anmälningfrekvens

Den allmänna bedömningen är att anmälningsfrekvensen är lägre för de skador som drabbar poolbilar än för andra bilar. Det finns därför en teoretisk risk att färre skador skulle anmälas om fler bilar skulle bli poolbilar. Även denna risk bör tas i beaktande och motverkas av en adekvat teknisk lösning.



Utifrån figuren ovan kan sex scenarier identifieras:

- Användaren är på plats vid skadetillfället, upptäcker skadan och anmäler den
- Användaren är på plats vid skadetillfället, upptäcker skadan men anmäler den *inte*
- Användaren är på plats vid skadetillfället, men upptäcker inte skadan och anmäler den alltså *inte*
- Användaren är *inte* på plats vid skadetillfället men upptäcker skadan och anmäler den
- Användaren är *inte* på plats vid skadetillfället, upptäcker ändå skadan men anmäler den *inte*
- Användaren är *inte* på plats, upptäcker *inte* skadan och anmäler den följaktligen *inte*

Fotoavsyning vid användande samt digital anmälan vid skador har potential att öka skade-
anmälningsfrekvensen och -kvaliteten i de flesta av scenarierna. Se nedanstående tabell över
potentiella effekter:

Scenario	Införande av fotoavsyning före/efter användning	Införande av digital skadeanmälan
A	-	Högre kvalitet i skadeanmälan, bl a bilder
B	Svårare att "smita undan" -> högre anmälningsfrekvens	Enklare att anmäla skador -> högre anmälningsfrekvens
C	Lättare att upptäcka skador -> högre anmälningsfrekvens	-
D	Lättare att fördela kostnaden på rätt enhet	-
E	Färre situationer som 'E' uppstår -> högre anmälningsfrekvens	Enklare att anmäla skador -> högre anmälningsfrekvens
F	Lättare att upptäcka skador -> högre anmälningsfrekvens	-

4.4 Teknisk infrastruktur

Vår bedömning är att en adekvat teknisk infrastruktur är en grundläggande förutsättning för att kunna genomföra bilpoolslösningen. I huvudsak handlar det om följande aspekter:

- Hantering av bokningar
- GPS-spårning och körjournal
- Nyckelhantering
- Skadehantering
- Användargränssnitt

Hantering av bokningar

Ett effektivt bokningssystem behöver först och främst vara användarvänligt och tillgängligt. Det ska vara enkelt för användare att boka och hantera sina reservationer, oavsett digital vana. Systemet bör vara tillgängligt både via dator och mobiltelefon för att maximera flexibiliteten.

För GSL:s del är det viktigt att bokningssystemet ger möjlighet till datadriven uppföljning och analys. Detta inkluderar statistik över nyttjandegrad, körsträckor och bokningsbeteenden som kan användas för att optimera fordonsflottan och dess placering. Sådan data är också värdefull för att kunna följa upp miljömål och ekonomiska mål.

Ett modernt bokningssystem bör även integreras med andra viktiga funktioner som:

- Digital nyckelhantering
- Digital skadeanmälan
- Fotoavsyning vid övertagande och återlämning
- Hänsyn till aktuell laddningsnivå vid bokning för elfordon
- GPS-spårning och körjournal
- Kostnadsfördelning mellan förvaltningar
- Analys av fordonsnyttjande

Särskilt viktigt är att systemet kan hantera olika behörighetsnivåer och förvaltningar. Systemet måste också kunna hantera både kortare och längre bokningar för att möta olika verksamheters behov. Ett välutvecklat bokningssystem bidrar även till ökad trygghet för användarna genom att ge god överblick över tillgängliga fordon och deras drivmedels- och laddningsnivå/räckvidd.

Sammanfattningsvis är bokningssystemet en nyckelkomponent som, rätt utformat, kan bidra till både effektivare resursutnyttjande och ökad användarnöjdhet i en bilpoolslösning.

GSL:s befintliga lösningar 2MA och Portify Fleet Intelligence hanterar bokningar idag. 2MA kan användas för bokning via dator medan Portify Fleet Intelligence kan hantera bokningar via dator och mobiltelefon. Fördelen med Portify Fleet Intelligence är att lösningen hanterar digital nyckelhantering via nyckelskåp, drivmedels- och laddningsnivå/räckvidd på bilarna, fotoavsyning av skador före/efter användande och har

bredare analysmöjligheter än 2MA. Vidare hanterar Portify Fleet Intelligence bokningar med en "buffert" som tar hänsyn till att en elbil behöver laddas mellan bokningarna. Båda lösningarna hanterar tekniskt GPS-spårning och körjournaler samt kostnadsfördelning mellan verksamheter. Ingen av de befintliga lösningarna stöttar nyckelfri hantering.

Under intervjuerna har önskemål om att kunna dela bilpoolen mellan förvaltningar tagits upp. Detta stöttas inte av 2MA idag medan Portify Fleet Intelligence har denna möjlighet. Det finns möjlighet att dela bilar mellan förvaltningar genom att sätta upp s.k. "gästpooler". Fördelen med att en gemensam bilpool i GSL:s regi är att alla användare på alla förvaltningar kan boka alla bilar och det minskar kravet på dagens bokningssystem. D.v.s. ingen delning mellan förvaltningarna är behövt hanteras i bokningssystemet, däremot behöver frågan om kostnadsfördelning fortfarande lösas.

GPS-spårning och körjournal

GPS-spårning av fordon i en bilpoolslösning är ett komplext område som behöver balansera GSL:s behov av uppföljning och kontroll mot användarnas integritet och gällande lagstiftning.

Fördelar med GPS-spårning i bilpooler:

- Möjliggör effektiv uppföljning av fordonens användning och rörelsemönster
- Underlättar vid stöld eller försvunna fordon
- Ger underlag för optimering av fordonsflottan och bilpoolernas placering
- Kan användas för att skapa och verifiera körjournaler
- Möjliggör snabb assistans vid driftstopp eller olyckor

Juridiska aspekter att beakta:

- Behandling av personuppgifter måste följa GDPR
- Tydlig information till användare om vilken data som samlas in och varför
- Begränsning av datalagring till det som är nödvändigt för ändamålet
- Rutiner för radering av data som inte längre behövs
- Säker hantering av insamlad data

För att implementera GPS-spårning på ett acceptabelt sätt bör följande åtgärder vidtas:

- Upprätta tydliga policys för hur data får användas
- Informera alla användare om systemets syfte och funktion
- Säkerställa att data endast är tillgänglig för behörig personal
- Regelbundet utvärdera behovet av insamlad data
- Ha rutiner för hur data får användas vid utredningar eller tvister

Det är viktigt att notera att GPS-spårning primärt bör användas för verksamhetsutveckling och effektivisering, inte för detaljerad övervakning av enskilda medarbetare. System för GPS-spårning bör

utformas så att de stödjer gällande lagstiftning och GSL:s legitima behov samtidigt som de respekterar användarnas integritet.

Det finns två huvudsakliga varianter av GPS-spårning. Antingen ansluter man till bilens eget system eller också monterar man in hårdvara i bilarna. GSL:s befintliga lösningar 2MA och Portify Fleet Intelligence hanterar GPS-spårning idag. 2MA kräver montering av hårdvara i bilarna, medan Portify Fleet Intelligence ansluter till bilens eget system.

GPS-spårning är vanlig i de lösningar som undersökts. Fleet Complete, Wunder Mobility, Vulog, Zemtu, Atom Mobility och Fleetster hanterar samtliga GPS-spårning. Det finns samordningsmässiga fördelar med att ha samma lösning för GPS-spårning för samtliga av GSL:s fordon, d.v.s. förutom poolbilar även verksamhetsbilar och korttidsuthyrning.

Nyckelhantering

Under arbetet har vikten av nyckelhantering för bilpoolerna lyfts fram. Dagens hantering är alltför manuell och inflexibel. Två möjliga lösningar har lyfts fram; nyckelfri hantering via app/blåtand eller tagg och digitala nyckelskåp.

Båda systemen har fördelar i form av:

- Eliminerar behovet av personal för utlämning
- Möjliggör tillgång till fordon dygnet runt
- Ökad spårbarhet genom digital loggning av användning
- Integration med bokningssystem ger automatisk access vid bokad tid

Nyckelfri hantering:

Fördelar

- Eliminerar behovet av fysisk nyckelhantering
- Minskar risk för borttappade nycklar

Nackdelar

- Tekniskt beroende - kräver app/blåtand eller tagg
- Kan upplevas som komplext för ovana användare
- Risk för tekniska problem som kan låsa ute användare

En helt nyckelfri lösning är mest framtidssäker och användarvänlig. Det finns två huvudsakliga varianter av nyckelfri lösning. Antingen ansluter man till bilens eget system eller också utgår man från en faktisk fysisk nyckel. Gällande fysisk nyckel finns två huvudsakliga alternativ, antingen bygga in nyckeln i fysiskt i bilen på en dold plats eller också förvaras nyckeln i handskfacket så att användaren kan nå den efter upplåsning med app/blåtand eller tagg.

Av dessa är en anslutning till bilens eget system att föredra, men det ger också begränsningar i vilka bilfabrikat och vilka bilmodeller som kan erbjudas i bilpoolslösningen. Det är även osäkert om alla befintliga bilar kan anpassas till en nyckelfri lösning. Fördelen med att utgå från den fysiska nyckeln är att samtliga bilmodeller med startknapp kan användas i en bilpool. Tillgång till den fysiska nyckeln är också en fördel ur ett beredskapsperspektiv.

Digitala nyckelskåp:

Fördelar

- Robustare lösning med mindre tekniskt beroende
- Välkänd teknik som många användare är vana vid
- Enklare att implementera i befintlig fordonsflotta
- Säkrare ur ett beredskapsperspektiv

Nackdelar

- Högre initial investeringskostnad (indikativt 100 000 – 175 000 kr per skåp exkl. montering, stolpar och elanslutning)
- Kräver fysisk åtkomst till nyckelskåpet
- Begränsad flexibilitet gällande upphämnings- och återlämningsplatser
- Fortfarande behov av hantering av fysiska nycklar
- Risk för skadegörelse och inbrott i nyckelskåpen

GSL:s befintliga lösningar 2MA och Portify Fleet Intelligence hanterar enbart digitala nyckelskåp, ej nyckelfri hantering. För att övergå till en nyckelfri hantering behöver GSL utvärdera andra tekniska leverantörer än de befintliga. En kartläggning av marknaden visar att det finns ett flertal leverantörer av lösningar för nyckelfri hantering t.ex. Fleet Complete, Wunder Mobility, Vulog, Zemtu, Atom Mobility och Fleetster.

En förutsättning för att lyckas med digitala nyckelskåp är att de kan monteras utomhus och i publika miljöer. Dagens lösning med nyckelskåp, som är inlåsta i verksamhetslokaler, stöttar inte en bilpool med bred tillgänglighet och tillgänglighet kvällar och helger.

För GSL är fördelen med digitala nyckelskåp att den befintliga leverantören Portify Fleet Intelligence kan hantera sådana, både för inomhus- och utomhusmontering av nyckelskåpen. En fördel med att välja digitala nyckelskåp är således att en ny systemleverantör inte behöver upphandlas. Ett val av en nyckelfri lösning innebär att GSL:s befintliga lösningar från 2MA och Portify Fleet Intelligence behöver ersättas helt. Vid en sådan upphandling behöver hänsyn tas till både behoven hos en bilpoolslösning och behoven som 2MA respektive Portify Fleet Intelligence tillför idag för verksamhetsbilar och korttidsuthyrning.

Skadehantering

Vad gäller skadehanteringen behövs följande:

- Digital skadeanmälan. Att erbjuda ett digitalt skadeanmälningsverktyg, gärna i en app liknande de som flera försäkringsbolag erbjuder sina kunder, skulle sannolikt minska upplevd tid för att fylla i skadeanmälan, öka anmälningsfrekvensen och förbättra kvaliteten på inskickade skadeanmälningar, t.ex. genom att få in adekvata bilder.
- Fotoavsyning före/efter användande. Ett verktyg för att motverka en *eventuell* effekt av minskad ansvarskänsla vid en utökning och centralisering av bilpoolerna är fotoavsyning före och efter användande. Detta skulle idealt vara kopplat till samma app som boknings- och nyckelhanteringen samt skadeanmälan. Genom att i möjligaste mån avkräva bilder på åtminstone bilens fyra utsidor i samband med att en användare tar över en bil respektive lämnar den, kan en större andel av skadorna identifieras i ett tidigt skede och andelen av skadekostnaden som kan hänföras till en viss förvaltning öka.

GSL:s befintliga lösning Portify Fleet Intelligence hanterar fotoavsyning via app före/efter användande, men hanterar inte digital skadeanmälan. De undersökta lösningarna Fleet Complete, Wunder Mobility, Vulog, Atom Mobility och Fleetster hantera bokningar fotoavsyning via app före/efter användande, men hanterar inte heller digital skadeanmälan.

En lösning för digital skadeanmälan behöver tas fram tillsammans med Göta Lejon. En sådan lösning skulle inte bara förenkla hanteringen av bilpooler utan gynna hanteringen av skador för GSL:s samtliga fordon inkl. verksamhetsbilar och korttidsuthyrning.

Användargränssnitt

Ett väl utformat användargränssnitt är avgörande för en framgångsrik bilpoolslösning. Detta är särskilt viktigt eftersom bilpooler innebär ett förändrat beteende kring bilanvändning, där användare går från att ha en "egen" verksamhetsbil till att dela fordon med andra.

Användargränssnittet behöver stödja hela kedjan från bokning till återlämning av bilen. Det innefattar:

Bokningssystemet

- Ska vara enkelt och intuitivt att boka bil, både via dator och mobiltelefon
- Behöver visa tydlig information om tillgängliga bilar och deras egenskaper, t.ex. antal sittplatser, drag, räckvidd och fordonstyp (bensin/diesel/gas, laddhybrid eller elbil)
- Bör möjliggöra både spontanbokning och planerade bokningar

Tillgång till bilen

- Nyckelfria lösningar förenklar hanteringen väsentligt
- Tydliga instruktioner för hur man får tillgång till och startar bilen, t.ex. hur man kommer in i låsta ytor som parkeringsgarage och tillgång till drivmedelskort
- System för att rapportera eventuella problem vid hämtning

Skadehantering och återlämning

- Digitala lösningar för att dokumentera bilens skick före och efter användning
- Enkla system för att rapportera nya skador eller problem

Ett bra användargränssnitt kan även bidra till bättre nyttjande av bilpoolen genom att:

- Förmedla statistik och information som uppmuntrar till effektivt resursutnyttjande
- Synliggöra miljövinster och kostnadsbesparingar

Särskilt viktigt är det att användargränssnittet är robust och pålitligt eftersom många användare kan känna oro för att systemet inte ska fungera när de behöver bilen. Ett välfungerande gränssnitt bidrar därmed till att skapa förtroende för bilpoolslösningen och ökar sannolikheten för att användarna fortsätter använda bilpoolen.

För GSL är det även viktigt att systemet kan generera relevant statistik för uppföljning och optimering av fordonsflottan. Detta behöver dock balanseras mot användarnas integritet så att insamlad data hanteras på ett etiskt och lagligt sätt. GSL:s befintliga lösningar 2MA och Portify Fleet Intelligence hanterar statistik för uppföljning, men funktionerna i 2MA bedöms vara otillräckliga för optimering av en bilpool t.ex. går det inte att följa upp aggregerad nyttjandegrad av bilar eller nyttjandegrad över dygnet, vilket krävs för optimering av fordonsflottan.

GSL:s befintliga lösningar 2MA och Portify Fleet Intelligence hanterar bokningar via dator medan Portify Fleet Intelligence kan hantera bokningar via dator och mobiltelefon. De undersökta lösningarna Fleet Complete, Wunder Mobility, Vulog, Zemtu, Atom Mobility och Fleetster hantera bokningar via dator och mobiltelefon.

4.5 Prismodell

En prismodell kan vara ett bra verktyg för att fördela kostnader mellan verksamheterna samt för att skapa önskade incitament- och styrningseffekter. I bakgrunden till detta uppdrag framgår att den tilltänkta bilpoolslösningen ska främja ett effektivt samnyttjande av fordon för att optimera resursanvändningen och bidra till en mer miljövänlig, hållbar och kostnadseffektiv verksamhet för förvaltningarna och staden. Om prismodellen skapar incitament som inte överensstämmer med dessa mål finns risk till suboptimeringar som i slutändan kan innebära att målen blir svåra att uppnå.

Att skapa en prismodell, eller en kombination av prismodeller, som passar alla fordon och alla verksamheter som ingår i denna utredning är inte helt enkelt. Att dessutom få en sådan prismodell att upplevas som enkel, transparent, och rättvis är en ännu större utmaning. Utformningen av bilpoolslösning har också betydelse för vilken prismodell som kan anses vara lämplig. Exempelvis är det problematiskt att låta verksamheterna få rätten att bestämma hur många fordon som ska finnas i deras bilpools och samtidigt använda en prismodell som på övergripande nivå fördelar kostnaderna efter användning. Detta eftersom tillgänglighet till fordon kostar förhållandevis lite, vilket varken är rättvist eller skapar incitament att kostnadseffektivisera verksamheten.

Flera olika typer av prismodeller har undersökts och dessa presenteras på övergripande nivå nedan. I avsnitt 6.7 redovisas den prismodell som föreslås gälla för den bilpoolslösning som rekommenderas inom ramen för detta uppdrag.

4.5.1 Betala per användning

Prismodell: Denna prismodell tillämpas av de flesta kommersiella bilpools, både mot privatpersoner och företag. Priset baseras på användningen av fordonen såsom användningstid och mil. Vanligen tillämpas olika prisnivåer baserat på fordonstyp. Prismodellen kombineras ofta med en fast kostnad såsom månadsavgift per användare. Fasta delen av kostnaden är dock inte beroende på hur många fordon som du har inom ditt närområde eller hur mycket ledig kapacitet som dessa fordon har.

Incitament- och styrningseffekter: Minimera bilanvändningen. Den faktiska tillgängligheten till fordon har låg påverkan på kostnaden, vilket bör innebära att incitamentet att minska tillgängligheten till fordon inom respektive fordonskluster bör vara litet. Allt annat lika så kommer prismodellen leda till att de verksamheter som nyttjar sina fordon förhållandevis lite kommer betala mindre för sin fordonsanvändning jämfört med idag medan de verksamheter som nyttjar sina fordon mycket kommer betala mer för sina fordon.

Varianter: Flera varianter och tillägg till denna prismodell utvärderats såsom takpris, lägsta pris, pristrappa och abonnemangsavgift. Detta för att hantera utmaningarna med att de som idag kör sina bilar mycket idag inte ska påverkas negativt av prismodellen samt att tillgängligheten till fordonen ska ha en påverkan på kostnaden. Att utforma ett sådant tillägg är i praktiken dock inte helt enkelt.

Slutsats: Lämplig prismodell för fordon som nyttjas förhållandevis lite och som kan delas mellan verksamheter om de ingick i en bilpoolslösning. Prismodellen är mindre lämplig för fordon som används mycket och för fordon som verksamheterna kräver ska finnas tillgängliga trots lågt nyttjande.

4.5.2 Hyr & dela

Prismodell: En fast månadsavgift med intäkt/avdrag om bilen delas med andra. Varje bil har en verksamhet som har det övergripande kostnadsansvaret för bilen. Finns idag flera leverantörer som möjliggör bildelning med denna typ av prismodell.

Incitament- och styrningseffekter: Prismodellen skapar incitament att dela fordonen mellan varandra. Tillgänglighet till fordon kostar om du står som hyrestagare till fordonet. Svårt att uppnå övergripande samordning och enskilda verksamheter får stå för risken att fordonen skulle stå outhyrda.

Slutsats: Ansvaret för antalet fordon i Stadens bilpoolslösning läggs ut på enskilda verksamheter. Lämpligt för verksamhetsbilar, men mindre lämpligt för fordon som nyttjas lite av flera verksamheter. Vem av verksamheterna ska stå för risken?

4.5.3 Betala per fordonskluster

Prismodell: Varje fordonskluster betalar sin självkostnad. Inom klustret fördelas kostnaderna efter användning. Verksamheterna som är ansvariga för klustrets kostnader behöver också rätten att bestämma hur många fordon som finns inom respektive kluster.

Incitament- och styrningseffekter: Minimera bilanvändningen inom klustret. Stora användare inom klustret betalar mycket för eventuell tillgänglighet medan mindre användare betalar förhållandevis lite.

Slutsats: Förvaltningarna måste komma överens om hur många fordon de vill ha i bilpoolen, där stora användare behöver anpassa sig (och betala?) för den tillgänglighet som mindre användare behöver. Kan bli administrativt betungande med allt för många kluster och prismodeller.

4.5.4 Ingen prismodell

Prismodell: Kostnaderna betalas centralt av respektive förvaltning. Olika fördelningsnycklar är tänkbara, till exempel efter användning. Förvaltningarna som på central nivå är ansvarig för kostnaderna behöver också rätten att bestämma hur många fordon som ska finnas inom bilpoolerna.

Incitament- och styrningseffekter: Bilanvändning och tillgänglighet kostar inget för verksamheterna.

Slutsats: Enkel prismodell som innebär minimal fakturaadministration. Administrativt krävande att komma överens om antal fordon och uppställningsplatser mellan förvaltningarna. Då incitamenten att minska kostnaderna för bilanvändningen är låg på verksamhetsnivå krävs andra typer av incitament.

5. Ekonomisk utvärdering av två alternativa bilpoolslösningar

Vilka ekonomiska konsekvenser en bilpoolslösning skulle innebära för GSL och Stadens förvaltningar beror på vilken bilpoolslösning som man avser att implementera. Exempelvis skiljer sig den ekonomiska kalkylen väsentligt om bilpoolslösningen är tänkt att omfatta i stort sett samtliga fordon eller om bilpoolslösningen snarare är tänkt att efterlikna en kommersiell bilpool där ett mindre antal poolbilar placeras ut inom utvalda kluster. Ett flertal olika alternativa bilpoolslösningar har utretts och i detta avsnitt redovisas den ekonomiska utvärderingen för två av dessa alternativ. I bilaga 2 redovisas en övergripande beskrivning över de antaganden som gjorts inom respektive beräkning.

5.1 Alternativ A – En storskalig bilpoolslösning

5.1.1 Målsättning

Målsättningen med detta alternativ är att maximera samutnyttjandet av Stadens fordon samtidigt som den övergripande samordningen och administrativa hanteringen sköts centralt av GSL vilket ger förvaltningarna förutsättningarna att fokusera på sitt kärnuppdrag.

5.1.2 Omfattning

I detta alternativ inkluderas så många fordon som möjligt i bilpoolslösningen. Omkring 610 fordon övergår till bilpoolslösningen medan cirka 125 fordon har exkluderats på grund av verksamhetsmässiga skäl. De fordon som exkluderats utgörs exempelvis av vaktmästarfordon som innehåller verktyg och arbetsmaterial där det inte är rimligt att användaren ska tömma fordonen efter användning. Även fordon som inte kan delas med andra verksamheter på grund av att fordonen behöver vara tillgängliga under dygnets alla timmar har exkluderats. Det handlar exempelvis om Socialförvaltningarna akutbilar, larmbilar inom Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen samt fordon tillhörande BmSS inom Funktionsstöd. I detta alternativ antas det vara möjligt att minska fordonsflottan från 777 fordon till 735 fordon, vilket motsvarar en minskning om 42 fordon.

5.1.3 Geografi

Fordonen står kvar på samma plats som idag, vilket innebär cirka 150 unika uppställningsplatser fördelade inom 80 fordonskluster (<400 meter). Att antalet uppställningsplatser och fordonskluster är mindre än vad som tidigare redovisas förklaras att vissa av de 125 fordon som exkluderats i somliga fall varit enda fordonen inom klustren.

5.1.4 GSL:s erbjudande

GSL erbjuder en helhetslösning som exempelvis innefattar bokningssystem, nyckelfria fordon, kundsupport, drift och underhåll av fordonen vilket innebär att GSL ansvarar för tvätt och städ, transport av fordonen till och från verkstad för hjulskifte, service, besiktning och reparation samt löpande tillsyn av fordonen.

5.1.5 Ekonomi

Givet alternativets omfattning, potential att minska antalet fordon, minskad arbetstid för förvaltningarna för administration och praktisk fordonshantering samt GSL framtida kostnader för att tillhandahålla en storskalig bilpoolslösning bedöms kostnaderna öka med cirka 6 mkr per år sett från ett ”hela-staden-perspektiv”. Beräkningen bygger på antagandet att förvaltningarna har möjlighet att spara drygt 9 mkr i form av minskad arbetstid för administration och praktisk fordonshantering. I detta alternativ bedöms bilpoolsverksamheten omsätta knappt 80 mkr per år för GSL.

Antal fordon	777	125	610	735	-42
--------------	-----	-----	-----	-----	-----

Kostnadspost, mkr	Nuläge	Bilpoolslösning A			Differens
		Ej poolbilar	Poolbilar	Totalt	
Leasingkostnad	51,4	8,3	40,3	48,6	-2,8
Skadereparationer	1,7	0,3	1,5	1,8	0,1
Självrisker fordon	2,4	0,4	2,2	2,6	0,2
Debitering av trängselskatter	1,1	0,2	0,9	1,1	0,0
Debitering av fordonsskatter	0,5	0,1	0,4	0,5	0,0
Hämta och lämna service	0,9	0,1	0,0	0,1	-0,8
Tvätt och städ av fordon	0,4	0,1	0,0	0,1	-0,3
Övriga kostnader	0,5	0,1	0,4	0,5	0,0
Delsumma	58,9	9,5	45,8	55,3	-3,5

Faktureras via GSL

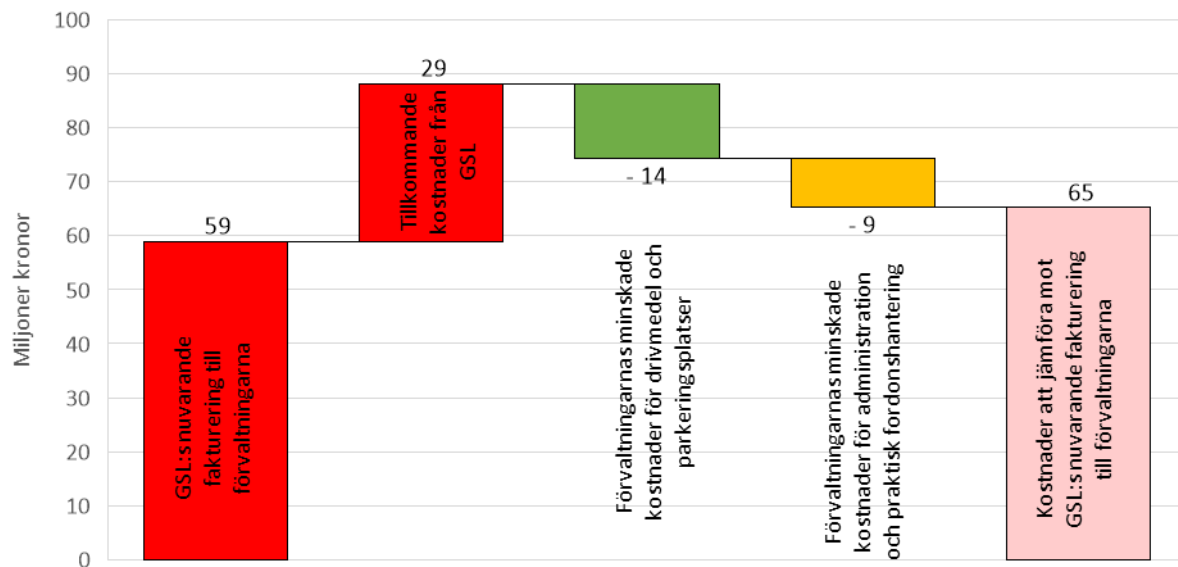
GSL Administration	0,0	0,0	1,7	1,7	1,7
Teknisk lösning + kundsupport	0,0	0,0	6,0	6,0	6,0
Löpande installation nyckelfritt	0,0	0,0	0,6	0,6	0,6
Driftorganisation	0,0	0,0	11,0	11,0	11,0
Drivmedel	0,0	0,0	7,2	7,2	7,2
Parkering	0,0	0,0	5,5	5,5	5,5
Avskrivning engångskostnader	0,0	0,0	0,8	0,8	0,8
Delsumma	0,0	0,0	32,9	32,9	32,9

Fordonsadministration	20,8	3,4	8,3	11,6	-9,2
Drivmedel	8,6	1,4	0,0	1,4	-7,2
Parkering	7,0	1,1	0,0	1,1	-5,9
Övrigt (tvätt, m.m.)	0,8	0,1	0,0	0,1	-0,7
Delsumma	37,2	6,0	8,3	14,3	-23,0

Faktureras ej via GSL

Total kostnad	96	16	87	102	6
----------------------	-----------	-----------	-----------	------------	----------

GSL:s fakturor till de sex förvaltningarna skulle öka från dagens 59 till 88 mkr vilket motsvarar en ökning om 29 mkr. Dock kommer förvaltningarna också få minskade kostnader för drivmedel, parkeringsplatser och övriga fordonsrelaterade kostnader motsvarande 14 mkr. Summeras de direkt resultatpåverkande posterna innebär den storskaliga bilpoolslösningen alltså ökade kostnader motsvarande 15 mkr. Samtidigt har förvaltningarna även bedömts att ha en potential att spara in arbetstid motsvarande 9 mkr per år på grund av den minskade arbetsbelastningen som den praktiska fordonshanteringen innebär idag vilket innebär att den totala kostnadsökningen landar på cirka 6 mkr per år. Observera att om kostnadsökningen ska hållas nere på 6-miljonerskronersnivån måste hela effekten av minskad arbetstid hämtas hem av förvaltningarna.



Kostnadspåverkan av en storskalig bilpoolslösning. Källa: Ekan

5.2 Alternativ B – Fordonskluster med högst potential

5.2.1 Målsättning

Målsättningen med detta alternativ är att optimera samutnyttjandet av Stadens fordon, d.v.s. uppnå en så stor effekt som möjligt till en så liten kostnad som möjligt. I detta alternativ undviks också bilpoolslösningens negativa effekter på platser där en bilpoolslösning ändå inte ger någon större effekt. Exempelvis undviks investeringar i en nyckelfri lösning på platser där fordonen ändå inte kommer samutnyttjas. Likaså tvingas inte verksamheter som har begränsade möjligheter att dela sina fordon med andra, exempelvis på grund av de geografiska förutsättningarna, att lägga administrativ tid på att kontinuerligt boka fordonen och fota fordonen innan användning.

5.2.2 Omfattning

I detta alternativ inkluderas cirka 100 poolbilar i bilpoolslösningen, vilket motsvarar 10 – 15 procent av samtliga fordon. I detta alternativ antas det vara möjligt att minska fordonsflottan från 777 fordon till 752 fordon, vilket motsvarar en minskning om 25 fordon. Även i detta alternativ har fordon som av verksamhetsmässiga inte är lämpliga att delas mellan verksamheter exkluderats.

5.2.3 Geografi

Nio fordonskluster som bedöms ha hög potential vad gäller möjligheten att samutnyttja fordon inom eller mellan förvaltningarna. Gemensamt för de nio fordonsklustren är att det finns ett stort antal fordon inom klustren samt att det oftast finns minst två förvaltningar inom respektive kluster. Drygt 85 procent av dagens bilpoolsbilar finns inom dessa kluster.

5.2.4 GSL:s erbjudande

GSL erbjuder en skalbar helhetslösning som exempelvis innefattar bokningssystem, nyckelfria fordon, kundsupport, drift och underhåll av fordonen vilket innebär att GSL ansvarar för tvätt och städ, transport av fordonen till och från verkstad för hjulskifte, service, besiktning och reparation samt löpande tillsyn av fordonen. Möjlighet att justera omfattning på erbjudandet allt eftersom behoven förändras.

5.2.5 Ekonomi

Trots att alternativ B fokuserar på fordonskluster med hög potential är det svårt att se att en central bilpoolslösning som hanteras av GSL skulle innebära några betydande ekonomiska besparingar för Staden som helhet. Givet de antaganden som gjorts bedöms alternativ B i stället innebära i stort sett oförändrade kostnader för staden som helhet. I detta alternativ bedöms bilpoolsverksamheten omsätta knappt 14 mkr per år för GSL.

Antal fordon	777	652	100	752	-25
--------------	-----	-----	-----	-----	-----

Kostnadspost	Nuläge	Bilpoolslösning B			Differens
		Ej poolbilar	Poolbilar	Totalt	
Leasingkostnad	51,4	43,1	6,6	49,7	-1,7
Skadereparationer	1,7	1,5	0,2	1,7	0,0
Självrisker fordon	2,4	2,1	0,3	2,5	0,0
Debitering av trängselskatter	1,1	1,0	0,1	1,1	0,0
Debitering av fordonsskatter	0,5	0,4	0,1	0,5	0,0
Hämta och lämna service	0,9	0,8	0,0	0,8	-0,1
Tvätt och städ av fordon	0,4	0,3	0,0	0,3	-0,1
Övriga kostnader	0,5	0,5	0,1	0,5	0,0
Delsumma	58,9	49,6	7,5	57,0	-1,8

GSL Administration	0,0	0,0	0,9	0,9	0,9
Teknisk lösning + kundsupport	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0
Löpande installation nyckelfritt	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Driftorganisation	0,0	0,0	1,8	1,8	1,8
Drivmedel	0,0	0,0	1,4	1,4	1,4
Parkering	0,0	0,0	0,9	0,9	0,9
Avskrivning engångskostnader	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
Delsumma	0,0	0,0	6,3	6,3	6,3

Fordonshantering	20,8	17,5	2,0	19,4	-1,4
Drivmedel	8,6	7,2	0,0	7,2	-1,4
Parkering	7,0	5,9	0,0	5,9	-1,1
Övrigt (tvätt, m.m.)	0,8	0,7	0,0	0,7	-0,1
Delsumma	37,2	31,2	2,0	33,2	-4,0

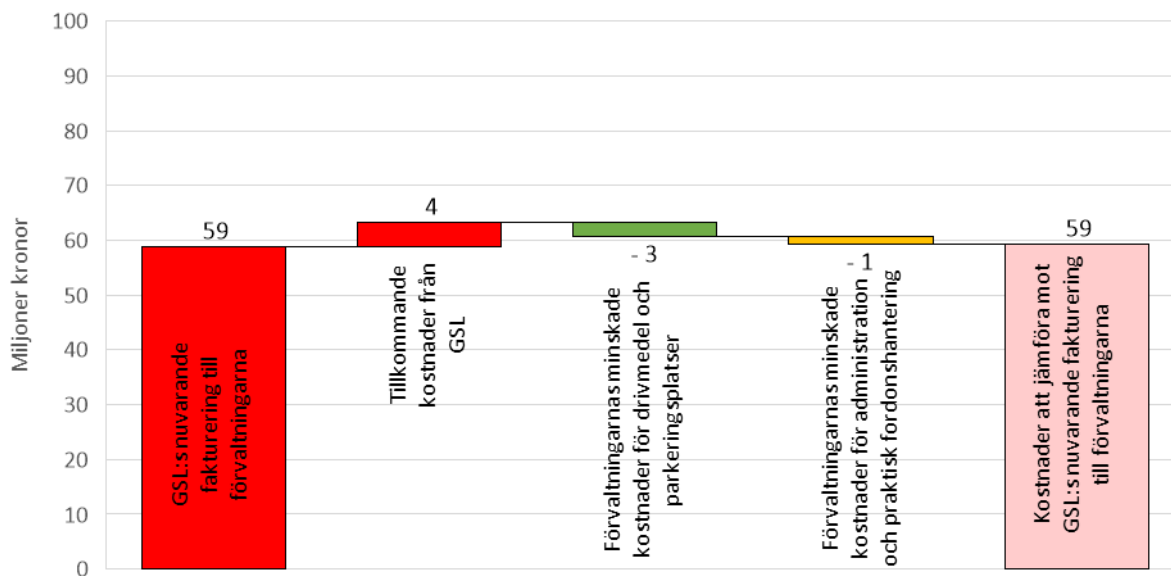
Total kostnad	96	81	16	96	0
----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------

Faktureras via GSL

Faktureras ej via GSL

GSL:s fakturor till de sex förvaltningarna skulle öka från dagens 59 till 63 mkr vilket motsvarar en ökning om 4 mkr. Dock kommer förvaltningarna också få minskade kostnader för drivmedel, parkeringsplatser och

övriga fordonsrelaterade kostnader motsvarande 3 mkr. Summeras de direkt resultatpåverkande posterna innebär den storskaliga bilpoolslösningen alltså ökade kostnader motsvarande 1 mkr. Dock har förvaltningarna även bedömts att ha en potential att spara in arbetstid motsvarande 1 mkr per år på grund av den minskade arbetsbelastningen som den praktiska fordonshanteringen innebär idag vilket innebär att den totala kostnadsökningen avrundat till miljontals kronor landar på +/- 0.



Kostnadspåverkan av en bilpoolslösning inom fordonskluster med hög potential. Källa: Ekan

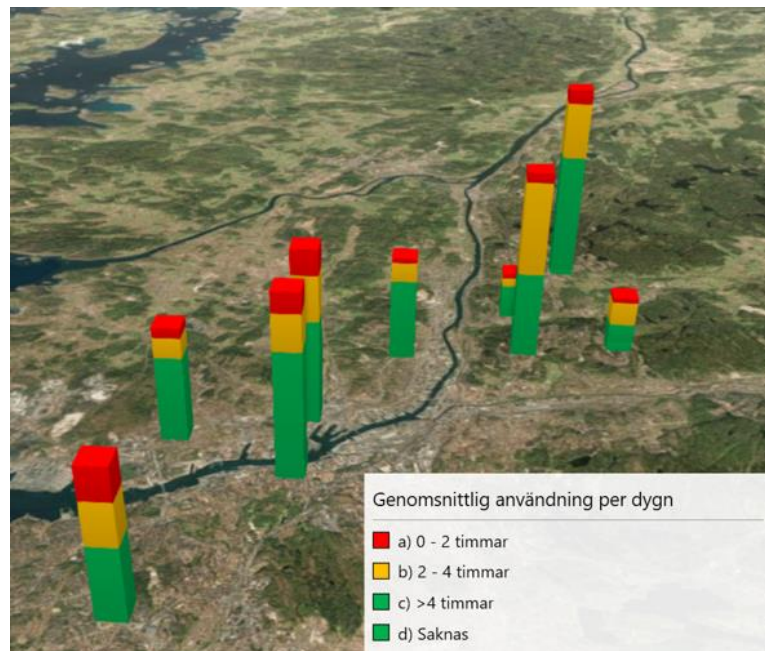
6. Rekommendation för eventuell centraliserad bilpoolslösning

Givet målsättningen att implementera en bilpoolslösning som ska främja ett effektivt samnyttjande av fordon för att optimera resursanvändningen och bidra till en mer miljövänlig, hållbar och kostnadseffektiv verksamhet för förvaltningarna och staden bedöms alternativ B mer fördelaktig än alternativ A.

6.1 Bilpoolslösningens omfattning

Mest lämpliga storlek på bilpoolen bedöms vara cirka 100 fordon fördelade på nio kluster inom Göteborgs stad, vilket motsvarar cirka 10 – 15 procent av de fordon som ingått i denna utredning. Kartbilden nedan redovisar vilka nio kluster som avses. Staplarnas höjd representerar totala antalet fordon som finns inom klustren där färgen på stapeln visar hur många fordon som nyttjas a) mindre än två timmar per dygn, b) mellan 2 – 4 timmar per dygn samt c) mer än fyra timmar per dygn.

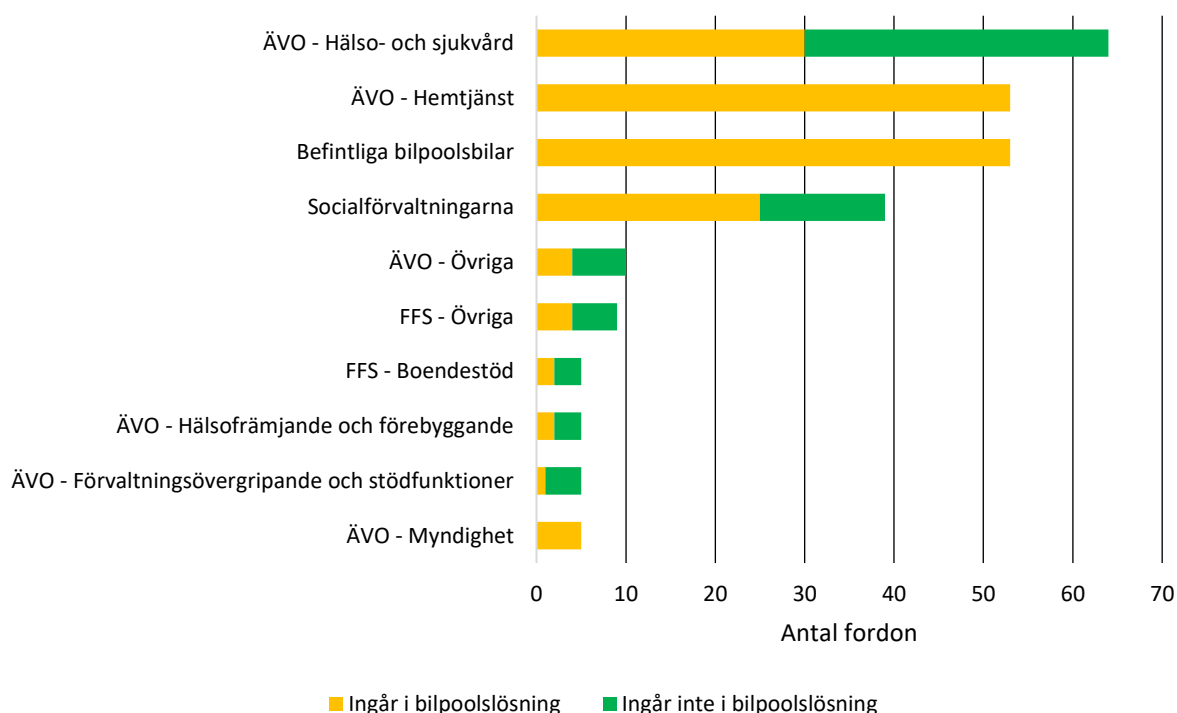
Besparingspotentialen bedöms uppgå till 25 fordon vilket motsvarar antalet fordon som i snitt körs mindre än 2 timmar per dygn (röd färg). Vidare har det antagits att det behov som dessa fordon uppfyller i stället kan tillgodoses av fordon som idag i snitt körs mellan 2 – 4 timmar per dygn genom att dessa fordon omvandlas till bilpoolsbilar (gul färg). Fordon som redan idag nyttjas förhållandevis mycket och i snitt körs mer än 4 timmar per dygn inkluderas inte i bilpoolslösningen (grön färg). Undantag gäller dock för de fordon som redan idag är poolbilar. Dessa har inkluderats i bilpoolslösningen även om de körs mer än 4 timmar per dygn redan idag. Fordon som av verksamhetsmässiga inte är lämpliga att delas mellan verksamheter har exkluderats från bilpoolslösningen. Se avsnitt 4.1 om verksamheternas behov.



Fordonskluster	Antal fordon idag:	248
Förstamajgatan	Antal <2h idag:	25
Vårväderstorget	Antal fordon imorgon:	223
Selma Lagerlöfs torg		
Länkhavsgatan	Antal 2-4h idag:	70
Lergöksgatan	Övriga poolbilar:	30
Vågmästaregatan	Antal poolbilar imorgon:	100
Andra Långgatan		
Hjällbo Lillgata		
Tellusgatan		

Gemensamt för de nio fordonsklustren är att det finns ett stort antal fordon inom klustren samt att det finns förhållandevis många fordon som nyttjas lite. Inom dessa kluster finns det oftast två förvaltningar, men det finns ett par undantag. Drygt 85 procent av dagens bilpoolsbilar finns inom dessa kluster.

Tabellen nedan redovisar de 248 fordon som finns inom de nio klustren efter typ av förvaltning. Den gula delen av stapeln visar vilka fordon som omfattas av bilpoolslösningen. I diagrammet framgår att Hemtjänstens fordon inte inkluderas i bilpoolslösningen. Detta förklaras av att alla hemtjänstens fordon används mer än 4 timmar per dygn (oftast mer än 8 timmar per dygn). Dessa fordon är förhållandevis välutnyttjade redan idag och potentialen att öka nyttjandegraden för dessa fordon bedöms som lägre än för de fordon som körs förhållandevis lite. Fordonen som omfattas av den föreslagna bilpoolslösningen utgörs nästan uteslutande av fyrsitsiga personbilar.



Ekan har efterfrågat statistik som visar på hur fordonen nyttjas över dygnet - detta för få en djupare förståelse för resursutnyttjandet och potentiella effektiviseringsmöjligheter. Trots stora ansträngningar från uppdragsgivarens sida har det inte varit möjligt att få tag på denna information och det rekommenderas därför att en fördjupad analys genomförs inför ett eventuellt beslut om att införa en bilpoolslösning.

6.2 Organisations- och resursbehov hos GSL

En central bilpoolslösning som administreras och hanteras av GSL skulle innebära en ny typ av verksamhet för GSL. Det nya tjänsteerbjudandet skulle bland annat innebära att GSL behöver tillhandahålla bokningssystem, "nyckelfria" fordon, kundsupport dygnet runt samt praktisk hantering av fordonen vilket innebär att GSL behöver ansvara för tvätt och städ, transport av fordonen till och från verkstad för hjulskifte, service, besiktning och reparation samt löpande tillsyn av fordonen. Dessutom behövs resurser som planerar och driver verksamheten framåt.

I den ekonomiska utvärderingen av alternativ B antas att kostnaden för den praktiska hanteringen uppgår till 1 500 kronor per fordon och månad, vilket totalt sett innebär en årlig kostnad om cirka 1,8 mkr. I kostnadsuppskattningen ryms inte enbart personalkostnader utan även kostnader för exempelvis tvätt- och städ, lokalkostnader samt övriga kringkostnader. Det antas att det krävs cirka 1,5 – 2 heltidstjänster för att hantera fordonsflottan om 100 fordon. Detta kan jämföras med personalstyrkan för hämta/lämna-tjänsten som hanteras närmare 100 fordon per anställd.

Kostnaden för den tekniska lösningen inkl. nyckelfri lösning, bokningssystem, kundsupport och fakturering bedöms uppgå till 750 kronor per fordon och månad. Det antas vara mer ekonomiskt fördelaktigt att inledningsvis anlita en extern leverantör för att tillhandahålla dessa tjänster istället för att bygga upp en intern organisation kring dessa frågor.

Utöver de löpande kostnaderna för driftorganisationen, den tekniska lösningen och kundsupport bedöms GSL ha ett behov av en heltidstjänst som planerar och driver verksamheten. Det kan exempelvis handla om att identifiera fordon som borde omlokaliseras eller plockas bort, driva utvecklingsfrågor, hantera frågor kopplade till parkeringsplatserna och planera arbetet framåt.

Bilpoolslösningen förväntas även kräva administrativa resurser inom GSL såsom inom ekonomi, HR och ledning. Kostnaderna för dessa funktioner är inräknade i leasingkostnaden samt kostnaden för driftorganisationen, men ingen närmare specificering av omfattningen per funktion har gjorts.

6.3 Lokalmässiga krav för GSL

En bilpoolslösning som endast innefattar 100 poolbilar torde få begränsad påverkan på GSL:s behov av lokaler. Nuvarande kontorslokaler bedöms vara tillräckliga för de administrativa tjänster som föreslagna bilpoolslösning skulle innebära. Tvätthall bedöms ha viss kapacitet att utöka sin beläggning, delvis genom förändrad schemaläggning. Eftersom ett antal av de föreslagna bilpoolerna är lokaliserade långt från GSL:s lokaler på Ringön bedöms det som lämpligt att undersöka förutsättningarna att kunna nyttja kommersiella tvätthallar som ligger närmare fordonsklustren rent geografiskt. Detta skulle kunna minska körtiden mellan fordonsklustren och tvätthallen, men det är i sådana fall viktigt att säkerställa personalens arbetsmiljö.

6.4 Påverkan på GSL:s övriga verksamheter

Vår bedömning av hur införandet av en central bilpoolslösning påverkar GSL:s övriga fordonsrelaterade verksamheter visar att lösningen har olika konsekvenser för olika verksamheter:

Verksamhet	Kommentar	Trend
Leasing	Bedöms minska med ca 125 fordon, varav 100 fordon blir bilpoolsbilar och 25 fordon tas bort	
Hämta/Lämna	Bedöms öka med ca 80 fordon, då tjänsten ingår i bilpoolslösningen men ca 20 av 100 fordon redan har denna. Dessutom ökar antalet hämta/lämna per fordon	
Tvätt & Städ	Bedöms öka med ca 85 fordon, då tjänsten ingår i bilpoolslösningen men ca 15 av 100 fordon redan har denna tjänst. Dessutom ökar antalet tvätt & städ per fordon	
Korttidsuthyrning	Bedöms minska något då bilpoolslösningen avlastar behovet av korttidsuthyrning	
Ersättningsfordon	Bedöms vara oförändrat på total nivå då det totala behovet är detsamma som tidigare även om det totala antalet fordon förvisso minskar med 25	
Verkstad	Underhållsservice och hjulskiften minskar något i takt med minskningen av vagnparken (25 bilar). Risk för något ökad skadefrekvens kan dock innebära fler objekt till skadeverkstaden	

6.5 Miljö och hållbarhet

Om Göteborgs Stad implementerar en bilpoolslösning finns flera faktorer som talar för att bilanvändningen skulle minska. När bokning krävs och kostnaden kopplas direkt till användningen blir tröskeln högre, vilket sannolikt leder till färre och mer genomtänkta bilresor.

Samtidigt finns det aspekter som talar för en ökad bilanvändning. GSL kommer behöva anställa personal som transporterar sig mellan bilpoolens uppställningsplatser och Ringön. Exempelvis för löpande tillsyn och skötsel men också för hämta/lämna i samband med tvätt, städ och hjulskifte. Vissa av dessa transporter sker förvisso redan idag, men i vissa fall skulle transporter kunna undvikas – exempelvis om tvätt sker i samband med en tankning. En annan faktor är att vissa verksamheter och medarbetare som tidigare inte haft tillgång till poolbilar nu kan börja använda dem, vilket skulle kunna leda till ökad tillgänglighet och bilanvändning. Sammantaget är det därför tveksamt om en bilpoolslösning skulle leda till en betydande minskning av antalet körda mil inom Göteborgs Stad. I de hållbarhetsberäkningar som görs i denna utredning har det därför antagits oförändrad körsträcka.

Den föreslagna bilpoolslösningen ("100-lösningen") beräknas minska fordonsflottan med 25 bilar. Enligt en rapport från IVL Svenska Miljöinstitutet² motsvarar klimatpåverkan från produktionen av en elbil cirka 12 ton koldioxidekvivalenter. Om minskningen av antalet fordon är varaktig och bilarna byts ut vart femte år innebär detta en årlig minskning av utsläppen med cirka 60 ton koldioxidekvivalenter (25 bilar x 12 ton / 5 år). Givet att den föreslagna bilpoolslösningen sammantaget förväntas innebära en oförändrad kostnadsnivå kan bilpoolslösningen tyckas vara gynnsam sett från ett hållbarhetsperspektiv. Samtidigt är det viktigt att notera att beräkningarna är förknippade med stor osäkerhet vilket framgår i riskanalysen i nästa avsnitt. Dels för riskerna och osäkerheterna kopplat till de ekonomiska förutsättningarna, dels för risker kopplat till den beräknade klimateffekten. Om bilpoolslösningen inte leder till att antalet verksamhetsbilar minskar i den omfattning som antagits blir klimateffekten naturligtvis mindre.

Det bör notera att den alternativa, storskaliga, bilpoolslösningen förvisso förväntas innebära en större minskning av fordonsflottan än "100-lösningen", men besparingen om ytterligare 17 bilar medför samtidigt en kostnad om cirka 6 miljoner kronor per år, eller 30 miljoner kronor sett över en femårsperiod. Det innebär att marginalkostnaden för den extra koldioxidbesparingen skulle bli mycket hög.

Bilpoolslösning	Minskning antal bilar	Ton CO ₂ e per bil	Summa ton CO ₂ e	Livslängd år	Ton CO ₂ e per år	Kostnad SEK/år	SEK / kg CO ₂ e
Alternativ A - Storskalig lösning	42	12	504	5	101	6 000 000	60
Alternativ B - "100-lösning"	25	12	300	5	60	0	0
Marginal-effekt	17	12	204	5	41	6 000 000	147

² Mats-Ola Larsson, m.fl. (2020): *Rapport C 552 - Hållbar elektromobilitet – Vad krävs för att eldrivna vägtransporter ska vara miljömässigt och socialt hållbara*. IVL Svenska Miljöinstitut.

Tabellen ovan visar att kostnaden för den extra koldioxidbesparingen som den storskaliga lösningen innebär uppgår till 147 SEK / kg CO₂e, vilket kan jämföras med Trafikverkets³ kalkylvärde vid samhälls-ekonomiska kalkyler för alternativa klimatåtgärder i transportsektorn som år 2024 bedömdes till 1,38 SEK / kg CO₂e mätt i 2019 års prisnivå, vilket uppräknat till december 2024 motsvarar cirka 1,72 SEK / kg CO₂e.

Ur ett bredare hållbarhetsperspektiv finns fler positiva effekter. När förvaltningarna kan fokusera på sin kärnverksamhet istället för fordonshantering kan den organisatoriska effektiviteten öka. Ett mindre antal bilar inom Göteborgs stad innebär också att behovet av parkeringsplatser minskar något – dock marginellt.

För att ytterligare främja ett hållbart resande kan bilpoolslösningen kompletteras med andra åtgärder, såsom förbättrade möjligheter för gång, cykel och kollektivtrafik. Genom en kombination av insatser kan Göteborgs Stad skapa ett mer hållbart transportsystem och en bättre stadsmiljö.

6.6 Möjligheter och risker

Införandet av en bilpoolslösning som tillhandahålls av GSL för förvaltningarna innebär både möjligheter och risker, sett ur såväl GSL:s som förvaltningarnas perspektiv. Nedan har Ekan identifierat ett urval av dessa, men det bör noteras att ytterligare faktorer kan finnas som inte omfattas i denna lista.

Möjligheter:

GSL:

- GSL blir en allt viktigare aktör inom Göteborgs stad
- Högre kvalitet och effektivitet uppnås genom stordriftsfördelar och specialisering

Förvaltningarna:

- Frigör interna resurser och skapar förutsättningar att i större utsträckning fokusera på kärnuppdraget
- Skapa incitament för övergång till andra transportsätt
- Kvalitetshöjning avseende fordonsunderhåll då den erbjuds mer standardiserat med en likvärdig kvalitetsnivå av en funktion som är specialiserad på uppgiften
- Skalbar lösning som kan anpassas med tiden utifrån behov
- Ökad tillgänglighet genom att fler bilar kan bli tillgängliga då de blir bokningsbara och nyckelhanteringen förenklas samt kostnadsfördelningsmodell bestäms
- Ökad personalnöjdhet utifrån perspektivet att bilarna sköts bättre

³ ASEK-gruppen inom Expertcenter vid Trafikverket (2024): *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn*. Trafikverket

- Förvaltningarnas fordonshantering blir mindre personbunden vilket kan minska de risker som är förknippat med detta

Risker:

GSL:

- Låg nyttjandegrad av bilpoolslösningen. Låg nyttjandegrad innebär ökade priser vilket i sin tur kan leda till än lägre nyttjande. Kan bli en ond spiral tills ingen vill använda bilpoolen
- Tekniska risker så som brister med bokningssystemet, nyckelfrilösning och digital skadehantering. Tekniska lösningar har identifierats som en förutsättning för att en bilpoolslösning ska fungera inom staden. Under utredningen har det framkommit ett flertal exempel på hur implementationen av tekniska lösningar av olika anledningar misslyckats. Exempelvis på grund av att teknisk lösning inte uppfyller kraven eller att brister vid upphandlingsförfarandet inneburit att upphandlad teknisk lösning inte varit framtidssäkrad. Riskerna förknippade med den tekniska lösningen är såväl av ekonomisk natur som risker förknippade med att förvaltningarna upplever missnöje och motstånd till bilpoolslösningen som helhet
- Politiska risker som påverkar de ekonomiska förutsättningarna att driva bilpoolslösningen
- Motstånd till bilpoolslösningen inom förvaltningarna utifrån att det idag finns en stark kultur kopplat till fordonsanvändning av verksamhetsbilar
- Marknadsrisker såsom prisvariationer
- Bristande kommunikation kring tjänsteerbjudandet, vilket leder till att förvaltningarna och dess verksamheter inte uppfattar bilpoolslösningen som ett erbjudande
- Att erbjudandet blir dyrare än andra kommersiella alternativ
- Bristande laddinfrastruktur i såväl antal som kapacitet.

Förvaltningarna:

- Priserna upplevs som höga eller motsvarar inte förvaltningarnas behov i tillräcklig utsträckning för att de ska vara villiga att betala
- Negativ känsla inom verksamheterna av att verksamhetsfordonen omvandlats till poolbilar
- Tjänsteerbjudandet upplevs bristfälligt (teknisk lösning, tvätt och städ, kundservice, personal behöver hantera olika logiker och system i verksamheter där kombinationen bilpoolsbilar och verksamhetsbilar förekommer m.m.)
- Misslyckad effekthemtagning avseende minskad arbetstid för administration och praktisk fordonshantering vilket skulle medföra att centraliseringen och tillskapandet av bilpool blir en kostnadsökning
- Sämre upplevd tillgänglighet i såväl kapacitet som geografisk närhet
- Verksamhetsfordonen minskar inte i önskad omfattning av olika skäl
- Utmaning att prioritera och styra om fordon och fordonsanvändning i tider av kris när förvaltningen delar resurser med flera förvaltningar

6.7 Affärs- och prismodell

Affärsmodell

Affärsmodellen är att GSL erbjuder förvaltningarna en central bilpoolslösning, där GSL äger bilarna, gör nödvändiga investeringar, tar löpande kostnader och tar betalt av användande förvaltning utefter vars och ens användning. I sin grundläggande form innebär detta att GSL tar risken för affärsförluster men också får möjligheten till affärsvinster. Genom olika tilläggskonstruktioner till affärsmodellen kan dock risker och möjligheter fördelas mellan GSL och användarna på lämpligt sätt, se nedan under avsnitten 'Prismodell' och Riskdelningsmodell.

Prismodell

Med utgångspunkten att GSL:s erbjudande till förvaltningarna skall vara självfinansierande och ge kostnadstäckning föreslår vi en tvådelad prismodell; en del som motsvarar fasta kostnader och sätts utefter användning i tidsenheter och en del som motsvarar rörliga kostnader och sätts utefter användning i körsträcka. Fördelar med denna prismodell är att den är enkel att förstå, att den fördelar kostnaden utefter användning någorlunda rättvist och att priset går att jämföra med priset hos andra aktörer.

Kundpriset blir alltså xx SEK/h + xx SEK/mil. Formler:

$$\text{Kundpris i SEK/h} = (f * (1 + k + p)) / h$$

där f = totala fasta kostnader i SEK, k = uppskattad kostnadsutveckling i %, p = riskpremie i % och h = total användning i timmar

$$\text{Kundpris i SEK/mil} = (r * (1 + k + p)) / m$$

där r = totala rörliga kostnader i SEK, k = uppskattad kostnadsutveckling i %, p = riskpremie i % och m = total körsträcka i mil

Exempel:

Leasingkostnad	6 609 028	75%	4 956 771 SEK	Användning och körsträcka:	
Fordonsskatt	62 226	100%	62 226 "	Total användning	184 129 h
Övriga kostnader	69 047	100%	69 047 "	Total körsträcka	121 924 mil
Parkering	900 000	100%	900 000 "		
GSL administration och drift	3 687 526	100%	3 687 526 "		
Avskrivning engångskostnader	200 000	100%	200 000 "		
Fasta kostnader			9 875 570 "		
Leasingkostnad	6 609 028	25%	1 652 257 SEK		
Trängselskatt	146 284	100%	146 284 "		
Drivmedel	1 385 135	100%	1 385 135 "		
Ofördelade skadekostnader	54 059	100%	54 059 "		
Rörliga kostnader			3 237 735 "		
Kostnadsutveckling i %	0%		0 SEK	Intäkt baserat på tid	9 875 570 SEK
Riskpremie i %	0%		0 "	Intäkt baserat på körsträcka	3 237 735 "
Totala kostnader att fördela			13 113 305 SEK	Total intäkt	13 113 305 SEK

Kundpris:

Kundpriset är tvådelat; en del motsvarar fasta kostnader och sätts utefter användning i tidsenheter medan den andra delen motsvarar rörliga kostnader och sätts utefter körsträcka

Pris baserat på tid **54 SEK/h**
Pris baserat på körsträcka **27 SEK/mil**

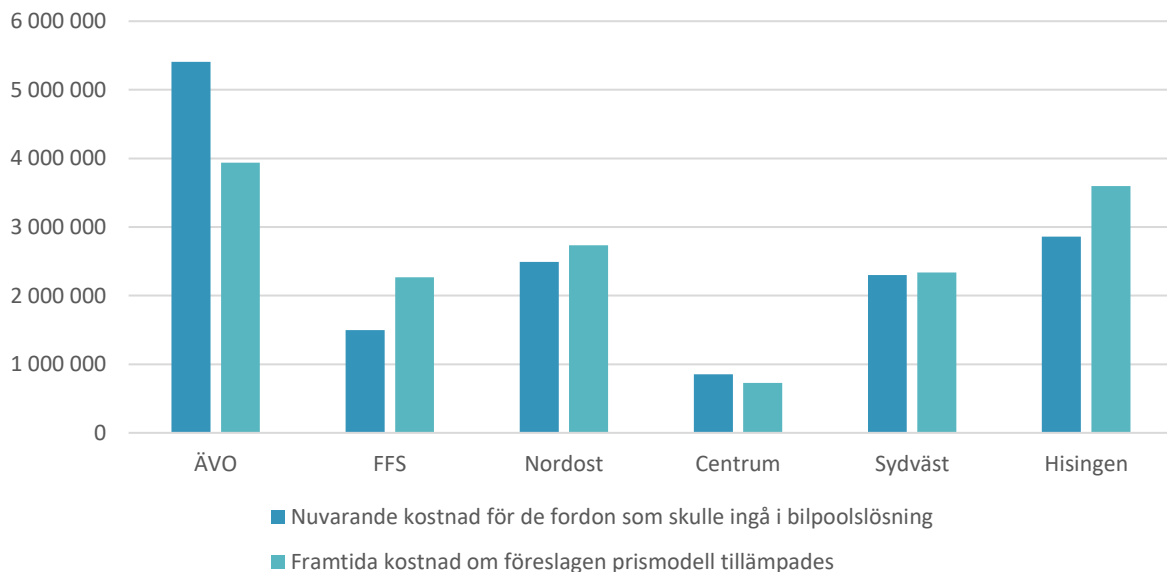
Till rapporten bifogas en enkel excelfil som kan användas som underlag för ett priskalkylverktyg.

I detta pris ingår inte de skadekostnader som kan hänföras till respektive användare utan endast de skadekostnader där ansvarig förvaltning inte kan identifieras. Teoretiskt skulle man kunna hantera trängselskatt på samma sätt, men erfarenheter från andra aktörer i branschen visar att administrationen av detta ofta kostar mer än intäkten. Rekommendationen är därför att börja med att låta trängselskatten ingå i priset.

GSL kan givetvis välja att, liksom hyrbilsföretag ofta gör, erbjuda en självriskeliminering till tilläggspris. Denna skulle dock sannolikt bli relativt kostsam för förvaltningarna.

Prismodellens kostnadspåverkan på enskilda förvaltningar och verksamheter

Beräkningen nedan är mycket osäker och skulle i verkligheten kunna resultera i omvända förhållanden. Diagrammet visar dock på en viktig slutsats: Trots att de fordon som är mest lämpliga att ingå i en bilpool väljs ut kommer enskilda förvaltningar och verksamheter påverkas såväl positivt som negativt ur ett ekonomiskt perspektiv. Exakt i vilken omfattning förvaltningarna kommer påverkas är svårt att räkna ut eftersom det krävs schabloniseringar och antaganden, i synnerhet för att per fordon räkna ut dagens kostnader för personal och administration. Notera att alla fordon som ingår i den föreslagna bilpoolslösning idag har ett nyttjande som liknar varandra på så sätt att de används mindre än 4 timmar per dygn (bortsett från ett antal fordon som idag är poolbilar och nyttjas mer än så) samt att nyttjandet i fordonen bedöms kunna öka om de ingick i en bilpoolslösning och att nyttjandet då skulle uppgå till minst 2 timmar per dygn. Skulle även fordon som nyttjas väldigt lite och där en bilpoolslösning inte skulle innebära ökat samutnyttjande samt fordon som körs väldigt mycket inkluderas i bilpoolslösningen skulle den föreslagna prismodellen få mycket stor påverkan på enskilda verksamheter. Verksamheter som har fordon med lågt nyttjande skulle då gynnas av prismodellen medan verksamheter som nyttjar fordonen i hög utsträckning skulle betala mer än vad de gör idag.



Kostnadspåverkan av en bilpoolslösning per förvaltning. Källa: Ekan

Riskdelningsmodell

Då GSL önskar minimera sitt risktagande i bilpoolskonceptet finns det behov av en riskdelningsmodell. Även om fullständig riskeliminering skulle vara önskvärd ur ett perspektiv är det ändå inte att rekommendera eftersom det skulle kräva 100 % risköverföring till kunderna och ge tveksamma ekonomiska incitament. Om kunden tar hela risken i affären riskerar GSL i slutändan att endast bli en administrativ utförare och en "onödig" mellanhand mellan leverantörer och användare. Dessutom försvinner incitamentet för GSL att effektivisera sin administration, varför risken är uppenbar att en sådan modell förr eller senare skulle leda till missnöje hos kunderna.

Samtidigt är det inte rimligt att GSL, som arbetar efter självkostnadsprincipen, skulle ta hela risken för affären, samtidigt vara begränsad till att endast erbjuda tjänsten till interna kunder och samtidigt vara beroende av att kunderna brukar tjänsten i den utsträckning som GSL har kalkylerat och budgeterat för. Att stå för en central bilpoolslösning och köpa in x antal bilar utan att vara garanterad någon intäkt innebär rejäla risker för GSL. Därför rekommenderar vi att man i lösningen bygger in en riskdelningsmodell som förslagsvis kan bestå av två delar:

- En riskpremie som byggs in i prismodellen (se avsnittet 'Prismodell' ovan) för att i framkant kunna ta höjd för t.ex. felberäkningar i kostnads- och priskalkylen eller att användarbehoven och -beteendet under den kommande tidsperioden ändras i förhållande till den tidsperiod som kostnads- och priskalkylen baserades på
- En efterkalkyl som utförs regelbundet, t.ex. årsvis, där det faktiska kostnadsutfallet jämförs med den initiala kostnadskalkylen som lade grunden till priset. I de fall det faktiska kostnadsutfallet över- eller understiger den intäkt som GSL fått in (användning x pris, baserat på initial kostnadskalkyl) fördelas 50 % av underskottet – eller överskottet – ut på de deltagande förvaltningarna.

Del a) i prisdelningsmodellen är enkel.

Del b) i prisdelningsmodellen är matematiskt sett inte heller särskilt svår, däremot ligger utmaningen i att hitta en adekvat fördelningsnyckel mellan förvaltningarna. Fel fördelningsnyckel ger fel incitament och de olika alternativen har olika för- och nackdelar.

Fördelningsnyckel baseras på...	+	-
Årets användning	Tar hänsyn till förändrade förhållanden	Svårförutsägbar och riskerar att missgynna lojala kunder
Antal egna bilar innan införandet av central bilpool	Cementerar historiska förhållanden	Förutsägbar

Vi ser i huvudsak två fördelningsnycklar; antingen fördelas över- eller underskottet baserat på förvaltningarnas användning under den aktuella tidsperioden, eller så fördelas det utifrån historik, t ex antal egna bilar innan införandet av central bilpool. Vår rekommendation är att vid den första avräkningen, vid efterkalkylen av år 1, basera fördelningen på antal egna bilar innan införandet av central bilpool. Från och med den andra avräkningen, vid efterkalkylen av år 2 och framåt baseras lämpligen fördelningsnyckeln på användningen året dessförinnan, alltså år 1 osv, enligt nedanstående tabell:

Avräkningen avser	Avräkningen utförs	Fördelningsnyckeln baseras på
År 1	I början av år 2	Förvaltningens andel av antal bilar som uppfyller kriterium ⁴ X, Y osv i aktuella kluster <i>innan</i> bilpoolslösningen införs, d.v.s. år 0
2	I början av år 3	Förvaltningens andel av total användning i h och mil under år 1
3	I början av år 4	Förvaltningens andel av total användning i h och mil under år 2
osv	osv	osv

6.8 Användningsvillkor

Förslag till användningsvillkor för bilpoolen:

Bokning av fordonen

Bokning skall ske digitalt i anvisat system, med fördel tillhandahållet och tillgängligt i samma app som rymmer den ”nyckelfria nyckelhanteringen”, fotoavsyringen och den digitala skadeanmälan.

Den kund som bokar ett fordon är ansvarig för att stå för kostnaden under den bokade tiden även om fordonen inte skulle hämtas ut. Eftersom prismodellen är xx SEK per h och xx SEK per mil betalar kunden i det fallet endast xx SEK per h. Undantaget är om kunden har avbokat bilen i rätt tid. Vad ’rätt tid’ innebär i praktiken bör GSL tillsammans med ingående förvaltningar komma överens om innan avtal skrivs mellan parterna. Här är några principer att basera en sådan överenskommelse på:

- bilen ska avbokas så snart behovet av fordonet försvinner
- för långa bokningar krävs avbokning längre tid i förväg
- för korta bokningar kan avbokning ske fram till relativt kort tid före tänkt användning

GSL bör löpande följa bokningsutfallet och titta särskilt noga på avbokningsfrekvensen. Skulle det visa sig att vissa bilar eller vissa användare ofta avbokar bilar – särskilt om det sker med kort framförhållning – bör detta få konsekvenser för användnings- och eller prisvillkoren framöver. Det är viktigt att detta förhållande kommuniceras tydligt från GSL till användarna för att redan från början skapa rätt boknings- och avbokningsstrategier.

Övertagande och återlämnande

För att få använda en bilpoolsbil krävs förslagsvis följande:

- användaren ska vara godkänd i GSL:s användarsystem

⁴ Kriterierna bör i så stor utsträckning som möjligt motsvara de kriterier som ställs upp för att välja ut vilka av bilarna i klustret som görs till bilpoolsbilar. De bilar som tas bort ur vagnparken pga införandet av bilpoolslösningen räknas in i förvaltningens andel.

- bokning ska ha skett i rätt tid och på rätt sätt
- fotoavsyning enligt instruktioner i appen ska ha genomförts
- om synbara skador inte rapporteras in före användning anses skadan ha uppkommit under användningsperioden

Vid återlämning av fordon krävs förslagsvis följande:

- bilen skall ställas tillbaka på sin ordinarie uppställningsplats
- fotoavsyning enligt instruktioner i appen ska genomföras efter att bilen parkerats på sin uppställningsplats
- i de fall bilen har annat drivmedel än el skall bilen vara tankad upp till minst xx % vid återlämningstillfället
- i de fall bilen är en ren elbil skall bilen ställas på laddning på sin uppställningsplats.
- Användningsperioden anses inte vara över förrän bilens laddkabel har satts i laddstolpen vid uppställningsplatsen och adekvata foton skickats in i appen

I de fallen bilar ändå lämnas in försent, på fel plats eller i fel skick har GSL förslagsvis rätt att ta ut en tilläggsavgift.

Ansvar för skador och övriga tillkommande kostnader

Grunden i skadeansvaret är att den användande kunden ansvarar för de skador som uppstått under användningstiden. Kunden är skyldig att göra en digital skadeanmälan så snart som möjligt och senast i samband med återlämning av fordonet. De skadekostnader som kan hänföras till en användning debiteras kunden i efterskott. Övriga kostnader tas av GSL, som fördelar ut dem på samtliga användare i sin kostnads- och priskalkyl.

Kunden ansvarar också för de ekonomiska påföljderna av eventuella överträdelser mot trafik- och parkeringsbestämmelser. Med andra ord kommer de fortkörningsböter, parkeringsböter och liknande som belastar GSL att i efterskott debiteras kund.

Då hanteringen av såväl skadefakturor som böter medför en icke obetydlig administrativ merkostnad för GSL rekommenderar vi att GSL i avtalet med förvaltningarna skriver in rätten att ta ut en administrativ avgift för hanteringen. Storleken på denna avgift bör motsvara GSL:s merkostnader och torde uppgå till minst 100 SEK per tillfälle.

Betalning

Prismodellen föreslås bestå av två delar; a) xx SEK per timme och b) xx SEK per mil. Vad gäller del a) är det att rekommendera att kunden betalar för varje påbörjad timme, d.v.s. 1 timme och 15 minuter debiteras som två heltimmar. För att GSL ska kunna fördela ut rätt pris till rätt användare behöver den app

som används vara direkt integrerat med ett prissystem, så att debiteringen kan ske automatiskt utan extra handpåläggning för varje användning. Det är också en fördel om kunden ser priset i appen.

Vad gäller del b) så betalar kunden lämpligen för varje påbörjad kilometer, d.v.s. 48,1 kilometer debiteras som 49 kilometer. Även här är det nödvändigt att systemen är helt integrerade med varandra för att undvika onödigt manuellt arbete.

7. Rekommendation för fortsatt arbete

Denna rapport har fokuserat på förutsättningarna och möjligheterna att skapa en bilpoolslösning, som ett svar på de utmaningar dagens hantering och praxis medför, både ekonomiskt och ur miljömässigt perspektiv. Genom en mer effektiv samordning och användning av fordon skulle förvaltningarnas fordonspark kunna minskas och befintliga resurser användas mer optimalt. Samtidigt är det viktigt att notera att bilpoolslösning inte är det enda tillgängliga alternativet för att möta dessa utmaningar. Under arbetets gång har vi uppmärksammat andra möjligheter som också skulle kunna bidra till att effektivisera resursanvändningen. En del av dessa åtgärder ingår i det som skulle behöva göras om Staden beslutar sig för att införa en central bilpoolslösning. Eventuellt är det möjligt att först genomföra dessa åtgärder för att uppnå en del av de önskade effekterna för att senare ta ställning till om en central bilpoolslösning är nödvändig. I sådana fall skulle dessa åtgärder ändå inte vara ogjorda. I detta kapitel lyfter vi fram dessa som ett underlag för vidare diskussion och utredning. Det skulle exempelvis vara intressant att jämföra de olika åtgärderna med en komplett bilpoolslösning med avseende på vilken effekt som kan uppnås och vilken insats som krävs.

- Säkerställ dataanpassning och datasanering som ger GSL och mobilitetssamordnare enkel tillgång till kvantitativ dataanalys av fordonsutnyttjande och behov. Säkerställ att data över dygnsnyttjande möter GDPR och förvaltningarnas sekretesskrav, och möjliggör enkel, automatiserad användning. Detta ger regelbundna insikter på både lokal och övergripande nivå för att förstå resursutnyttjande och identifiera effektiviseringsmöjligheter
- Kommunicera och lyft fram hämta/lämna + utökat som tjänsteerbjudande till de aktuella förvaltningarna. Flera verksamhetsrepresentanter beskriver behov att bli avlastade för att kunna fokusera på kärnuppdraget. Det har under utredningen blivit tydlig att det inte är alla förvaltningar som känner till tjänsteerbjudandet
- Nyckelfri lösning har identifierats som en viktig del vid införande av en bilpoolslösning. Det kan dock finnas anledning att utreda om det även skulle kunna vara en bra lösning för fler bilar då nyckelhanteringen idag tar tid ifrån verksamheterna och skapar hinder utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Det vore intressant att utreda förutsättningar och möjligheter att erbjuda detta som en standardiserad lösning via GSL oavsett bilpoolslösning, verksamhetsbil eller korttidshyra
- Dagens skadehanteringsprocess upplevs av flera som administrationstung och tidskrävande. Att möjliggöra för en stadengemensam, digital och användarvänlig systemlösning för skadehantering skulle troligen upplevs som en förbättring av flera.
- Visualisera fordonsresurser mellan förvaltningar. Att synliggöra alla fordonsresurser och visa kontaktinformation i ett system för att möjliggöra samutnyttjande på frivillig och lokal basis skulle kunna göras utan en bilpoolslösning
- Se över möjligheten och förutsättningarna att GSL kan stötta och avlasta förvaltningarna och verksamheterna i fordonsrelaterade frågor och annan administration, t.ex. parkering, laddinfrastruktur m.m. utöver bilpoolsbilar med syftet att förvaltningarna skall få ägna sig åt sitt kärnuppdrag och att en utpekad funktion får möjligheten att specialisera sig, vilket också skulle kunna minska sårbarheten på respektive förvaltning

- Kommunikations- och utbildningsinsatser för att förmå förvaltningar att byta ut bilar mot andra transportmedel
- Gemensamma kommunikations- och utbildningsinsatser från GSL och Göta Lejon för att påverka körbeteendet i mindre skadefrekvent riktning
- Eventuellt nyttja en kommersiell bilpoolslösning som ett alternativ till att bygga en egen lösning

Bilaga 1 – Förteckning över förvaltningarnas fordonskluster

Klusteradress (< 400 meter)	Antal fordon								Genomsnittligt nyttjande per dygn						Bedömd potential
	Antal fordon	Varav poolbilar	ÄVO	FFS	Nordost	Centrum	Sydväst	Hisingen	Antal fordon < 2 h	Antal fordon 2-4 h	Antal fordon > 4 h	Snitt fordon < 2 h	Snitt fordon 2-4 h	Snitt totalt	
Större kluster (>15 fordon) med en verksamhet															
Bror Nilssons gata	36		36						1	13	22	1,4 h	3,1 h	4,6 h	
Askims Torg	21		21								21			9,8 h	
F O Petersons gata	46		46						4	25	17	1,8 h	3,0 h	4,0 h	
Flygledarevägen	17		17							1	16		2,4 h	10,4 h	
Skånegatan	22		22							6	16		2,9 h	4,6 h	
Lillekärr södra	30		30							17	13		3,0 h	4,3 h	
Svartedalsgatan	17		17						2	8	7	1,4 h	3,0 h	4,3 h	
Torpavallsgatan	18		18								18			11,2 h	
Kålltorpsgatan	40	2	40						1	26	13	1,9 h	2,8 h	3,5 h	
Redegatan	36		36						3	12	21	1,8 h	3,0 h	5,1 h	
Större kluster (>15 fordon) med två eller flera förvaltningar															
Förstamajgatan	39	2	31	1	7				2	19	18	1,7 h	2,9 h	6,3 h	
Vårväderstorget	23	7	14					9	2	4	17	1,9 h	2,6 h	8,2 h	
Selma Lagerlöfs torg	22	5	12	6				4	1	4	17	1,1 h	3,1 h	9,3 h	
Länkhavsgatan	43	3	36	2	4		1		3	12	28	1,0 h	3,1 h	6,9 h	
Lergöksgatan	28	8	1	10			17		6	8	14	1,5 h	2,7 h	5,2 h	
Vågmästaregatan	35	9	20				1	14	5	9	21	1,6 h	2,9 h	6,7 h	
Andra Långgatan	36	6	30			6			4	7	25	1,2 h	3,4 h	8,7 h	
Mellanstora kluster (6 – 15 fordon) tillhörande en förvaltning															
Toftåsgatan	12		12							7	5		3,2 h	4,1 h	
Gamlestadsvägen	11						11			5	6		3,2 h	4,3 h	
Östra Eriksbergsgatan	12		12								12			10,4 h	
Korpralsgatan	8		8								8			10,5 h	
Solängsvägen	11		11						2	7	2	1,6 h	2,7 h	2,9 h	
Lillkullegatan	6		6								6			10,5 h	
Hjällbo Lillgata	10	8			10				1	2	7	1,9 h	3,8 h	5,6 h	
Gyllenkrooksgatan	7		7								7			13,3 h	

Klusteradress (< 400 meter)			Antal fordon						Genomsnittligt nyttjande per dygn						Bedömd potential
	Antal fordon	Varav poolbilar	ÄVO	FFS	Nordost	Centrum	Sydväst	Hisingen	Antal fordon < 2 h	Antal fordon 2-4 h	Antal fordon > 4 h	Snitt fordon < 2 h	Snitt fordon 2-4 h	Snitt totalt	
Mellanstora kluster (6 – 15 fordon) med två förvaltningar															
Glöstorpsvägen	10		8	2					1	1	8	1,9 h	3,9 h	7,5 h	
Karl Johansgatan	9		6				3			3	6		3,7 h	7,1 h	
Lilla Kapplandsgatan	10		7	3							10			10,4 h	
Tellusgatan	12	5			11		1		1	5	6	1,4 h	2,5 h	5,6 h	
Lillängsgatan	6			3			3		3	1	2	1,5 h	3,3 h	2,7 h	
Små kluster (2-5 fordon) med en förvaltning															
Klimatgatan	5			5					1	2	2	1,5 h	2,8 h	3,6 h	
Nymilsgatan	4		4						1	2	1	0,6 h	2,5 h	3,3 h	
Fjällbo park	3		3							1	2		3,1 h	5,8 h	
Saras väg	2		2							2	0		3,8 h	3,8 h	
Lindhultsgatan	2			2						1	1		2,4 h	5,7 h	
Hornsgatan	3				3						3			6,9 h	
Topasgatan	4	3					4		1		3	1,4 h		7,4 h	
Hammarkulletorget	4				4				3	1	0	1,2 h	2,7 h	1,6 h	
Alice Bonthronsgatan	4						4		1	1	2	1,2 h	2,0 h	5,0 h	
Trollbärsvägen	5		5								5			11,4 h	
Berättelsegatan	2		2								2			9,6 h	
Teleskopgatan	2		2								2			10,9 h	
Hilledalsgatan	2			2						1	1		2,3 h	3,6 h	
Tumlehedsvägen	2			2						1	1		3,1 h	5,9 h	
Zirkongatan	2	2	2							2	0		2,3 h	2,3 h	
Slakthusgatan	2				2						2			8,4 h	
Alelyckegatan	3						3			2	1		2,4 h	3,7 h	
Järntorget	3						3				3			9,6 h	
Grimmeredsvägen	2						2		1	1	0	2,0 h	2,2 h	2,1 h	
Fågelfångaregatan	2						2			2	0		3,2 h	3,2 h	
Victor Hasselblads gata	5						5		2	2	1	1,2 h	3,0 h	3,5 h	
Bagaregårdsgatan	4			4					1	1	2	1,5 h	2,3 h	3,5 h	
Järnbrotts prästväg	4			4					4		0	1,3 h		1,3 h	

Klusteradress (< 400 meter)			Antal fordon						Genomsnittligt nyttjande per dygn						Bedömd potential
	Antal fordon	Varav poolbilar	ÄVO	FFS	Nordost	Centrum	Sydväst	Hisingen	Antal fordon < 2 h	Antal fordon 2-4 h	Antal fordon > 4 h	Snitt fordon < 2 h	Snitt fordon 2-4 h	Snitt totalt	
Små kluster (2-5 fordon) med två förvaltningar															
Gustavsgatan	5		4				1		1	1	3	0,6 h	3,4 h	5,1 h	●
Tanneskärgatan	2		1	1							2			5,8 h	●
Landalagatan	4		3	1							4			6,9 h	●
Danska vägen	5	3	2			3					5			16,1 h	●
Smörkärnegatan	2		1				1		1		1	0,8 h		2,7 h	●
Rävebergsvägen	2			1	1				1		1	0,5 h		2,8 h	●
Härlandavägen	2			1			1			1	1		3,0 h	3,8 h	●
Bassänggatan	5			2	1		2		1	2	2	0,7 h	3,2 h	4,2 h	●
Gjutjärnsgatan	5		4			1			2		3	0,9 h		7,3 h	●
Geografiskt avskilda kluster med ett fordon															
Nordostpassagen	1		1								1			18,7 h	●
Lokattsbacken	1			1						1	0		3,3 h	3,3 h	●
Göteborgsvägen	1		1								1			11,2 h	●
Fredriksdalsgatan	1		1						1		0	1,4 h		1,4 h	●
Styrsö Kungspark	1		1							1	0		2,2 h	2,2 h	●
Guldhedsgatan	1		1								1			10,9 h	●
Svaleboskogen	1		1								1			8,7 h	●
Granlidsvägen	1		1						1		0	0,8 h		0,8 h	●
Ekonomivägen	1			1							1			14,4 h	●
Bärby herrgårdsväg	1			1							1			9,6 h	●
Bottnevägen	1			1						1	0		3,5 h	3,5 h	●
Hakefjordsgatan	1			1							1			5,2 h	●
Spejarestigen	1			1					1		0	1,0 h		1,0 h	●
Liegatan	1			1						1	0		3,0 h	3,0 h	●
Björkedalsgatan	1			1						1	0		2,1 h	2,1 h	●
Falkebovägen	1			1						1	0		2,7 h	2,7 h	●
Lillebyvägen	1			1						1	0		2,4 h	2,4 h	●
Knuts väg	1			1						1	0		2,8 h	2,8 h	●
Byvädersgatan	1			1					1		0	1,8 h		1,8 h	●
Krabbeliderna	1			1							1			4,7 h	●
Pimpinellagatan	1			1							1			5,8 h	●

Klusteradress (< 400 meter)			Antal fordon						Genomsnittligt nyttjande per dygn						Bedömd potential
	Antal fordon	Varav poolbilar	ÄVO	FFS	Nordost	Centrum	Sydväst	Hisingen	Antal fordon < 2 h	Antal fordon 2-4 h	Antal fordon > 4 h	Snitt fordon < 2 h	Snitt fordon 2-4 h	Snitt totalt	
Geografiskt avskilda kluster med ett fordon															
Valvägen	1			1					1		0	1,3 h		1,3 h	●
Bussgata	1			1							1			5,2 h	●
Svangatan	1			1							1			4,3 h	●
Kennedygatan	1			1						1	0		2,3 h	2,3 h	●
Billdals björkväg	1			1							1			5,0 h	●
Strandskategatan	1			1						1	0		2,0 h	2,0 h	●
Lövviksvägen	1			1						1	0		3,4 h	3,4 h	●
Törvedsgatan	1			1							1			4,9 h	●
Gamla flygplatsvägen	1	1		1						1	0		3,7 h	3,7 h	●
Karduansmakaregatan	1				1					1	0		2,7 h	2,7 h	●
Rantorget	1				1				1		0	1,9 h		1,9 h	●
Verkstadsgatan	1					1					1			8,4 h	●
Rävebergsvägen	1						1			1	0		3,3 h	3,3 h	●
Badvädersgatan	1							1			1			4,3 h	●
Summa	771	64	546	75	45	11	66	28	69	242	460	1,4 h	2,9 h	6,3 h	

Bilaga 2 – Antaganden vid den ekonomiska utvärderingen

Alternativ A – En storskalig bilpoolslösning

Antal fordon	Antalet fordon antas minska från 777 fordon till 739 fordon vilket motsvarar en minskning om 42 fordon. Bedömningen bygger på antagandet att alla fordon inom fordonskluster med fler än fem bilar och som körs mindre än två timmar per dygn kan plockas bort. Vidare antas att det behov som dessa fordon uppfyller i stället kan tillgodoses av fordon som idag i snitt körs mellan 2 – 4 timmar per dygn. En besparingspotential om 5,5 procent av fordonsflottan kan jämföras med den utredning som Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen tog fram under 2022 där det gjordes en "relativt försiktig uppskattning" om att effektiviseringspotentialen inom förvaltningens bestånd, givet en oförändrad årlig körsträcka, torde uppgå till 20 fordon motsvarande 3,6 procent. I relation till denna utredning kan alltså bedömningen om en besparingspotential om 5,5 procent anses vara en något mindre försiktig. Att en majoritet av de fordon som ingår i detta alternativ ligger geografiskt avskilt från andra förvaltningar lyfter frågan en förvaltningsöverskridande bilpoolslösning verkligen är det verktyg som saknats för att uppnå den effektiviseringspotential som torde finnas inom fordonsbeståndet. Med hänsyn tagen till detta kan möjligen bedömningen om 42 fordon snarare anses vara något hög. Även om metoden för att bedöma besparingspotentialen är en förenkling av verkligheten ger detta en viss indikation om vilka fordon och vilka kluster där det skulle vara möjligt att minska antalet fordon, se bilaga 1.
Leasingkostnad	Antas minska proportionerligt med minskningen av antalet fordon.
Skadereparationer & självrisker fordon	Antalet körda mil antas vara oförändrat medan genomsnittlig körtid/körsträcka per fordon antas öka. I avsnitt 4.3 framgår att skadekostnaden möjligen skulle öka om bilpoolslösningen implementerades. Ett antagande om att dessa kostnader ökar med 10 procent har gjorts i den ekonomiska utvärderingen.
Trängselskatt	Givet att antalet körda mil antas vara oförändrade antas också att trängselskatten vara oförändrad.
Fordonsskatt	Antas minska proportionerligt med minskningen av antalet fordon.
Hämta och lämna & Tvätt och städ	Antas vara noll då kostnaderna för dessa tjänster istället inkluderas i beräkningen för kostnaderna för att GSL ska tillhandahålla denna typ av tjänst för alla poolbilar.
Övriga kostnader	Innehåller exempelvis kostnader för glasreparationer, övermil, besiktning och bärgning. Kostnaderna antas vara oförändrade då även den totala bilkörningen antas vara oförändrad.
GSL Administration	Utöver löpande kostnaderna för driftorganisationen, tekniska lösning och kundsupport antas att GSL behöver resurser som planerar och driver verksamheten. Det kan exempelvis handla om att identifiera fordon som borde omlokaliseras eller plockas bort, driva utvecklingsfrågor och planera arbetet. Det har antagits att detta arbete kräver två administrativa heltidstjänster samt en enhetschef på halvtid, vilket motsvarar de overheadkostnader som ÄVO räknar med att fordonshanteringen tar idag.
Teknisk lösning + kundsupport och löpande installation för nyckelfri lösning	I detta alternativ antas att en nyckelfri lösning installeras samt att lösningen integreras mot bokningssystemet. Ekan har fått prisuppgifter från en kommersiell aktör som tillhandahåller denna typ av tjänst. I tjänsteerbjudandet ingår nyckelfri lösning och bokningssystem, men även kundsupport och fakturering går att koppla på tjänsten. Inkluderas kundsupport och fakturering bedöms priset uppgå till cirka 1 000 kronor per fordon och månad. Utöver månadskostnaden tillkommer en installationskostnad för den nyckelfri lösningen som bedöms uppgå till cirka 3 500 vid montering av utrustningen och 1 000 kronor då den ska plockas ut. Ett flertal andra leverantörer har lämnat priser om cirka 300 kronor per månad och fordon för den nyckelfria hanteringen men då har bokningssystem, kundservice och fakturering inte inkluderats. I detta scenario har det antagits att kostnaden för nyckelfri lösning, bokningssystem, kundsupport och fakturering uppgår till 750 kronor per fordon och månad. Antas att lösningen även behöver installeras i 61 ersättningsbilar, vilket motsvarar 10 procent av poolbilarna.
Driftorganisation	Ekan har fått prisuppgifter från en kommersiell aktör som erbjuder olika typer av tjänster kopplat till bilpoolslösningar. En av företagets tjänster är att hantera all den praktiska fordonshanteringen för fordon som ingår i en bilpool. Tjänsten inkluderar bland annat att tvätta och städa av fordonen, köra fordonen till och från besiktning och verkstad, samt hantering av övriga praktiska frågor och löpande tillsyn. Givet att fordonsflottan inte är allt för liten samt att fordonen står förhållandevis samlade har Ekan fått en indikativ prisuppgift om cirka 2 000 kronor per fordon och månad för denna tjänst, vilket ger en årskostnad om 24 000 kronor per fordon. Denna prisindikation kan ge en viss förståelse för vad samma tjänst skulle kosta om den utfördes av GSL. Den utökade hämta/lämna-tjänsten som GSL idag erbjuder förvaltningarna påminner om denna tjänst. I GSL erbjudande ingår tvätt och städ

	vid nio tillfällen samt hämta/lämna vid tre tillfällen (hjulskifte x 2 + service). Priset för tjänsten uppgår till 935 kronor per bil och månad vilket motsvara 11 200 kronor per år, men tjänsten inkluderar inget helhetsansvar för fordonen. Exempelvis täcker priset inte in extra städning vid behov, transport till verkstad vid skadeärenden eller besiktning samt löpande tillsyn och hantering av praktiska frågor. I detta alternativ (den storskaliga bilpoolslösningen) står fordonen förvissa inte geografiskt samlade, men det stora antal fordon som ingår bör ge vissa stordriftsfördelar. Kostnaderna för den praktiska fordonshanteringen av poolbilarna har antagits uppgå till 1 500 kronor per fordon, vilket sammanlagt motsvarar drygt 11 mkr per år.
Drivmedel	Givet att antalet körda mil antas vara oförändrade antas också att kostnaden för drivmedel vara oförändrad. Kostnaden flyttas emellertid från förvaltningarna till GSL.
Parkering	Antas minska proportionerligt med minskningen av antalet fordon. Kostnaden för parkeringen flyttas dock till GSL.
Avskrivning engångskostnader	Att implementera en bilpoolslösning bedöms vara förknippat med en initial investeringskostnad. Investeringen antas uppgå till 8 mkr med en avskrivningstid om 10 år (även om få av dessa kostnader i praktiken skulle ha aktiverats). Kostnaderna består exempelvis av framtagande av implementerings- och kommunikationsplan, intern projektledare, implementeringsstöd, m.m.
Förvaltningarnas arbetstid för administration och praktisk fordonshantering	GSL antas ha det övergripande ansvaret för administrationen och den praktiska hanteringen av fordonen. Givet att förvaltningarna idag lägger arbetstid motsvarande närmare 21 mkr per år för denna typ av hantering bör detta alternativ få en betydande påverkan på de interna kostnaderna. Även detta alternativ blir dock inte helt administrationsfritt för förvaltningarna. Den del av de dolda kostnaderna som är hänförligt till tankning av fordonen har antagits ligga kvar på förvaltningarna, vilket motsvarar cirka 5,1 mkr per år givet den beräkningsmetod som ÄVO tillämpat. Att låta GSL ansvara för tankningen har konstaterats vara ekonomiskt oförsvarbart. Att löpande boka fordonen i ett bokningssystem, rapportera in skador samt daglig fotografering av fordonen i samband med skadeavsyn har antagits vara kvarstående eller tillkommande administrativa kostnader för förvaltningarna motsvarande 2,2 mkr. Delar av det arbete som mobilhetsansvariga idag utför antas vara fortsatt viktigt även i en framtida bilpoolslösning. Det handlar exempelvis om att vara verksamheternas samlade röst mot GSL i frågor kopplade till bilpoolslösningen vilket bland annat innefattar att påtala behovet av fler fordon eller fordonskluster, bistå GSL med analyser och insikter kring vilka fordon som borde omlokaliseras eller plockas bort samt lyfta utmaningar och förbättringsområden med fordonshanteringen. Det har antagits att detta arbete i genomsnitt motsvarar 25 procent av en heltidstjänst per förvaltning vilket ger en kostnad om 1,0 mkr per år. Sammantaget bedöms den storskaliga bilpoolslösningen ge en besparing av förvaltningarnas "dolda kostnader" för arbetstid för administration och praktisk hantering av fordonsflottan motsvarande 9,2 mkr per år.

Alternativ B – Fordonskluster med hög potential

Antal fordon	Samma antaganden och fordon som i alternativ A med undantag att ett färre antal kluster har valts. Sammanlagt bedöms det finnas potential att minska fordonsflottan med 25 fordon.
Leasingkostnad	Antas minska proportionerligt med minskningen av antalet fordon.
Skadereparationer & självrisker fordon	Antalet körda mil antas vara oförändrat medan genomsnittlig körtid/körsträcka per fordon antas öka. I avsnitt 4.3 framgår att skadekostnaden möjligen skulle öka om bilpoolslösningen implementerades. Ett antagande om att dessa kostnader ökar med 10 procent har gjorts i den ekonomiska utvärderingen.
Trängselskatt	Givet att antalet körda mil antas vara oförändrade antas också att trängselskatten vara oförändrad.
Fordonsskatt	Antas minska proportionerligt med minskningen av antalet fordon.
Hämta och lämna & Tvätt och städ	Antas vara noll då kostnaderna för dessa tjänster istället inkluderas i beräkningen för kostnaderna för att GSL ska tillhandahålla denna typ av tjänst för alla poolbilar.
Övriga kostnader	Innehåller exempelvis kostnader för glasreparationer, övermil, besiktning och bärgning. Kostnaderna antas vara oförändrade då även den totala bilkörningen antas vara oförändrad.
GSL Administration	Utöver löpande kostnaderna för driftorganisationen, tekniska lösning och kundsupport antas att GSL behöver resurser som planerar och driver verksamheten. Det kan exempelvis handla om att identifiera fordon som borde omlokaliseras eller plockas bort, driva utvecklingsfrågor och planera arbetet. Det har antagits att detta arbete kräver en heltidstjänst.

Teknisk lösning + kundsupport och löpande installation för nyckelfri lösning	Samma pris per fordon som i alternativ A. Antas att lösningen även behöver installeras i 10 ersättningsbilar, vilket motsvarar 10 procent av poolbilarna.
Driftorganisation	Samma pris per fordon som i alternativ A.
Drivmedel	Givet att antalet körda mil antas vara oförändrade antas också att kostnaden för drivmedel vara oförändrad. Kostnaden flyttas emellertid från förvaltningarna till GSL.
Parkering	Antas minska proportionerligt med minskningen av antalet fordon. Kostnaden för parkeringen flyttas dock till GSL.
Avskrivning engångskostnader	Antas uppgå till 2 mkr med en avskrivningstid om 10 år. Att implementera en mindre bilpoolslösning som är frivillig för förvaltningarna att nyttja antas innebära en klart enklare implementeringsprocess. Endast 9 uppställningsplatser jämfört med 150 i alternativ A.
Förvaltningarnas arbetstid för administration och praktisk fordonshanering	Samma principer som i alternativ A.