



Huddinge

SLUTRAPPORT

Datum: 2026-05-05

Diarienummer: UPP-2022/69.183

SLUTRAPPORT

EFFEKTER AV KATEGORIARBETET INOM KATEGORI FORDON, MASKINER OCH TRANSPORTER

Sammanfattning

Kommunens arbete inom kategorin Fordon, maskiner och transporter har under åren 2023–2026 resulterat i betydande effekter inom kostnadskontroll, hållbarhet, kapacitetsutnyttjande och intern styrning. Genom konsekvent användning av livscykelkostnadsanalyser har anskaffningskostnaderna minskat med cirka 15 procent, samtidigt som standardisering av fordonsflottan och samordnade avtal för service och reservdelar har sänkt driftkostnaderna och skapat en mer enhetlig fordonsförvaltning. Leverantörstroheten har ökat från 89 till 97 procent, vilket visar att inköpsprocesserna blivit mer systematiska och kostnadseffektiva.

Hållbarhetsarbetet har gett starka resultat. I dag är 82 procent av fordonsflottan fossilfri och CO₂-utsläppen minskade med 22 procent mellan 2024 och 2025. En effektivare planering av turbundna resor och över 8 000 färre ensamåkningar mellan 2022 och 2024 har ytterligare minskat utsläppen, förbättrat kapacitetsutnyttjandet och sänkt kostnaderna. Samtidigt har kommunen stärkt sin beredskap genom krav på kontinuitetsplanering och diversifierade drivmedelslösningar, vilket ökar förmågan att upprätthålla samhällsviktiga transporter vid störningar.

Intern effektivitet har också förbättrats. Digitala körjournaler, ett gemensamt fordonsutbud och bättre tillgång till information har minskat administrationen och ökat regelefterlevnaden. Utbildningen *Certifierad förare* är fullt implementerad och väntas ge långsiktiga effekter i form av färre olyckor och lägre skadekostnader. Samverkansstrukturer med leverantörer har samtidigt skapat en mer datadriven och kvalitetssäkrad styrning av transporttjänsterna. Den pågående utvecklingen av en kommungemensam bilpool väntas ytterligare minska fordonsbeståndet och sänka leasingkostnaderna när den införs fullt ut.

Upphandlingar inom cyklar, service, reparationer och parkeringsövervakning har lett till både kostnadsreduktioner och effektiviseringsvinster. Priserna på cyklar och el-cyklar har sänkts avsevärt genom ramavtal och samordningen till en leverantör inom service och däcktjänster har minskat stilleståndstid och administration.

Sammantaget har kategoriplanen skapat tydliga och mätbara effekter, lägre kostnader, minskade utsläpp, bättre kapacitetsutnyttjande, stärkt beredskap, effektivare administration och högre kvalitet i kommunens transporttjänster. Arbetet har lagt en stabil grund för fortsatt utveckling mot en än mer hållbar, kostnadseffektiv och robust fordons- och transportförsörjning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning	4
2. Bakgrund och syfte	4
3. Förutsättningar och omvärld	4
3.1 Omvärldsfaktorer och påverkan på inköpsarbetet	4
3.2 Beredskapshänsyn vid upphandling inom fordon, maskiner och transporter.....	5
4. Utveckling av spendvolym och leverantörstrohet	5
5. Uppföljning av effektmål med tillhörande aktiviteter	6
5.1 Minska antalet ensamåkande resenärer	7
5.2 Se över och föreslå förbättringar av de interna processerna för.....	8
beställning av turbundna resor	8
5.3 Utredda förutsättningarna för att tillsätta en koordinator	9
för turbundna resor	9
5.4 Certifierad förare	9
5.5 Insidan.....	9
5.6 Upphandla service, reparationer och reservdelar	10
5.7 Upphandla fordon – Standardiserat fordonssortimentet.....	10
5.8 Parkeringsövervakning.....	11
5.9 Hastighetslås.....	12
5.10 Digitala körjournaler	12
5.11 Utveckla förvaltningsövergripande bilpool.....	12
5.12 Prisjusteringsklausul	13
5.13 Upphandla cyklar, elcyklar och elsparkcyklar	13

1. Inledning

Kommunens inköp av varor och tjänster har delats in i kategorier baserade på leverantörsmarknad och inköpsmönster. Kategorin *Fordon, maskiner och transporter* omfattar kommunens samlade anskaffningar av fordon, drivmedel, fordonsunderhåll, parkeringslösningar och transporter, inklusive turbundna resor. De fastställda strategierna har haft inriktning på att effektivisera kommunens fordonsanskaffning och fordonsinnehav utifrån ekonomiska och ekologiska hållbarhetskrav, samtidigt som trafiksäkerheten har säkerställts. Detta har inneburit en tydligare styrning mot rätt antal fordon, ändamålsenliga fordonstyper och anpassade drivmedelsval, samt mer effektiva arbetssätt för användning, underhåll och avyttring. Under perioden 2023–2026 har arbetet utgått från en fyraårig kategoriplan. Denna slutrapport sammanfattar genomförda aktiviteter och uppnådda effekter.

2. Bakgrund och syfte

Inför framtagandet av kategoriplanen genomfördes en omfattande analys av inköpsområdet Fordon, maskiner och transporter. Syftet med kategoriplanen har varit att ta fram långsiktiga strategier för kommunens anskaffning av varor och tjänster inom kategorin, i syfte att löpande realisera besparingspotentialer, stärka kostnadskontrollen, bidra till kommunens miljö- och hållbarhetsmål, samt skapa en mer effektiv och samordnad inköpsprocess.

3. Förutsättningar och omvärld

3.1 Omvärldsfaktorer och påverkan på inköpsarbetet

Under perioden har inköpsarbetet påverkats av flera externa faktorer, bland annat stigande priser på olja och el, global brist på halvledare samt skärpta miljökrav för upphandlande myndigheter. Dessa omvärldsförändringar har ökat behovet av strukturerade förberedelser, fördjupade marknadsanalyser och god framförhållning i planeringen av kommunens inköp.

Huddinge kommun har även tagit fram en vägledning för beredskapshänsyn i upphandling. Genom att samla kompetens från flera funktioner i ett tidigt skede har förutsättningarna stärkts för faktabaserade beslut och mer kostnadseffektiva anskaffningar.

3.2 Beredskapshänsyn vid upphandling inom fordon, maskiner och transporter

Inom kategorin Fordon, maskiner och transporter är kommunens beredskapsfokus att säkerställa att både egna och upphandlade transporter kan upprätthållas vid kris eller krig, särskilt inom verksamheter som skolskjuts, mattransporter och andra samhällsviktiga resor. En central sårbarhet utgörs av risken för drivmedelsbrist, vilket ställer krav på diversifierade drivmedelslösningar och tillgång till beredskapslager. Kommunen prioriterar fossilfria alternativ och ställer krav på minst Euroklass 6 i transporttunga upphandlingar, samtidigt som leverantörer ska ha väl utvecklad kontinuitetsplanering i enlighet med nationella riktlinjer för krisberedskap och civilt försvar.

De kritiska avtalen hanteras genom strategier som användning av el- och biodieseldrivna verksamhetsfordon, möjlighet till egna drivmedelslager, diversifierade fordonsflottor hos leverantörer samt tydliga force majeure-klausuler. Leverantörer ska även ha beredskaps- och kontinuitetsplaner som omfattar exempelvis elavbrott, personalbrist och störningar i verksamhetssystem, och de ska kunna följa kommunens direktiv vid samhällsstörningar.

4. Utveckling av spendvolym och leverantörstrohet

Den totala spendvolymen år 2025 inom kategorin uppgår till 104,34 miljoner kronor, varav 97 % är avtalad spend. Detta visar på en hög grad av leverantörstrohet och god efterlevnad av kommunens upphandlade ramavtal.

Kategori	Spend	Avtalad spend	Ej avtalad spend	Leverantörstrohet
Person och varutransporter	77 078 912	76 252 039	826 873	99%
Fordon	16 229 764	16 052 602	177 161	99%
Parkering	5 083 120	4 923 246	159 874	97%
Fordonsunderhåll och reservdelar	3 634 124	2 320 500	1 313 624	64%
Drivmedel	1 608 032	1 346 319	261 713	84%
Övrigt fordon och transporter	709 237	647 991	61 247	91%
Total	104 343 188	101 542 697	2 800 491	97%

De två största underkategorierna, Person- och varutransporter samt Fordon har en avtalstrohet på 99 respektive 100 procent. Detta tyder på välfungerande inköpsprocesser, god intern samordning och ett effektivt utnyttjande av befintliga avtal. Även underkategorierna Parkering och Övrigt fordon och transporter uppvisar höga nivåer av avtalad spend, med leverantörstrohet på 97 respektive 91 procent.

Vid kategoriarbetets start uppgick leverantörstroheten till 89 procent. Den stärktes under år 2023 till 95 procent och har ökat ytterligare till 97 procent under år 2025. Analysen visar därmed att kommunen i huvudsak följer upphandlade ramavtal och

att inköpsmönstren är stabila och väl förankrade i gällande avtal. Kommunens behov inom fordonsunderhåll och reservdelar kommer att tillgodoses i nya fordonsavtalet vilket innebär att den ej avtalade spenden successivt kommer att minska.

5. Uppföljning av effektmål med tillhörande aktiviteter

Uppföljningen visade tydligt hur kategorins arbete hade bidragit till ökad styrning, effektivitet och transparens. Effektmålen följs genom nyckeltal som mäter kostnadseffektivitet, kapacitetsutnyttjande, klimatpåverkan, intern kompetens och samordning inom kommunens fordons- och transportrelaterade inköp.

För kategorin har följande effektmål fastställts:

- Fokus på livscykelkostnad (LCC) vid nyanskaffning av fordon
- Bättre nyttjande av befintlig kapacitet
- Utfasning av fossila drivmedel
- Ökad fordonskunskap och förbättrade körbeteenden
- Stärkt samordning inom parkeringsupphandlingar

Till varje effektmål finns aktiviteter kopplade, vilka beskrivs längre ned i avsnittet. Enligt kategoriplanen ska effektmålen vara uppfyllda senast år 2027. En mer detaljerad redovisning finns i bilaga 1 *Uppföljning av effektmål och aktiviteter*.

Uppföljning av aktiviteter

Samtliga aktiviteter inom kategorin *Fordon, maskiner och transporter* har slutförts. Två av dem avslutades efter genomförda utredningar utan behov av ytterligare åtgärder. Arbetet har haft en tydlig och logisk koppling mellan mål, aktiviteter och förväntade effekter, vilket har bidragit till en sammanhållen och målstyrd genomförandeprocess.

Status och resultat rapporterades till Kommunstyrelsen under andra halvåret 2024 och gav en transparent och strukturerad bild av kategorins utveckling. En mer detaljerad redovisning av aktiviteter finns i bilaga 1 *Uppföljning av effektmål och aktiviteter* och i avsnittet nedan.

Uppföljning av aktiviteter

Samtliga aktiviteter inom kategorin *Fordon, maskiner och transporter* har klarmarkerats. Två av dem avslutades efter genomförda utredningar utan behov av ytterligare åtgärder. Arbetet hade en tydlig koppling mellan mål, aktiviteter och

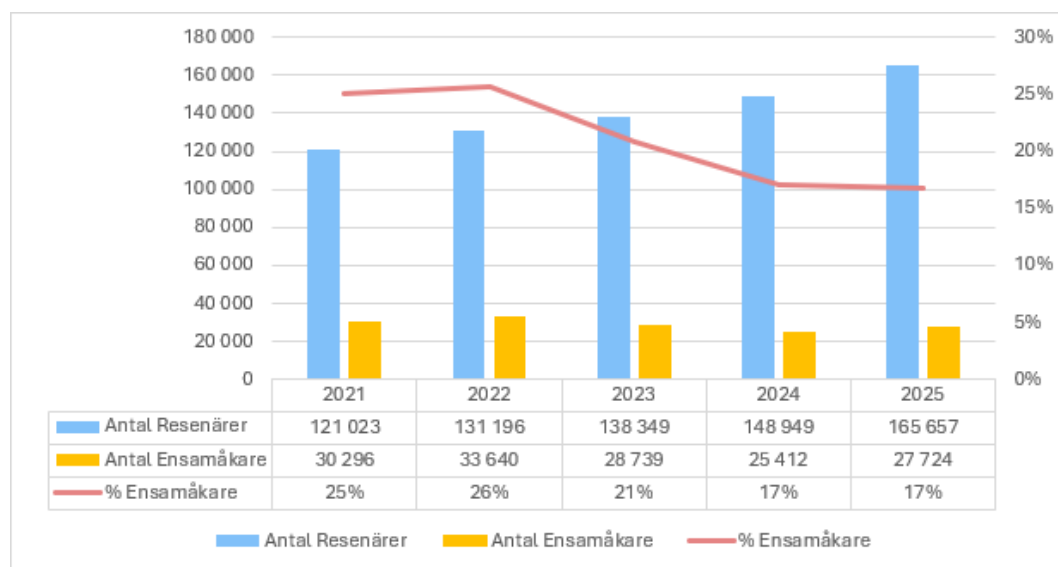
förväntade effekter, vilket säkerställde en sammanhållen och målstyrd genomförandeprocess. Status och dåvarande resultat rapporterades till Kommunstyrelsen under andra halvåret 2024 och bidrog till en transparent och strukturerad uppföljning av kategorins utveckling.

En mer detaljerad redovisning av genomförda aktiviteter finns i bilaga 1, *Uppföljning av effektmål och aktiviteter* och i avsnittet nedan.

5.1 Minska antalet ensamåkande resenärer

Arbetet med att minska ensamåkandet gav tydliga och mätbara resultat som stärkte både ekonomi, kapacitetsutnyttjande och hållbarhet. Trots att det totala resandet ökade mellan 2021 och 2025 minskade andelen ensamåkande resor markant. Efter en topp 2022, då ensamåkandet steg med 11 procent, vände utvecklingen. Mellan 2022 och 2024 minskade antalet ensamåkande resor med 8 228, motsvarande 9 procentenheter. År 2025 ökade antalet något, men andelen låg kvar på 17 procent, en stabil och avsevärt lägre nivå än tidigare år.

Utveckling av antal resenärer och andel ensamåkande (2021–2025)



Denna utveckling var ett resultat av införda rutiner för ensamåkning, kartläggning av resmönster och uppdaterade riktlinjer för turbundna resor inom både socialförvaltningen och barn- och utbildningsförvaltningen. Åtgärderna stärkte leverantörsstyrningen och förbättrade planeringsförutsättningarna, vilket gjorde det möjligt att samplanera fler resenärer.

Effekten visade att färre ensamåkning gjorde det möjligt att hantera fler resenärer med färre fordon. Det ledde till lägre kostnader, bättre kapacitetsutnyttjande och minskad klimatpåverkan. Sammantaget visade utvecklingen att kommunens riktade

insatser hade avsedd effekt och bidrog till en mer hållbar och kostnadseffektiv hantering av turbundna resor.

Avtalsuppföljning

I samband med avtalsuppföljning identifierade kommunen att leverantören för turbundna resor sedan avtalsstart 2023 hade feldebiterat dubbla kilometertaxan för ensamåkande. Avvikelsen var initialt svår att upptäcka då fakturorna saknade tillräcklig specifikation av utförda tjänster och tillämpade priser. När verksamheterna uppmärksammade onormalt höga kostnader kunde felet verifieras, vilket resulterade i en återbetalning om 5,5 miljoner kronor. Korrigeringen innebär därutöver en beräknad kostnadsundvikande effekt (cost avoidance) om cirka 28,8 miljoner kronor över hela avtalsperioden.

Leverantören justerade därefter sina fakturaspecifikationer enligt kommunens krav, och kommunen utkrävde vite om 471 000 kronor. Sammantaget har åtgärderna stärkt kostnadskontrollen, förbättrat regelefterlevnaden och ökat transparensen i avtalsuppföljningen.

5.2 Se över och föreslå förbättringar av de interna processerna för beställning av turbundna resor

I kategoriplanens nulägesanalys konstaterades att beställningsfunktionen behövde stärkas. Arbetet inriktades därför på att förbättra planeringen av slingor, minska bomkörningar, skapa en enhetlig beställningsrutin samt samla avvikelshantering och leverantörsdialog. Socialförvaltningen behövde både se över befintliga arbetssätt och utreda möjligheten för dagliga verksamheter att erbjuda större tidsfönster för hämtning och lämning. Det långsiktiga målet var att minska utsläpp, reducera antalet fordon i trafik och sänka kostnaderna för turbundna resor.

Effekter

Verksamheten och leverantören Samtrans etablerade återkommande samverkansmöten som blev en central del av det löpande utvecklingsarbetet. Genom kontinuerlig uppföljning av statistik och dialog om utförandet stärktes kvaliteten och förutsättningarna för en mer effektiv och tillförlitlig transporttjänst. Under 2025 diskuterades även möjligheten att införa mer flexibla tidsfönster enligt den agila klausulen i avtalet, vilket skulle förbättra samplanering och ruttoptimering.

Arbetet skapade en stabil struktur för styrning, uppföljning och förbättring av turbundna resor. Samtidigt fanns fortsatt potential att utveckla arbetssätt, öka

flexibiliteten och ytterligare stärka resurseffektiviteten. De etablerade samverkansformerna gav goda förutsättningar för fortsatt förbättring.

5.3 Utredda förutsättningarna för att tillsätta en koordinator för turbundna resor

Aktiviteten innebar att utreda förutsättningarna för att införa en koordinator med ett övergripande ansvar för samordningen av turbundna resor inom både Socialförvaltningen och Barn- och utbildningsförvaltningen. Tjänsten skulle finansieras genom de effektiviseringar som förväntades uppnås. Syftet var att stärka planeringen av slingor, minska bomkörningar, skapa en enhetlig beställningsrutin samt samla avvikelshantering och leverantörskontakter. Det övergripande målet var att sänka kostnaderna för turbundna resor.

Effekter

Efter genomförd analys bedömde verksamheten att det i nuläget inte fanns behov av en sådan funktion. Utredningen avslutades. Frågan kommer att aktualitetsprövas i samband med framtagande av kommande kategoriplan.

5.4 Certifierad förare

Aktivitetens syfte var att bidra till minskat slitage och färre skador på fordonen genom att utbilda de medarbetare som använder verksamhetsfordon. Målet var att minska antalet skador, åstadkomma kostnadsbesparingar, öka säkerheten och skapa förutsättningar för en mer hållbar körning.

Effekter

Utbildningen är nu fullt implementerad och tillgänglig via kompetensmenyn. Detta säkerställer att berörda medarbetare enkelt kan hitta och genomföra utbildningen, samt att den integreras som en naturlig del av verksamhetens långsiktiga kompetensutveckling. På sikt förväntas detta bidra till minskade kostnader relaterade till skador och försäkringar, färre olyckor samt en mer hållbar och effektiv körning. Kommunstyrelsens förvaltning ansvarar för att innehållet hålls aktuellt, relevant och kontinuerligt uppdaterat utifrån verksamheternas behov.

5.5 Insidan

Genom att samla all information om avtal och fordonshantering på kommunens intranät skapades bättre förutsättningar för en effektiv och korrekt hantering av fordonsflottan. Effektmålet var att göra det enkelt för verksamheterna att hitta den information de behövde, så att det blev lätt att göra rätt.

Effekter

Arbetet slutfördes och aktiviteten avslutades. Medarbetare som använde verksamhetsfordon fick enkel tillgång till relevant och uppdaterad information, vilket minskade behovet av support. Detta innebär att hanteringen av verksamhetsfordon blev både tydligare och mer effektiv.

5.6 Upphandla service, reparationer och reservdelar

Aktiviteten avsåg att upphandla ett kommungemensamt avtal för service, reparationer, däcktjänster, rekond och bilvård för att undvika flertalet mindre direktupphandlingar. Syftet var att skapa tydlighet för medarbetare, minska administrativa kostnader och kvalitetssäkra leverantörer avseende skatt, avgifter och arbetsrättsliga villkor.

Effekter

Aktiviteten är genomförd och uppnådd effekt avser förbättrad och mer samordnad fordonsadministration. Avtal finns för förekommande tjänster inom underkategorin service och reservdelar. Samordnad upphandling har genomförts tillsammans med bolagen och ett ramavtal är på plats som omfattar service, reparationer och däcktjänster för kommunens nuvarande fordon. Leverantören ansvarar för att utföra samt kalla till service enligt fordonstillverkarens serviceschema. Inom däcktjänster ingår säsongsvisa däckskiften, inventering av mönsterdjup och däcktyp. Leverantören tillhandahåller även däckförvaring.

Målet som ska vara uppnått i januari 2027, om att reducera kostnaden för reparationer med 20 % är i nuläget inte uppnått. Mellan 2024 och 2025 har kostnaderna istället ökat, men dessa bedöms kunna minska under 2026 i takt med att fordonsflottan förnyas.

5.7 Upphandla fordon – Standardiserat fordonssortimentet

Aktiviteten syftade till att säkerställa ett fordons- och utrustningssortiment som i hög grad motsvarar kommunens faktiska behov. Genom mer medvetna och strategiska val av hållbarhetskrav, tillval och kostnadsnivåer skapades förutsättningar för ett optimerat sortiment. Ett välanpassat sortiment bedöms kunna generera potentiella besparingar genom minskade driftskostnader, lägre service- och reservdelskostnader samt ett mer resurseffektivt utnyttjande av kommunens fordonsflotta.

Effekter

Upphandlingen har skapat goda förutsättningar för att nå kategoriplanens effektmål avseende minskade leasingkostnader, minskade service- och reparationskostnader samt omställning till en fossilfri fordonsflotta. Kategoriplanen innehåller också ett effektmål om att uppnå en 20 % minskning av CO₂-utsläpp från den egna fordonsflottan till januari 2027. Mellan 2024 och 2025 minskade utsläppen med 22 %, vilket indikerar att kommunen har goda förutsättningar att nå och potentiellt överträffa målsättningen. Minskningen speglar effekten av genomförda åtgärder, såsom effektivare fordonsanvändning, ökad andel fossilfria drivmedel och successiv elektrifiering av fordonsflottan. Enligt miljöprogram 2022–2025, vilket var gällande då kategoriplanen beslutades, var kommunens mål att fordonsflottan ska vara fossilfri till 2025. Målet har sedan skjutits fram till 2029 i nuvarande miljöprogram 2026–2029. Status i detta arbete är i nuläget att andelen personbilar med förnyelsebara drivmedel i kommunens fordonsflotta var 82 % per 2025. I den takt fordonsflottan nu byts ut beräknas målet om fossilfri fordonsflotta uppnås under 2026.

Leasingkostnaderna bedöms minska över avtalsperioden genom konkurrenskraftiga prisnivåer och standardiserade fordonsmodeller med hög kvalitet. Effektmålet om fossilfri fordonsflotta uppnås i stor utsträckning genom att en betydande andel av fordonen är eldrivna, medan övriga kan drivas med HVO100.

För service och reparationer har avtalet skapat förutsättningar för kostnadsreduktion genom inkluderade serviceavtal om 4–5 år till fördelaktiga villkor. Full kostnadseffekt har dock ännu inte realiserats och följs upp över tid.

Samordningen till en leverantör har gett tydliga effektiviseringsvinster i form av minskat resursbehov, särskilt avseende administration, transporter och stilleståndstid. Samtidigt har nya krav såsom alkolås, digitala körjournaler och dekalering medfört ökade initiala kostnader. Dessa har dock upphandlats till konkurrenskraftiga priser och bedöms bidra till ökad kvalitet, säkerhet och regelefterlevnad.

5.8 Parkeringsövervakning

Aktiviteten syftade till att upphandla ett kommunövergripande avtal för parkeringsövervakning för att skapa igenkänning, likabehandling och minskad administration. Ett samlat avtal bedömdes även kunna ge kostnadsreducering genom volymsamordning.

Effekter

Upphandlingen har slutförts och avtal trädde ikraft 2025-01-11 och gäller i två år med möjlighet till förlängning upp till två år. Syftet är att säkerställa beställarens behov av parkeringsövervakning på allmän platsmark och kvartermark. Avtalet syftar till att bidra till ökad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet och stärkt tillgänglighet inom kommunen. Genom avtalet säkerställs även att parkeringsreglering efterlevs, vilket är en central förutsättning för en trygg och välfungerande trafikmiljö. Den initiala tanken var att även kommunens bolag skulle omfattas av det nya avtalet. Bolagen önskade dock fortsätta i egna avtal och effekten är därför endast delvis uppnådd.

5.9 Hastighetslås

Aktiviteten avsåg att utreda möjligheten att införa hastighetslås i kommunens fordon för att öka trafiksäkerheten. En initial analys visade dock att tillgängliga lösningar inte fungerade tillfredsställande och riskerade att påverka säkerheten negativt.

Effekter

Aktiviteten avslutades efter marknadsanalys som visade begränsat utbud och höga införandekostnader i förhållande till nytta. Effektmålet om säkrare transporter bedömdes ändå delvis uppnått genom andra parallella åtgärder, såsom införandet av digitala körjournaler, utbildningsinsatser för förare och skärpta krav i fordonsupphandlingen.

5.10 Digitala körjournaler

Digitala körjournaler infördes som en integrerad del av den upphandlade fordonslösningen. Syftet var att minska administrationen och skapa bättre förutsättningar för systematisk uppföljning av tjänsteresor.

Effekter

Införandet effektiviserade arbetet med körjournaler. Den manuella administrationen minskade, dokumentationen blev mer tillförlitlig och möjligheterna till uppföljning och analys förbättrades. Detta gav ett bättre underlag för att optimera fordonsanvändningen och säkerställa korrekt rapportering.

5.11 Utveckla förvaltningsövergripande bilpool

Aktiviteten syftade till att skapa en bilpool som kunde användas av samtliga förvaltningar för att öka nyttjandegraden av befintliga fordon, minska kostnader och bidra till minskad miljöpåverkan.

Effekter

Arbetet fortskred enligt plan. Införandet påbörjades inom kommunstyrelsens förvaltning som pilot. Förutsättningar för effektmålen etablerades genom upphandling av en IT-tjänst för fordonshantering, bokning och digital nyckelhantering. Effekter i form av minskat antal fordon och lägre leasingkostnader har ännu inte realiserats, men förväntas uppnås i samband med införandet under hösten 2026 och successiv uppskalning av bilpoolen.

5.12 Prisjusteringsklausul

Aktiviteten syftade till att ta fram en modell för prisjustering i transporttunga avtal som speglade utvecklingen av drivmedelspriser och personalkostnader. Målet var att skapa mer förutsägbara och affärsmässiga avtal.

Effekter

En mall för prisjusteringsklausul togs fram och implementerades, vilket stärkte affärsmässigheten och gav bättre kostnadskontroll i kommande avtal.

5.13 Upphandla cyklar, elcyklar och elsparkcyklar

Aktiviteten avsåg att upphandla kommungemensamma avtal för cyklar, elcyklar och elsparkcyklar inklusive service, i syfte att minska kostnader och begränsa sortimentet.

Effekter

Upphandlingen genomfördes och avtal tecknades, vilket resulterade i ett mer enhetligt sortiment och lägre anskaffningskostnader. En cykel kostade tidigare i genomsnitt 6 000 kronor och en elcykel cirka 20 000 kronor. Inom det nya ramavtalet uppgick priserna till 4 760 kronor respektive 12 579 kronor. Kommunen mottog inga anbud för elsparkcyklar.