

Utredning vedrørende felles el-sykkel og bilpark

Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for levekår		
Utvalg for oppvekst		
Utvalg for teknikk og miljø		

Saksbehandler: Cathrine Larsson-Fedde	Arkivsaknr.: 2017/1254-8
---------------------------------------	--------------------------

RÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Ved utskiftning av kommunale tjenestebiler, skal det vurderes om det skal byttes til elbil eller hybrid.
2. Rådmannen søker om tilskudd fra miljødirektoratet til ladestasjoner for kommunale tjenestebiler.
3. Avdelingene oppfordres til innkjøp av elsykler.
4. Rådmannen organiserer felles bilpark per avdeling eller tjenestested slik en finner mest formålstjenlig.
5. Kostnader utover eventuelle tilskudd forutsettes dekket av tjenestestedene.

SAMMENDRAG

På bakgrunn av interpellasjon fra Miljøpartiet de grønne, ble det 15.11.2016 (PS 122/16) fattet følgende vedtak i formannskapet:

Rådmannen utreder en felles kommunal el-sykkel og bilpark. Det utredes også hvem som skal ha ansvar for drift av en slik park. Utgifter til drift kartlegges. En kan søke om midler til støtte til el-sykler – Fortrinnsvis i forbindelse med et større prosjekt. Dette kan for eksempel være støtte til utbygging av ladepunkt for elbiler tilknyttet kommunen, slik at man ved neste leasing-avtale kan bytte biler over til el-biler. Man kan gjerne også etterspørre leasing av el-sykler.

I denne forbindelse har det vært kartlagt hvilke biler/sykler de ulike avdelingene har per i dag, og hvilke behov de har fremover.

Avgjøres av: K

Behandles i følgende utvalg: UTM, UFO, UFL, F, K

Videre saksgang: Vedtak sendes rådmannen for oppfølging.

Saksopplysninger:

Status per i dag

Alle avdelinger har blitt forespurt hvor mange biler/sykler de har per i dag, samt hva de ser for seg av behov i fremtiden. Det har blitt forespurt hvorvidt det er mulig å bytte ut noen av de eksisterende kjøretøyene med elektriske kjøretøyer eller sykler. Under er en tabell som viser status for dagens biler/sykler.

2017 - HER SETTES INN HVA AVDELINGEN FAKTISK HAR PER I DAG									
Ansvar/kostsenter	Avdeling	Personbil	Elbil	Varebil	El-varebil	Last	Annet	El-sykkel	Totalt
1	Askøy kommunale eiendomsselskap	0			0				0
14000	Stab og felles tjenester				2				2
31100	Barn og familie - Helsesøster/Psykolog	1							1
31200	Miljø/fysio	4			3				7
31302	Legevakt				1				1
31400	Helse og omsorg/brukervaktmestertj.	1			1				2
31700	Askøy kommune, boliger psyk.helse	2							2
31800	Askøy kommune, psyk. Helsetjeneste	5							5
31810	Individ og levekår	14			1		1	3	19
35100	NAV	1							1
35200	Askøy kommune, flyktningeavd.	2							2
35300	Barn og familie - Barnevern	5							5
35301	Barn og familie - EMF	1							1
37000	Helse og omsorg	29			1		1		31
41300	Areal og samfunn				2			2	4
43100	Teknisk samferdsel		1		6		3		13
43105	Teknisk				6				6
43108	Teknisk				1				1
43220	Teknisk Vann	1	1		7				9
43230	Teknisk Avløp				9				9
43500	Teknisk	1			1		3		5
43501	Teknisk				1				1
43502	Teknisk				4				4
43505	Teknisk				1				1
43600	Teknisk				3	1			4
60005	Teknisk				2				2
	Kultur					1			1
		67	2		52	2	6	5	139

Kolonnen «annet» består i spesialkjøretøy som for eksempel traktor, hjullaster og lignende.

Per i dag er det hver avdeling som har ansvar for «sine» biler. Helse- og omsorg har personer tilknyttet vedlikehold av sin bilpark, og bilene blir brukt felles av ulike ansatte ved Helse og omsorg. Teknisk har en modell hvor den ansatte har ansvar for «sin» bil, men med en bilansvarlig som har ansvar for oppfølging i forhold til leasingavtalen. Bilene blir finansiert over de ulike avdelingenes budsjett, og avdelingen avgjør selv hvor mange og hvilken type biler avdelingen har behov for.

Per i dag eier Askøy kommune fem elsykler. Disse er fordelt med to på areal og samfunn, og tre på individ og levekår. Tilbakemeldingene vedrørende bruk, er at denne har vært noe begrenset. Dette skyldes nok både værforhold og «gammel vane». Ved lengre turer er syklene uansett uegnet, nytten vil først og fremst være på kortere strekninger som for eksempel mellom Kleppstø og Myrane, mellom Kleppstø og Bakarvågen og lignende.

Individ og levekår har kjøpt sykler til ca. 25.000 kr. pr stk, Areal og samfunn har kjøpt noe rimeligere elsykler. Erfaringene med disse viser at driftssikkerheten er betraktelig bedre for de dyreste syklene. Dersom elsykler skal utgjøre et reelt alternativ til bil, bør man velge sykler av samme kvalitet og på samme prisnivå som de som som er i bruk av individ og levekår.

Bilparken i fremtiden – alternativer

De ulike avdelingene har blitt bedt om å vurdere hvilket behov de ser for seg i fremtiden, både av biler og elsykler. Hvilke behov som er meldt inn fremgår av tabellen under.

Ansvar/kostsenter	Avdeling	Personbil	Elbil	Varebil	El-varebil	Last	Annet	El-sykkel	Totalt
1	Askøy kommunale eiendomsselskap								0
14000	Stab og fellestjenester					2		1	3
31100	Barn og familie - Helsesøster			1					1
31200	Miljø/fysio			5					5
31302	Legevakt				1				1
31400	Helse og omsorg/brukervaktmestertj.	1			1				2
31700	Askøy kommune, boliger psyk.helse	2							2
31800	Askøy kommune, psykisk helsetjenes	5							5
31810	Individ og levekår	8						1	3
35100	NAV	1	1						2
35200	Askøy kommune, flyktningetjenesten	2							2
35300	Barn og familie - Barnevern	5							5
35301	Barn og familie - EMF	1						2	3
37000	Helse og omsorg	23	6	2				ønsker	31
41300	Areal og samfunn		2						2
43100	Teknisk samferdsel		1	3		3	3		13
43105	Teknisk			6					6
43108	Teknisk					1			1
43220	Teknisk Vann	1	1	5		2			9
43230	Teknisk Avløp			7		2	3		12
43500	Teknisk	1		2					3
43501	Teknisk					1			1
43502	Teknisk				3	1			4
43505	Teknisk			0					0
43600	Teknisk			4					4
60005	Teknisk			3		4			7
	Kultur					1			
	PPT, bhg, logopedar					ønsker		ønsker	
	SUM	50	17	37		23	6	6	6
									145

Overgang til elbil

Av denne ser vi at mange av avdelingene melder at de kan bytte både personbiler og varebiler til elbiler. Per i dag er status at Askøy kommune har totalt 123 biler, av disse er 4 elektriske. Dette utgjør 3,3 %. Det er her holdt utenfor kategoriene «Annet», «Elsykkel» samt «Lastebil». Ut fra det som er meldt inn, kan denne andelen økes til 40 av 127 biler – 31,5 %. Dette anses som positivt, men avhenger av at man får bygget ut tilstrekkelig mengde ladepunkter. Bilene vil også skiftes ut etter hvert som leasingperioden utløper, det er ikke slik at alle vil bli byttet ut ved årsskiftet. En del biler er også eid av Askøy kommune, dette gjelder blant annet en av elbilene. Disse vil bli byttet når det vurderes nødvendig ut fra tilstand og behov.

Noen funksjoner/oppgaver lar seg imidlertid vanskelig kombinere med elbil:

- Hjemmesykepleien – bilene er i drift mellom 07.30 og 23.00 er ikke «inne» lenge nok til å bli ladet mellom turene. I Bergen kommune benyttes det elbiler og elsykler i sone sentrum og Sandviken, mens det i hovedsak benyttes hybridbiler i øvrige bydeler. I Lindås og Meland kommuner benyttes i hovedsak hybridbiler til denne type tjenester.
- De er også avhengig av å vite sikkert at bilen er klar når vekten begynner – hvis noen glemmer å lade kan dette bli en utfordring.
- Varebiler på teknisk som har behov for å trekke tilhenger, vannvogn ol. Elbilene har ikke stor nok trekraft til å kunne utfylle dette behovet.
- Lastebiler

En del av disse behovene kan bli dekket ved anskaffelse av hybridbiler. Dette er allerede gjort for en del biler, spesielt for bilene innenfor helse og omsorg.

Det er meldt inn enkelte betenkeligheter i forhold til overgang til elbil. Dette går i hovedsak ut på overgangen fra manuell gir til automatgir (elbiler kommer kun som automatgir) samt behov for piggdekk på bilene. Vi antar at dette kun vil gjøre seg gjeldende i en overgangsfase. Dersom noen har behov for opplæring i forhold til overgang til automatgir, må arbeidsgiver tilby dette. Dette vil ikke ha noen direkte kostnad da opplæring kan foretas med egne ressurser. Når det gjelder piggdekk, så er det mulig å kjøre elbil med piggdekk. Dette vil redusere miljøgevinsten noe, men man vil fortsatt redusere klimagassutslippene. Den reduserte miljøgevinsten vil bestå i at det blir mer svevestøv med piggdekk enn med piggfrie vinterdekk. Samlet vil det likevel være miljøgevinst ved å bytte ut også de bilene som trenger piggdekk.

Dersom man skal bytte ut personbiler og varebiler med elektriske kjøretøy, vil man måtte etablere nye ladepunkt. Ladepunktene bør etableres med 16A sikring per bil. Hvert ladepunkt har en estimert kostnad på kr. 25.000, for hurtiglader ca. 28.000. Dette er et estimat som forutsetter at det er nok strøm tilgjengelig, og det er tatt med graving frem til punktet på ca. 5 meter. Der ladestasjonen må plasseres på ladestolpe, vil det komme en ekstrakostnad på ca. 5800 kr. Hver ladestolpe kan ha to ladestasjoner, så ekstrakostnaden per punkt er kr. 2900.

Når det gjelder plassering, så må man benytte eksisterende parkeringsplasser for tjenestebiler, og opprette ladepunkt i tilknytning til disse. En foreløpig kartlegging viser følgende fordeling av nye ladepunkter:

	vanlige ladeplasser	hurtiglader	
Bakarvågen	6	2	
Rådhuset	8	2	
Skogen	4	2	
Myrane	8	2	
Nygjerdet	1	1	
	27	9	36

Vurderingen er basert på at hver bil har én ladestasjon. Det anses fornuftig å etablere 1-2 hurtiglader per tjenestested. Ved bruk av hurtiglader kan bilene lades opp på ca. en halv time. Hurtigladerne trekker svært mye strøm, og de kan utgjøre en belastning på strømnettet. Derfor planlegges det i hovedsak med ordinære ladestasjoner.

Se tabell under for sammenligning av årlige driftskostnader ved ordinær diesel/bensinbil og elbil. Elbilforeningen oppgir at de regner strømkostnaden på et ladepunkt til kr. 2000 pr år. Kostnader/besparelser på bompenger er ikke tatt med i oversikten da det er usikkert hvor lenge fritaket for elbiler vil vare. Andre kostnader som for eksempel dekk, service, forsikring og lignende er ikke med i oversikten, da disse antas å være like store for begge typer. Det er vanskelig å vurdere kostnadene ved hybridbilene, derfor er disse ikke tatt med i oversikten. Vi vet imidlertid at dette er et rimeligere alternativ enn biler på bensin/diesel, og dette er et godt alternativ der det ikke er hensiktsmessig med elbiler.

	Elbil	Diesel/bensin
Strøm	2 000	
Drivstoff		11 500
Trafikkavgift	450	2 800
Sum	2 450	14 300
Differanse	11 850	

Tabellen viser at en bil som bruker strøm vil være ca. 12.000 kr rimeligere i drift per år.

Dersom Askøy kommune får tilskudd til å etablere ladepunkter, vil kostnaden være mellom 13.000 og 15.000 per ladepunkt. Etableringen vil da være spart inn på litt over ett år. Uten tilskudd vil etableringen være spart inn på 2-3 år.

Elsykkel

Areal og samfunn har to elsykler per i dag, individ og levekår har tre. Det rapporteres at bruken av disse er begrenset, både på grunn av avstander og værforhold.

For enkelte avdelinger er elsykkel ikke et egnet alternativ. Dette gjelder blant annet helse og omsorg, på grunn av at reisetiden mellom oppdragene økes. Dette vil gi negative konsekvenser i forhold til at det kan bli behov for økt personell for å rekke å utføre alle oppdragene. På teknisk avdeling vil det være uaktuelt for mange grupper på grunn av behovet for å ha med verktøy og verneutstyr ut på oppdrag.

Når det gjelder eventuell leasing av elsykler, så er det sannsynligvis begrenset tilgang til dette. I en artikkel fra desember 2016 på sykkel.no, henvises det til at det på det tidspunktet kun er én kjent aktør i Oslo-området som tilbyr leasing av sykkel. I den samme artikkelen gjøres det en vurdering av hvorvidt det er lønnsomt å eie eller lease sykkel. Konklusjonen er at ved eierskap i 12 mnd, vil prisen være omtrent lik for de to alternativene, forutsatt at man får solgt sykkel for ca. halv pris etter 12 mnd. Dette regnestykket gjaldt sykler i prisklassen ca. 25.000 kr. For særskilt dyre modeller, vil det lønne seg med leasing. Konklusjonen i artikkelen er at det vil lønne seg å eie dersom man tenker å beholde sykkel over flere år. Det er likevel sannsynlig at det etter hvert vil komme flere aktører på banen i forhold til å tilby leasing. I en prøveperiode kan det være gunstig å lease sykler, mens man gjør seg erfaringer i forhold til bruken av disse. Bergen kommune benytter ikke leasing ved anskaffelse av elsykler – de har kjøpt sine sykler.

En avtale om leasing av sykler må tas som en egen konkurranse/utlysning, da bilavtalen kun gjelder motoriserte kjøretøy med registreringskilt.

Elsykler er avhengig av lading, men kan lade ved bruk av ordinær stikkontakt. Man må ha en egnet plass til lading/parkering. Kostnadene ved etablering av dette anses minimale.

Felles bil- og sykkelpark

På grunn av avstand mellom ulike tjenestesteder, vil det ikke kunne etableres en felles bilpark for kommunen. Hjemmetjenesten på Ravnanger kan for eksempel ikke dele bil med ansatte på Rådhuset. Men på grunn av tilbakemeldingen på bruken av hjemmetjenestens biler, så vil det være gunstig for hjemmetjenesten å stå utenfor en eventuell bilordning. Disse er mer eller mindre kontinuerlig i bruk, og avdelingen organiserer allerede felles bruk av disse innad i avdelingen.

I området rundt rådhuset, senteret og Energigården er det mange ansatte som kun sporadisk benytter bil i tjenesten. For disse kan det etableres en felles bilpark med både elbiler og ordinære biler. Enheter som per i dag ikke har tjenestebiler, rapporterer at de kan tenkes å benytte biler eller elsykler i en slik felles bilpark. Dette vil kunne redusere/erstatte bruken av egen bil/kjøregodtgjørelse.

Det samme vil gjelde for Myrane-området. Dette området er i nærheten av rådhuset/senteret/Energigården, men avstanden blir vurdert til å være for lang til at det vil være gunstig med en felles bilpark. Myrane-området kan imidlertid ha en felles bilpark som gjelder for Myrane-området med Nygjerdet.

Bakarvågen ligger også for langt unna til at det vil være naturlig å dele bilpark med ansatte i rådhuset mm. I Bakarvågen er det også plassert tjenester som krever spesialkjøretøy. Disse bør holdes utenfor en bilordning. Men en felles bilpark kan opprettes også her, der samferdsel og VA deler på tjenestebiler.

Drift av bilparken

Per i dag tar hver avdeling ansvar for sine biler. Det går med noe tid til dette, men det er vanskelig å anslå nøyaktig hvor stor denne kostnaden er, da dette er en oppgave som blir gjort innimellom andre oppgaver. Unntaket er for individ og levekår, der man har en bilansvarlig i 50 % stilling på dette. Tilbakemeldingen er at drift av bilparken tar mye tid, og at 50 % oppleves knapt.

Selv om man ikke fysisk kan samle hele bilparken på ett sted, kan det være gunstig å samle all biladministrasjon på ett sted. I slik administrasjon legger man da oppgaver som oppfølging i forhold til service, EU-kontroll, dekkskifte, leasingperiode mm. Man vil da kunne frigjøre avdelingene for denne oppgaven, samt at man vil oppnå noen stordriftsfordeler/effektivisering i forhold til administrasjonen. En slik omorganisering vil ha en kostnad på 0,5 årsverk.

Vurdering:

Overgang til elbil

Det er ønskelig for Askøy kommune å være en miljøvennlig kommune. Bruk av elbiler og elsykler er gunstig for miljøet, og det vurderes som positivt for kommunen å være med å bidra til å redusere utslippene. Som oversikten viser, er et også gunstig økonomisk, og etablering av ladepunkt vil være spart inn relativt raskt.

	Elbil	Diesel/bensin
Strøm	2 000	
Drivstoff		11 500
Trafikkavgift	450	2 800
Sum	2 450	14 300
Differanse	11 850	

Elsykkel

Det er litt usikkerhet rundt hvor mye elsyklene blir brukt. Imidlertid er det et bra tiltak, som rådmannen mener bør prøves ut. De ulike tjenestestedene oppfordres til å gå til innkjøp av elsykler for å prøve ut dette.

I interpellasjonen var det foreslått å bytte ut noen kommunale biler med elsykler. Foreløpig har vi relativt lite erfaringsgrunnlag, og det er vanskelig å si om det vil være praktisk og effektivt. Det tenkes da spesielt på værforhold og avstander. Til å begynne med ønsker derfor rådmannen at det etableres et tilbud på de ulike tjenestestedene, slik at man får prøvd ut ordningen. Det vil være naturlig å evaluere ordningen etter ca. ett år.

Felles bilpark

Det vurderes som gunstig å samle all biladministrasjon ett sted. Dette vil medføre bedre kontroll over den totale bilparken. Dette vil imidlertid medføre en omorganisering, som vil kreve involvering av tillitsvalgte, verneombud og AMU. Rådmannen vil se nærmere på en slik løsning.

Dersom en slik ordning skal fungere må det opprettes en ordning for reservering på lik linje med møterommene. Det må utpekes én ansvarlig for hvert tjenestested som kan ha ansvar for nøkler.

Folkehelseperspektiv:

Reduksjon av utslipp vil være positivt i et folkehelseperspektiv. Bruk av elsykkel i tjenesten vil bidra til økt aktivitetsnivå blant de ansatte, og bidra til bedre helse.

Økonomi:

Vi er kjent med at det over nyttår vil bli utlyst en tilskuddsordning for etablering av ladestasjoner for kommunale tjenestebiler. Tilskuddet vil bli på inntil kr. 20.000 per ladestasjon. Miljødirektoratet krever 50 % egenfinansiering, så hvilket beløp man vil bli tildelt vil være avhengig av hvor mye den konkrete ladestasjonen koster å etablere. Avhengig av forholdene på stedet kan prisen variere. Rådmannen planlegger å søke om tilskudd for så mange ladestasjoner som mulig. Dette anses som en svært gunstig ordning for kommunen.

Kostnader utover eventuelle tilskudd forutsettes dekket av tjenestestedene.

Kleppestø, 20.10.17

Eystein Venneslan
Rådmann

Odd Maubach
Kst. kommunalsjef teknisk