

# **KATEGORIPLAN**

## **FORDON, MASKINER OCH TRANSPORTER**



### INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>1.0 INLEDNING</b>	<b>5</b>
<b>2.0 BAKGRUND</b>	<b>5</b>
2.1 SYFTE	5
2.2 EFFEKTÅL	6
2.3 PROCESSER KOPPLADE TILL UPPHANDLING OCH INKÖP	7
2.4 KATEGORIORGANISATIONEN	8
2.5 KATEGORIDEFINITION	8
2.6 AVGRÄNSNINGAR OCH FORTSATT ARBETE	9
2.7 INTRESSETER	9
<b>3.0 METOD</b>	<b>10</b>
3.1 KATEGORITRÅD	10
3.2 ARBETSSÄTT	10
<b>4.0 NULÄGESANALYS</b>	<b>12</b>
4.1 INTERN ANALYS	12
4.1.1 OLIKA LEASINGFORMER	12
4.1.2 FORDONSPARK	12
4.1.3 UTFASNING AV FOSSILBRÄNSLEBEROENDE VERKSAMHETSFORDON	15
4.1.4 SAMORDNAD VARUDISTRIBUTION	16
4.1.5 GRAFISK PROFIL	16
4.1.6 SPENDANALYS	17
4.1.7 LEVERANTÖRSTROHET	18
4.1.8 AVTAL	18
4.1.9 STYRSIGNALER	20
4.1.10 ORGANISATORISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	22
4.2 MARKNADS- OCH OMVÄRLDSANALYS	26
4.2.1 TEKNOLOGI	26
4.2.2 MILJÖBILAR	26
4.2.3 FÖRNYBARA DRIVMEDEL	26
4.2.4 UTSLÄPPS- OCH MILJÖKLASSER	27
4.2.5 STIGANDE DRIVMEDELSPRISER	27
4.2.6 STIGANDE PRIS PÅ EL	28
4.2.7 UTVECKLING MOT ELBILAR	28
4.2.8 INTELLIGENT STÖD FÖR ANPASSNING AV HASTIGHET – ISA	28
<b>5.0 KATEGORISTRATEGI</b>	<b>29</b>
5.1 FÖRÄNDERLIG OCH INNOVATIONSBEROENDE KATEGORI	29
5.2 FOKUS PÅ LIVSCYKELKOSTNAD (LCC)	29
5.3 BÄTTRE NYTTJANDE AV TILLGÄNGLIG KAPACITET	30
5.4 UTFASNING AV FOSSILA DRIVMEDEL	31
5.5 ÖKA FORDONSKUNSKAPEN OCH FÖRBÄTTRA KÖRBETEENDEN HOS DE PERSONER SOM KÖR FORDON I TJÄNSTEN SAMT	31
5.6 UTVECKLA DE INTERNA PROCESSERNA FÖR TURBUNDNA RESOR	32
5.7 ÖKAD SAMORDNING OCH TILLGÄNGLIGHET VID UPPHANDLING I UNDERKATEGORIN PARKERING	32
5.8 VID KRIS OCH KRIG	32



<b>6.0</b>	<b>UPPHANDLINGSBEHOV .....</b>	<b>34</b>
<b>7.0</b>	<b>AKTIVITETSLISTA .....</b>	<b>35</b>
7.1	AKTIVITET 1 – MINSKA ANTALET ENSAMÅKANDE RESENÄRER .....	35
7.2	AKTIVITET 2 - SE ÖVER OCH FÖRESLÅ FÖRBÄTTRINGAR AV DE INTERNA PROCESSERNA FÖR BESTÄLLNING AV TURBUNDNA RESOR .....	36
7.3	AKTIVITET 3 – UTREDA FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ATT TILLSÄTTA EN KOORDINATOR FÖR TURBUNDNA RESOR .....	36
7.4	AKTIVITET 4 – CERTIFIERAD FÖRARE .....	37
7.5	AKTIVITET 5 – INSIDAN .....	38
7.6	AKTIVITET 6 – UPPHANDLA SERVICE, REPARATIONER OCH RESERVDelar .....	38
7.7	AKTIVITET 7 – UPPHANDLA FORDON – STANDARDISERAT FORDONSSORTIMENTET .....	39
7.8	AKTIVITET 8 – PARKERINGSÖVERVAKNING .....	39
7.9	AKTIVITET 9 – HASTIGHETSLÅS .....	40
7.10	AKTIVITET 10 – DIGITALA KÖRJOURNALER .....	41
7.11	AKTIVITET 11 - UTVECKLA FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE BILPOOL .....	41
7.12	AKTIVITET 11 – PRISJUSTERINGSKLAUSUL .....	42
7.13	AKTIVITET 11 – UPPHANDLA CYKLAR, ELCYKLAR OCH ELSPARKCYKLAR .....	42
7.14	GANTSCHEMA ÖVER AKTIVITETERNA .....	43
<b>8.0</b>	<b>EFFEKTUPPFÖLJNING .....</b>	<b>44</b>
<b>9.0</b>	<b>BILAGOR .....</b>	<b>45</b>
<b>10.0</b>	<b>REFERENSER .....</b>	<b>46</b>



### **SAMMANFATTNING**

Kommunens inköp av varor och tjänster har delats in i kategorier baserat på leverantörsmarknad och inköpsmönster. Med detta som utgångspunkt har sedan en plan för arbetet i kategorin tagits fram.

Kategorin omfattar kommunens samlade anskaffningar av fordon, maskiner och transporter, samtliga förvaltningar är därför intressenter.

Inköpsområdet Fordon, maskiner och transporter har analyserats, vilket har resulterat i denna kategoriplan som sträcker sig över fyra år, med start januari 2023.

Syftet med kategoriplanen är att ta fram strategier för anskaffning av kommunens varor och tjänster inom kategorin för att löpande realisera besparingspotentialer samt skapa förutsättningar för att uppnå kommunens övergripande mål.

Stigande priser på olja och el kombinerat med bristen på halvledare samt högre miljökrav på upphandlande myndigheter kommer att ställa högre krav på ett effektivare förarbete samt mer ingående analyser av marknaden.

Genom att dra nytta av kommunens samlade resurser, och att dessa samverkar i ett tidigt skede kan inköpen planeras med god framförhållning vilket i sin tur kan bidra till att sänka kostnader genom god styrning och faktabaserade analyser.

Kategoriplanen ska leda till ökat fokus på livscykelkostnad, bättre nyttjande av tillgänglig kapacitet, utfasning av fossila drivmedel, ökad fordonskunskap, förbättrade körbeteenden samt utveckling av interna processer för Turbundna resor. Även ökad samordning och tillgänglighet vid upphandling i underkategorin Parkering förväntas uppnås.

Utifrån kategoriplanen har kategoristrategier tagits fram som avser att optimera fordonsanskaffning, fordonsinnehav samt leda till bättre nyttjande av tillgänglig kapacitet. Ett antal aktiviteter har identifierats och ska genomföras för att uppnå målsättningarna i kategorin.



### 1.0 INLEDNING

Inköpsområdet Fordon, maskiner och transporter har analyserats, vilket har resulterat i denna kategoriplan. Kategoriplanen beskriver de analyser som genomfört av yttre och inre påverkansfaktorer, hur behoven kommer att utvecklas med ledning av dessa, aktiviteter som behöver genomföras, samt strategier för nyttorealiserings av de potentialer som identifierats. Kategoriplanen kan också innehålla andra aktiviteter än upphandlingar, t ex förslag till organisatoriska förändringar med bäring på hur kommunen är organiserad runt det som köps. Kategoriplanen sträcker sig över fyra år, med start januari 2023.

### 2.0 BAKGRUND

Liksom övriga kommuner i landet kommer Huddinge att möta tuffa ekonomiska utmaningar de kommande åren. Andelen av befolkningen som ska bli försörjd ökar och andelen som ska försörja minskar, vilket skapar ett starkt demografiskt tryck. Ett stort fokus måste därför läggas på välfärdens kärna så att varje skattekrona används där den gör mest nytta.

Huddinge kommun har under hösten 2021 påbörjat ett arbete med införande av ett kategoristyrkt arbetssätt som en följd av de styrdokument som antagits för kommunens upphandling och inköp. Kategoristyrning är en strategisk metod som används för att bedriva ett proaktivt och värdeskapande inköpsarbete. Ett kategoristyrkt arbetssätt säkerställer en strategisk styrning av organisationens inköp. Arbetet sker i tvärfunktionella kategoriteam och värdeskapande aktiviteter sammanfattas i långsiktiga kategoriplaner. Kategoriplanerna beskriver hur arbetet ska genomföras utifrån organisationens målsättningar och vilka effekter som ska uppnås för aktuell kategori avseende ekonomiska besparingar, hållbarhet och andra övergripande mål.

Ett kategoristyrkt arbetssätt ger ledningen direkta verktyg att fatta strategiska och taktiska beslut inom inköpsområdet.

Verksamhet och upphandlingsfunktion knyts samman i kategoriteam som tillsammans tar fram strategier och förbättringsförslag för inköpskategorier utifrån vedertagen metodik. Genom att fokusera på en kategori kan de tvärfunktionella teamen skapa god kännedom om marknaden och om organisationens potential till förbättringar. Det innebär inte en organisatorisk centralisering av resurser eller att arbetet likställs med att enbart etablera stora centrala avtal.

Vid enskilda upphandlingar kan upphandlaren sedan ta hjälp av den kunskap som utvecklats genom kategoristyrningsarbetet och framtagna kategoriplaner. I kategoriplanen har de viktigaste åtgärderna/aktiviteterna och målen för kategorin fastställts.

#### 2.1 Syfte

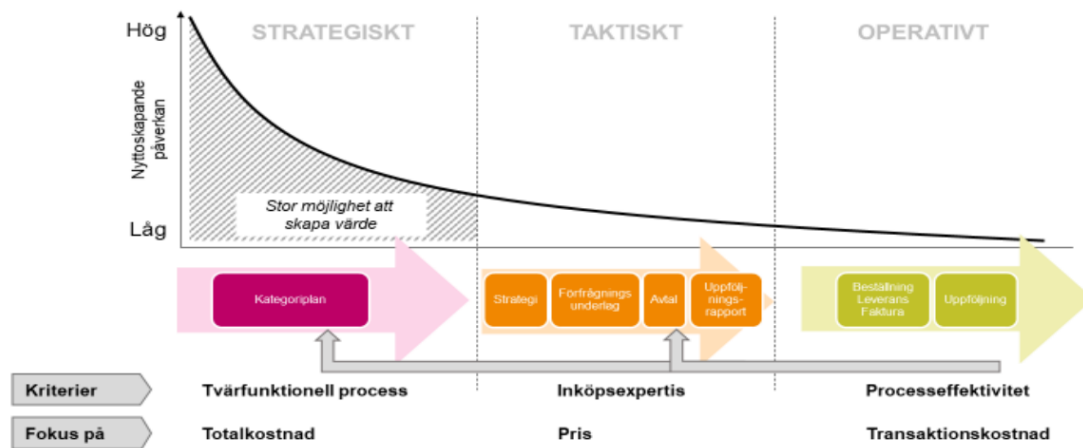
Syftet för denna kategoriplan är att på ett systematiskt sätt ta fram strategier för anskaffning av kommunens varor och tjänster inom kategorin för att löpande realisera besparingspotentialer samt skapa förutsättningar för att uppnå kommunens övergripande mål.



Detta genom att:

- Planera inköp med god framförhållning, vilket ger flexibilitet på kort sikt och möjligheter att långsiktigt utveckla kommunen på ett hållbart och innovativt sätt.
- Samverka inom kommunen för att skapa bättre förutsättningar att utveckla relationen med leverantörsmarknaden i syfte att åstadkomma goda och hållbara offentliga affärer.
- Dra nytta av kommunens samlade resurser på ett effektivt sätt.
- Sänka totalkostnaden vid köp av varor och tjänster genom god styrning och faktabaserade analyser.

Nedan bild visar att de största möjligheterna att skapa värden sker i det tidiga strategiska arbetet.



## 2.2 Effektmål

Kategorin har fem effektmål som ska vara uppfyllda 2027.

Effektmålen är följande:

- *Fokus på Livscykelkostnad (LCC) vid nyanskaffning av fordon.*  
Målet syftar till att arbeta med LCC för att beräkna totalkostnaden för fordon under hela livslängden.  
Koppling till målområden: Ekonomisk hållbarhet, skattemedel används effektivt.
- *Skapa bättre nyttjande av tillgänglig kapacitet*  
Målet syftar till att utmana behovet och maximera nyttjandegraden av befintliga fordon. Genom att nyttja fordonen optimalt skapas en kostnadseffektivisering.  
Koppling till målområden: Ekonomisk hållbarhet, skattemedel används effektivt.
- *Utfasning av fossila drivmedel*  
Målet syftar till att bidra till det kommunövergripande målet om fossilfritt 2025. Genom att styra om till fossilfria fordon i kommunens egen



fordonsflotta samt att i transportintensiva upphandlingar kravställa för att minska kommunens koldioxidutsläpp.

Koppling till målområden: Ekologisk hållbarhet, minska klimatpåverkan.

- *Öka fordonskunskapen och förbättra körbeteenden hos de personer som kör fordon i tjänsten samt utveckla de interna processerna för Turbundna resor.*

Målet syftar till att ta vara på kommunens resurser på ett hållbart sätt genom att exempelvis: reducera antalet skador på kommunens fordon, att fler väljer andra transportmedel än bil, effektivisera processer för turbundna resor.

Koppling till målområden: Ekologisk hållbarhet, minska klimatpåverkan, Ekonomisk hållbarhet, skattemedel används effektivt.

- *Ökad samordning och tillgänglighet vid upphandling i underkategorin Parkering.*

Målet syftar till att öka samordningen mellan de helägda bolagen och kommunens samt mellan kommunens egna förvaltningar (MBF och KSF) men även med andra Södertörnskommuner. Ökad samordning skapar mervärde för invånarna som nyttjar tjänsten då samma betalningslösning finns där invånarna rör sig.

Ökad tillgänglighet ska resultera i en ökad upplevelse av delaktighet i samhället för alla medborgare och besökare oavsett eventuell funktionsvariation.

Koppling till målområden: En kommun där människor trivs och växer.

### 2.3 Processer kopplade till upphandling och inköp

Nedanstående bild visualiserar de processer som är kopplade till upphandling och inköp, där kategoristyrningsprocessen är den långsiktiga och utvecklande processen - *den strategiska processen*. Kategoristyrningsprocessen styrs av kommunens övergripande mål och arbetet i processen ska hela tiden verka för att uppnå mål som formulerats och som berör upphandling och inköp.

Upphandlings- och inköbspolicy för Huddinge kommun beskriver kommunens grundläggande hållning, värdering och vägledande principer inom upphandling och inköp.

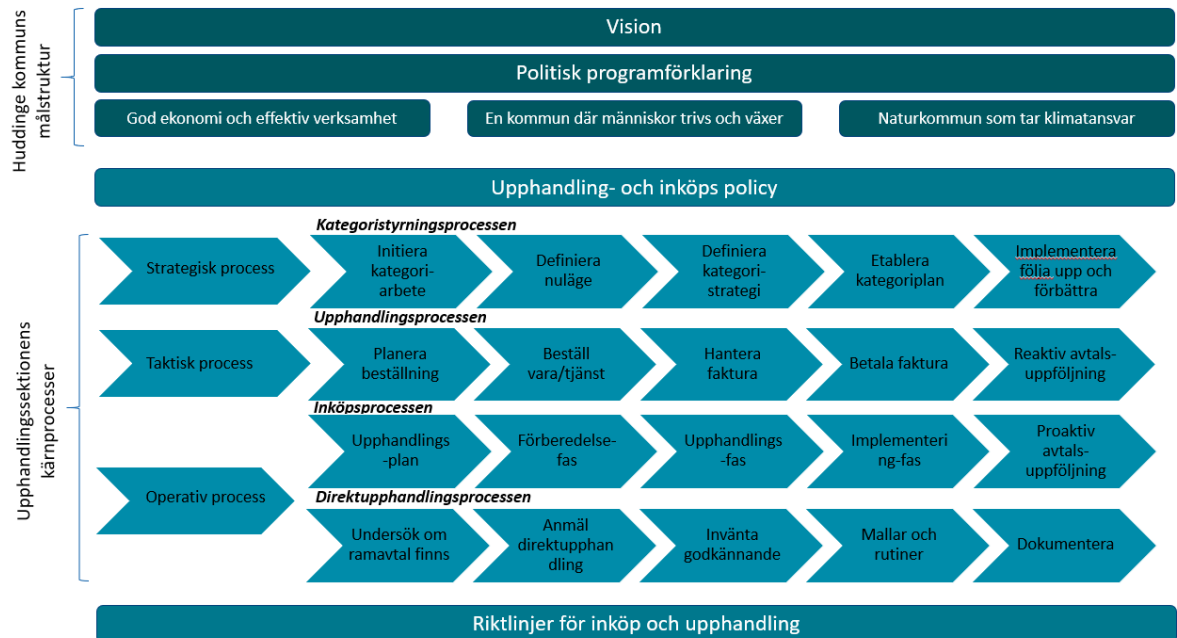
Kategoristyrningsprocessen ska vara styrande i de underliggande processerna, dvs. upphandlingsprocessen (taktisk process), inköpsprocessen och direktupphandlingsprocessen (operativa processer).

Den *taktiska upphandlingsprocessen* är inriktad på att planera upphandlingar, genomföra upphandlingar, ansvaret för avtalsförvaltning och uppföljning, hantera affärsrelationer och processutveckla. Den taktiska processen utförs enligt de beslutade kategoristrategierna.

De *operativa processerna*, inköpsprocessen och direktupphandlingsprocessen, tillgodoser verksamhetens löpande behov av varor och tjänster. Det omfattar hantering av beställningar och daglig problemlösning med direkt koppling till dessa. Detta bedrivs till stor del utifrån förutsättningar som ges ifrån den taktiska upphandlingsprocessen.



Som stöd för kommunens arbete med upphandling och inköp finns riktlinjer för upphandling och inköp.



## 2.4 Kategoriorganisationen

Namn på deltagare i nedanstående grupper återfinns i bilaga 1.

### Styrgrupp/beredningsgrupp

Upphandlingsstyrgruppen består av kommunkoncernens ledningsgrupp samt upphandlingschef. Kategoriplanen bereds av upphandlingsstyrgruppen och fastställs av Kommunstyrelsen.

### Kategoriledare

Kategoriledaren ansvarar för att analysera, ta fram kategoriplan och återrapportera till upphandlingsstyrgruppens beredningsgrupp.

### Kategoriteam

Kategoriteamet för Fordon, maskiner och transporter består av deltagare från miljö- och bygglovsförvaltningen, socialförvaltningen, barn- och utbildningsförvaltningen och kommunstyrelsens förvaltning.

I kategoriteamet har även hållbarhetsstrateg och avtalscontroller medverkat.

Kategoriteamets uppgift är att utveckla en kategoriplan genom att analysera och föreslå förbättringar samt prioritera vilka upphandlings- och utvecklingsprojekt som ska drivas, under vilken tidsperiod samt vilka resurser som ska tillsättas. Vidare har kategoriteamet haft ansvar att lyfta fram risker vid genomförande.

## 2.5 Kategoridefinition

Definitionen av en inköpskategori är en samling likartade produkter och/eller tjänster som köps på en homogen leverantörsmarknad.





Kategorin Fordon, maskiner och transporter består av följande underkategorier:

Underkategori	Definition
Drivmedel	Omfattar stationstankning med exempelvis diesel, bensin och gas. Omfattar även laddningsstolpar till elbilar och drivmedel till depåer.
Fordon	Omfattar lätta fordon (<3,5 ton), det vill säga personbilar och lätta lastbilar. Underkategorin omfattar även cyklar, traktorer, släpvagnar, skotrar och motorredskap.
Fordonsunderhåll och reservdelar	Omfattar verkstadstjänster och tillbehörande material. Exempelvis, däckbyte, däcklagning, reservdelar, service, biltvätt mm.
Parkering	Omfattar parkeringsautomater och parkeringstjänster, ej parkeringsövervakning.
Person- och varutransporter	Omfattar transporter så som turbundna resor, flyttjänster, samordnad varudistribution mm.

### 2.6 Avgränsningar och fortsatt arbete

Kategoriplanen omfattar inte kommunens helägda bolag, Huddinge samhällsfastigheter och Huga Bostäder och deras fordon. Inför framtagandet av framtida kategoriplaner bör bolagen om möjligt inkluderas.

### 2.7 Intressenter

Kategorin omfattar hela kommunens anskaffningar av Fordon, maskiner och transporter, samtliga förvaltningar är därför intressenter. Samhällsbyggnadsavdelningen hanterar ärenden som rör infrastruktur för laddning av elfordon samt parkering och är därför en särskilt viktig intressent. Underkategorin Person- och varutransporter omfattar bland annat Turbundna resor som är en tjänst som riktar sig till kommuninvånarna. Kommuninvånarna är därför en intressegrupp.



### 3.0 METOD

#### 3.1 Kategoriträd

Kommunens inköp av varor och tjänster har delats in i kategorier baserat på leverantörsmarknad och inköpsmönster. Som komplement till leverantörsmarknadens sammansättning har även hänsyn tagits till vilken typ av vara eller tjänst som köps in.

Kategoriuppdelningen skapar förutsättningar för att fokusera på det inköpsstrategiska arbetet kring respektive leverantörsmarknad och därmed uppnå större kunskap och förståelse för marknaden.

#### 3.2 Arbetssätt



##### 1. Initiera kategoriarbetet

Initieringsfasen syftar till att initiera kategoriarbetet genom att etablera kategoriteamet, tidplan och arbetsformer.

Kategoriteamet består av personer från kommunens verksamheter som tillsammans innehar kompetens inom områden såsom kravställning på varans/tjänstens funktionalitet, verksamhetskunskap, leverantörsmarknad, upphandling, hållbarhet, metod och analys. Kategoriteamet ges mandat att ta fram förslag på kategoriplan.

##### 2. Analysera nuläge

Inköpskategorin analyseras utifrån ett internt och ett externt perspektiv.

Den interna analysen syftar bl.a. till att förstå vilka av kommunens verksamheter som köper inom kategorin, vilka avtal som används och hur den framtida behovsbilden ser ut både ur ett kvalitativt och kvantitativt perspektiv.

Den externa analysen syftar till att förstå marknaden såsom vilka leverantörer som finns inom kategorin, vilka utvecklingstrender som råder, om det finns nya innovativa lösningar att tillgå etc. Den externa analysen kan ske genom exempelvis dialog med branschorganisationer och leverantörer. Hållbarhetsaspekter integreras i både den interna och den externa analysen.

##### *Spendanalys*

En spendanalys har genomförts och syftar till att få en faktabaserad kontroll över antalet leverantörer och storleken på affären som görs inom ramen för en viss kategori. Spendanalysen skapar en förståelse för fakta och strukturer inom en kategori genom att analysera verksamhetens totala historiska köpbeteende. En väl genomförd spendanalys ger ofta stora möjligheter att identifiera trender, avvikelser och möjligheter till affärsutveckling.



Förutom historiskt köpbeteende har även en analys över kategorins avtal genomförts.

### *Omvärldsanalys*

En omvärldsanalys har genomförts som syftar till att kartlägga interna och externa förutsättningar och trender för att kunna identifiera möjligheter eller risker i affärerna inom kategorin eller underkategorin.

Den interna analysen syftar till att undersöka de interna förutsättningar som påverkar kategorin och inköpsarbetet såsom mål eller värderingar inom Huddinge kommun.

Den externa analysen har genomförts från två perspektiv, leverantörens och marknadens.

Trender och förutsättningar har kartlagts. Syftet har varit att identifiera rätt typ av leverantör inom rätt marknad med den bästa affärsmodellen samt identifiera externa och interna aspekter som påverkar den affär vi vill göra.

### *Hållbarhet*

I kategoriarbetet har hållbarhet vägts in för att undersöka på vilket sätt kategorin kan bidra till att skapa goda och hållbara affärer. Analysen om hur kategorin påverkar kommunens hållbarhetsarbete har utgått från hållbarhetens ”tre ben”, miljö-, social- och ekonomisk hållbarhet.

Hållbarhetsanalysen har inkluderats i den externa marknadsanalysen för att undersöka på vilket sätt marknaden kan bidra till kommunens hållbarhetsmål.

Likasa har det undersökts hur hållbarhetsaspekterna kommer att påverka totalkostnaden för kategorin.

### **3. Fastställa kategoristrategi**

Kategoristrategin ska, utifrån nulägesanalysen, beskriva hur identifierade potentialer ska kunna realiseras, dvs vilka aktiviteter eller åtgärder som behöver genomföras för att nå uppsatta effektmål. Dessa hämtas i sin tur från, för kategorin, relevanta styrdokument.

### **4. Aktivitetslista**

Aktiviteter sammanställs som grundar sig i kategoristrategin.

Aktivitetslistan ska omfatta aktiviteter som sträcker sig fyra år framåt.

Dessa aktiviteter ska prioriteras, tidsättas, förankras tvärfunktionellt och följas upp.

## 4.0 NULÄGESANALYS

### 4.1 Intern analys

#### 4.1.1 Olika leasingformer

De finansieringslösningar avseende billeasing som finns idag kan delas upp i operationell- och finansiell leasing.

Finansiell leasing är en form av leasing där leasingtagaren betalar en leasingavgift som motsvarar ränta och amortering. Med finansiell leasing tar leasingtagaren hela risken med värdeutveckling på fordonet och restvärdet är i sig inte kopplat till bilens marknadsvärde vid leasingperiodens slut. Vid avtalets slut kan leasingtagaren vid försäljning av bilen stå med ett överskott eller underskott i förhållande till restvärdet.

Operationell leasing påminner om finansiell leasing, men med fler tjänster kopplade till avtalen. Den största skillnaden kan förenklat sägas vara att restvärdesrisken knyts till leasingbolagets åtaganden. Leasingtagaren kan sägas köpa sig fri från restvärdesrisken och arbetet med att bedöma restvärdet tillmannans med bedömning av kostnad för underhåll och service.

Huddinge kommun använder sig i dagsläget av finansiell leasing av verksamhetsfordon. 2010 genomförde Auto Force AB en analys som resulterade i en rekommendation om att finansiell leasing är det alternativ som är mest kostnadseffektivt för kommunen. Argumentet för detta var främst att kunskapen inom kommunen för hur kostnad och risk är uppbyggda när det gäller leasing inte var tillräckliga. Genom att välja finansiell leasing till en början så skulle kunskaperna kring kostnad och risk succesivt öka, vilket skulle möjliggöra för kommunen att själva göra en kostnadsanalys och säkerställa skäliga leasingkostnader i framtiden.

Entreprenadmaskiner och liknande finansieras i dagsläget med investeringsbudget.

#### 4.1.2 Fordonspark

Huddinge kommunen har 113 fordon i drift för att kunna utföra kommunens verksamhet och service, varav 84 personbilar och 29 lätta lastbilar.

14 fordon kör en sträcka under 150 mil per år, varav nio kör en sträcka på under 100 mil per år.

2021 körde kommunens verksamhetsfordon en sträcka på 124 456 mil, vilket är en nedgång från 2020, då kommunens verksamhetsfordon körde en sträcka på 152 549 mil. Nedgången kan möjligen bero på pandemin.

109 fordon leasas och fyra fordon ägs av kommunen. Merparten av fordonen införskaffades 2016 och 2018. Medelåldern på kommunens fordon är sex år. Kommunen har 10 fordon som är äldre än tio år. Kommunens bilar är av 13 olika bilmärken och 68 olika modeller.

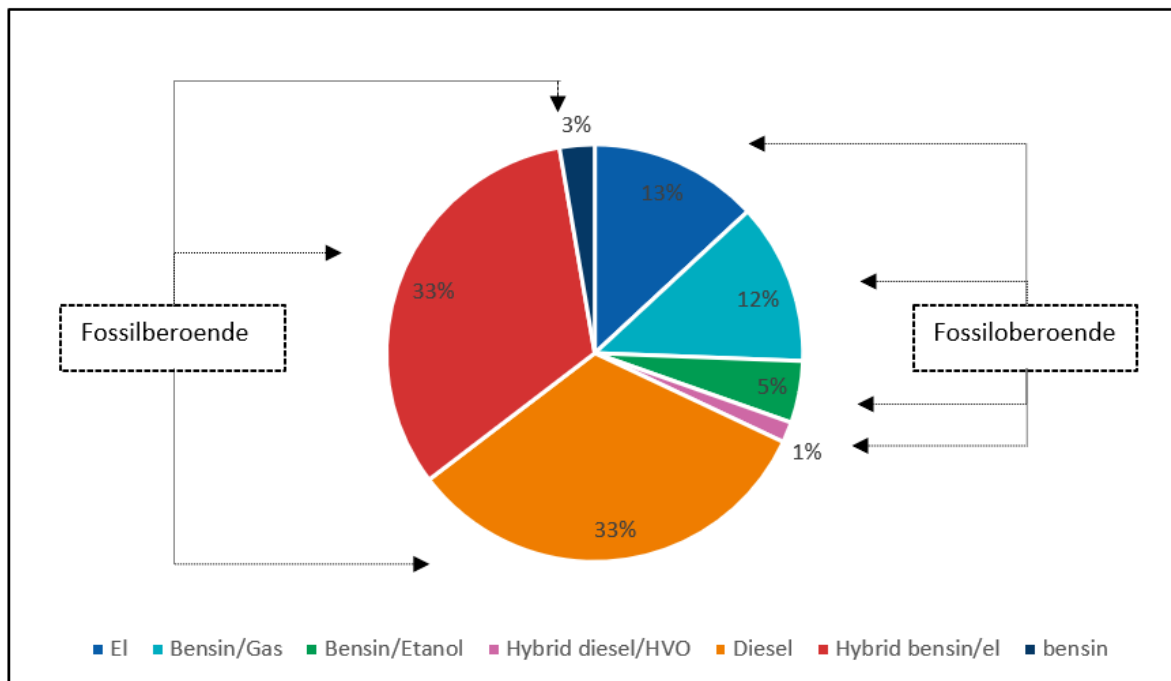
*Antal fordon i drift per nämnd*

Vård- och omsorgsnämnden	38
Klimat- och stadsmiljönämnden	21



Socialnämnden	19
Kommunstyrelsen	12
Bygglöv- och tillsynsnämnden	11
Gymnasie- och arbetsmarknadsnämnden	8
Kultur och fritidsnämnden	4

### Andel fossiloberoende/fossilberoende fordon



2021 tankade kommunens fordon 44 716 liter bensin, 28 623 liter diesel, 12 127 kg fordonsgas, 4235 liter diesel på bulk, 1430 liter HVO och 427 liter etanol (E85). Inköp av diesel har gått ner med 54% från 2020, övriga drivmedel ligger kvar på samma nivåer.

Värt att nämna är då att 13 % av verksamhetsfordonen har motorer godkända för drift med etanol, men endast 427 liter etanol har tankats under 2021, vilket tyder på att det i huvudsak tankas bensin i bilarna. Anledningar till detta kan vara att etanol är synonymt med större bränsleåtgång per körd kilometer, eller att de tidiga motormodellerna var svårstartade på vinterhalvåret. Detta är dock inte längre ett problem enligt [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se) då bränsletillverkarna blandar i 25 procent bensin i E85 på vintern, istället för 15 procent under sommarperioden.

66 fordon är klassificerade som Euro 6, varav 24 fordon är klassificerade som Euro 5, se 4.2.4. Resterande fordon saknar klassificering eller är elfordon.

Kommunens personfordon släppte 2021 ut 123 ton co2, vilket är en positiv trend om man ser till 2020 utsläpp på 151 ton och 2019:s utsläpp på 162 ton. Detta kan vara ett resultat av pandemin.



Beräkning utav Kommunens Co2 utsläpp har genomförts genom gamla standarden NEDC, då ny standard (WLTP) inte finns att tillgå för samtliga fordon i Kommunens fordonspark eftersom många av fordonen är äldre än 2017 års modell.

### *Bilpool*

Kommunstyrelsen har fyra bilar som kan bokas av medarbetare inom kommunstyrelsens förvaltning. Även MBF har fordon som kan bokas inom den egna förvaltningen. Ingen förvaltningsövergripande bilpool finns.

### *Leaseright AB*

Kommunen har avtal med företaget Leaseright AB som bevakar räntemarginalen, leasingkontraktens villkor och att dessa stämmer mot det överliggande ramavtalets villkor. Leaseright får kontinuerligt underlag från Nordea Finans och Volkswagen Finans med aktuella kontraktsdetaljer och faktureringar. Info om införskaffningar och avslut av fordon skickas till Leaseright.

Uppsägningar behöver inte bevakas eftersom kommunen har finansiell leasing, kommunen kan per automatik förlänga kontrakt eller avsluta dem i förtid utan extra kostnad.

### *Försäkring*

Kommunens fordon är försäkrade via Stockholmsregionens Försäkring AB. Försäkringen omfattar:

- Trafikförsäkring - gäller enligt reglerna i trafikskadelagen för person- och sakskada som är en följd av trafik med det försäkrade fordonet.
- Delkasko - omfattar brand-, glas-, stöld-, maskin-, räddnings-, bärgnings-, rättsskydds-, djurkollision samt drulleförsäkring. Drulleförsäkring gäller dock enbart för personbil & lätt lastbil.
- Vagnskadeförsäkring - omfattar skador på kaross, chassi med mera enligt villkor. För personbil gäller vanligen märkestillverkarens vagnskadegaranti fram till den dag fordonet varit registrerat i trafik i tre år och därefter läggs vagnskadeförsäkringen till. Vagnskadeförsäkringen gäller även för personbilar yngre än tre år där vagnskadegaranti saknas.
- Hyrbil för personbil och lätt lastbil enligt förteckning om angivet i försäkringsbrevet.

Kommunen betalar årligen ca 1 000 000 kr i försäkringspremier för kommunens fordon.

### *Fordonsadministration*

Kommunen har i dagsläget inget system för fordonsadministration. Fordonsansvarig hanterar samtliga fordon i en Excel-lista där även en sammanställning över körsträckor registreras.

Ett fordonsadministrationssystem hjälper organisationer och företag att få bättre kontroll över sin fordonsflotta. Där kan uppgifter lagras om vilken verksamhet



bilen tillhör och här kan också påminnelser skickas när det är dags för fordonet att besiktas eller servas. Systemet kan också utvärdera hur fordonet körs genom analys av nyttjandegrad, körbeteende och miljöpåverkan Något som är svårt med hjälp av enbart Excel-filer. I dagsläget finns flertalet företag som är specialiserade på, och erbjuder, fordonsadministration. Med hjälp av dessa system går det att få kostnadskontroll på detaljnivå.

#### *Övriga fordon*

Utöver verksamhetsfordon har kommunen även följande fordon:

21 släpvagnar, sex traktorer, två motorredskap, två terränghjulingar, två terrängskotrar, en snöskoter och ett okänt antal cyklar, elcyklar och elsparkcykel.

#### **4.1.3 Utfasning av fossilbränsleberoende verksamhetsfordon**

I kommunens miljöprogram 2022 - 2025 har målet om en fossilbränsleberoende fordonsflotta senast 2025 satts för kommunens egna verksamhetsfordon. För att öka takten i omställning till en fossilfri fordonsflotta beslutade kommunstyrelsen 2019 om att ta fram en kommungemensam utfasningsplan som består av planer för respektive nämnds utfasning.

Kommunstyrelsens fordonsflotta blev fossilberoende under 2021, förskolenämnden och grundskolenämnden har inga verksamhetsfordon.

Samtliga nämnder har beslutat om utfasningsplaner i samband med sina verksamhetsplaner för 2022.

Utifrån beslutade planer bedöms att kommunen kan nå en fossilbränsleberoende fordonsflotta år 2025.

#### *Andel fossilbränsleberoende verksamhetsfordon 2021-12-31, per nämnd*

Nämnd	Andel
KS	100
FSN	N/A
GSN	N/A
GAN	0
BTN	36,4
KLN	33,3
SN	47,4
VON	28,9
KFN	75
<b>Totalt</b>	<b>40,7</b>

#### *Kommungemensam utfasningsplan*

Nämnd	2021	2022	2023	2024
KS+FSN+GSN	0	0	0	0
GAN	8	7	0	0



BTN	7	4	4	0
KLN	14	11	5	0
SN	10	7	4	0
VON	27	8	9	0
KFN	1	0	0	0
Huddinge	67	47	22	0

#### 4.1.4 Samordnad varudistribution

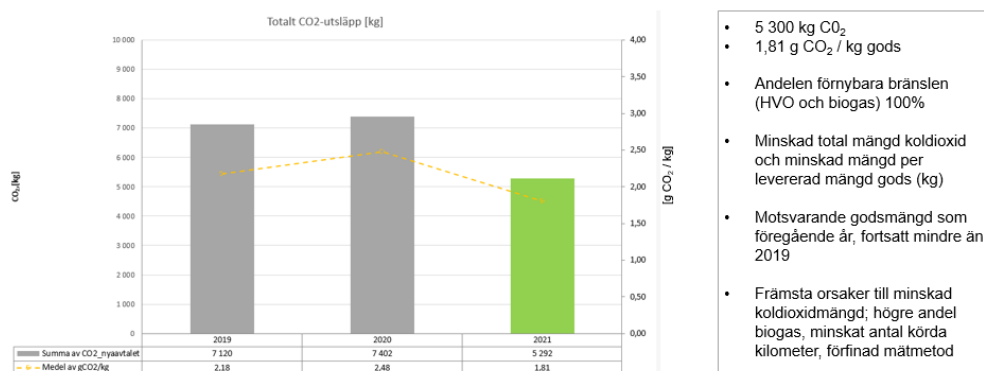
Huddinge kommun ingår sedan 2015 i samarbetet ”samordnad varudistribution” (SVD) med 7 andra kommuner på Södertörn (Botkyrka, Haninge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Nacka och Tyresö.)

Att samordna leveranserna resulterar i väsentligt färre transporter till kommunens verksamheter. Det innebär bättre miljö, säkrare trafik och fördelar för verksamheterna genom att transporterna blir förutsägbara och koncentrerade. Uppdraget innebär att utveckla, förvalta och stödja effektiva inköps- och upphandlingsprocesser från behov till leverans.

I dagsläget har Huddinge kommun sammanlagt 14 leverantörer som är anslutna till SVD. Sammanlagt kördes 2 930 098 kg gods i Huddinge kommun inom ramen för samordningen 2021.

Bilden nedanför illustrerar CO<sub>2</sub>-utvecklingen mellan 2019–2021.

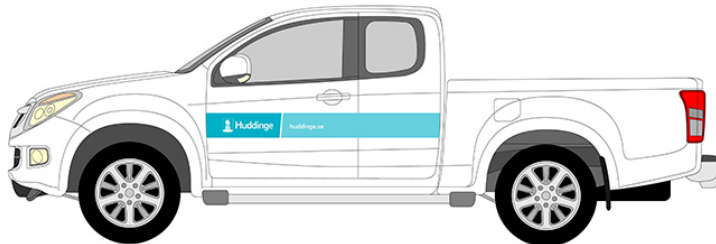
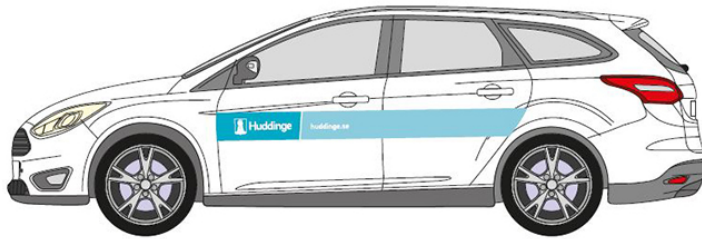
### Huddinge – koldioxid (CO<sub>2</sub>) 2021



#### 4.1.5 Grafisk profil

Huddinge kommuns verksamhetsfordon ska vara vita och folieras enligt kommunens grafiska profil.





### 4.1.6 Spendanalys

En spendanalys har genomförts, denna syftar till att få en faktabaserad översikt över antalet leverantörer och storleken på affären som görs inom ramen för en viss kategori. Spendanalysen skapar en förståelse för fakta och strukturer inom en kategori genom att analysera verksamhetens historiska köpbeteende. En väl genomförd spendanalys ger ofta stora möjligheter till att identifiera trender, avvikelser och möjligheter till affärsutveckling.

Förutom historiskt köpbeteende har även en analys över kategorins avtal genomförts.

Kategorin Fordon, maskiner och transporter hade under 2021 en spend på ca 60 500 000 kr. Kategorin tog emot ca 6 000 fakturor från ca 100 leverantörer under 2021.

Av kommunens tio kategorier är kategorin Fordon, maskiner och transporter den kategori som har näst lägst spend, *se bild 2 nedan*.

Underkategorin Person- och varutransporter är den största av de sex underkategorierna med en spend på 56 000 000 kr, där Turbundna resor står för 40 500 000 kr (nuvarande leverantör Samtrans Omsorg AB). De övriga underkategorierna; Drivmedel, Fordon, Fordonsunderhåll och reservdelar och Parkering har tillsammans en spend på ca 5 000 000 kr.

Den totala leasingkostnaden för 2021 var 2 700 000kr.

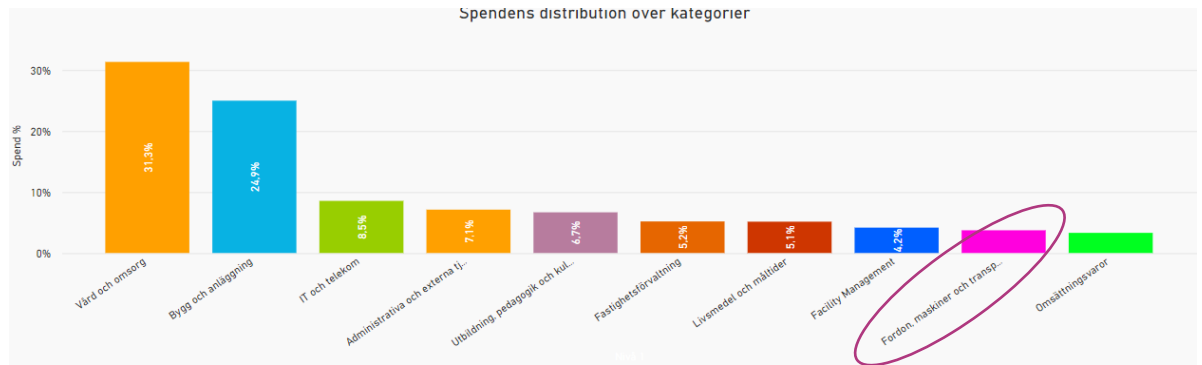


Bild 2, spend, fördelning över samtliga tio kategorier.

#### 4.1.7 Leverantörstrohet

Leverantörstroheten, dvs att verksamheterna köper produkter och tjänster via upphandlade avtal, inom kategorin är hög. Endast 4,7 % av den totala spenden köps från leverantörer som kommunen inte har avtal med. Totalt köptes det för 2 800 000 kr från icke upphandlade avtalade leverantörer under 2021.

#### 4.1.8 Avtal

Inom kategorin har kommunen 16 upphandlade avtal (direktupphandlingar ej inkluderat).

Inom underkategorierna Fordon och Drivmedel har kommunen avropat från Adda (fd SKL Kommentus). Att ansluta sig till Adda har både för- och nackdelar. Fördelar är minskad administrativ belastning i upphandlingsskedet. Nackdelarna är ökade kostnader och avtal mindre anpassade för kommunens behov.

Inom kategorierna Parkering och Person- och varutransporter har kommunen genomfört egna upphandlingar. När samordning varit möjlig har detta skett tillsammans med de helägda bolagen.

Förvaltningsövergripande avtal saknas inom Fordonsunderhåll och reservdelar. Förvaltningarna har direktupphandlat tjänsten för att lösa behov av rekond, fordonstvätt, biltillbehör och reparationer.

Kommunen saknar även avtal för cyklar, elcyklar och elsparkcyklar.

Nedan är en lista över de avtal som kommunen har inom kategorin i dagsläget.

<i><b>Underkategori</b></i>	<i><b>Behov</b></i>
Person- och varutransporter	Fordonsflytt och skrotning
Drivmedel	Stationstankning ink. Fordonsgas.
Person- och varutransporter	Skolskjuts med buss
Person- och varutransporter	Turbundna resor
Parkering	Parkeringstjänster, SBA
Person- och varutransporter	Riksfärdtjänst
Fordon	Finansiering



Fordon	Fordon
Fordon/Fordonsunderhåll och reservdelar	Hyra (ev leasing) + Reparation av maskiner
Person- och varutransporter	Post- och brevförmedlingstjänster
Fordon	Redskapsbärare
Person- och varutransporter	Taxi
Service och reservdelar	Service-, verkstads- och däcktjänster
Parkering	Betalningslösning för parkering
Parkering	Parkeringsautomater
Person- och varutransporter	Mattransporter – kök till kök

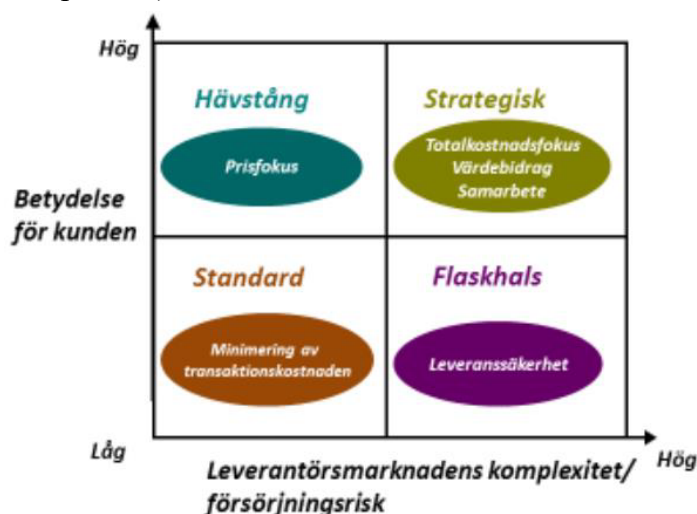
### Avtalskategorisering inom kategorin

Huddinge kommun använder Kraljics matris för kategorisering av avtal.

Utgångspunkten i Kraljics matris är vilken betydelse/pris en specifik inköpskategori har för organisationen (vertikal axel i matrisen) respektive leverantörsmarknadens risk/komplexitet (horisontell axel).

Betydelse för kommunen kan vara ekonomisk och/eller strategisk.

Leverantörsmarknadens komplexitet är framför allt beroende av om det finns många leverantörer att välja mellan (låg komplexitet) alternativt få (hög komplexitet).



I underkategorierna Fordon och drivmedel är de flesta avtal kategoriserade som Standardavtal. För underkategorin Person – och varutransporter är de flesta avtal kategoriserade som Strategiska avtal.

### Standardavtal

Huvudfokus inom standardavtal är att minimera transaktionskostnaden genom att exempelvis reducera administrationskostnaderna, reducera antalet leverantörer och/eller sträva efter standardisering.

### Strategiska avtal

Huvudfokus inom strategiska avtal är att ha totalkostnadsfokus och skapa partnerskap med leverantören.



### 4.1.9 Styrsignaler

Kategoriteamet har identifierat de styrsignaler som har påverkan på kategorin. Styrsignaler kan vara lagar, interna styrsignaler och interna styrdokument. Nedan presenteras de styrsignaler som identifierats.

#### *Lagar, förordningar och direktiv*

- Lagen om offentlig upphandling  
*Kommentar: krav behöver ställas på att de varor eller tjänster som ska användas av en fysisk person ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionsnedsättning. Vid upphandling inom underkategorin Parkering behöver tillgänglighetskrav ställas.*
- Clean Vehicles Directive, CVD  
*Kommentar: Direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Reglerar att energi- och miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv beaktas i samband med offentlig upphandling av vägfordon.*
- Reduktionsplikten  
*Kommentar: Reduktionsplikten innebär att alla drivmedelsleverantörer måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats. Reduktionen beräknas per år utifrån att de biodrivmedel som blandas in i bränslena ska reducera de fossila utsläppen av växthusgaser jämfört med om produkten hade varit helt fossil.<sup>1</sup>*

#### *Interna styrdokument*

- Miljöprogrammet  
*Kommentar: Miljöprogrammet omfattar vissa delar som har påverkan på denna kategori. Kategoriteamet har identifierat att nedan punkter i miljöprogrammet behöver beaktas i kategoristyrningsarbetet:*
  - Kommunen och dess helägda fastighetsbolag ska minska växthusgasutsläppen från transporter.
  - Kommunen och dess helägda fastighetsbolag arbetar med att informera och engagera invånare och verksamheter i syfte att minska sin miljö- och klimatpåverkan.
- Mål och budget  
*Kommentar: Mål och budget omfattar vissa delar som har påverkan på denna kategori. Kategoriteamet har identifierat att nedan punkter i Mål och budget som behöver beaktas i kategoristyrningsarbetet:*
  - Huddinges bidrag till att minska klimatpåverkan är viktigt.
  - Kommunens egna verksamheter ska arbeta för att minska sina utsläpp av växthusgaser.

---

<sup>1</sup> <https://via.tt.se/pressmeddelande/den-1-januari-hojs-reduktionsplikten?publisherId=3236263&releaseId=3313776>



- *För att minska miljöpåverkan behövs ett livscykelperspektiv på byggnation och investeringar som beräknar konsekvenser över lång tid och som inkluderar produktionsmetoder, transporter, materialval, avfallshantering och driftskostnader.*
- *Genom ett effektivt och förstärkt upphandlingsarbete ska kostnaderna sänkas och framtida kostnadsökningar förebyggas*
- *Kommunens samtliga verksamheter ska minska sina utsläpp av växthusgaser.*
- *Verksamheternas och bolagens koldioxidutsläpp ska identifieras, mätas och minskas. Det interna miljöarbetet ska göra det möjligt att jämföra med andra motsvarande verksamheter.*
- *Utveckla den cirkulära ekonomin*
- **Riktlinjer för upphandling och inköp**  
*Kommentar: Följande skrivning har bäring på denna kategori:*
  - *Inom begreppet miljö behandlas klimat, kemikalier, föroreningar avseende luft, mark och vatten. Huvudsakligen ska miljökrav utgå från kommunens miljöprogram. I förekommande fall ska kriterier framtagna av Upphandlingsmyndigheten användas så långt det är möjligt och lämpligt i det enskilda fallet.*
  - *Huddinge kommun vill skapa ett samhälle utan hinder för delaktighet och med jämlika levnadsvillkor för människor med funktionsnedsättning. Tillgänglighetsaspekten ska därför beaktas i kommunens upphandlingar utifrån de krav som följer av LOU och övrig relevant lagstiftning.*
- **Trafikstrategi**  
*Kommentar:*  
*De två övergripande målen fram till år 2030 för kommunen är:*
  - *Andelen transporter med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka*
  - *Andelen stationsnära boende och arbetande ska öka**Trafikstrategin omfattar flera planer och program som ska bidra till att de övergripande målen i trafikstrategin uppfylls.*



Figur 6: Schematisk bild över dokumenthierarkin.

- **Fordonspolicy**  
*Kommentar: Fordonspolicyn beslutades av KS den 8 maj 2015 och anger grundprinciper för Huddinge kommuns fordonsinnehav och för kommunens person- och godstransporter. Dessa principer syftar till att de person- och godstransporter som utförs inom kommunens verksamheter skall ske med minsta möjliga miljöpåverkan, bra arbetsmiljö, trafiksäkerhet, säkerhet för brukare samt god ekonomi.*  
*För att uppnå policyns grundläggande principer för kommunens eget fordonsinnehav har styrdokumentet "instruktion för handhavande av Huddinge kommuns tjänstefordon" samt "kravspecifikation vid nyanskaffning av tjänstefordon" utformats, se bilaga 2-4. Dessa dokument godkänns av kommundirektören och skall uppdateras kontinuerligt och vid behov.*  
*Kategoriteamet tar under 2022 fram nytt förslag till fordonspolicy.*
- **Finanspolicy**  
*Kommentar: Enligt riktlinjer i finanspolicyn ska affärsmässighet råda vid val av finansieringsform.*

#### 4.1.10 Organisatoriska förutsättningar

Trafikverket lyfter, i sin handbok för bättre kommunala tjänsteresor, vikten av att det finns tydliga och formella befogenheter att driva kommunens fordonsfrågor. Trafikverket menar också att kommunen med fördel kan sammansätta en styrgrupp för fordon och utse en samordnande roll. Samordnaren ansvarar för översyn och för att driva verksamhetsutvecklingsprojekt.<sup>2</sup>

Huddinge kommun har en centralt placerad resurs som ansvarar för att vara sammanhållande av kommunens fordonsflotta. I och med införandet av kategoristyrning skapas en organisation av verksamhetsrepresentanter som stöttar fordonskontrollerna.

<sup>2</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006\\_6\\_handbok\\_for\\_battre\\_kommunala\\_tjansteresor.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006_6_handbok_for_battre_kommunala_tjansteresor.pdf)



Kommunen har även en centralt placerad tjänst som har tagit fram ett strukturerat arbetssätt för att identifiera hållbarhetsaspekter i kommunens affärer samt stödja upphandlare i kravställning i upphandlingarna samt avtalsuppföljning. Detta möjliggör ett ökat fokus på hållbara affärer.

Utöver den interna organisationen har kommunen tillsammans med övriga Södertörnskommuner och med hjälp av BioDriv Öst<sup>3</sup> tagit fram en särskild mall; *Södertörnsmallen*. Syftet med mallen är att underlätta kravställande och uppföljning av fordon- och drivmedelskrav.

Ovan förutsättningar visat att kommunen har förutsättningar till central styrning inom kategorin.

### **Organisatoriska förutsättningar inom underkategorin Fordon**

Kommunens fordonsflotta skiljer sig mellan förvaltningarna när det kommer till val av fordon, storlek, tillval och drivmedel. Kategoriteamet har även identifierat en brist i att skötseln av fordonen skiljer sig åt mellan förvaltningarna. Misskötsel handlar främst om att fordon skadas, besiktning missas, missad service eller att fordonen inte tvättas. Skador på fordonen innebär ökade kostnader och en personrisk. Med ett standardiserat utbud kan kostnaderna reduceras genom mindre storlekar, färre tillval och fordonsmärken vilket leder till minskade anskaffningskostnader, service- och verkstadskostnader, skadekostnader samt att målen om en fossilfri fordonsflotta lättare kan uppnås genom att drivmedelsutbudet kan begränsas.

Vidare har en potential gällande digitala körjournaler identifierats. Kommunen har en skyldighet att föra körjournal för samtliga verksamhetsfordon. Syftet med körjournalen är:

- att följa upp hur varje fordon körs och för att optimera användandet av fordonet,
- att kontrollera att fordonet inte nyttjas för privat bruk (se skattelagstiftning),
- att veta när utbyte och service ska planeras och genomföras,
- skapa underlag för en korrekt kostnadsuppföljning.

Körjournalen ska bland annat innehålla uppgift om datum, mätarställning vid resans start och slut, resans mål, antalet körda kilometer och signatur. Även tankning ska noteras i körjournalen.<sup>4</sup>

Tidigare försök att införa digitala körjournaler har misslyckats. Arbetet behöver återupptas för att öka digitaliseringen och minska den administrativa bördan för verksamheterna.

Till sist har kategoriteamet identifierat en brist i att kommunens fordon ofta ägs längre än vad som anges i fordonspolicyn. Kommunens fordonspolicy anger att fordonen normalt ska ägas av kommunen under en period på 36 månader och maximalt 48 månader. Kommunens fordon har i medel ägts av kommunen i sex år.

<sup>3</sup> BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling.

<sup>4</sup> Instruktion för handhavande av Huddinge kommuns tjänstefordon





### **Organisatoriska förutsättningar inom underkategorin Drivmedel**

Infrastrukturen kring laddningsstolpar är eftersatt, och har inte legat i linje med antal registrerade elbilar. Idag finns cirka 70 offentliga laddningsstolpar inom Huddinge kommun, bland annat i Heron City, Kungens Kurva shoppingcentrum, Forellgaraget Huddinge Centrum och Länna Köpcentrum. I den östra delen av Huddinge kommun (Skogås och Trångsund) finns endast ett fåtal platser för laddning. Det skall tilläggas att bensinstationer inte är med i uträkningen över publika laddningsstolpar.

Privat laddar brukare sina fordon hemma. För organisationer med bilar som används dygnet runt, och för fordon som inte har angivna fasta platser för laddning kan detta innebära ett riskmoment. Då Huddinge är en kranskommuntill Stockholm stad passerar dagligen tusentals (100 000 passager enligt 2010 års statistik<sup>5</sup>) fordon E4:an, direkta tankmöjligheter längs vägen är begränsad. På två platser (Cirkel K Skärholmen syd och OKQ8 Skärholmen) finns möjlighet för laddning i direkt närhet till motorvägen.

Idag finns endast en laddningsplats på infartsparkeringen på Kommunalvägen, tre på infartsparkeringen på Byalagsvägen och en på infartsparkeringen på Duettvägen i Skogås.<sup>6</sup>

Samhällsbyggnadsavdelningen har ett pågående uppdrag att arbeta med utveckling av laddinfrastruktur på kommunens infartsparkeringar. En projektplan är framtagen med olika delaktiviteter under 2022 med målet att förse kommunens infartsparkeringar med laddningsutrustning.

I dagsläget har Huddinge kommun ingen övergripande plan för hur utveckling av laddningsplatser på allmän mark ska ske. Det finns ett åtagande i 2022 års arbetsplan för samhällsbyggnadsavdelningen att utreda förutsättningar för att etablera laddningsstationer för elbilar på allmän plats, de juridiska förutsättningarna för att anordna laddningsstationer på allmän plats (kantstensparkeringar) ska därmed utredas. Utredningen ska visa på hur behovet för publika laddningsplatser kan tillmötesgå där möjligheter till laddningsplatser inte kan lösas på kvartersmark. Ambitionen är att det ska blir tydligare hur kommunen ska arbeta med publik laddinfrastruktur.

Det finns en stor potential att redan nu arbeta med de laddningsplatser som förvaltas av kommunala bolag och som kan tillgängliggörs för allmänheten under kväll/nattetid. Att samnyttja p-platser minskar behovet för nya laddningsplatser och bidrar till ett optimalt nyttjande av parkeringsytorna. Ett uppdrag bör därför ges till kommunens bolag att tillse sådana laddningsplatser finns i erforderlig omfattning.

### **Organisatoriska förutsättningar inom underkategorin Service och reservdelar**

Kommunen har inte någon egen eller centralt upphandlad verkstad för verksamhetsfordon vilket kräver att verksamheten själva löser behovet genom direktupphandlingar.

<sup>5</sup> <https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/oversiktsplan-endast-underlag/trafikprognos-2012.pdf>

<sup>6</sup> <http://miljobarometern.huddinge.se/miljoprogram-20172021/klimat-och-luft/tankstallen-och-laddplatser-for-fornyelsebara-drivmedel/antal-tankstallen-och-laddplatser/table/>





### **Organisatoriska förutsättningar inom underkategorin Parkering**

Kommunen har två avtal för parkeringsövervakning.

UPP-2021/033 med företaget Nordic Leverl Parkering AB (tidigare Estate AB), som löper ut 2022-10-31. Avser kvartersmark och är ett samordnat avtal med Huga och Husf. Beställare KSF. N

UPP-2020/034 med företaget QSG Bevakning AB, som löper ut 2025-01-10 och avser Allmän platsmark. Beställare MBF.

Ett avtal för kommunens samlade behov bör upphandlas.

### **Organisatoriska förutsättningar inom underkategorin Person- och varutransporter – Turbundna resor**

#### *Spretig beställarorganisation*

Det finns fler utmaningar för kommunen som organisation i förhållande till upphandling av tjänsten turbundna resor. Bland annat är beställande enheter uppdelade på olika nämnder/förvaltningar, dels inom förvaltningarna på olika enheter. Det gör det svårt att skapa en sammanhållen och effektiv beställarorganisation.

#### *Tidsfönster för hämtning och lämning*

Hämtning och lämning sker vid ungefär samma tider för samtliga resenärer inom kommunen, vilket leder till att det är många fordon ute i trafik på morgnar och på eftermiddagar.

#### *Ensamåkning*

Ensamåkning är en tilläggstjänst som anges i beställningen till leverantören. Det betyder att resan inte ska samplaneras då resenären har särskilda behov och ska åka som enda resenär i fordonet.

Kommunen har en större andel ensamåkande än andra kommuner i regionen. I dagsläget har kommunen 75 ensamåkande, 55 hos Socialförvaltningen och ca 20 hos Barn- och utbildningsförvaltningen. Huddinge kommun har ca 20–25% ensamåkande, en relativt hög andel i jämförelse med andra kommuner i regionen, där nivån ligger på ca 5–10 %.

Ensamåkande driver upp kostnader och leder till fler bilar i trafiken.

#### *Bomkörningar*

Barn- och utbildningsförvaltningen har lyft att antalet BOM-körningar är ett problem. Bomkörningar bidrar till ökade kostnader.

#### *Kostnadsuppföljning*

I dagsläget kan kommunen inte urskilja vilken enhet/skola fakturan avser, vilket gör det svårt att följa upp kostnaderna kopplat till en specifik beställning.



Inom underkategorin Person- och varutransporter och framför allt Turbundna resor finns enbart ett fåtal leverantörer på marknaden varför kommunens förhandlingsstyrka gentemot leverantörerna är begränsad.

## 4.2 Marknads- och omvärldsanalys

### 4.2.1 Teknologi

Fordon-och transportmarknaden står inför stora förändringar och genomgår en transformation till stor del driven av teknologisk utveckling. Megatrenderna inom industrin är elektrifiering/nya drivlinor och digitalisering, bland annat i form av mobilitet/uppkoppling och automatisering.<sup>7</sup>

### 4.2.2 Miljöbilar

Miljöbilar som drivs med el eller andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och diesel kan komma att få ett nedsatt förmånsvärde.

Miljöbilar har oftast ett högre nybilspris än en jämförbar bil utan miljöteknik. Förmånsvärdet kan då sättas ner till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen utan miljöteknik.<sup>8</sup>

Regeringen har sedan 2020 skärpt sin definition av vad som får kallas miljöbil när det gäller myndigheters bilar. En miljöbil får släppa ut högst 60 gram koldioxid per kilometer, alternativt drivas på gas, och den nya miljöbilsdefinitionen följer regelverket för klimatbonusbilar. De nya miljökraven för myndigheter innebär att personbilar och lätta lastbilar som en myndighet köper in, alternativt ingår leasingavtal om, ska vara miljöbilar.<sup>9</sup>

Regeringens definition av miljöbil kan ändras vilket skapar en osäkerhet i vilka bilar som kommunen kan få ekonomiska bidrag för.

### 4.2.3 Förnybara drivmedel

Begreppen förnybara drivmedel och biodrivmedel syftar på bränslen som framställs av förnybara råvaror.

De vanligaste förnybara drivmedlen är:

- Etanol, som huvudsakligen tillverkas av spannmål, majs och sockerrör.
- Biogas, som framställs ur slam på avloppsreningsverk men även från matavfall, gödsel och andra rötbara organiska rester.
- Biodiesel, varav den vanligaste är RME (rapsmetyleter) som görs av rapsolja och andra estrar från vegetabiliska oljor (går även under samlingsnamnet FAME). Här ingår också HVO (hydrerad vegetabilisk olja) som är FAME som processats till en kopia av dieselolja<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Mobility 2030: Transforming the mobility landscape, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2019/02/mobility-2030-transforming-the-mobility-landscape.pdf>

<sup>8</sup> <https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilforman/miljobilar.4.3f4496fd14864cc5ac9e89a.html>

<sup>9</sup> <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/skarpt-miljobilsdefinition-och-hardare-miljokrav-pa-myndigheters-bilar/>

<sup>10</sup> <https://www.miljofordon.se/tanka/foernybara-drivmedel/>



Biodieseln HVO100 består av 100 procent förnybar och fossilfri diesel och kan minska koldioxidutsläppen med över 80 procent. För att dieseldrivna fordon ska få tankas med HVO100 krävs dock ett godkännande från fordonstillverkaren. Det finns idag flera stora last- och personbiltillverkare som redan har godkänt att det används i sina fordon.<sup>11</sup>

#### 4.2.4 Utsläpps- och miljöklasser

EU:s utsläppskrav på luftföroreningar för nya fordon regleras i euro-klasser. Det som regleras är bland annat kväveoxid (NOx), partiklar (PM) och kolmonoxid (CO). Koldioxid (CO<sub>2</sub>) regleras separat<sup>12</sup>

Kommuner kan besluta om att utestänga vissa tunga fordon (lastbilar och bussar) från stadskärnor och andra särskilt miljö känsliga områden. Dessa kallas miljözoner och finns idag i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund. Den distributör som vill vara säker på att kunna köra överallt i städer bör därför välja fordon med den senaste utsläppsklassen, så snart sådana bilar blir tillgängliga.

Utsläppsklasserna regleras i Sverige genom avgasreningslagen (2011:318) för fordon som registreras första gången från den 1 maj 2011. Äldre fordon klassas i miljöklass enligt den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Klassningen är i båda fallen kopplad till EU bestämmelserna om avgasutsläpp

Idag måste alla personbilar och lätta transportfordon klara kraven för Euro 5, medan det för nya tunga fordon är Euro 6 som gäller. Inom samma miljöklass så ställs olika krav beroende på om det handlar om bensin- eller dieselmotorer.<sup>13</sup>

Enligt framtagen Södertörnsmodell ska Södertörnskommunerna ställa krav på minst Euro 6 för samtliga fordon vid transportintensiva tjänsteupphandlingar.

#### *NEDC*

En standardiserad testmetod som gäller alla personbilar och lätta lastfordon. Den introducerades 1992 för att fastställa ett fordon's bränsleförbrukning och utsläppsvärden i siffror som går att jämföra mellan olika bilar. Översikten visar ramverket som mätningarna baseras på.

#### *WLTP*

Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, WLTP, är en ny standard för att testa personbilar och lätta lastfordon. Den nya standarden introducerades 2017 och ger förbrukningsvärden som stämmer bättre med verklig användning, bland annat genom mer omfattande testparametrar.<sup>14</sup>

#### 4.2.5 Stigande drivmedelspriser

I och med pandemin har priset på råolja stigit kraftigt. Tillgång och efterfrågan har varierat kraftigt under perioden, produktionen har varit tvungen att gå på sparlåga

<sup>11</sup> <https://www.circlek.se/drivmedel/biodrivmedel/hvo-100>

<sup>12</sup> <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/03/regeringen-ger-besked-om-miljozoner/>

<sup>13</sup> <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/luftkvalitet-i-tatorter/avgaser/>

<sup>14</sup> <https://www.audi.se/se/web/sv/customer-area/wltp-lp.html>



tidvis. Återstarten av samhället i spåren av pandemin har inneburit att efterfrågan plötsligt skenat och att kapaciteten inte har hängtt med. Reduktionsplikten, som innebär att det i dag finns krav på inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel, har även drivit på priserna. Tillgången på biodrivmedel är begränsad och nästan allt måste importeras till Sverige. Även skatten på bensin och diesel är hög i Sverige.<sup>15</sup>

Utöver vad som beskrivits ovan så har priset på råolja stigit till den högsta nivån sedan 2014 efter det ryska anfallet mot Ukraina. Ryssland producerar mer än en tiondedel av världens olja.<sup>16</sup>

De stigande drivmedelspriserna får en påverkan på Kommunens kostnader för egna verksamhetsfordon. Det får också en påverkan för de leverantörer som utför transporttunga tjänster åt kommunen, exempelvis Turbundna resor där kostnadsökningen beräknas bli ca 44 % från och med juli 2022.

### 4.2.6 Stigande pris på el

Bakgrunden till de stigande elpriserna är framför allt höga priser på naturgas vilket lett till höga elpriser i hela Europa. Till detta kommer höga priser på kol och utsläppsrätter, periodvis låg vindkraftsproduktion och en ökad efterfrågan på el i takt med återhämtningen efter Coronapandemin.<sup>17</sup>

Rysslands invasion i Ukraina har lett till fortsatt skenande priser på el, främst naturgas och det råder stor osäkerhet på elmarknaden.<sup>18</sup>

### 4.2.7 Utveckling mot elbilar

Under 2021 återhämtade sig personbilsmarknaden efter en tillbakagång under pandemin. Antalet nyregistreringar 2021 landade på 300 983 personbilar, vilket är en ökning med omkring tre procent. De laddbara bilarna ökade starkt och stod för 45 procent av nyregistreringarna jämfört med 32 procent för 2020. Pandemin fortsatte dock i hög grad att påverka branschen. Den stora effekten var den brist på komponenter, inte minst halvledare, som resulterade i stora störningar i produktionen med påverkan på både antalet fordon och leveranstider.

<sup>19</sup> Halvledarbristen kommer att fortsätta under flera år<sup>20</sup>.

Nyregistreringarna av lätta lastbilar (upp till 3,5 ton) ökade med nära 17 procent till 36 236. Detta var ändå 33 procent under 2019 års nivå, vilket indikerar att även bonus-malussystemet slår hårt mot lätta lastbilar. Andelen eldrivna lätta lastbilar ökade från 6,4 procent under 2020 till 7,5 procent under 2021.<sup>21</sup>

### 4.2.8 Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet – ISA

ISA är ett system som håller reda på vilken hastighetsgräns som gäller på den aktuella vägsträckan och ger en signal till föraren om hastigheten överskrids. Signalen kan exempelvis ges som en ljudsignal eller genom gaspedalen, som

<sup>15</sup> <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2021/oktober/drivmedelspriserna-rusar/>

<sup>16</sup> <https://www.hbl.fi/artikel/45d23c9d-1f77-4777-86d1-37fa072a4d7e>

<sup>17</sup> <https://www.energiforetagen.se/pressrum/pressmeddelanden/2021/elaret-2021.-fran-rekordlagt-till-rekordhogt-elpris/>

<sup>18</sup> <https://www.energiexpress.se/elmarknaden-just-nu-oron-pajpy-va-rldsmarknaden-pajpyverkar-elpriset>

<sup>19</sup> <https://www.akeri.se/sv/nyheter/fordonsmarknaden-aterhamtade-sig-2021>

<sup>20</sup> <https://www.kth.se/om/nyheter/centrala-nyheter/halvledarbrist-kommer-fortsatta-i-aratal-1.1131392>

<sup>21</sup> <https://www.akeri.se/sv/nyheter/fordonsmarknaden-aterhamtade-sig-2021>



mottryck eller vibration.<sup>22</sup> Upphandlingsmyndigheten beskriver att detta även skulle hjälpa till att reducera buller. Exempelvis överröstas en personbilmotor av ljudet från däcken vid högre hastighet än 50 km/tim. Hastighetslås skulle även hjälpa till att reducera bränsleförbrukningen, och på så sätt även reducera koldioxid- och kväveoxidutsläppen.

I Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun står att hastighetssäkring med hjälp av hastighetslås är en åtgärd som kommunen *bör* ha i sina egna bilar och därför bör ställa krav på i upphandlade resor och transporter. Enligt beräkningar på trafiksäkerhetseffekten skulle personskador minska med mellan 40 och 50 % om hastighetslås skulle finnas i tjänstefordonen.<sup>23</sup>

## 5.0 KATEGORISTRATEGI

Strategierna avser att optimera fordonsanskaffningen och fordonsinnehavet utifrån vad som är ekonomiskt och ekologiskt hållbart utan att göra avkall på trafiksäkerhetsaspekten vilket innebär rätt antal fordon, rätt fordon med rätt drivmedel anpassade till verksamhetens behov. Vidare att de används, underhålls och avyttras på effektivast möjliga sätt.

För realisering av målet om bättre nyttjande av tillgänglig kapacitet krävs en optimering av fordonshanteringen genom att kommunens fordon nyttjas bättre och färre fordon köps in. Reducering av fordonsanskaffningskostnaderna och därigenom även leasingkostnaderna görs genom att utmana behovsbilden och standardisera produktutbudet i form av storlek, fabrikat, drivmedel samt begränsning av möjligheterna till tillval.

Inom underkategorin Person- och varutransporter avser strategierna att förbättra de interna processerna för Turbundna resor. Genom att minska antal ensamåkande resenärer, minska antal dubbelbemannade resor, optimera slingorna och minska antal bomkörningar skapas förutsättningar för kostnadsreducering.

### 5.1 Föränderlig och innovationsbenägen kategori

Kategorin består av varor och tjänster som står inför stora förändringar och genomgår en transformation till stor del driven av teknologisk utveckling. Samtidigt driver EU på utvecklingen av miljöbilar.

Huddinge kommun ska bidra till omställningen till fossilfritt och dra nytta av de nya tekniker som marknaden kan erbjuda. Det ställer stora krav på omvärldsbevakning. Inför upphandling behöver noggrann marknadsanalys genomföras så att inte kommunen går minste om nya innovationer.

### 5.2 Fokus på Livscykelkostnad (LCC)

Vid nyanskaffning av fordon ska LCC vara styrande vid val av fordon. I LCC-analysen beräknas totalkostnaden för fordonet under hela ägandetiden, 36 månader.

<sup>22</sup> <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/kriterier/fordon-och-transport/fordon/personbilar/isa-intelligent-stod-for-anpassning-av-hastighet/avancerad-niva/>

<sup>23</sup> <https://www.huddinge.se/globalassets/ovriga-webbar/verksamhetswebbar/oversiktsplan/dokument-oversiktsplan/op-2050-trafiksakerhetsplan-2017.pdf>



LCC ska också användas som utvärderingsmetod i de upphandlingar där det är lämpligt och möjligt.

### 5.3 Bättre nyttjande av tillgänglig kapacitet

Optimal årlig körsträcka för en kommunal bil är, enligt Trafikverket, 1 500–3 000 mil <sup>24</sup>.

Trafikverket menar också att grunden i god fordonsekonomi handlar om att kommunen har rätt antal fordon, att fordonen är optimalt anpassade till verksamhetens behov, att fordonen administreras, underhålls används och avyttras på ett effektivare sätt med stöd av en tydlig organisation och tydliga ansvarsförhållanden. <sup>25</sup>

Trafikverket har tagit fram en instruktion för att effektivisera resor inom hemtjänsten. Genom att använda modern ruttoptimering kan hemtjänstens bilar köra färre mil och personalen får mer tid över till insatser.

#### *Leasingtid*

Tjänstefordon leasas under en period på 36 månader, dock maximalt 48 månader. Har fordonet körts mindre än 10 000 mil kan en förlängning av leasingkontraktet övervägas. Därefter ska fordonen avyttras. Avsteg från denna princip kan beslutas av fordonscontroller i samråd med enhetschef/arbetsledare för den arbetsplats som innehar fordonet. Tjänstefordon kan även utgöras av specialfordon där utrustningstekniska och ekonomiska skäl kan motivera att dessa behålls längre period än 48 månader.

Fordonscontroller ska årligen följa upp livslängden på fordonen och återrapporera utfallet inom ramen för kategoristyrningsarbetet.

#### *Körsträcka på minst 1500 mil per år*

De fordon som ägs av kommunen ska användas effektivt. Fordon som kör en sträcka på under 1500 mil per år ska avyttras eller samägas med annan verksamhet inom kommunen.

Fordonscontroller ska årligen följa upp antal körda mil per fordon och återrapporera utfallet inom ramen för kategoristyrningsarbetet.

#### *Bilpool*

Kommunen ska utveckla konceptet bilpool för effektivare fordonshantering.

#### *Standardsortiment för fordon*

Styrning av produktutbudet behövs för begränsning av antalet fordonsmodeller samt tillval.

---

<sup>24</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006\\_6\\_handbok\\_for\\_battre\\_kommunala\\_tjansteresor.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006_6_handbok_for_battre_kommunala_tjansteresor.pdf)

<sup>25</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006\\_6\\_handbok\\_for\\_battre\\_kommunala\\_tjansteresor.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006_6_handbok_for_battre_kommunala_tjansteresor.pdf)



Med ett standardiserat utbud kan kostnaderna reduceras genom mindre storlekar, färre tillval och fordonsmärken vilket leder till minskade anskaffningskostnader, service- och verkstadskostnader.

### *Alternativa färdmedel ska användas i första hand*

Som färdmedel ska bil användas i sista hand, cykel, gång och kollektivtrafik ska istället användas där detta är möjligt.

## **5.4 Utfasning av fossila drivmedel**

Enligt den kommungemensamma utfasningsplan som tagit fram bedöms att kommunen kan nå en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2025. Nya fordon som anskaffas ska vara fossiloberoende.

Krav på fordon (minst Euroklass 6) och fossilfri drivmedel ska ställas i transporttunga upphandlingar så som Samordnad varudistribution, Turbundna resor, Hemtjänst, Skolskjuts och mattransporter.

Kommunen ska årligen följa upp utsläpp från egna verksamhetsfordon. Kommunen ska även årligen följa upp de hållbarhetskrav som ställt i transporttunga upphandlingar. För att underlätta beräkning av miljöpåverkan anskaffas ett systemstöd.

## **5.5 Öka fordonskunskapen och förbättra körbeteenden hos de personer som kör fordon i tjänsten samt**

Det ska vara lätt enkelt att hantera ett verksamhetsfordon i Huddinge kommun. Kommunens fordon är Huddinge kommuns varumärke och egendom. Medarbetare ska vårda kommunens fordon lika varsamt som sitt privata fordon.

### *Certifierad förare - Utbildning*

Alla som använder fordon i tjänsten ska genomgå utbildning. I varje fordon finns Instruktioner för handhavande där det tydligt framgår vart man vänder sig om en olycka inträffat, vart man tankar och hur man tar hand om bilen.

### *Information på Insidan*

På Insidan ska de finnas information som vänder sig till anställda som använder fordon i tjänsten.

### *Reducera kostnaden för skador*

Kommunen ska reducera kostnader för reparationer av skador på fordon och försäkring genom information, centralt tecknade avtal och styrning. Kostnader för skador följs årligen upp och rapporteras inom ramen för kategoristyrningen.

### *Alkolås*

Fordonscontroller ska tillse att kommunens samtliga fordon är utrustade med alkolås enligt kommunfullmäktigebeslut (Dnr KS-2005/195.476)''





### 5.6 Utveckla de interna processerna för Turbundna resor

#### *Otydlig beställarorganisation*

Kommunen bör utveckla organisationen runt Turbundna resor genom att tillsätta en koordinator.

#### *Tidsfönster för hämtning och lämning*

Att öppna upp tidsfönstret vid hämtning och lämning kan minska antalet fordon och antalet förare vilket påverkar både kostnad och miljö positivt. De positiva konsekvenserna måste dock ställas mot att det kan innebära kostnader och svårigheter för verksamheterna.

#### *Ensamåkning*

Kommunen behöver se över frekvensen av ensamåkning i förhållande till det faktiska behovet. Ensamåkning bör inte kunna beställas av alla utan bör enbart tillåtas efter särskilt beslut eller godkännande. Både minskning av antalet ensamåkande och flexiblere tidsfönster kan bidra till bättre förutsättningar för planering av slingor.

#### *Leverantörsstyrning*

För ensamåkning krävs ett särskilt beslut eller godkännande av biståndshandläggare. Leverantören redovisar vilken enhet/skola fakturan avser.

Uppföljningsmöten med leverantören bör ske minst två gånger per år. Under uppföljningsmötena ska leverantören redovisa antal ensamåkande samt antal bomkörningar.

### 5.7 Ökad samordning och tillgänglighet vid upphandling i underkategorin Parkering

Vid upphandling inom underkategorin ska kommunen samordna med de helägda bolagen, om de samtycker, och där det är lämpligt även samordna med övriga Södertörnskommuner. Detta skapar igenkänning hos invånare och besökare och bidrar till att färre bilar kör på kommunens gator.

Vid upphandling av parkeringsautomater och parkerings-Appar ska tillgänglighetskrav ställas.

### 5.8 Vid kris och krig

Huddinge kommun måste ta hänsyn till transporter, både de egna, samt de köpta, vid en eventuell kris eller krig. Exempelvis måste kommunens verksamheter kunna fortsätta arbeta och leverantörer som har till uppgift att transportera kommunens invånare i form av skolskjuts och liknande måste kunna fortsätta sina åtaganden. Ett problem som kan tänkas följa av en kris eller krig är drivmedelsbrist. Här gäller det att inte låsa fast Kommunens fordonsflotta i ett slags drivmedel. Laddhybrider, som till viss del drivs av el och resterande del av bensin, eller i sällsynta fall diesel, är en variant av fordon som inte låser fast sig kring ett drivmedel. Likaså hybridmotorer på bensin och etanol eller vätgas. Att ställa krav på att leverantörer har olika alternativ gällande drivmedel kan vara en viktig parameter att tänka på





vid upphandling av turbundna resor. Detta utan att behöva lätta på miljökraven för fordonen.



### 6.0 UPPHANDLINGSBEHOV

Nedan är en lista över de planerade upphandlingar som är kända i dagsläget. Behov kan tillkomma varje år till följd av att nämndernas upphandlingsbehov förändras. Behov kan också falla bort till följd av kategoriaktiviteter eller ändrade behov.

<i><b>Plan år</b></i>	<i><b>Underkategori</b></i>	<i><b>Behov</b></i>
2021	Person- och varutransporter	Fordonsflytt och skrotning
2022	Drivmedel	Stationstankning inkl. Fordonsgas.
2022	Person- och varutransporter	Skolskjuts med buss
2022	Person- och varutransporter	Turbundna resor
2022	Parkering	Parkeringstjänster, SBA
2022	Person- och varutransporter	Riksfärdtjänst
2022	Fordon	Finansiering
2022	Fordon	Fordon
2022	Fordon/Fordonsunderhåll och reservdelar	Hyra (ev leasing) + Reparation av maskiner
2022	Person- och varutransporter	Post- och brevförmedlingstjänster
2022	Fordon	Redskapsbärare
2022	Person- och varutransporter	Taxi
2022	Service och reservdelar	Service-, verkstads- och däcktjänster
2023	Parkering	Betalningslösning för parkering
2023	Fordon	Cyklar, elcyklar och elsparkcyklar
2024	Parkering	Parkeringsautomater
2024	Person- och varutransporter	Mattransporter – kök till kök
2024	Parkering	Parkeringsövervakning (MBF+SBA)
2024	Fordon	Fordon
2025	Person- och varutransporter	Riksfärdtjänst
2025	Drivmedel	Stationstankning inkl. fordonsgas
2025	Person- och varutransporter	Flyttkonsulter och flyttjänster
2025	Person- och varutransporter	Skolskjuts med buss
2026	Person- och varutransporter	Samordnad varudistribution
2026	Person- och varutransporter	Post- och brevförmedlingstjänster



### 7.0 AKTIVITETSLISTA

Nedan beskrivs de aktiviteter som planeras utföras under nästkommande fyraårsperiod.

#### 7.1 Aktivitet 1 – Minska antalet ensamåkande resenärer

Ensamåkning kräver särskilt godkännande av biståndshandläggaren på SOF eller av utredare av skolskjuts på BUF.

##### *Identifierad potential*

Det finns ett relativt stort antal personer som beviljats turbunden resa men som inte delar taxi med någon annan, så kallade ensamåkare. Genom att införa särskilt beslut eller godkännande för ensamåkning kan antalet ensamåkare minska vilket leder till minskade kostnader samtidigt som det bidrar till ökad hållbarheten då färre fordon är ute i trafiken.

I april 2022 var 195 personer inom SOF beviljade turbunden resa. Av dessa är det cirka 28 procent som åker i egen taxi.

I april 2022 var 175 elever inom BUF beviljade turbunden resa. Av dessa är det cirka 18 procent som åker i egen taxi.

##### Potentiell besparing:

- Den potentiella miljöbesparingen av att minska antalet personer som inte delar taxi är beräknat till cirka 75 800 kilometer per år.
- Den potentiella ekonomiska besparingen beräknas till cirka 910 000 kr/år
  - 758 000 km/år totalt under perioden (ett pandemi-år 2020).
  - 20% av körda km är ensamåkande. Kostnad 12 kr/km för ensamåkande. Total kostnad för ensamåkare 1 819 200 kr/år.
  - Om Huddinges invånare och resenärer i denna tjänst har ungefär samma behov som andra kommuner i regionen, dvs 5–10% Ensamåkande blir besparingen 910 000 kr. Beräkningen är baserad på tidigare avtalspriser, vilket betyder att den potentiella besparingen är än högre.

Beräknade besparingar baseras på nuvarande avtalspriser och att priserna på nuvarande avtal är förhållandevis låga och förväntas öka under nästkommande avtalsperiod. Än viktigare att minska antalet ensamåkande för att jämna ut kostnadsökningen.

##### *Ansvarig*

Ansvarig: Maria Jonsson (SOF) och Lina Jernström (BUF)

Intressenter: Berörda nämnder, brukare, elever inom grund- och särskola och invånare.

Nyckelpersoner: Beslutsfattare på SOF och BUF som har mandat över interna arbetssätt och ekonomi.



### *Mål*

Minskade utsläpp, färre fordon i trafiken samt utjämning av kostnaderna för turbundna resor.

### *Implementering*

En beslutsprocess med rutiner och mallar som tydliggör vad som gäller för att medge till ensamåkning.

Förankras i verksamheten och hos leverantören.

### *Tidplan*

Start 2023. Deadline augusti 2024.

### *Uppnådd effekt*

Andel ensamåkande har minskat till 10 % augusti 2024. Följ upp kostnad för ensamåkande augusti 2023.

## **7.2 Aktivitet 2 - Se över och föreslå förbättringar av de interna processerna för beställning av turbundna resor**

### *Identifierad potential*

Det finns flera delar av beställningsfunktionen som kan och behöver förbättras och som det därför finns skäl att utreda inom ramen för kategoristyrningen. Syftet är att möjliggöra en effektivare planering av slingor, minimera bomkörningar, skapa en enhetlig beställningsrutin, hantera avvikelser och kommunicera med leverantören på ett samlat sätt.

För att effektivisera planering av slingor och säkerställa en sammanhållen beställningsrutin behöver socialförvaltningen dels göra en genomlysning av hur beställning av turbundna resor går till idag, dels utreda möjligheten för dagliga verksamheter att öppna upp för ett större tidsfönster för hämtning och lämning.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Maria Jonsson (SOF) och Lina Jernström (BUF)

Intressenter: Berörda nämnder, brukare och invånare

Nyckelpersoner: Beslutsfattare på SOF och BUF som har mandat över interna arbetssätt och ekonomi.

### *Mål*

Långsiktigt mål är minskade utsläpp, färre fordon i trafiken samt lägre kostnad för turbundna resor.

### *Implementering*



Ta fram beskrivning för vad som ska utredas samt genomföra utredningen inklusive förslag till förändrade arbetssätt.

### *Tidplan*

Start 1 april 2023, klart december 2023.

### *Uppnådd effekt*

Färre antal fordon i trafiken per dag, lägre kostnad för turbundna resor.

## **7.3 Aktivitet 3 – Utreda förutsättningarna för att tillsätta en koordinator för Turbundna resor**

Utreda förutsättningarna för att tillsätta en koordinator som har ett övergripande ansvar över förvaltningarna gällande samordningen kring turbundna resor. Detta inkluderar resor för brukare inom SOF samt elever inom BUF. Tjänsten finansieras genom de effektiviseringar som åstadkoms.

### *Identifierad potential*

Genom en sammanhållande funktion skapas förutsättningar för att samordna beställningar av turbundna resor och på så sätt hålla nere kostnader för bomkörningar och antalet turer under en dag. Effektivare processer kan också leda till kvalitetshöjningar.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Maria Jonsson (SOF) och Lina Jernström (BUF)

### *Mål*

Minskade kostnader för Turbundna resor.

### *Implementering*

Kartlägga nuläget och utifrån det utreda förutsättningarna för och förväntad effekt av en koordinator. Noggrann kartläggning av kommunens behov. Tillsätta den nya tjänsten utifrån genomförd kartläggning.

### *Tidplan*

Start 1 april 2023, klart december 2023.

### *Uppnådd effekt*

Kostnadskontroll, minskat antal bomkörningar, minskat antal körda mil, minskat antal turer, färre avvikelser och klagomål från resenärer, minskade kostnader och minskade utsläpp.



### 7.4 Aktivitet 4 – Certifierad förare

#### *Identifierad potential*

Utbilda de som nyttjar verksamhetsfordon i syfte att minska antalet skador, skapa kostnadsbesparingar och ökar säkerheten samt skapa förutsättningar för en mer hållbar körning.

#### *Ansvarig*

Ansvarig: Pekka Pöljö och Jenny Svensson.

Intressenter: samtliga förvaltningar.

#### *Mål*

Utbildning för Certifierade förare klar.

#### *Implementering*

Kartlägg utbildningens innehåll och ta fram material. När material är framtaget är HR avdelningen behjälplig med att fram en digital utbildning som finns tillgänglig i kompetensmenyn.

#### *Tidplan*

Ta fram en utbildning under 2023. Klart dec 2023.

#### *Uppnådd effekt*

Minskade kostnader för skador, försäkring, färre olyckor samt ökad hållbar körning.

### 7.5 Aktivitet 5 – Insidan

Tillgängliggöra information gällande fordon och fordonshantering på Insidan.

#### *Identifierad potential*

Genom att samla all information som rör avtal och fordonshantering skapas förutsättningar för en effektiv hantering av kommunens fordonsflotta.

#### *Ansvarig*

Ansvarig: Pekka Pöljö och Jenny Svensson

Intressenter: kommunikationsavdelningen, samtliga förvaltningar.

#### *Mål*

Det är lätt för verksamheten att hitta den information som de behöver gällande fordon och fordonshantering, det ska var lätt att göra lätt.



### *Implementering*

Ta fram material och ta hjälp av kommunikationsavdelningen för att skapa en egen fordonssida på Insidan.

### *Tidplan*

Start jan 2023. Klart juni 2023.

### *Uppnådd effekt*

Chefer och medarbetare som använder verksamhetsfordon har lätt att hitta den information som behövs gällande fordon och fordonshantering. Inga felaktiga direktupphandlingar, minskat behov av support från fordonscontroller och upphandling.

## **7.6 Aktivitet 6 – Upphandla Service, reparationer och reservdelar**

Upphandla kommungemensamt avtal för service, reparationer, däcktjänster, rekond och bilvård för att undvika flera mindre direktupphandlingar.

### *Identifierad potential*

Genom att teckna avtal och synliggöra dessa för medarbetare som använder fordon i tjänsten skapas en tydlighet, "det ska vara lätt att göra rätt." Det skapar även förutsättningar för minskade administrativa kostnader och kvalitetssäkring. Kommunen kan också säkerställa att avtal endast tecknas med leverantörer som är kontrollerade gällande skatt, avgifter, arbetsrättsliga villkor.

Potentiell besparing:

Minskade kostnader i form av bättre priser på avtal samt minskad administration.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Jenny Svensson

Intressenter: Pekka Pöljö, helägda bolagen, samtliga förvaltningar.

### *Mål*

Avtal tecknat.

### *Implementering*

Husf ska under 2022 upphandla Service-, verkstads- och däcktjänster. Kommunen deltar i upphandlingen.

Utred om biltvätt och rekond ska inkluderas i upphandlingen.

### *Tidplan*



Service-, verkstads- och däcktjänster upphandlas under 2022.

### *Uppnådd effekt*

Avtal finns för förekommande tjänster inom underkategorin Service och reservdelar.

## **7.7 Aktivitet 7 – Upphandla fordon – Standardiserat fordonssortimentet**

Med ett standardiserat utbud kan kostnaderna reduceras genom mindre storlekar, färre tillval och fordonsmärken vilket leder till minskade anskaffningskostnader, service-och verkstadskostnader, skadekostnader samt att målen om en fossilfri fordonsflotta uppnås.

### *Identifierad potential*

Ett sortiment som motsvarar kommunens behov.

Potentiell besparing:

Medvetna och genomtänka val gällande hållbarhetskrav, tillval och kostnader samt minskade kostnader för service och reservdelar.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Jenny Svensson och Pekka Pöljö

Intressenter: helägda bolagen, samtliga förvaltningar.

### *Mål*

Huddinge kommun har ett upphandlat standarssortiment för personbilar och lätta lastbilar.

### *Implementering*

Standardisering av produktutbudet görs genom att utreda verksamheternas behov.

När behovsanalysen är klar upphandlas personbilar och lätta lastbilar.

De helägda bolagen kommer ingå i upphandlingen.

### *Tidplan*

Jan-dec 2023, behovsanalys

Jan- dec 2024, upphandla

### *Uppnådd effekt*

Minskade leasingkostnader, minskade kostnader för service och reparation samt styra mot en fossilfri fordonsflotta.





### 7.8 Aktivitet 8 – Parkeringsövervakning

Upphandla kommunövergripande avtal för parkeringsövervakning.

#### *Identifierad potential*

Samma bolag övervakar kommunens parkeringar vilket bidrar till igenkänning och likabehandling för invånarna, mindre administration under avtalsperioden. Aktiviteten leder troligtvis till kostnadsreducering då ett företag får hela volymen.

#### *Ansvarig*

Ansvarig: Lotta Mattsson

Intressenter: Jenny Svensson, helägda bolagen.

#### *Upphandling*

Ansvarig: Martina ΣΚΟΥ

Intressenter: SBA, MBF, bolagen, Fairdeal Group AB.

#### *Mål*

Ett och samma avtal för hela kommun inkl. de helägda bolagen. Färre fordon som kör i kommunen, minskar därmed klimatpåverkan.

Effektivare och mindre administration.

#### *Implementering*

Avtal med QSG Bevakning AB (MBF) löper tiden ut. Huga upphandlar ny leverantör för SBA:s behov. Avtalets första löptid är till och med 2025-01-10.

Arbete påbörjas under 2023 med att kartlägga affärsupplägg. Konsultstöd av Fairdeal group AB kan komma att behövas.

Genomensam upphandling för kommunen och bolagen under 2024. Från och med 2025-01-10 går koncernen gemensamt in i ett nytt avtal.

#### *Tidplan*

Förberedelse 2023. Upphandling under 2024.

#### *Uppnådd effekt*

Ett avtal för hela kommunen är tecknat.

### 7.9 Aktivitet 9 – Hastighetslås

I dagsläget finns inte hastighetssäkring med hjälp av hastighetslås i kommunens egna fordon och det krävs inte vid upphandling.

Införandet av hastighetslås skulle kunna öka säkerheten i trafiken. Dock har en enklare analys påvisat att dessa hastighetslås inte fungerar fullt ut och kan då ha en negativ effekt på säkerheten. Djupare utredning behöver därför genomföras.



### *Identifierad potential*

Ökad säkerhet.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Pekka Pöljö

Intressenter: SOF/BUF.

### *Mål*

Beslut fattat huruvida kommunen ska implementera hastighetslås och/eller ställa krav på hastighetslås vid transporttunga upphandlingar.

### *Implementering*

Genomförande av marknadsanalys och kostnad kopplat till hastighetslås.

### *Tidplan*

Påbörjas januari 2023, klart juni 2023.

### *Uppnådd effekt*

Säkrare transporter, färre olyckor.

## **7.10 Aktivitet 10 – Digitala körjournaler**

Försök att införa digitala körjournaler har genomförts men misslyckats. Aktiviteten behöver återupptas för att optimera hanteringen av körjournaler.

### *Identifierad potential*

Mindre administration kring hantering av körjournaler och bättre uppföljning.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Pekka Pöljö, Martina Skog

Intressenter: digitaliseringsavdelningen, samtliga förvaltningar.

### *Mål*

Digitala körjournaler används av samtliga verksamheter som använder fordon i tjänsten.

### *Implementering*

Upphandling genomförs under 2024. Utbildningsinsats hos verksamheten under Q1 2025.



### *Tidplan*

Påbörjas januari 2024, implementerat Q2 2025.

### *Uppnådd effekt*

Effektivare hantering av körjournaler.

## **7.11 Aktivitet 11 - Utveckla förvaltningsövergripande bilpool**

En bilpool skapar förutsättningarna för en effektivare användning av kommunens fordon. De verksamheter som inte är i behov av ett fordon under stora delar av arbetsdagen kan med fördel dela på fordonen. Bilarna bokas via dator eller telefon och med en digital körjournal debiteras rätt enhet för varje bilresa.

### *Identifierad potential*

Bättre nyttjande av befintlig kapacitet vilket leder till kostnadsbesparingar samt bidrar till mindre miljöpåverkan och en cirkulär ekonomi.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Jenny Svensson

Intressenter: Pekka Pöljö, samtliga förvaltningar.

### *Mål*

Kommunen har en bilpool som kan användas av samtliga förvaltningar inom kommunen.

### *Implementering*

Utred formen för bilpool. En förutsättning är att digitala körjournaler finns på plats. Förbered för bilpool inför inflytt i nya kommunhuset.

### *Tidplan*

Påbörjas Q2 2025, bilpool finns på plats vid öppning av nya kommunhuset.

### *Uppnådd effekt*

Färre antal verksamhetsfordon, minskade leasingkostnader.

## **7.12 Aktivitet 11 – Prisjusteringsklausul**

I transporttunga avtal utgörs priset i huvudsak av drivmedelspriser och personalkostnader. En prisjusteringsklausul som tar hänsyn till båda delarna tas fram.

### *Identifierad potential*



Attraktivare avtal för leverantörerna då de har möjlighet till prisjustering enligt prisutvecklingen på marknaden. Kommunen får i sin tur möjlighet till prissänkning om prisutvecklingen går ner.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Martina Skog

Intressenter: Ekonomiavdelningen SOF och BUF.

### *Mål*

Malltext för transporttunga tjänsteavtal framtagna.

### *Implementering*

Förslag på skrivning tas fram av Martina Skog. Skrivning remitteras till kategoriledare, upphandlare och ekonomiavdelning SOF/BUF.

### *Tidplan*

Start januari 2023, klart juni 2023.

### *Uppnådd effekt*

Ökad affärsmässighet i avtal.

## **7.13 Aktivitet 11 – Upphandla Cyklar, elcyklar och elsparkcyklar**

Upphandla kommungemensamma avtal för cyklar, elcyklar och elsparkcyklar inkl. service.

### *Identifierad potential*

Kostnadsreducering och sortimentbegränsning.

### *Ansvarig*

Ansvarig: Martina Skog

Intressenter: Samtliga förvaltningar, främst SOF.

### *Mål*

Kommungemensamt avtal för cyklar, elcyklar och elsparkcyklar.

### *Implementering*

Upphandling.

### *Tidplan*

Upphandling påbörjas under 2023, med avtal på plats från och med 2024.

*Uppnådd effekt*

Homogent sortiment och sänkta anskaffningskostnader.

### 7.14 Gantschema över aktiviteterna

[illegible]



### 8.0 EFFEKTUPPFÖLJNING

Utifrån mål och strategier har nedan nyckeltal identifierats för att följa upp föreslagna strategier och aktiviteter.

Syftet är att säkerställa att strategier och aktiviteter fortlöper enligt förutbestämd plan och åtgärder vitas i de fall avvikelser från plan identifieras.

Genomförda aktiviteter och dess effekter rapporteras årligen, i juni, tillsammans med övergripande statusrapportering kring måluppfyllelse utifrån effektmålen.

Måluppfyllelse kommer att mätas enligt nedan.

- *Fokus på Livscykelkostnad (LCC) vid nyanskaffning av fordon.*  
Mål som ska vara uppnådda ett år efter avtal tecknat för fordon:
  - Hänsyn tas till LCC vid varje ny upphandling av fordon.
  - Kostnaden för fordonen minskar med 10 %.
- *Skapa bättre nyttjande av tillgänglig kapacitet*  
Mål som ska vara uppnådda januari 2027:
  - Kommunens fordon kör i snitt fler mil per år.
  - Minst 70 % av fordonen säljs vidare efter 36 månader.
- *Utfasning av fossila drivmedel*  
Mål som ska vara uppnådda:
  - Huddinge kommuns fordonsflotta är fossilfri 2025.
  - Minskning med 20 % co2 utsläpp från kommunens egna verksamhetsfordon fram till januari 2027.
- *Öka fordonskunskapen och förbättra körbeteenden hos de personer som kör fordon i tjänsten samt utveckla de interna processerna för Turbundna resor.*  
Mål som ska vara uppnådda januari 2027
  - Certifierad förare infört.
  - Effektiviseringar kompenserar upp till 80% av kostnadsökningar i nytt avtal för turbundna resor.
  - Kostnaden för reparationer reduceras med 20 %.
- *Ökad samordning och tillgänglighet vid upphandling i underkategorin Parkering.*  
Mål som ska vara uppnådda januari 2027
  - Samtliga avtal inom kategorin Parkering samordnas med de helägda bolagen, samt där det är möjligt även med övriga Södertörnskommuner.
  - Tillgänglighetskrav ställs i upphandling av parkeringsautomater och parkerings-Appar.



### 9.0 BILAGOR

- Bilaga 1 Kategoriorganisation
- Bilaga 2 Fordons policy
- Bilaga 3 Instruktion för handhavande av Huddinge kommuns tjänstefordon
- Bilaga 4 Kravspecifikation vid nyanskaffning av tjänstefordon



### 10.0 REFERENSER

- <https://via.tt.se/pressmeddelande/den-1-januari-hojs-reduktionsplikten?publisherId=3236263&releaseId=3313776>
- [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006\\_6\\_handbok\\_for\\_battre\\_kommunala\\_tjansteresor.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006_6_handbok_for_battre_kommunala_tjansteresor.pdf)
- <https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/oversiktsplan-endast-underlag/trafikprognos-2012.pdf>
- <http://miljobarometern.huddinge.se/miljoprogram-20172021/klimat-och-luft/tankstallen-och-laddplatser-for-fornynelsebara-drivmedel/antal-tankstallen-och-laddplatser/table/>
- Mobility 2030: Transforming the mobility landscape, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2019/02/mobility-2030-transforming-the-mobility-landscape.pdf>
- <https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilforman/miljobilar.4.3f4496fd14864cc5ac9e89a.html>
- <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/skarpt-miljobilsdefinition-och-hardare-miljokrav-pa-myndigheters-bilar/>
- <https://www.audi.se/se/web/sv/customer-area/wltp-lp.html>
- <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2021/oktober/drivmedelspriser-na-rusar/>
- <https://www.hbl.fi/artikel/45d23c9d-1f77-4777-86d1-37fa072a4d7>
- <https://www.energiforetagen.se/pressrum/pressmeddelanden/2021/elaret-2021.-fran-rekordlagt-till-rekordhogt-elpris/>
- <https://www.energiexpress.se/elmarknaden-just-nu-oron-pajpy-varldsmarknaden-pajpyverkar-elpriset>
- <https://www.akeri.se/sv/nyheter/fordonsmarknaden-aterhamtade-sig-2021>
- <https://www.kth.se/om/nyheter/centrala-nyheter/halvledarbrist-kommer-fortsatta-i-aratal-1.1131392>
- <https://www.akeri.se/sv/nyheter/fordonsmarknaden-aterhamtade-sig-2021>
- <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/kriterier/fordon-och-transport/fordon/personbilar/isa-intelligent-stod-for-anpassning-av-hastighet/avancerad-niva/>
- <https://www.huddinge.se/globalassets/ovriga-webbar/verksamhetswebbar/oversiktsplan/dokument-oversiktsplan/op-2050-trafiksakerhetsplan-2017.pdf>
- [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006\\_6\\_handbok\\_for\\_battre\\_kommunala\\_tjansteresor.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10565/RelatedFiles/2006_6_handbok_for_battre_kommunala_tjansteresor.pdf)