

Kommunledningsförvaltningen

2023-03-27

Dnr KS 2022-406

Kommunstyrelsen

Policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter, revidering

Förslag till kommunstyrelsens beslut

1. Kommunledningsförvaltningens förslag tillstyrks.
2. Under förutsättning av kommunfullmäktige antar policyn får kommundirektören i uppdrag att utarbeta tillämpningsanvisningar.

Förslag till kommunfullmäktiges beslut

1. Linköpings kommuns Policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter antas.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att inför beslut i kommunfullmäktige revidera Bilaga till det särskilda ägardirektivet genom att däri införa Policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter från och med år 2024.

Ärende

Den reviderade policyn för fordon, mobilitet och upphandlade transporter syftar till att hela kommunkoncernen ska nå Klimat- och energiprogrammets mål att koncernens fordonsflotta, inklusive upphandlade fordon och transporttjänster, är fossilbränslefri senast 2025. Det är även en av förutsättningarna för att kraven i EUs direktiv om ökade hållbarhetskrav på offentliga organisationers egna och upphandlade transporter (Clean Vehicles Directive) ska kunna uppfyllas.

Policyn föreslås i sin helhet omfatta hela kommunkoncernen, där respektive bolag samt kommunorganisationen beslutar om ytterligare styrdokument för tillämpning.

Kommunstyrelsen beslutade 14 februari 2023 § 37 att remittera remissversion av Policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter till samtliga kommunala bolag.

Kommunledningsförvaltningen föreslår att Policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter antas utifrån de revideringar som gjorts med hänvisning till inkomna yttranden enligt beskrivning i tjänsteskrivelsen.

Kommunledningsförvaltningen bedömer inte att revideringarna i policyn medför betydande ekonomiska konsekvenser i jämförelse med tidigare policy.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse – Policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter, antagande, 2023-03-27

Förslag till Policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter

Bakgrund

Kommunledningsförvaltningen har tagit fram ett förslag till reviderad policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter för Linköpings kommun. Den innebär att nuvarande rese- och fordonspolicy har reviderats utifrån beslutat Klimat- och energiprogram för Linköpings kommun.

Förslaget till reviderad policy lyfter tydligare fram att val av färdmedel ska utgå från mobilitetsbehov. Krav och drivmedelsprioritering för upphandlade transporter har förtydligats. Den reviderade policyn omfattar även resor till och från jobbet, något som tidigare behandlades i kommunens Gröna resplan.

Den reviderade policyn ska gälla i sin helhet även för de kommunala bolagen, inte enbart när det gäller val av tjänstebilar som tidigare. Förändringen följer av att hela koncernen omfattas av Klimat- och energiprogrammet som antogs 2022 och som innefattar mål om att koncernens fordonsflotta ska vara fossilbränslefri 2025.

Kommunstyrelsen beslutade den 14 februari 2023 § 37 att remittera remissversion av policyn till samtliga kommunala bolag. I sina yttranden uppdrogs kommunala bolag att göra en bedömning av konsekvenserna som implementeringen av policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter antogs medföra. Konsekvensbedömningarna redovisas under rubriken Ekonomiska konsekvenser.

Ekonomiska konsekvenser

I den remitterade versionen av policy för fordon, mobilitet och upphandlade transporter ombads kommunala bolag att beskriva vilka ekonomiska konsekvenser implementeringen av policyn skulle leda till.

För kommunorganisationen innebär den nya policyn inte några stora ändringar mot nuvarande vad gäller kommunens fordonsflotta. El och biogasfordon har sedan tidigare varit första prioritet för drivmedelsval, dock har få elbilar leasats hittills. Utifrån Clean Vehicle Directive och ett minskat utbud av biogasfordon kommer en större andel av leasade fordon att behöva vara eldrivna. Eldrivna fordon innebär generellt en något högre leasingskostnad än andra fordon, dock kan den totala kostnaden vara jämförbar med andra fossilfria alternativ när hänsyn också tas till drivmedelskostnader. Anskaffande av elfordon innebär i många fall även behov av investering i laddinfrastruktur, vilket är en kostnad som oftast fördelas på verksamheten.

Vad gäller upphandlade transporter innebär den nya policyn ett förtydligande av kraven jämfört med nuvarande policy. Förtydligandet förväntas dock inte innebära någon stor ekonomisk konsekvens eftersom stora delar av kommunens upphandlade transporter upphandlas med krav enligt den föreslagna policyn redan idag.

Den reviderade policyn omfattar även resor till och från jobbet, något som tidigare behandlades i kommunens Gröna resplan. Att arbetsplatser ska anpassas för att underlätta för cykelpendling kan innebära ökade kostnader för installation av infrastruktur.

Konsekvensbedömning från remissinstanser

Nedan sammanfattas de konsekvenser som respektive bolag lyft till följd av implementeringen av policyn:

AB Stångåstaden uppskattar följande konsekvenser för bolagets verksamhet:

- AB Stångåstaden har vissa grupper av anställda som använder sina privata bilar i tjänst. Övergång till t ex bilpoolsbilar främjas men det är ett omfattande arbete. Dock anser Stångåstaden att det skulle innebära orimliga ekonomiska konsekvenser att helt fasa ut egen bil i tjänst. För Stångåstaden är det viktigt att det ges utrymme för användning av privat bil i tjänsten för vissa av våra grupper av anställda.

Kommunledningsförvaltningens bedömning är att AB Stångåstaden vid behov kan nyttja den möjlighet som finns i policyn att göra avsteg.

Sankt Kors Fastighets AB, Lejonfastigheter AB och Tekniska verken i Linköping AB anger inga särskilda konsekvenser för uppfyllelse.

Kommunala mål

Kommunala mål som berörs är En ledande kommun i miljö- och klimatarbetet.

Policyn ska utgöra ett styrdokument för att kommunkoncernen ska nå målet i Linköpings kommuns Klimat- och energiprogram att hela koncernens fordonsflotta, inklusive upphandlade fordon och transporttjänster ska vara fossilbränslefri senast 2025.

Policyn är en av förutsättningarna för att kraven i EUs direktiv med ökade hållbarhetskrav på offentliga organisationers egna och upphandlade transporter (Clean Vehicles Directive) ska kunna uppfyllas.

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

Jämställdhet

Vid framtagandet av policyn har det inte bedömts relevant att genomföra en jämställdhetsanalys. I samband med genomförandet är det viktigt att jämställdhetsaspekter beaktas kopplat till de insatser där det bedöms relevant.

Samråd

Vid framtagande har samråd skett med bolagen samt med enheter inom den kommunala organisationen som ansvarar för kommunövergripande personalfrågor samt upphandling och inköp.

Inkomna yttranden och hantering av synpunkter

Nedan beskrivs kortfattat respektive remissinstans synpunkter på policyn samt Kommunledningsförvaltningens svar och eventuella åtgärder som gjorts till följd av synpunkterna (i kursivt).

Lejonfastigheter AB lyfter bland annat följande synpunkter:

- enligt punkt 2.2.1 omnämns inte HVO100 som alternativ.

I policyn används termen biodiesel, som omfattar HVO100. HVO100 har lagts till för att förtydliga.

- Det bör förtydligas vad som avses med "varor" som omfattas av kommunens samordnade varudistribution och om de kommunala bolagens leveranser ska ske med denna.

Enbart kommunorganisationen omfattas av krav på leverans av varor med kommunens samordnade varudistribution. Vad som avses med kommunkoncern och kommunorganisation förtydligas i dokumentets inledning.

- Policyn tappar en del av genomslagskraft med formuleringar som kan/bör. Detta gäller skrivningar om krav på fossilfria upphandlade transporter där transporter ingår som en underordnad del.

Denna del av policyn har omformulerats och tydliggjorts.

AB Stångåstaden lyfter bland annat följande synpunkter:

- det i policyn inte bör ha med en prioritetsordning för drivmedel utan att man istället bör hänvisa exempelvis till Lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen eller el.

Drivmedelsprioritering finns i nuvarande policyn och har uppdaterats för att ligga i linje med Östergötlands strategiska drivmedelsprioritering som finns i Infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel – En regional plan för Östergötland.

- att det är viktigt att det bestäms i samråd med bolagen hur uppföljningen ska ske. Det bästa är om den uppföljning vi redan gör idag även används i denna uppföljning.

Uppföljningen kommer att utvecklas i samråd med bolagen och omfattar framförallt statistik som tidigare hämtats från bolagen.

- För Stångåstaden är det viktigt att det ges utrymme för användning av privat bil i tjänsten för vissa av våra grupper av anställda.

Lämnas utan åtgärd. Möjlighet finns till avsteg.

- Stångåstaden föreslår att det i policyn förtydligas vilka som ingår i kommunorganisationen respektive i kommunkoncernen. Detta skulle kunna göras i en fotnot.

Vad som avses med kommunkoncern och kommunorganisation förtydligas i dokumentets inledning.

Sankt Kors Fastighet AB har inget att yttra sig mot remissversionen.

Tekniska verken i Linköping AB anser att de har haft möjlighet att lämna kommentarer löpande under revideringens gång och har inget att tillägga i remissversionen.

Uppföljning och utvärdering

Kommunstyrelsen genom kommundirektören har det samlade ansvaret för att policyn efterlevs. Kommunorganisationens hållbarhetschef ansvarar för revidering och övergripande uppföljning i samband med aktualitetsprövning eller när så påkallas.

Information eller förhandling enligt lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet

MBL-information eller förhandling kan komma att behövas i samband med framtagande av tillämpningsanvisningar.

Kommunledningsförvaltningen

Paul Håkansson

Beslutet skickas till:
Samtliga kommunala bolag
Hållbarhetschef i kommunen
Kommunkansliet (styrdokument)