



# Insatser i Orust kommun inom Pilotprojekt kommunal reserevision

Slutrapport

Titel: Insatser i Orust kommun inom Pilotprojekt kommunal reserevision – Slutrapport  
Publikation: 2007:62  
Utgivningsdatum: juni 2007  
Utgivare: Vägverket Region Väst  
Kontaktperson: Per Schillander, [per.schillander@vv.se](mailto:per.schillander@vv.se)  
Produktion: Stormen Kommunikation, Varberg  
ISSN: 1401-9612  
Distribution: endast digitalt via Vägverkets webbutik: <http://publikationswebbutik.vv.se/vagverket.webbutiken@vv.se>, telefon: 0771-119 119.

# Innehåll

<b>Innehåll</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
Fordonsekonomi.....	4
Transportlogistik .....	5
Sammanlagt resultat.....	6
<b>1 Inledning</b> .....	<b>7</b>
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Pilotprojekt kommunal reserevision .....	7
1.3 Fordonsekonomi och transportlogistik i Orust .....	7
<b>2 Fordonsekonomi</b> .....	<b>8</b>
2.1 Organisation och administration .....	8
2.2 Styrande dokument.....	9
2.3 Inköp och rabatter.....	9
2.4 Service och reparationer .....	9
2.5 Innehavstid.....	10
2.6 Restvärde och avveckling .....	10
2.7 Vagnparkens sammansättning .....	10
2.8 Driftskostnader kommunens fordon.....	11
2.9 Körning med egen bil i tjänsten.....	13
2.10 Finansiering .....	13
2.11 Försäkring .....	13
2.12 Bilpool.....	13
2.13 Framtida förväntningar .....	14
<b>3 Transportlogistik</b> .....	<b>15</b>
3.1 Åtgärder .....	15
3.1.1 Ny planering i två hemtjänstdistrikt.....	15
3.1.2 Ännu ej genomförda åtgärder.....	17
3.2 Resultat och potentialer.....	18
3.2.1 Antal körda mil i hemtjänsten .....	18
3.2.2 Fördelning av arbetstid .....	19
3.2.3 Bättre arbetsmiljö och trafiksäkerhet.....	22
3.2.4 Underlag för uppföljning och planering .....	22
3.3 Nyttan av sammanslagning av distrikt.....	22
3.4 Förslag till fortsatt arbete med transportlogistik .....	23
3.5 Reflektioner angående transportlogistik i Orust.....	23
<b>4 Totala vinster och potentialer</b> .....	<b>25</b>

## Sammanfattning

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

I inledningen av projektet genomfördes en inventering av nuläget i Orust. I denna rapport redovisas vad som gjorts, vilka effekter som uppnåtts samt potentiella effekter av återstående insatser. I rapporten finns också förslag till ytterligare åtgärder.

## Fordonsekonomi

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

En centraliserad organisation har införts. En person är ansvarig för socialförvaltningens fordon och en person är ansvarig för övriga förvaltningars fordon. Den nya organisationen innebär en besparing på 180 000 kr per år, eftersom en effektivare organisation innebär att mindre tid behöver läggas på att ta hand om bilarna. Cirka 1 650 timmar har kunnat frigöras från personal på socialförvaltningen.

Styrande dokument som fordonspolicy, hanteringsinstruktion samt kravspecifikation för upphandling har tagits fram.

En upphandling genomfördes under 2005 i samverkan med grannkommunerna Tjörn och Stenungsund. För Orust del baserades upphandlingen på den nya fordonspolicy och kravspecifikationen. Kommunen har etablerat goda relationer med leverantörerna. Det som är väsentligt är att kommunen kontinuerligt värderar och uppdaterar kravspecifikationen för fordon samt offensivt styr anskaffning med mera i enlighet med gällande styrande dokument.

Utöver restvärdet har driftskostnaderna den största betydelsen för fordonens livscykelkostnad. Den nya centraliserade organisationen innebär en effektivare kontroll över fordonskostnaderna.

Kommunen har slutit avtal med KVD Bilauktioner för avyttring av fordon, vilket resulterat i ett mervärde på 2–3 000 kr per fordon. Avtalet minskar dessutom administrationen.

En utbytesplan för kommunens relativt gamla fordon upprättades i samband med framtagandet av det interna regelsystemet. Detta ledde till en tydlig förnyring och förbättring av fordonsparken.

Justerat för förändringar i kommunens verksamhet har körsträckan minskat med ca 5 100 mil, vilket bl a är en effekt av det lägre resandebehovet i Röra hemtjänstdistrikt, efter införande av ny planering.

Milkostnaden har från 2003 till 2006, efter justeringar enligt konsumentprisindex och ändrade volymer, minskat med 7 %. Vad som framförallt utmärker utfallet är att service- och reparationskostnaderna har minskat kraftigt och ligger på den nivå som grundutredningen bedömde som rimlig, ca 4,50 kr per mil.

Genom utbyte till modernare och bränsleeffektivare fordon har genomsnittlig bränsleförbrukning per mil minskat med ca 10 % till 0,83 liter per mil.

Orust kommun utnyttjar personalens egna fordon drygt 50 000 mil per år, vilket motsvarar 23 % av den totala körvolymen i den kommunala verksamheten. Det finns ekonomiska, miljömässiga och arbetsmiljömässiga skäl för Orust kommun att minska antalet mil med privata fordon.

Förutsättningarna för en bilpool vid kommunhuset i Henån är mycket goda. Bilpoolen bedöms ha en besparingspotential på 150 000 kr per år. Vinsten ligger i samordning av förvaltningsinterna fordon samt inköp av nya fordon som ersättning för milersättningsfordon. Bilpoolen är inte genomförd men planeras till andra halvåret 2007.

Genom att följa merparten av de rekommendationer som lämnades i grundutredningen har Orust kommun skapat en mycket god bas för hantering av sina interna fordon och transporter.

Genomförda insatser inom området fordonsekonomi i Orust ger en ekonomisk besparing på närmare 300 000 kr per år. Den totala besparingspotentialen inom en tvåårsperiod inom bedöms vara i storleksordningen 7–800 000 kr per år, jämfört med basåret 2003.

## Transportlogistik

God transportlogistik innebär att resor planeras och genomförs på ett effektivt sätt. Ny planering av insatser och turer har införts i två hemtjänstdistrikt, först i Röra och sedan i Torp/Myckleby. Planeringen utgår från behovet, därefter planeras optimala turer och sedan anges vilken personal som ska utföra uppgiften. Återkoppling sker kontinuerligt.

Två planerare på respektive hemtjänstdistrikt behöver lägga en till två timmar om dagen för planeringen, beroende på antalet vårdtagare och hur mycket insatsbehoven förändras. Till sin hjälp har planerarna programvara som kan optimera vägval, ordning och tider för besök och insatser hos vårdtagarna.

I Röra minskade antalet körda mil med 27 %, efter att den nya planeringen hade införts. I Torp/ Myckleby hade införandet av den nya planeringen vid denna utvärdering inte kommit så långt att effekterna av den nya planeringen syns. En simulering visar på en prognostiserad minskning av antalet körda mil i Torp/Myckleby med 16 %. Om det antas att effekten av ny planering i övriga distrikt skulle motsvara ett genomsnitt av effekterna i Röra och Torp/Myckleby, skulle bilkörningen i hemtjänsten i Orust kunna minska med 13 400 mil om året. Detta motsvarar minskade bilkostnader med ca 350 000 kr per år och minskade koldioxidutsläpp med ca 25 ton per år.

Den nya planeringen i Röra ledde till att en avsevärd ökning av antalet insatser kunde klaras av med befintliga resurser. Andelen verkställd tid ökade med 40 %, från 52 % år 2005 till 73 % år 2006, eller närmare 100 timmar per vecka. En simulering i Torp/Myckleby visar att andelen verkställd tid skulle öka från 48 % till 70 % med den nya planeringen, vilket motsvarar att andelen verkställd tid ökar med 46 %. I tid motsvarar detta drygt 70 timmar per vecka. På ett år innebär detta en ökning av den verkställda tiden i Röra och Torp/Myckleby med ca 9 000 timmar, vilket bedöms motsvara ett värde av 1 800 000 kr.

Ökningen av andelen verkställd tid beror främst på att hemtjänstgruppen lägger mindre tid på planering samt att mindre tid tillbringas i bil. Personalen i Röra vittnar om att arbetsgruppen nu har mer tid att diskutera vårdtagarnas behov. Stämningen i gruppen har också blivit mer harmonisk.

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

Det nya sättet att planera ger ett beslutsstöd och simuleringsinstrument för enhetscheferna. Personalen i hemtjänsten får också ett tydligt underlag att redovisa när resurserna inte räcker till.

En utredning visar att en eventuell sammanslagning av distrikten Röra och Torp/Myckleby skulle skapa möjligheter till en ännu mer resurseffektiv och transportsnål verksamhet.

Orust kommun föreslås genomföra följande:

- Fortsätta implementeringen av ny planering i övriga hemtjänstdistrikt.
- Slå samman distriken Röra och Torp/Myckleby.
- Samordna transporter för dagcenterverksamhet och särskola.
- Undersöka möjligheten att även samordna planeringen av städenheten respektive kommunsjuk-sköterskor med hemtjänsten.
- Standardisera begrepp som används inom hemtjänsten.
- Se över rutiner för information från biståndshandläggare till planerare.
- Definiera vad en "akut" åtgärd är.

Det tar tid att införa denna typ av förändringar. Därför måste mycket resurser läggas på att förankra arbetet, från högsta chef och nedåt. När väl förändringen är genomförd väntar stora positiva effekter och god acceptans från berörda personer.

## **Sammanlagt resultat**

Utvärderingen visar följande sammanlagda resultat:

- Minskad körsträcka: 4 700 mil (-3 %) – potentialen är 22 400 mil (-14 %)
- Minskad bensinförbrukning: 19 500 liter (-13 %) – potentialen är 51 000 liter (-33 %)
- Minskade koldioxidutsläpp: 46 ton (-13 %) – potentialen är 120 ton (-33 %)
- Minskade bilkostnader: 420 000 kr (-10 %) – potentialen är 1 350 000 kr (-30 %)
- Värde av ökad verkställd tid i hemtjänsten: 1 800 000 kr – potentialen är 5 000 000 kr

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

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

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

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

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

## 1.2 Pilotprojekt kommunal reserevision

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

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

## 1.3 Fordonsekonomi och transportlogistik i Orust

I inledningen av projektet genomfördes en inventering av nuläget i Orust. Resultatet redovisades i en rapport, som finns på projektets webbplats (länk på [www.vv.se/tjansteresehandbok](http://www.vv.se/tjansteresehandbok)). I rapporten finns resultaten av de utredningar av fordonsekonomi respektive transportlogistik som genomfördes i Orust kommun under vintern 2003–2004 och våren 2004. Resultaten i rapporten låg till grund för det förändringsarbete kommunen genomfört under projektiden.

I denna rapport redovisas vad som gjorts, vilka effekter som uppnåtts samt potentiella effekter av återstående insatser. I rapporten finns också förslag till ytterligare åtgärder. En motsvarande rapport som denna finns för översynen av fordonsekonomi och transportlogistik i Marks kommun.

## 2 Fordonsekonomi

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

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

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

1. En rese- samt bilpolicy som reglerar det totala resandet, bilinnehav, rutiner och användandet av alla transporter inom Orust kommun upprättas och fastställs.
2. Hanteringsrutiner som omfattar kommunens fordon utarbetas och fastställs.
3. Kravspecifikation för fordon i förhållande till behov utarbetas och fastställs. Denna specifikation ska ligga till grund för upphandling och för upprättande av ramavtal med leverantörer.
4. En funktion för ansvar och samordning av fordonen inrättas. I ansvaret ligger även hantering av en ev. inrättad bilpool.
5. Möjligheten att införa en bilpool vid kommunhuset i Henån är stor och bör utredas ytterligare.

### 2.1 Organisation och administration

En centraliserad organisation har införts. En person är ansvarig för socialförvaltningens fordon och en person ansvarig för övriga förvaltningars fordon, vilka främst finns hos tekniska förvaltningen. I ansvaret ligger kontinuerlig uppföljning av fordonsstatus, inklusive leverantörsrelationer. Det övergripande ansvaret för fordonen ligger hos kommunens ekonomichef.

Syftet med den nya organisationen är att avlasta brukarna samt effektivisera rutiner och därigenom erhålla ekonomiskt positiva effekter. Kommunens ekonomisystem har också utvecklas så att tydlig ekonomisk information om varje fordon kan ges.

Den nya organisationen innebär en besparing på 180 000 kr per år, eftersom en effektivare organisation innebär att mindre tid behöver läggas på att ta hand om bilarna (se tabell 2:1). Besparingen uppnås framför allt genom att rutiner förenklas. Personal som har som huvuduppgift att hantera fordon arbetar mer rationellt. Organisationsförändringen innebär vidare att kontrollen över fordonen har kunnat utvecklas genom att samtliga fordon är projektredovisade

Nedlagd tid per fordon per månad	2003 (decentraliserad organisation)	2006 (centraliserad organisation)	Skillnad
Brukare	4,3 tim	1,8 tim	-2,5 tim
Centralt	0,2 tim	1,3 tim	+1,1 tim
<b>Totalt</b>	<b>4,5 tim</b>	<b>3,1 tim</b>	<b>- 1,4 tim</b>
<b>Kostnad per år</b>	<b>540 tkr</b>	<b>360 tkr</b>	<b>- 180 tkr</b>

**Tabell 2:1** Vinster i tid och pengar genom att centralisera ansvaret för Orust kommuns bilar. Angivna värden är justerade för antalet fordon 2006 i förhållande till 2003.

Den nya organisationen innebär att ca 1 650 timmar har kunnat frigöras från personal på socialförvaltningen, tid som nu effektivare kan användas i den operativa verksamheten. På övriga förvaltningar har rutinerna inte förändrats i samma grad.



## 2.2 Styrande dokument

Orust kommun har gjort följande arbete med styrande dokument för fordons ekonomi:

- En fordonspolicy som reglerar kommunens egna fordon har upprättats. Cirka 90 % av alla kostnader för resor i kommunen härrör från egna eller inhyrda fordon (milersättning), varför stor vikt lades på detta dokument. Detta var också anledningen till att ingen resepolicy upprättades utan regler för övriga resor, t ex med allmänna kommunikationer, fick ingå i fordonspolicyen.
- En hanteringsinstruktion för fordon har upprättats och kommunicerats till fordonsanvändare. Syftet med en hanteringsinstruktion är att förare av kommunens fordon ska ha tydliga instruktioner till hjälp i arbetet samt vara införstådda med det ansvar man har vid brukande av kommunens egendom.
- Som komplement till fordonspolicyen har Orust kommun utarbetat en kravspecifikation utifrån de specifika krav kommunen har på merparten av fordonen. Kravspecifikationen bildar även en grund för en effektiv upphandlingsprocess.

En uppdatering av samtliga dessa dokument genomförs under 2007. Det är av största vikt att policydokument och motsvarande kontinuerligt uppdateras. Alltför vanligt är att det inte sker, att dokumenten blir inaktuella och att de förlorar i dignitet. När en bilpool införs kommer det exempelvis att finnas ett behov av anpassning och utveckling av dokumenten. Regelsystemet finns tillgängligt på kommunens intranät, men informationen till de anställda behöver förstärkas.

## 2.3 Inköp och rabatter

En upphandling genomfördes under 2005 i samverkan med grannkommunerna Tjörn och Stenungsund. För Orust del baserades upphandlingen på den nya fordonspolicyen och kravspecifikationen. Kravspecifikationen tog förutom ekonomi stor hänsyn till trafiksäkerheten. På miljösidan prioriterades låg bränsleförbrukning. Krav på fordon anpassade för alternativa bränslen var inte aktuellt eftersom infrastrukturen med tankställen saknas.

Upphandlingen resulterade i att tidigare rabattsatser inte kunde uppnås. Detta berodde på att ramavtalet från 2002 innehöll höga rabatter av rena marknadsföringskäl. Rabattsatsen i sig betyder mycket lite i en analys av fordonets kostnad per mil över hela innehavstiden.

Avtal slöts med två aktörer, samma som tidigare (Ford och Toyota) men med väsentligt ändrat innehåll avseende tydlighet och samverkan. Följande effekter kan ses:

- Väsentligt lägre kostnad för lånebilar i samband med service.
- Leverans och förvaring av däck har placerats hos en lokal leverantör, vilket ger en ca 2 000 kr lägre kostnad per fordon och år.

Kommunen har etablerat goda relationer med leverantörerna. Det är väsentligt att kommunen kontinuerligt värderar och uppdaterar kravspecifikationen för fordon samt offensivt styr anskaffning m m i enlighet med gällande styrande dokument.

Framtida effekter är till stor del beroende av den nya fordonsorganisationen. Organisationen fungerar bra i nuläget men ska kunna effektiviseras ytterligare, speciellt genom ifrågasättande av antal och typ av fordon. En av de viktigaste effekterna av den nya fordonsorganisationen är att en tydligare relation har skapats till leverantörerna. Värdet av detta kan i nuläget inte bedömas.

## 2.4 Service och reparationer

Utöver restvärdet har driftskostnaderna den största betydelsen för fordonens livscykelkostnad. Den nya centraliserade organisationen innebär en effektivare kontroll över fordonskostnaderna. Serviceavtal har inte tecknats. De kostnader som idag betalas för löpande serviceåtgärder är lägre hos lokala verkstäder än motsvarande serviceavtal. Ingen förändring är planerad.

## 2.5 Innehavstid

Organisationer har normalt ingen värdering och kontroll av innehavstid utan styrs till stor del av finansbolag/leverantörer och standardförhållanden som 36 månaders innehav. Genom ett mer flexibelt innehav, där även hänsyn tas till körsträckor, kan betydande ekonomiska effekter erhållas. Det finns ännu redovisningstekniska frågor inom detta område som måste lösas. Arbete med detta pågår men är inte prioriterat.

## 2.6 Restvärde och avveckling

Kommunen har slutit avtal med KVD Bilauktioner. Detta har inneburit att det utbytesbehov som fanns under en kortare tid (med ett stort antal vita Ford Focus) resulterat i ett marknadsmässigt mervärde på 2–3 000 kr per fordon. Avtalet minskar dessutom administrationen.

Restvärdet, vars betydelse för totalekonomin är odiskutabel, har även fått sitt fokus genom de förändrade rutiner och regler som införts. Exempel på detta är inköp av ”rätt” fordon med ”rätt” utrustning, vilket har stor betydelse vid en framtida avyttring.

Kommunen bör genomföra en framtida kontroll av prisnivåerna hos auktionsföretaget. Lokala variationer kan förekomma varför kommunen även rekommenderas att vid en framtida avyttring begära pris från den lokala leverantören.

## 2.7 Vagnparkens sammansättning

En mycket utspridd och mångformig vagnpark, beroende på upphandlingsstruktur och ett delegerat ansvar, är grunden till en bristfällig kontroll vad gäller ekonomi, arbetsmiljö och miljö. Orust hade 2003, liksom många andra kommuner, just dessa problem.

Kommunen hade också en mycket föråldrad fordonspark. Utbyte av fordon hade av främst ekonomiska skäl skjutits på framtiden, även om det är tveksamt om detta totalt sett inneburit en besparing för kommunen. Riskfaktorerna kring de gamla fordonen var höga med exempelvis stora reparationsbehov, onödiga driftstopp, sämre trafiksäkerhet och sämre miljöprestanda.

En utbytesplan upprättades i samband med framtagandet av det interna regelsystemet. Detta ledde till en tydlig förnyring och förbättring av fordonsparken. Arbetet har hittills främst varit inriktat på fordonbyte och i mindre grad på samordning, fordonstorlek och utbytestakt.

Under 2006 har ca 40 fordon ersatts, vilket inneburit en förbättrad ekonomi och ökad trafiksäkerhet. Krav på fordon anpassade för alternativa bränslen har inte varit aktuellt, eftersom infrastrukturen med tankställen saknas, men finns med som en del i den fortsatta planeringen.

Genom de åtgärder som har gjorts har vagnparken blivit mer homogen och förnygrats (se tabell 2:2).

	2003	2006	Kommentar
Antal fordon	84 st	96 st	
Antal märken	10 st	7 st	T ex Toyota
Antal modeller	20 st	13 st	T ex Toyota Corolla
Andel från 2 leverantörer	71 %	88 %	
Bilålder 1–3 år	26 %	72 %	
Bilålder >3 år	74 %	28 %	

**Tabell 2:2** Utvecklingen av vagnparkens sammansättning från 2003 till 2006. 2003 års siffror är korrigerade för antalet fordon, vilket var felaktigt angivet i grundutredningen.

Antalet fordon har ökat, delvis som en effekt av en förändrad verksamhetsvolym:

- 6 fordon har tillkommit efter att kommunen övertog viss verksamhet från Migrationsverket.
- 4 fordon har tillkommit som ersättning för en omfattande milersättning inom tre hemtjänstdistrikt. Detta kan ses som en åtgärd för bättre arbetsmiljö och miljö.
- 2 fordon har tillkommit genom utökad verksamhet på grund av en utökad verksamhet.

Genom det arbete som skett under 2006 har en mycket stabil grund skapats för ett fortsatt aktivt arbete med fordonsparken. Följande arbete kommer att genomföras 2007–2008:

- Fortsatt utbyte av äldre fordon, särskilt specialfordon och fordon av ”minibusstyp”.
- Införande av en central bilpool i Henån kommer att ske andra halvåret 2007.
- En översyn av det faktiska fordonsbehovet, bl a som ett resultat av effektiviseringar inom hemtjänsten (Röra och Torp/Myckleby) samt införande av den centrala bilpoolen.
- En utbytesplan för nyanskaffade fordon kommer att upprättas, så att utbytet sker kontinuerligt under ett år. En jämn utspridning över året av inköp och avyttring påverkar restvärdet positivt, då marknaden inte överhoppas av likartade fordon vid samma tidpunkt.
- En översyn av fordonens storlek har tidigare inte prioriterats, men diskussionen ska utvecklas. Detta gäller även det verkliga behovet av fyrhjulsdrivna fordon.

## 2.8 Driftskostnader kommunens fordon

En utvärdering hur genomförda åtgärder har påverkat kostnaderna har gjorts. Kommunens kostnader för bilarna 2003 har jämförts med motsvarande kostnader 2006. Den relativt stora tidsskillnaden är ett problem vid en jämförelse. Kommunens verksamhet förändras kontinuerligt med avseende på kundbehov, antal anställda, funktioner m m. Samtidigt tar det två till tre år innan eventuella effekter av förändringar i fordonsinnehavet kan avläsas.

Den totala kostnaden för fordonsinnehavet har ökat med 15 % till 4 409 200 kr per år. Merparten av kostnadsökningen beror på den volymförändring i antalet fordon som beskrivits ovan (se kap. 2.7).

Körsträckan har ökat med 10 % till 14 656 mil, där hela ökningen kan relateras till ovanstående utökning av antalet fordon. Avräknat denna har körsträckan minskat med ca 5 100 mil, vilket bl a är en effekt av det lägre resandebehovet i Röra hemtjänstdistrikt, efter införande av ny planering (se kap. 3).

Milkostnaden har från 2003 till 2006 ökat med motsvarande 1,15 kr per mil eller ca 5 %. Under denna period har fordonskostnaderna enligt Konsumentverket ökat med i genomsnitt 3 % per år. Vid en justering av prisnivån mot konsumentprisindex har kostnaden per mil minskat med ca 4 %. När även värdet av volymförändringen, som beskrivs ovan, räknas bort framkommer att kostnaden för kommunens bilar har minskat med 7 %. I pengar motsvarar detta närmare 300 000 kr per år. I tabell 2:3 visas en jämförelse mellan 2003 och 2006.

	Utfall 2003	Utfall 2006	Differens	Varav volymökning
Total kostnad	3 848 000 kr	4 409 200 kr	561 200 kr	495 700 kr
Antal fordon	84 st	96 st	12 st	12 st
Kostnad per fordon	45 809 kr	45 929 kr	120 kr	
Antal mil	154 007 kr	168 663 kr	14 656 st	19 828 st
<b>Kostnader per mil</b>				<b>Differens</b>
Ej justerat	24,99 kr/mil	26,14 kr/mil	1,15 kr/mil	+5 %
Prisjusterat	27,30 kr/mil	26,14 kr/mil	-1,16 kr/mil	-4 %
Pris- och volymjusterat	27,30 kr/mil	25,41 kr/mil	-1,89 kr/mil	-7 %
<b>Total kostnad</b>				
Pris- och volymjusterat	4 204 800 kr	3 913 500 kr	-291 300	-7 %

Tabell 2:3 Jämförelse av kostnader för Orust kommuns bilar 2003 och 2006. Uppgifterna för 2003 inkluderar inte poster som avskrivning, självrisker, avyttringsvinster/förluster då dessa uppgifter saknades. För jämförbarhetens skull har dessa kostnader inte medtagits för 2006, dessa kostnader påverkar inte heller helhetsbilden i väsentlig grad.

Observera att det kan vara svårt att dra exakta slutsatser i samband med en enstaka utvärdering. Speciellt gäller detta där en kontinuerlig förändring sker av antal fordon och förändrad verksamhet. Utfallet visar dock att kommunen har en tydlig positiv ekonomisk utveckling. En god kontroll har i hög grad bidragit till att skapa en stabil grund för fortsatt arbete.

Kostnadsfördelningen per kostnadsslag visas i tabell 2:4.

Kostnadsslag	2003	Andel	2006	Andel	Milkostnad
Leasinghyra	1 165 tkr	30 %	1 300 tkr	29 %	7,71 kr/mil
Bränsle	1 072 tkr	28 %	1 291 tkr	29 %	7,65 kr/mil
Reparationer	1 104 tkr	29 %	795 tkr	18 %	4,71 kr/mil
Skatt/Förs.	507 tkr	13 %	585 tkr	13 %	3,47 kr/mil
Övrigt			438 tkr	10 %	2,60 kr/mil
<b>Totalt</b>	<b>3 848 tkr</b>		<b>4 409 tkr</b>		<b>26,14 kr/mil</b>

Tabell 2:4 Kostnadsfördelningen per kostnadsslag. Uppgifterna är i förhållande till officiell redovisning justerad för avskrivningar och självrisker. Under posten "Övrigt" finns engångsbetalda kostnader för direktinköpt utrustning som inte läggs in i leasinghyran.

Genom att kommunen köper utrustning som exempelvis vinterdäck och motorvärmare istället för att låta detta ingå i leasingavgiften sparar kommunen ca 55 000 kr. Detta beror på att kommunen får göra fullt momsavdrag för dessa kostnader. Om de inkluderas i leasingavgiften ger det enbart möjlighet till reducerat momsavdrag (50 %). Kommunen har betalat 438 000 kr för denna utrustning, vilket är en något hög summa. Vid ett kontinuerligt utbyte och därigenom en kontinuerlig kostnadsbelastning kan denna kostnadspost dock ses som fullt realistisk för 2006 och har mindre påverkan i den värdering som görs i uppföljningen.

Vad som framförallt utmärker utfallet är att service- och reparationskostnaderna har minskat kraftigt och ligger på den nivå som grundutredningen bedömde som rimlig, ca 4,50 kr per mil. Genom en

förändring av fordonsinnehavet har inte bara kostnaderna för service- och reparationer minskat, det har dessutom inneburit ett minskat risktagande samt förbättrad arbetsmiljö och yttre miljö.

Genom utbyte till modernare och bränsleeffektivare fordon har genomsnittlig bränsleförbrukning per mil minskat med ca 10 % till 0,83 liter per mil. Observera att beräkningen inte är baserad på en kontinuerlig uppföljning utan beräknad utifrån debiterad kostnad, antalet redovisade mil samt genomsnittspris (Statoil) för respektive år. Analysen ska mer ses som en bedömning att det med största sannolikhet har skett en markant minskning av bränsleförbrukningen genom det utbyte av fordon som genomförts. Även om de gamla och de nya bilarna har en likvärdig angiven bränsleförbrukning så spelar åldern in, eftersom mer slitna fordon har en högre bränsleförbrukning.

## **2.9 Körning med egen bil i tjänsten**

Orust kommun utnyttjar personalens egna fordon drygt 50 000 mil per år, vilket motsvarar 23 % av den totala körvolymen i den kommunala verksamheten. För detta får personalen milersättning.

Antalet mil med privata fordon har minskat med cirka 4 % sedan grundutredningen, ett resultat av att kommunen har anskaffat fler egna fordon. Målet är att ytterligare minska denna volym när en bilpool införs.

Kostnaden för milersättningen är cirka 1 500 000 kr per år, eller 30:60 kr per mil inklusive sociala avgifter. Detta kan jämföras med genomsnittskostnaden för kommunen fordon, som är 26:14 kr per mil. Ofta har de privata bilarna som används i tjänsten sämre miljö- och trafiksäkerhetsprestanda än kommunens egna, moderna bilar. Det finns således ekonomiska, miljömässiga och arbetsmiljömässiga skäl för Orust kommun att minska antalet mil med privata bilar.

## **2.10 Finansiering**

Orust kommun har historiskt arbetat efter modellen finansiell leasing, där fordonsleverantörerna har hänvisats till ett av kommunen utsett finansbolag. Undantag har funnits med egen finansiering, särskilt avseende specialfordon.

Rekommendationerna riktades främst mot de förlängningshyror som var aktuella i samband med grundutredningen. Inget större fokus har i övrigt lagts på finansieringen. Kommunen har ett stabilt avtal och effekterna av en förändrad räntesats med mera i ett finansleasingavtal är små i förhållande till övriga kostnader. Finansieringsalternativ ska kontinuerligt utvärderas men är ingen prioriterad fråga.

## **2.11 Försäkring**

Någon större aktivitet har inte ägnats detta område sedan grundutredningen, en prioritering gjord av kommunen. Ny försäkringsmäklare har avtalats vilken kan skapa förutsättningar för mer planerade diskussioner. Skadeutfallet, speciellt småskador, har ökat under 2006 och ska detaljstuderas under första halvåret 2007.

## **2.12 Bilpool**

Förutsättningarna för en bilpool vid kommunhuset i Henån är mycket goda. Bilpoolen bedöms ge en besparing på 150 000 kr per år. Vinsten ligger i samordning av förvaltningsinterna fordon samt inköp av nya fordon som ersättning för milersättningsfordon.

Bilpoolen planeras att införas under andra halvåret 2007. Styrande dokument ses som mycket viktiga vid införandet av en bilpool. Dessa ska bland annat ange vilka krav som kan ställas på personal och vilka debiteringsprinciper som ska gälla. Ett grundläggande material för detta finns men behöver utvecklas fram till den tidpunkt som bilpoolen ska införas. Detta bör ske i en fortlöpande dialog mellan berörda parter.

## **2.13 Framtida förväntningar**

Genom att följa merparten av de rekommendationer som lämnades i grundutredningen har Orust kommun skapat en mycket god bas för hantering av sina interna fordon och transporter.

Grundutredningen gav ett stort antal förslag till åtgärder där kommunen har kunnat prioritera, komplettera och förändra, allt utifrån aktuella förutsättningar. Detta arbete har skapat ett medvetande som garanterar en positiv framtida utveckling.

Engagemanget som visats inom kommunen indikerar vidare att fordonsfrågorna tas på stort allvar. Ekonomin är naturligt viktig men frågor kring arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljöpåverkan har genom arbetet även de kommit i fokus.

Baserat på kommunens medvetenhet, kunskap och engagemang är det inte orimligt att den totala besparingspotentialen inom en tvåårsperiod kan vara i storleksordningen 7–800 000 kr per år, jämfört med basåret 2003.

### 3 Transportlogistik

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

#### 3.1 Åtgärder

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

1. Utbilda och inför en planerare för i första hand hemtjänstorganisationen, med uppgift att planera verksamheten för alla vårdtagare och vårdare vecka för vecka.
2. Lägga över transportplaneringen för dagcenterverksamheten på planeraren.
3. Samordna transporterna för särskolebarnen med dagcenterverksamheten och utnyttja de specialfordon och minibussar som redan finns inom omsorgsförvaltningen.
4. Samordna konstruktivt hemtjänsten och stadenheten.
5. Samordna konstruktivt hemtjänsten och kommunsjuksköterskorna. Se över och strukturera systemet med ansvar och delegering av medicinala arbetsuppgifter.

##### 3.1.1 Ny planering i två hemtjänstdistrikt

Ny planering av insatser och turer har införts i två hemtjänstdistrikt, först i Röra och sedan i Torp/Myckleby.

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

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



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

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

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

Figur 3:2 Exempel på förarschema

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

Efter bytet av programvara behövde en ny utbildning genomföras. För att spara tid beslöt att utbildningen skulle ske först i hemtjänstdistriktet Röra och sedan i hemtjänstdistriktet Torp/Myckleby, som pilotdistrikt i Orust kommun.

I Röra startade den nya planeringen i slutet av 2005 och var i full gång, med god acceptans från personalen, i mitten av 2006. Den nya planeringen började införas i Torp/Myckleby i slutet av 2006 och togs i full drift vid årsskiftet 2006/2007.

Planeringen sköts för närvarande av två planerare på respektive hemtjänstdistrikt. Planerarna behöver lägga en till två timmar om dagen för planeringen, beroende på antalet vårdtagare och hur mycket insatsbehoven förändras. Detta bör jämföras med tiden som all personal tidigare lade för att tillsammans planera verksamheten. Planerarna kan också fritt styra när det är lämpligt att utföra uppgiften.

Planeringen i hemtjänsten i Orust skötes mer eller mindre manuellt tidigare och olika distrikt planerade på olika sätt. Så är det fortfarande i de distrikt som inte infört den nya planeringen.

Den gamla planeringen ger inte några möjligheter till att få en uppfattning om sträcka, resursbehov eller tidsanvändning. Det är också omöjligt att planera och se när fordonen och personalen är tillbaka. Vidare kan planeringen inte "återanvändas" och personalen behöver därför lägga ner mycket tid varje dag på planering och omplanering av sina redan lagda rutter. Den gamla planeringen ger heller inte någon möjlighet för enhetschefen att följa upp planeringen, eller att använda den för resursplanering. Den gamla planeringen är att betrakta som en färskvara som är förbrukad när nästa dag ska planeras.



Personalen i Röra tycker att körturerna som skrivs ut från planeringsprogrammet är till stor hjälp och enkla att följa. Det tog lite tid att acceptera förändringen från tidigare rutiner, men nu vill man inte gå tillbaka till det gamla sättet att planera. Torp/Myckleby har inte kommit lika långt i processen och har en bit kvar till full acceptans i gruppen. Här är det viktigt med stöd från enhetschefen.

### 3.1.2 Ännu ej genomförda åtgärder

- **Samordning av dagcenterverksamhet och särskola**

Både särskolan och dagcenterverksamheten har till stor del statistiskt lagda turer för varje skol- respektive arbetsdag. De har uppsamling och avlämning inom samma geografiska områden och behov av samma typ av transport, taxi såväl som handikappfordon. Förutsättningarna för en samkörning är mycket goda. 2005 gjordes en utredning som visade på en stor potential (se tabell 3:1).

Resultat	Nuläge	Potential	Differens	Differens
Körsträcka per år	18 500 mil	9 500 mil	-9 000 mil	-49 %
Fordonsbehov fm	10 bilar	5 bilar	-5 bilar	-50 %
Fordonsbehov em	10 bilar	3 bilar	-7 bilar	-70 %

**Tabell 3:1** Potential av samordnade transporter för särskolan och dagcenterverksamheten

På morgonen ska alla resenärerna vara på sin skola respektive arbetsplats vid ungefär samma tidpunkt, medan eftermiddagens hemkörning kan delas upp på tre olika tider. Därav skillnaden i behov av bilar på förmiddag och eftermiddag. Effektivitetsökningen som framgår i tabell 3:1 innebär att avsevärt färre mil behöver köras. Självfallet innebär detta också stora ekonomiska fördelar för kommunen. Förändringen är ännu ej genomförd.

- **Samordning av hemtjänsten och stadenheten**

Vid tidpunkten för förslaget att samordna hemtjänsten och stadenheten var det mycket diskussion i distriktet om hur man skulle hantera alla larm. Stadenheten hade hela kommunen som distrikt, de hade också möjlighet att avbryta sitt uppdrag för att assistera eller ta ett närliggande larm. Det har senare visat sig att antalet larm var begränsat och ganska lätt kunde hanteras i den ordinarie verksamheten i hemtjänsten. Inga samordningsvinster för hemtjänsten och stadenheten har därför i nuläget kunnat konstateras.

Stadenheten har ett statistiskt schema med ganska glest mellan insatserna. De arbetar över hela kommunen måndag till fredag. Om planerare inom hemtjänsten har kännedom om stadenhetens körscheman öppnas möjligheter för framtida samordning vid larm eller andra akuta situationer. Förutsättningen är dock att den nya planeringen införs i fler distrikt.

- **Samordning av hemtjänst och kommunsjuksköterskor**

Hemtjänsten i Orust utför på delegation från kommunsköterskorna visst medicinskt arbete, exempelvis såromläggningar, insulininjektioner, pillerutdelning och sondmatning. En översyn av denna samverkan skulle kanske visa på ytterligare samordningsmöjligheter. Särskilt gäller detta när den nya planeringen är införd i fler hemtjänstdistrikt och om kommunsjuksköterskorna får möjlighet att samköra sin egen planering med hemtjänstens planerare.

## 3.2 Resultat och potentialer

### 3.2.1 Antal körda mil i hemtjänsten

I Röra minskade antalet körda mil med 27 %, efter att den nya planeringen hade införts. Detta motsvarar en minskning med ungefär 2 400 mil per år. Utvärderingen genomfördes hösten 2006 och visade att alla andra hemtjänstdistrikt utom ett samtidigt hade ökat antalet körda mil. Se även tabell 3:2.

I Torp/Myckleby hade införandet av den nya planeringen vid denna utvärdering inte kommit så långt att effekterna av den nya planeringen syns. En simulering visar på en prognostiserad minskning av antalet körda mil med 16 %. För Torp/Myckleby skulle detta innebära en minskning med ungefär 2 300 mil per år. Se även tabell 3:2.

Om det antas att effekten av ny planering i hemtjänstdistriktet Södra Morlanda, Norra Morlanda, Stala/Långelanda och Tegneby skulle kunna motsvara ett genomsnitt av effekterna i Röra och Torp/Myckleby, skulle bilkörningen i övriga distrikt kunna minska med ca 8 700 mil om året. Se även tabell 3:2.

Minskningarna av antalet körda mil beror på att planerarna, med stöd av programvara med optimeringsfunktion, kan lägga rutter som gör att det blir kortare sträckor att köra.

Uppmätt	2005	2006	Förändring (mil)	Förändring (%)
Södra Morlanda	6 445 mil	6 744 mil	+ 299 mil	+ 5 %
Norra Morlanda	7 528 mil	7 782 mil	+ 254 mil	+ 3 %
Stala/Långelanda	11 637 mil	12 447 mil	+ 810 mil	+ 7 %
Tegneby	15 584 mil	14 523 mil	- 1 061 mil	- 7 %
<b>Röra</b>	<b>8 867 mil</b>	<b>6 506 mil</b>	<b>- 2 362 mil</b>	<b>- 27 %</b>
Torp/Myckleby	12 786 mil	14 268 mil	+ 1 482 mil	+ 12 %
Prognos	Tidigare planering	Ny planering	Förändring (mil)	Förändring (%)
Torp/Myckleby*	14 268 mil	ca 12 000 mil	ca -2 300 mil	-16 %
Övriga distrikt**	41 496 mil	ca 32 800 mil	ca -8 700 mil	-21 %

**Tabell 3:2** Antal körda mil för hemtjänstdistriktet i Orust kommun, vid utvärdering genomförd hösten 2006, samt vid prognos med ny planering för Torp/Myckleby och övriga distrikt.

\* Prognos baserad på simulering

\*\* Prognos baserad på ett genomsnitt av resultaten i Röra och Torp/Myckleby

När antalet körda mil minskar påverkar detta givetvis även kostnaderna. Orust tjänstebilar kostar cirka 26 kr/mil i drift, enligt utredningen av fordonsekonomi som presenteras i kapitel 2 ovan. Omräknat i pengar innebär det minskade antalet körda mil i Röra en besparing på ca 60 000 kr per år. I Torp/Myckleby prognostiseras besparingen också bli ca 60 000 kr. Den sammanlagda besparingen i Röra och Torp/Myckleby blir således ca 120 000 kr per år. Se även tabell 3:3.

Om Orust väljer att gå vidare och införa ny planering även i övriga hemtjänstdistrikt bedöms bilkostnaderna minska med ytterligare ca 230 000 kr. Totalt skulle således ny planering i hemtjänsten i Orust kunna leda till en besparing på ca 350 000 kr per år, tack vare att färre mil körs. Se även tabell 3:3. Antalet bilar skulle eventuellt också kunna minskas, vilket då skulle innebära ännu mer insparade pengar.

Tjänstebilarna i hemtjänsten i Orust kommun uppskattas i genomsnitt dra ca 0,8 liter bensin per mil. 2 363 färre körda mil i Röra motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen med ca 4,5 ton. Lika mycket beräknas koldioxidutsläppen minska i Torp/Myckleby. Uppskattningsvis skulle motsvarande insatser i övriga hemtjänstdistrikt leda till minskning av koldioxidutsläppen med ytterligare 16 ton. Totalt finns således en potential att med stöd av ny planering minska koldioxidutsläppen med ca 25 ton om året från hemtjänsten i Orust kommun. Se även tabell 3:3.

	<b>Minskad körsträcka per år</b>	<b>Minskade bilkostnader per år</b>	<b>Minskade koldioxidutsläpp per år</b>
Röra	2 362 mil	ca 60 000 kr	ca 4,5 ton
Torp/Myckleby*	ca 2 300 mil	ca 60 000 kr	ca 4,5 ton
Övriga distrikt**	ca 8 700 mil	ca 230 000 kr	ca 16 ton
<b>Summa:</b>	<b>ca 13 400 mil</b>	<b>ca 350 000 kr</b>	<b>ca 25 ton</b>

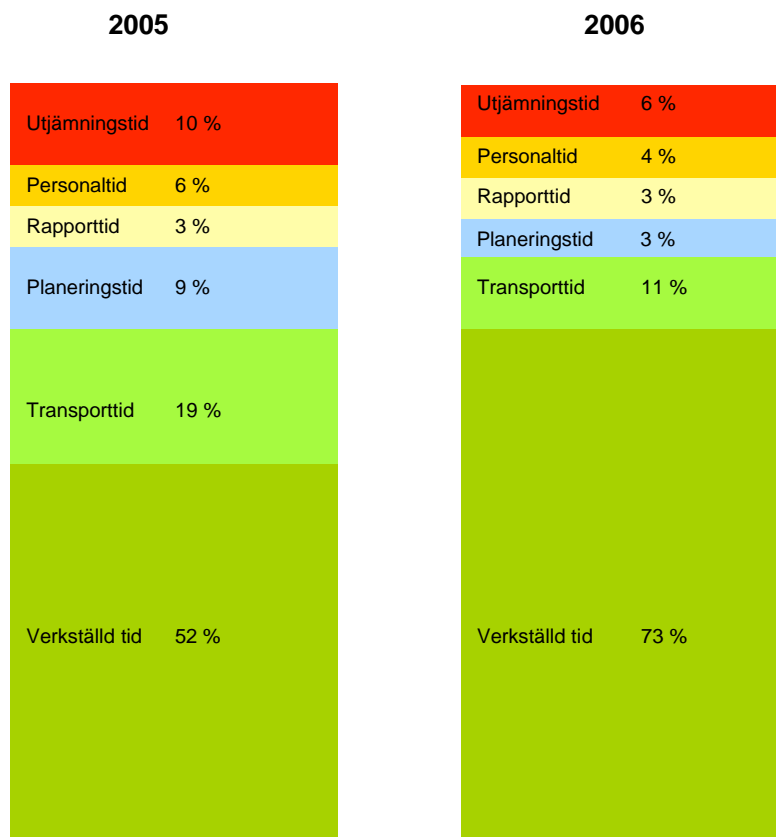
**Tabell 3:3** Minskade bilkostnader och minskade koldioxidutsläpp per år med ny planering i Röra, Torp/Myckleby och övriga hemtjänstdistrikt.

\* Prognos baserad på simulering

\*\* Prognos baserad på ett genomsnitt av resultaten i Röra och Torp/Myckleby

### 3.2.2 Fördelning av arbetstid

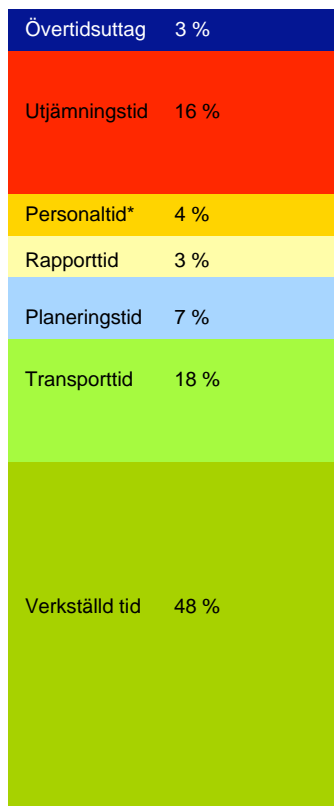
Resultatet av införandet av den nya planeringen i Röra har överträffat alla förväntningar. En avsevärd ökning av antalet insatser har klarats av med befintliga resurser. En utvärdering där två veckor hösten 2005 jämfördes med två veckor hösten 2006 visar på stora skillnader. Andelen verkställd tid ökade med 40 %, från 52 % år 2005 till 73 % år 2006, eller närmare 100 timmar per vecka. En sammanställning av den totala arbetstidens fördelning i Röra dessa veckor år 2006 jämfört med 2005 redovisas i figur 3:3.



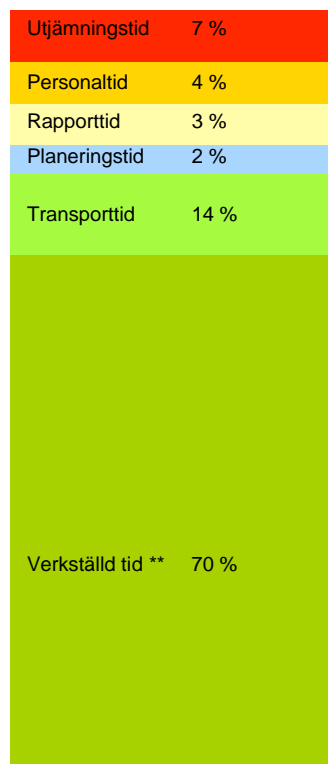
**Figur 3:3** Sammanställning av fördelning av tiden under 2005 respektive 2006 i hemtjänstdistrikt Röra. Resultatet baseras på två veckors mätningar hösten 2005 respektive hösten 2006.

I Torp/Myckleby hade vid denna utvärdering införandet av den nya planeringen inte kommit så långt att effekterna av den nya planeringen syns. En jämförelse mellan verklig körning under vecka 40 år 2006 med vad som kan uppnås med den nya planeringen visar möjligheter till avsevärda förbättringar även för Torp/Myckleby, se figur 3:4. Andelen verkställd tid skulle öka från 48 % till 70 %, vilket motsvarar att andelen verkställd tid ökar med 46 %. I tid motsvarar detta närmare 80 timmar per vecka. Det övertidsuttag som finns i hemtjänstdistriktet skulle heller inte behövas.

## Nulägesbeskrivning 2006



## Potential



**Figur 3:4** Sammanställning av fördelning av tiden under v40 2006 i Torp/Myckleby jämfört med potential med ny planering.

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

\*\* Ökningen av andelen insatstid bygger på att den frigjorda tiden kan användas till insatser.

Ökningen av andelen verkställd tid beror främst på att hemtjänstgruppen lägger mindre tid på planering när inte hela gruppen sköter planeringen tillsammans samt att mindre tid tillbringas i bil. Andelen utjämningstid minskar också när planeringen blir mer effektiv.

I Röra innebar den nya planeringen att ett utökad verksamhetsbehov under 2006 kunde klaras av befintlig personal. Den verkställda tiden kunde ökas med 100 timmar per vecka, vilket motsvarar över 5 000 timmar räknat på ett år. Värdet av denna tid motsvarar ca 1 000 000 kronor. I Torp/Myckleby beräknas den verkställda tiden kunna ökas med närmare 80 timmar per vecka eller ca 4 000 timmar per år, vilket motsvarar ett värde på ca 800 000 kr. Se även tabell 3:4.

	Ökat antal verkställda timmar per vecka	Ökat antal verkställda timmar per år	Uppskattat värde
Röra	100	ca 5 000	ca 1 000 000 kr
Torp/Myckleby*	ca 80	ca 4 000	ca 800 000 kr
<b>Summa:</b>	<b>ca 180</b>	<b>ca 9 000</b>	<b>ca 1 800 000 kr</b>

**Tabell 3:4** Ökad andel verkställd tid med ny planering samt uppskattat värde i Röra och Torp/Myckleby.

\* Prognos baserad på simulering

### 3.2.3 Bättre arbetsmiljö och trafiksäkerhet

Personalen i Röra vittnar om att arbetsgruppen efter den nya planeringen införts har mer tid att diskutera vårdtagarnas behov. Stämningen i gruppen har också blivit mer harmonisk och stressen har minskat. Det är också positivt för arbetsmiljön att personalen behöver tillbringa mindre tid med att köra bil i tjänsten.

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

### 3.2.4 Underlag för uppföljning och planering

Det nya sättet att planera som har införts i Röra och Torp/Myckleby ger ett beslutstöd och ett simuleringsinstrument för enhetscheferna. Den nya planeringen ger enhetscheferna full insyn i hur verksamhetens resurser används samt hur tider, fordon och personal utnyttjas. Detta underlag kan i sin tur användas för redovisning till exempelvis förvaltningschefer och politiker.

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

Personalen i hemtjänsten får också ett tydligt underlag att redovisa när resurserna inte räcker till. Tidigare kunde det vara svårt att motivera när extra resurser behövde sättas in.

## 3.3 Nyttan av sammanslagning av distrikt

Sedan mitten av december 2006 utgår hemtjänstdistriktet Röra och Torp/Myckleby från samma lokal. Det förenklar ett utökat samarbete där det är möjligt att låna personal av varandra alternativt flytta vårdtagare mellan distriktet.

Inom Pilotprojekt kommunal reserevision har en utredning gjorts av vilken nytta en eventuell sammanslagning av distriktet skulle få. Utredningen visar att en eventuell sammanslagning skulle skapa möjligheter till en ännu mer resurseffektiv och transportsnål verksamhet. Flytten till gemensam lokal underlättar självfallet ett sådant genomförande.

Vid en eventuell sammanslagning frigörs ca 37 timmar eller 5 %, som kan användas till verkställd tid. Antalet körda mil skulle minska med ca 6 %, vilket för med sig positiva miljöeffekter och lägre kostnader. Verksamheten skulle fungera lika bra med 8 bilar istället för 9, vilket medför en förbättrad fordonsekonomi. Tiden i bil minskar med ca 6 %, vilket minskar trafikexponeringen för personalen och därmed ökar trafiksäkerheten. Se även tabell 3:5.

Röra och Torp/Myckleby	Utgångsläge	Efter ev. sammanslagning	Förändring	Förändring
Antal vårdtagare	66 st	66 st	0 st	0 %
Antal besök (per vecka)	1061 st	1061 st	0 st	0 %
Tidsåtgång (per vecka)	773 tim	741 tim	- 37 timmar	- 5 %
Körsträcka (per vecka)	336 mil	318 mil	- 18 mil	- 6 %
Antal fordon	9 st	8 st	- 1 bil	- 11 %

**Tabell 3:5** Potential som nås genom att slå samman distrikten (utvärderingsvecka 40, 2006).

Planeringstiden för de sammanslagna distrikten minskar. I stället för 7–8 timmar per distrikt och vecka blir det uppskattningsvis totalt ca 9 timmar/vecka. Den totala planeringstiden minskar alltså från ca 15 timmar per vecka till ca 9 timmar per vecka.

Styrningen av verksamheten skulle underlättas av att gruppen blir större, flexibiliteten ökar och verksamheten blir mindre känslig för störningar och toppar i insatsbehov. För personalens del skulle en sammanslagning innebära en jämnare arbetsbelastning.

### 3.4 Förslag till fortsatt arbete med transportlogistik

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

- Fortsätta implementeringen av ny planering grundad på logistik i övriga hemtjänstdistrikt, då det visats i Röra och Torp/Myckleby att metoden ger ett väldigt bra resultat.
- Slå samman distriktet Röra och Torp/Myckleby, då det visats att detta skulle leda till vinster och öka flexibiliteten i planeringen.
- Samordna transporter för dagcenterverksamhet och särskola, då det finns stora potentialer till minskade transporter och minskade kostnader vid en samordning.
- När den nya planeringen är införd i alla hemtjänstdistrikt bör kommunen undersöka möjligheten att även samordna planeringen av stadenheten respektive kommunsköterskor med hemtjänsten.
- Standardisera begrepp som används inom hemtjänsten. När alla använder gemensam terminologi ökar möjligheten till samverkan och samordning mellan hemtjänstdistrikten.
- Se över rutiner för information om nya och förändrade biståndsbeslut från handläggare till planerare.
- Definiera vad en ”akut” åtgärd är. Något som har stor påverkan på planerarens arbete är när det alltför ofta kommer in nya insatser som betraktas som akuta. Här bör kommunen gå igenom vilken typ av ärenden som verkligen ska betraktas som akuta. De flesta ärenden bör kunna hanteras enligt en fastlagd rutin, som innebär att de ska meddelas till planeraren ett antal dagar innan de ska genomföras.

### 3.5 Reflektioner angående transportlogistik i Orust

Det tar tid att införa denna typ av förändringar. Därför måste mycket resurser läggas på att förankra arbetet, från högsta chef och nedåt. Det tog lång tid och mycket resurser i anspråk att dels införa den nya planeringen i Röra och dels få personalen att acceptera förändringen. När väl detta var uppnått visade det sig att personalen trivdes mycket bättre med det nya sättet att planera. Personalen i Röra vill nu inte alls byta tillbaka. När utvärderingen gjordes hade mognaden i Torp/Myckleby inte kommit lika långt.

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

En annan erfarenhet var att mer energi och tid skulle ha lagts på att förankra sättet att arbeta hos chefer på olika nivåer i hemtjänstorganisationen. Denna bristande förankring ledde bland annat till att personalen i Röra inledningsvis inte fick möjligheter att avsätta den tid för utbildning som hade behövts.

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

När väl förändringen är genomförd väntar stora positiva effekter och god acceptans från berörda personer.



## 4 Totala vinster och potentialer

Arbetet som har genomförts inom ramen för Pilotprojekt kommunal reserevision i Orust kommun har genererat vinster för kommunen. När kommunen fullföljer arbetet och genomför i projektet föreslagna åtgärder kommer vinsterna att öka ytterligare. I tabell 4:1 anges inledningsvis uppskattade vinster i grundutredningen, vinster som ses i denna utvärdering samt en uppskattning av kommande vinster.

Område	Grundutredning		Utvärdering 2006		Potential inom ca 5 år	
Körsträcka	-19 000 mil	-12 %	-4 700 mil	-3 %	-22 400 mil <sup>1</sup>	-14 %
Bensinförbr.	-22 000 l	-18 %	-19 500 l	-13 %	-51 000 l <sup>2</sup>	-33 %
Koldioxidutsl.	-51,5 ton	-18 %	-46 ton	-13 %	-120,5 ton	-33 %
Bilkostnader	-850 000 kr	-22 %	-420 000 kr	-10 %	-1350 000 kr <sup>3</sup>	-30 %
Värde ökad verkställd tid i hemtjänsten	Ingen uppskattning gjordes		1 800 000 kr		5000 000 kr <sup>4</sup>	

**Tabell 4:1** Sammanställning av vinster.

<sup>1</sup> Förutsatt att ny planering införs i hela hemtjänsten och att transporter för dagcenterverksamhet och särskola samordnas.

<sup>2</sup> Bensinförbrukningen i kommunens bilar bedöms kunna minskas till 0,7 l/mil inom denna tidsperiod. Potentialen är också en konsekvens av att färre mil körs.

<sup>3</sup> Bedömning av potentiell vinst av effektivare fordonsekonomi samt minskade kostnader som en konsekvens av färre antal körda mil.

<sup>4</sup> Förutsatt att potentialen i övriga hemtjänstdistrikt är ett snitt av vad som uppmätts i Röra respektive Torp/Myckleby.

Vägverket  
Region Väst  
405 33 Göteborg

Besöksadress: Kruthusgatan 17  
[www.vv.se](http://www.vv.se) [vagverket.got@vv.se](mailto:vagverket.got@vv.se)

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



**Vägverket**