

Fordonsriktlinjer för Örebro kommunkoncern.

PROGRAM

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

POLICY

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt och principer för vägledning.

STRATEGI

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

HANDLINGSPLAN

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

RIKTLINJER

Säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande.

Beslutad av Kommunfullmäktige, den 27 april 2022, § 65

Dokumentansvarig på politisk nivå: Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Kommunstyrelseförvaltningen,
Utvecklings- och hållbarhetsdirektör

Sammanfattning

Dessa riktlinjer ska styra vilken typ av fordon Örebro kommunkoncern införskaffar för egen verksamhet, vilka tekniska krav fordonen ska leva upp till, vilken utrustning fordonen ska ha, samt vilka krav som ska ställas på fordon i entreprenader och servicetjänster.

Riktlinjerna gäller Örebro kommuns samtliga förvaltningar och bolag. Fordon som omfattas är alla fordonstyper som ägs av kommunkoncernen, vissa upphandlade fordon i entreprenader och servicetjänster, samt andra fordon som används av anställda inom koncernen såsom hyrbilar.

Det övergripande målet med riktlinjerna är att de fordon som Örebro kommunkoncern äger, leasar, hyr eller upphandlar ska ha låg miljöpåverkan, hög trafiksäkerhet, god ekonomi och stödja möjligheten att nå mål i andra kommunala styrdokument. Fyra mer detaljerade mål samt en drivmedelsprioritering styr inköpen av fordon mot fossilfrihet.

Riktlinjerna beskriver i övrigt arbetssätt samt principer för finansiering och uppföljning för att nå målen. Riktlinjerna utgör en viktig konkretisering av Program för hållbar utveckling vad gäller målet om klimatneutralitet för kommunkoncernen till 2030.

Innehåll

Sammanfattning	3
Riktlinjernas syfte och omfattning.....	5
Mål och ställningstaganden	5
<i>Övergripande mål</i>	<i>5</i>
<i>Ställningstaganden</i>	<i>6</i>
<i>Allmän drivmedelsprioritering</i>	<i>7</i>
<i>Mål och arbetsätt</i>	<i>7</i>
Tekniska krav	9
Ansvarsfördelning och finansiering	10
Finansiering	10
Uppföljning och revidering.....	11
Referenser	12
Litteratur	12
Bilagor – Nulägesbeskrivning och motiveringar	13

Riktlinjernas syfte och omfattning

Dessa riktlinjer ska styra vilken typ av fordon Örebro kommunkoncern införskaffar för egen verksamhet, vilka tekniska krav fordonen ska leva upp till, vilken utrustning fordonen ska ha, samt vilka krav som ska ställas på fordon i entreprenader och servicetjänster.

Riktlinjerna gäller Örebro kommuns samtliga förvaltningar och bolag¹. Fordon som omfattas är de som ägs av kommunkoncernen, vissa upphandlade fordon i entreprenader och servicetjänster, samt andra fordon som används av anställda inom koncernen såsom hyrbilar.

Privat bil i tjänsten och andra frågor som rör *val av färdstätt* för kommunanställda hänvisas dock till kommunens respektive de kommunala bolagens reseriktlinjer.

Vidare omfattar riktlinjerna alla fordonstyper, såsom:

- Personbilar, minibussar och lätta lastbilar upp till och med 3,5 ton
- Tunga lastbilar över 3,5 ton
- Arbetsfordon under 2 ton²
- Arbetsfordon över 2 ton³
- Cyklar, elcyklar och mopeder

Mål och ställningstaganden

Övergripande mål

De fordon som Örebro kommunkoncern äger, leasar, hyr eller upphandlar ska ha låg miljöpåverkan, hög trafiksäkerhet, god ekonomi och stödja möjligheten att nå mål i andra kommunala styrdokument.

Fordonsriktlinjerna har anknytning till följande mål i Program för hållbar utveckling:

2.6 År 2030 finns förutsättningar i Örebro kommun för innovativ förnyelse i en hållbar samhällsutveckling, såväl inom kommunkoncernen som i samverkan med offentlig sektor, näringsliv, civilsamhälle och akademi.

4.7 År 2030 är nivåerna av skadliga luft- och ljudföroreningar, farliga kemiska ämnen och andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker så låga att de inte utgör någon risk för människor och miljö i Örebro kommun.

4.11 År 2030 ska transporter inom kommunen huvudsakligen ske med hållbara trafikslag. I tätorten Örebro prioriteras yteffektiva och kapacitetsstarka transporter. Infrastrukturen och kollektivtrafiken med andra regioner och större städer ska vara utvecklad och välfungerande.

5.1 År 2030 är Örebro kommunkoncern klimatneutral.

5.3 År 2045 är Örebro kommun som geografiskt område klimatneutralt.

6.6 År 2030 är Örebro kommunkoncern attraktiva arbetsgivare med rätt kompetens för att klara verksamhetsuppdraget, som erbjuder anständiga, trygga och säkra arbetsmiljöer samt jämställda och jämlika arbets- och anställningsvillkor för alla medarbetare.

¹ Se Bolagspolicy – ägarroll och ägarstyrning för kommunens bolag för vilka kommunala bolag som omfattas.

² Här ingår till exempel fyrhjulingar, lastmopeder, ”golfbilar”, redskapsbärare, åkbara gräsklippare och mindre lastmaskiner.

³ Här ingår till exempel traktorer, väghyvlar, grävmaskiner.

Från 1 januari 2022 beräknas ett nytt EU-direktiv (Clean vehicle directive 2009/33/EG) implementeras i svensk lagstiftning. Direktivet styr hur stor andel ”rena” respektive ”utsläppsfria” fordon en upphandlande myndighet minst ska ha. Målen i dessa riktlinjer bedöms överskrida kraven i direktivet och förutsätter att laddplatser byggs ut vid kommunala arbetsplatser så att det från 2026 är minst 38,5 procent eldrift bland lätta fordon som köpts in sedan 2022 i fordonsflottan.

Ställningstaganden

- A. Förmånsbilar ska inte förekomma inom kommunkoncernen. Inga nya avtal får tecknas.
- B. Samtliga fordon som köps in med dieselmotor ska vara godkända för HVO100 när det är möjligt inom fordonstypen.
- C. För personbilar är automatisk växellåda förstahandsval när det finns för den aktuella fordonstypen.
- D. Dubbfria däck är förstahandsval där verksamhetens användning så tillåter. Alla däck ska ha klass A-C för rullmotstånd och väggrepp, samt max ”två streck” för buller⁴. Vinterdäck ska dessutom vara märkta med ”alptopp/snöflinga” (3PMSE).
- E. Bilar ska utrustas med telematikutrustning för uppföljning genom till exempel digitala körjournaler.
- F. Vid upphandling av transportintensiva tjänster ska bedömning göras av vilka delar av avtalet som kan utföras med cykel eller andra energi- och utrymmessnåla fordon, samt när det är möjligt ställa krav om det.
- G. Inköp av lastcykel, eller andra oregistrerade elfordon, ska övervägas där de kan ersätta en betydande andel biltransporter och få en regelbunden användning.
- H. Val av färsätt vid tjänsteresor framgår av kommunens respektive bolagens reseriktlinjer. I de fall resa ska göras med hyrbil ska bil väljas från upphandlad leverantör med egenskaper som så långt det är möjligt svarar mot mål om fossilfrihet och tekniska krav i dessa fordonsriktlinjer.
- I. Vid upphandling av servicetjänster, eller kravställen på tjänster inom lagen om valfrihetssystem, där transport utgör en betydande del av tjänsten, ska motsvarande krav på fordon ställas som gäller för motsvarande verksamhet i egen regi eller kommunens fordonsflotta i stort.
- J. Personbilar, lätta och tunga lastbilar samt tunga arbetsfordon ska vid nyinköp ha inkopplat alkoholås. Vid arbetsplatser med fler än 10 registrerade bilar bör istället alkoskåp installeras för nycklarna. Bolagen avgör själva hur de gör med alkoholås/alkoskåp.

Vidare finns det faktorer som talar för ett långt ägande av våra egna fordon (mindre resursförbrukning, lägre kostnader), men även för att byta i kortare intervall (ny teknik, bidra med miljöfordon på begagnatmarknaden). Då fordonen används så olika där

⁴ Detta ansluter till en åtgärd i Åtgärdsprogram buller Örebro kommun 2018-2025 (Örebro kommun, 2018).

många går långa sträckor dagligen medan vissa tunga specialfordon används mer sporadiskt och andra mindre arbetsfordon bara går korta sträckor så är det svårt att sätta en generell gräns. Resurseffektiviteten är dock en viktig aspekt vid inköp av fordon eftersom tillverkningen har så stor miljöpåverkan i sig.

Allmän drivmedelsprioritering

Drivmedelsprioriteringen i Tabell 1 gäller om inte annat framgår av målen nedan, eller att målet i det specifika fallet inte kan uppfyllas.

Tabell 1. Drivmedelsprioritering för inköp av fordon där 1 innebär högst prioritet. Finns inte fordon av den typ som efterfrågas går man vidare och söker nästa drivmedel i fallande rangordning. Grå kolumner räknas inte som fossilfria alternativ.

Fordonstyp	Biogas	El/ vätgas	E85/ ED95	HVO100/ FAME	Hybrider	Annat
Lätta under 3,5 ton	1	1	2	3	4	5
Tunga över 3,5 ton	1	2	3	4	5	6
Arbetsfordon under 2 ton	-	1	-	2	3	4
Arbetsfordon över 2 ton	1	1	-	2	3	4

Mål och arbetsätt

I målskrivningar där begreppet ”fossilfri” används avses här drivmedlen:

- biogas (CBG/LBG)
- 100 % el (ej laddhybrid eller mildhybrid) med strävan att elen ska vara förnybar⁵ där långtidsladdning sker
- etanol (E85/ED95)
- ren biodiesel⁶ (HVO100⁷/FAME)
- samt vätgas/bränsleceller

Mål 1 – egna lätta fordon

Senast år 2025 ska samtliga av koncernens personbilar vara fossilfria, samtidigt som Clean vehicle directive uppfylls vad gäller eldrift för samtliga lätta fordon⁸. År 2027 ska samtliga minibussar och lätta lastbilar (under 3,5 ton) vara fossilfria.

Mål 2 – egna tunga lastbilar och arbetsfordon

År 2025 drivs minst 50 procent av koncernens tunga lastbilar av biogas, el eller vätgas samtidigt som volymen drivmedel som förbrukas av samtliga tunga lastbilar och

⁵ Som förnybar elproduktion räknas el från vatten, sol, vind samt biobränsle. Elavtal för fastigheter som koncernen inte äger kan dock vara svåra att påverka.

⁶ Vid brist på HVO100, eller andra förhållanden som gör att fossilfria drivmedel inte kan användas under en period, kan annan biodiesel vara aktuell efter överenskommelse med beställaren, om den bedöms vara bättre än diesel inom reduktionsplikten.

⁷ Vid upphandling och inköp av HVO100 ska odlade råvaror såsom palmolja och PFAD (Palm Fatty Acid Distillate) i möjligaste mån undvikas eller ha krav på spårbarhet till RSPO-certifierad odling eller motsvarande.

⁸ Krav enligt Clean vehicle directive på minst 38,5 procent lätta elbilar i fordonsflottan från 1 januari 2026, av de som har köpts in sedan 1 januari 2022.

arbetsfordon är till minst 90 procent fossilfritt. Senast år 2030 är det 100 procent fossilfria drivmedel som används i tunga lastbilar och arbetsfordon i kommunkoncernen.

Mål 3 – egna lätta arbetsfordon

Senast år 2025 är minst 60 procent av koncernens arbetsfordon under 2 ton fossilfria och till 2030 minst 90 procent.

Mål 4 – entreprenader

År 2027 är det i kommunkoncernens upphandlade entreprenader⁹ för bygg och anläggning samt transporttjänster minst 75 procent lätta fordon (under 3,5 ton) och 50 procent av samtliga arbetsfordon och tunga lastbilar som är fossilfria. År 2030 är det 100 procent fossilfritt för alla entreprenader och fordon.

Målen nås genom att:

- Årligen inför fordons- och entreprenadupphandlingar göra marknadsanalyser, marknadsdialoger och ”Request for information” (RFI) för att få veta hur marknadsläget för fossilfria fordon som uppfyller tjänstens behov ser ut vid tillfället och de närmsta åren, samt hur marknaden kan drivas mot koncernens hållbarhetsmål. Möjlighet att få data från livscykelanalyser av fordonens tillverkning ska inkluderas i RFI.
- Vid upphandling av entreprenader balansera upphandlingskraven mellan att driva marknaden mot fossilfrihet och rådande förutsättningar bland entreprenörsfirmor vad gäller redan fossilfria fordon och möjlighet att anskaffa nya under avtalsperioden.
- Vid upphandling av entreprenader inom bygg och anläggning som en del utvärdera anbud efter vilka som bäst bidrar till målet om fossilfrihet.
- Årligen analysera den kommungemensamma fordonsflottan per kategori och uppdatera en utbytesplan som utgår från fordonets ålder, marknadsläget för fossilfria alternativ samt dess ekonomi. De närmsta tre årens utbytesplan utgör grund för Tekniska nämndens investeringsplan och nya taxor.
- Vid målkonflikter, eller risk för kostnader som överstiger investeringsplanens utrymme, stämma av förutsättningarna med en grupp av berörda VD, direktörer eller förvaltningschefer.
- Vid behov använda trappstegsmodellen vid kravställning som stegvis ökar andelen fossilfria fordon under avtalets gång.
- Vid upphandling/avrop av lätta arbetsfordon undersöka tillgängligheten på elfordon som uppfyller behoven för den tjänst som ska utföras såväl som en god arbetsmiljö.
- Vid upphandling/avrop av lätta fordon styr tankmöjlighet inom fordonets körområde samt hur bilen används valet mellan biogas och el i första hand, medan lägsta livscykelkostnad styr i andra hand. Användningsområden där låga buller- och utsläppsnivåer prioriteras kan motivera högre inköpspris.
- Fordon med låg bränsleförbrukning väljs i första hand, inom den fordonstyp som fyller verksamhetens behov.
- I de fall nya dieselfordon måste köpas in¹⁰ ska de vara anpassade eller godkända för HVO100 eller FAME.
- Fordon förberedda för HVO100/FAME ska som utgångspunkt alltid tankas med dessa drivmedel. I de fall drivmedelspriset (merkostnad jämfört standarddiesel)

⁹ Gäller även underentreprenörer, men varuleveranser omfattas inte.

¹⁰ Detta scenario innebär att inget av de fossilfria alternativen i drivmedelsprioriteringen finns tillgängliga vid upphandlings-/inköpstillfället och att det inte går att invänta att nya fordon introduceras på marknaden.

bedöms ligga för högt en längre tid ska förutsättningarna stämmas av med en grupp av berörda VD, direktörer eller förvaltningschefer.

- Möjligheten till avyttring av fossildrivna fordon senast 2030 ska eftersträvas.

Tekniska krav

Här anges de krav som gäller samtliga fordon i respektive kategori. Det kan tillkomma andra krav för specifika verksamheter. För möjlighet till avsteg, se avsnitt [Ansvarsfördelning och finansiering](#).

Personbilar, minibussar och lätta lastbilar (under 3,5 ton), ska vid nyinköp ha:

- krockkuddar för frontal- och sidokollisioner
- antisladdsystem
- antispinnsystem
- luftkonditionering
- elektrisk motor- och kupévärmare
- parkeringssensorer, alternativt backkamera
- senast tillgängliga klassificering för emissioner (t.ex. Euro klass) vad gäller koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar
- Färg och märkning som följer den grafiska profilen för Örebro kommun eller respektive kommunalt bolag

Tunga lastbilar (över 3,5 ton totalvikt) ska vid nyinköp ha:

- skivbromsar med ABS
- bältespåminnare
- brandsläckare
- antisladdsystem
- backkamera
- backvarnare
- luftkonditionering
- elektrisk motorvärmare
- senast tillgängliga klassificering för emissioner (t.ex. Euro klass) vad gäller koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar

Arbetsfordon och övriga motordrivna fordon:

- Alla arbetsfordon och tillhörande redskap som köps in ska vara CE-märkta.
- Entreprenadmaskiner, traktorer och större åkbara gräsklippare ska vara utrustade med Överrullningsskydd, så kallat ROPS
- Entreprenadmaskiner och traktorer ska vara utrustade med brandsläckare
- Maskiner med hytt ska vara utrustade med godkänt skydd mot fallande objekt, så kallat FOPS, samt luftkonditionering
- Maskinerna inklusive större åkbara gräsklippare ska vara utrustade med minst tvåpunkts säkerhetsbälte.
- För emissioner av luftföroreningar (Steg-klass) gäller att arbetsmaskiner inte får vara äldre än 12 år, tillverkningsåret oräknat.

Cyklar och elmopeder:

Tekniska krav på cyklar och elmopeder avgörs i respektive upphandling. Aspekter att beakta är arbetsmiljö, kvalitet och ekonomi.

Ansvarsfördelning och finansiering

För fordon inom kommunkoncernen gäller följande ansvarsfördelning:

- De kommunala bolagen ansvarar själva för upphandling av fordon för sina verksamheter och entreprenader.
- Kommunstyrelseförvaltningens upphandlingsenhet sluter avtal med fordonsleverantörer för samtliga förvaltningar. Upphandlingsenheten bistår även i budgetarbetet med att räkna upp fordons- och entreprenadkostnader utifrån planerade upphandlingar.
- Kommunstyrelseförvaltningens samhällsutvecklingsavdelning sammanställer uppföljning av fordonsflottans fossilfrihet.
- Tekniska förvaltningens fordonsavdelning tar fram underlag för en långsiktig utbytesplan för fordon som kopplas till förvaltningens investeringsplan. De köper också in och äger alla fordon inklusive cyklar som används inom förvaltningar. Vid utbyte av fordon kontrolleras vilket av drivmedlen i drivmedelsprioriteringen som fungerar för verksamheten. De hyr sedan ut fordonen till verksamheterna, informerar dem om fordonsriktlinjernas krav, samt står för den samlade ekonomiska redovisningen av fordonsanvändning. De levererar även vid behov data kring fordonsanvändningen och dess kostnader till förvaltningar som underlag för att besluta om effektiviseringar, samt till Kommunstyrelseförvaltningen för uppföljning.
- Verksamheter som hyr fordon av Tekniska förvaltningen gör en kravspecifikation som beskriver eventuella särskilda behov som krävs för de tjänster som fordonen ska uppfylla. Här är särskilt viktigt att inkludera arbetsmiljöperspektiv med ergonomisk inriktning såsom automatväxel, justerbarhet i ratt och säte för olika kroppslängder, höjd för i- och urstigning, höjd för bakluckeöppning. Andra aspekter är säkerhet för bilar som går i otillgängliga områden och/eller natttid där parkeringsvärmning, fyrhjulsdraft och dubbdäck kan vara aktuellt som tillval.

Priser för den interna uthyrningen av fordon utgår från Riktlinjer för verksamhets- och ekonomistyrning. Prissättningen ska dessutom främja de mål och ställningstaganden som framgår av dessa fordonsriktlinjer. Tillval utöver standardutförande ska medföra extrakostnader för verksamheten.

Avsteg från riktlinjerna för enskilda fordon kan endast beslutas av berörd förvaltningschef om verksamheten har gjort en riskanalys som visar att någon del av riktlinjerna inte är rimliga att följa utifrån ett arbetsmiljöperspektiv.

Finansiering

Omställningen till fossilfria fordon kommer sannolikt till en början innebära merkostnader, framför allt när det gäller tunga lastbilar, men kan också komma att gälla för vissa lätta elfordon och arbetsfordon. För personbilar och lätta lastbilar är det en snabb omställning till minst 38,5 procent elbilar till 1 januari 2026 som krävs enligt Clean vehicle directive. Det kan krävas betydande investeringar i laddplatser utöver kostnader

för inköp av själva fordonet. Under 2022 genomförs därför en utredning¹¹ om behovet av laddplatser vid kommunala arbetsplatser, samt en bedömning av vad Riktlinjer för laddinfrastruktur behöver innehålla, om de behövs efter utredningens slutsatser. Detta är en viktig del för att målen i Fordonsriktlinjer för Örebro kommunkoncern ska kunna uppfyllas.

Kostnaderna för fordon ska täckas av respektive nämnds ordinarie budgetram. För att det ska finnas finansiering när upphandlingen blir aktuell krävs följande:

- att investeringskostnad för de fordon som ska köpas in enligt riktlinjerna finns upptaget i investeringsplanen för Tekniska nämnden när det gäller egna fordonsinköp för Örebro kommun.
- att investerings- och driftkostnad räknas upp i de objekt och taxor som finansierar fordon och relaterade entreprenader och tjänster
- att kostnad för avrop av entreprenader via ramavtal täcks av respektive nämnds budgetram. Det är avgörande att kostnader för kommande upphandlingar av fordon och entreprenader tas med i budgetarbetet.
- att Tekniska förvaltningen tar fram underlag för eventuella ökade fordonshyror i god tid så att verksamheterna kan äska sina hyreskostnader för fordon.

Bolagen hanterar fordonskostnader inom ramen för sin budget.

Uppföljning och revidering

Uppföljning av riktlinjen samordnas av Kommunstyrelseförvaltningen inom ramen för Klimatstrategins uppföljning. Utgångspunkten för uppföljning är att kunna svara på hur långt koncernen har kvar till fossilfri fordonsflotta. De uppgifter som behöver samlas in är främst antal fordon i respektive kategori (se Tabell 2) samt förbrukning av olika drivmedel. Personbilars nyttjandegrad bör följas upp i verksamheter där det finns potential för effektivisering av antalet fordon och dess användning. Antalet cyklar av olika typ, dels i organisationen, dels i upphandlingar, bör också följas upp eftersom det är önskvärt att fler transporter kan lösas med det transportmedlet.

För entreprenader ska uppföljningen eftersträva att vara kostnadseffektiv och utgå från befintliga systemstöd.

Kommunkoncernen kan inte ha full rådighet över möjligheten att nå de uppsatta målen. Måluppfyllelsen påverkas av utbudet av fordon och dess prissättning. Vidare påverkar möjligheten att tanka det aktuella drivmedlet vilka fordon som kan köpas in och även här kan kraftiga prisförändringar spela in. Det är därför viktigt att kommunkoncernen även i rollen som fastighetsägare och drivmedelsproducent agerar så att målen kan nås. Kommunala verksamheter hyr dessutom i många fall av privata fastighetsägare som också kan behöva etablera laddplatser. Kontakt med dessa fastighetsägare är en naturlig del av utredningen om laddplatser (se fotnot 11).

Med det vi vet idag om fordonsmarknaden så blir det svårt att nå full fossilfrihet för fordonsflottan till 2030, men vi räknar med att utvecklingen kommer gå snabbt de närmaste åren och att det därför är lämpligt att revidera riktlinjen 2026 när de första delmålen har gått ut.

¹¹ Arbetsnamn på utredningen är Behov av kommunala laddplatser för elbilar 2022-2025.

Referenser

Litteratur

Biodriv Öst (2020). *Elfordon 2020*.

Biodriv Öst (2020). *Gasfordon 2020*.

Region Örebro län (2019). *Handlingsplan för hållbara resor och transporter i Örebro län*. Örebro, Region Örebro län.

Örebro kommun 2018. *Åtgärdsprogram buller Örebro kommun 2018-2025*.

Bilagor – Nulägesbeskrivning och motiveringar

Kommunkoncernens fordonsslotta 2021

I kommunkoncernens fordonsslotta fanns i början av 2021 totalt 1 148 fordon (Tabell 2). Av dessa fanns 746 stycken eller två tredjedelar i Örebro kommun, 316 i Örebrobostäder, 69 i Futurum fastigheter, 14 i Örebroporten och 3 i Kumbro. Av fordonen utgjordes 488 av personbilar, 358 av lastbilar under 3,5 ton och 45 lastbilar över 3,5 ton. Vidare fanns 257 andra fordon som främst utgörs av olika typer av arbetsfordon, alltifrån åkbara gräsklippare och redskapsbärare till vägghyvlar och traktorer.

Det går inte att säga hur stor andel av fordonen som var fossilfria enligt definitionen i denna riktlinje eftersom vi inte vet hur många fordon som tankas med HVO100, men det är en betydande andel (se nedan). Räkningar vi endast fordon som drivs av el eller biogas var andelen för personbilar 75 procent, lätta lastbilar 55 procent och tunga lastbilar 33 procent. För arbetsfordonen var andelen 39 procent.

Tabell 2. Översikt av fordonsslottan i koncernen fördelat på fordonskategorier och drivmedel.

Fordonskategori	Futurum fastigheter	Kumbro	Örebrobostäder	Örebro kommun	Örebroporten	Summa
Personbil	4	1	38	444	1	488
varav bensin	1			11		12
varav diesel			1	95		96
varav biogas	3	1	4	336		344
varav el			23		1	24
varav annat			10	2		12
Lastbil upp till och med 3,5 ton	46	2	160	137	13	358
varav bensin			4	1		5
varav diesel	31		7	112	1	151
varav biogas	14	1	123	24	12	174
varav el	1	1	20			22
varav annat						0
Lastbil över 3,5 ton	0	0	2	43	0	45
varav bensin						0
varav diesel				30		30
varav biogas			2	13		15
varav el						0
varav annat						0
Arbetsfordon över 2 ton	3	0	15	50	0	68
varav bensin				7		7
varav diesel	3		15	39		57
varav biogas						0
varav el				4		4
varav annat						0
Arbetsfordon under 2 ton	16	0	101	72	0	189
varav bensin	12		0	4		16
varav diesel	4		12	61		77
varav biogas	0		0			0
varav el	0		89	7		96
varav annat	0		0			0
Summa	69	3	316	746	14	1148

Fordonen inom Örebro kommun finansieras via tre olika källor, avfallstaxan, VA-taxan eller kommunalskatt. Ungefär hälften av de tunga lastbilarna finansieras av en taxa och detsamma för omkring en tredjedel av de lätta lastbilarna och de tunga arbetsfordonen. Övrigt finansieras av kommunalskatten och för personbilar och lätta arbetsfordon gäller det nästan 100 procent av fordonen.

Drivmedelsförbrukning 2020

De drivmedel som förbrukades mest av koncernen under 2020 var HVO30, Biogas och HVO100. Detta är intressant som komplement till statistiken om fordonstyper ovan eftersom många av de dieselfordon vi har i koncernen drivs av någon form av HVO. Av den diesel som förbrukades var 15 procent standarddiesel.

Sett till energiinnehållet utgjorde de drivmedel som köptes in av 35 procent biogas, 29 procent HVO30 och 19 procent HVO100 medan bensin och diesel stod för 8 procent vardera. Förbrukningen av HVO har hittills inte särredovisats konsekvent inom hela koncernen så den faktiska mängden är lite osäker. Det finns inga siffror på hur stor elladdningen av bilar var.

Entreprenader och servicetjänster

Örebro kommun (exklusive bolagen) hade 2020 omkring 180 avtal på entreprenader som innehöll en betydande del transporter. Störst är anläggningsentreprenader med 102 avtal som till exempel rör överföringsledningar, asfaltering, gatubelysning, sandupptagning, schakttjänster, mindre gatu- och VA-arbeten, samt skogsavverkning. Här bedöms tunga fordon och arbetsfordon utgöra huvuddelen där biogas bör kunna vara ett förstahandsval för lastbilar medan det främst är biodiesel som är alternativet för de tyngre arbetsfordonen.

Näst störst är byggentreprenader med 65 avtal inom el, VVS, smide, tak, rivning, måleri, samt mark och trädgård. Här är bedömningen att fordonen främst handlar om skåpbilar som ska gå att driva på biogas eller el i hög utsträckning.

Vidare finns 13 avtal inom transportentreprenader som främst handlar om anläggningstransporter, flytt av fordon, flyttjänster, måltidstransporter, samordnade varustransporter, rötat avloppsslam och andra avfallstransporter, samt extern bilpool. Här är det främst tunga lastbilar för biogas som kan vara förstahandsval, men till viss del personbilar på el eller biogas.

När det gäller servicetjänster avses här de 24 LOV-avtal (Lagen om valfrihetssystem) som kommunen har inom hemvård och tillhörande servicetjänster. Dessa avtal rör främst personbilar.

Fordonsmarknaden och dess utveckling

Det händer mycket på fordonsmarknaden nu och en nulägesbeskrivning blir snabbt daterad. Här ges ändå en övergripande beskrivning av de stora dragen av hur vi uppfattar att marknaden kommer utvecklas under de närmsta åren (från april 2021) och vad det ger oss för förutsättningar att köra fossilfritt. Bedömningen grundas till största delen på *Handlingsplan för hållbara resor och transporter i Örebro län (2019)*, *Biogasfordon 2020*, *Elfordon 2020*, samt samtal med Biodriv Öst.

Personbilar. Det finns en handfull bilmärken som har gasbilar och de kommer finnas på marknaden ett par år till, men det verkar inte som någon utvecklar nya modeller. Det innebär att det kommer att gå bra att köpa biogasbilar de närmsta åren och få service på dem, men utbudet kommer sannolikt att minska över tid och det går inte att bygga en fordonsflotta för personbilar som på sikt är beroende av biogas. Utbudet av elbilar är idag ganska bra och samtliga större bilmärken har eldrivna modeller på gång och utbudet kommer öka markant de närmsta åren. Merkostnaden i inköp för en elbil är fortfarande

betydande, men med lägre driftkostnader blir merkostnaden över en treårsperiod¹² hanterbar och prognoser pekar på att elbilar kan ha samma inköpspris som fossildrivna bilar år 2025. Utbudet av dessa två, högst prioriterade, drivmedel bedöms så pass gott att vi endast i undantagsfall ska behöva använda lägre alternativ i drivmedelsprioriteringen.

Lätta lastbilar. Det har funnits en handfull modeller för biogas när det gäller lätta lastbilar/skåpbilar, men det är få som har större tank för gas än bensin. Prisbilden har varit fördelaktig för gasversioner, men i dagsläget är det svårt att få tag på lämplig transportbil. Framtiden är lite oklar. Det finns en handfull kända märken som erbjuder lätta lastbilar på el, men räckvidden ligger på 11–20 mil, vilket kan vara i underkant. Det kommer också dröja längre än för personbilar innan priserna är lika låga som fossildrivna alternativ. Prioritet 2 som är etanol erbjuder inte heller några alternativ i dagsläget så mest sannolikt kommer HVO vara drivmedlet som i praktiken kommer gälla för många inköp de närmsta åren om fordon med rätt tekniska krav som drivs av el/biogas inte finns.

Tunga lastbilar. Här sker den främsta utvecklingen vad gäller biogas och flera tunga lastbilar finns att tillgå på upp till 460 hästkrafter. Flytande biogas är på frammarsch, men det är främst relevant för fjärrlastbilar. Även vätgas bedöms bli relevant främst för fjärrlastbilar och därmed inget för Örebro kommunkoncern. Det finns några modeller av ellastbilar på upp till 320 hästkrafter och flera nya modeller förväntas komma de närmsta åren. Endast ett bilmärke erbjuder tung lastbil för ED95 och om gasalternativ inte finns så lär HVO vara det huvudsakliga alternativet i praktiken. För denna fordonstyp saknar vi prisuppgifter för elfordon och för gasversioner uppger endast Scania att det rör sig om en ungefärlig merkostnad på 300 tkr på inköpspris som annars ligger på dryga miljonen.

Tunga arbetsfordon. Inom detta segment är det dåligt med fossilfria alternativ. Det finns en modell av traktor som går på biogas. Eldrivna traktorer kan finnas på marknaden om några år. Men för de allra flesta tyngre arbetsfordon ser det ut att vara HVO som är huvudalternativet under överskådlig tid.

Lätta arbetsfordon. För lätta arbetsfordon är eldrivet det segment som växer snabbt och bedöms vara huvudalternativet framöver. Det kommer till exempel redskapsbärare, gräsklippare, små hjullastare och traktorer. Begränsningen ligger idag på cirka 6 timmars drifttid, men de ska inte behöva medföra någon merkostnad. I de fallen el inte finns bedöms HVO vara huvudalternativet.

Motiveringar till ställningstaganden

- A. **Förmånsbilar ska inte förekomma.** Det tillför inget värde för det allmänna att ha förmånsbilar i koncernen och det kan ge negativa signaler om privilegier för vissa.
- B. **Fordon godkända för HVO100.** I de fall det fossilfria huvudalternativet inte finns att tillgå för fordonstypen är det viktigt enligt drivmedelsprioriteringen att fordon med dieselmotor kan köras på HVO100 så att standarddiesel kan undvikas.
- C. **Automatisk växellåda förstahandsval.** Numer finns särskilt körkort för automatväxel vilket medför att manuell växellåda utestänger vissa anställda från

¹² Beräkningar av livscykelkostnad finns för treårsperiod inom det avtal som är tecknat av SKL Kommentus och som Örebro kommunkoncern använder, men vår användning är betydligt längre än tre år och då blir kalkylen än mer gynnsam för elbilar.

möjligheten att köra. Automat bedöms också bättre ur ergonomisk synpunkt för de som kör mycket i tjänsten. Miljömässigt innebär automat numer lägre bränsleförbrukning.

- D. **Däckkrav.** Dubbfritt är förstahandsval för att undvika att hälsofarliga partiklar rivs upp från vägbanan. De bättre klasserna för väggrepp ska användas för säkerhet, för rullmotstånd för en lägre bränsleförbrukning och för buller för att minska omgivningsbullret från biltrafiken.
- E. **Telematikutrustning.** Genom att möjliggöra uppföljning av hur bilen används kan effektiviseringar av fordonsparken föreslås.
- F. **Upphandlingskrav på cykel i tjänster.** Möjligheten att använda cykel, elcykel, lastcykel behöver undersökas på alla fronter för att kunna nå miljömålen.
- G. **Lastcyklar som ersättning för biltransporter.** Bil utgör oftast norm för transporter och det behöver aktivt ifrågasättas utifrån de aktuella behoven om det behövs eller inte, men det är samtidigt viktigt att förutsättningar finns eller skapas för att inköpta alternativa fordon kommer att användas.
- H. **Hyrbil enligt fordonsriktlinjerna.** All bilanvändning inom koncernen bör följa fordonsriktlinjerna, och vid hyrbil hamnar del av ansvaret för rätt bilval på användaren.
- I. **Motsvarande fordonskrav inom servicetjänster och Lagen om valfrihetssystem.** För att de tjänster som utförs på uppdrag av Örebro kommun ska vara konkurrensneutrala och att miljömålen ges ett brett genomslag i samhället bör samma krav gälla oavsett utförare.
- J. **Alkolås.** Örebro kommun ska vara en arbetsplats fri från alkohol och droger för att de som vi möter i vår vardag ska få en god och säker service och för att vi som medarbetare ska ha en god och säker arbetsmiljö. Alkoskåp bör av kostnadsskäl väljas vid fler än tio bilar på en arbetsplats. Alkolås/alkoskåp kan bidra till en säkrare trafikmiljö.