

Transportgruppen, möte om resepolicy, 2011-04-11

Närvarande: Therese Näsman, Ann Olsson, Malin Månsson och Louice Yllö

Att ta med:

- 1) För att få en fungerande resepolicy krävs en "ägare" av dokumentet som också är ansvarig för uppföljning.
- 2) Nulägesanalys och nyckeltal är viktiga för att få bra koll och underlag till hur policyn efterföljs.
- 3) Resepolicyn kan med fördel integreras i personalpolicyn.

Arbetsgruppen för transporter samlades för att diskutera resepolicy då flera av kommunerna just nu håller på att revidera sina. Kommunerna fick berätta om sina nuvarande policys och vad som fungerar bra och vart man vill komma med den nya.

Skövde

Skövde har en policy där både resor och fordon ingår. Just nu ligger ansvaret på tekniska för uppdateringen men det är ingen av förvaltningarna som känner "ansvar" för implementering och uppföljning. De har i nuläget inga nyckeltal som följs upp årligen.

Det som varit bra med den tidigare policyn var att det fanns ett mål att kommunen skulle ha 50% miljöfordon 2009 (både bilar och lastbilar). Frågan kom upp hur man ska ställa mål och krav i den nya policyn med tanke på att det kommer nya miljöbilsdefinitioner. Bra är också att det finns krav på alkoholås.

Det finns också en sektion om hur de anställda ska planera sin resa så att den sker så trafiksäkert, kostnadseffektivt och miljöanpassat som möjligt. Sektioner som rekommenderar IT-hjälpmedel, cykel och kollektivt i första hand finns också. Så långt som möjligt skall tåg och buss prioriteras vid resa i tjänsten. Det finns alltså ett antal bra delar men tyvärr dåligt med uppföljning och åtgärder för att se till att det fungerar. Exempel finns inte bra hjälpmedel för att kunna hålla webbmöten och liknande.

Mölnadal

Mölnadals resepolicy är från 2005. Andemeningen är bra, vid korta resor skall man välja cykel eller gång och det är tydligt att man inte skall använda privat bil i tjänst. Man redovisar årligen privat bil i tjänst i kr. I policyn stod också att man inom 5 år skall ställa krav att fordonen är miljöbilar. Vissa delar är luddiga och man behöver tydligare utpekat ansvar, vem som följer upp. De har heller inga nyckeltal som följs upp årligen. Mölnadal skall göra en resvaneundersökning nu i arbetet med framtagandet av en ny policy.

Vänersborg

Vänersborg har en ny policy (2010) där de endast tar upp resor, fordon är inte inkluderat vilket diskuterades en del och deltagarna såg detta som positivt då de kom fram till att det är enklare att diskutera frågorna utan att gå in på vilken typ av fordon man skall ha. De lyckades under framtagandet få in den i personalpolicyn och fick därmed en tydligare "ägare" av dokumentet. En annan bra sak är att man alltid ska överväga alternativ till att resa t.ex. välja telefon- eller annan multimediatelefonkonferens.

Dock så finns viss problematik med alternativen då webbmötestekniken inte är väl utvecklad än.

Om kommunerna fick drömma och tänka hur man skulle vilja ha det diskuterades att alternativen till bil måste bli mycket smidigare. Ett webbaserat verktyg där man får ut vad som är bästa alternativet för min resa som inkluderar alla trafikslag vore jättebra. Det måste bli lättare att välja kollektivt eller cykel. Tjänstecyklar/elcyklar och enkla biljettsystem för kollektivtrafik är en förutsättning för att medarbetare skall välja alternativen. Måste också få ut resepolicy till medarbetarna och information om alternativen och vikten av att välja "rätt". Behöver kontakta IT och få till bra webbmöteslösningar som inte är alltför kostsamma. Ett tydligt ansvar för vem som äger dokumentet och följer upp att det följs är också väldigt viktigt för att få en fungerande policy. Hur man får resepolicy att "leva" är en stor problematik som måste arbetas med. Små saker som cykelservice till anställda, tillgång till kollektivtrafikkort och liknande sågs som bra för att uppmuntra till mer cyklande och utnyttjande av kollektivtrafik.

Det kom även upp diskussioner om hur man knyter ihop resepolicy och energieffektiviseringsstödet då det finns samordningsvinster här. Mål om förnyelsebart, köp bränsle och liknande i strategin gör att man kan arbeta aktivt med transportfrågorna då de är relativt högt på agendan nu.

Flera av kommunerna kände att de har problem med användandet av egen bil i tjänsten. De vet att det är många som använder sig av gamla bilar vilket innebär en säkerhetsrisk. Ett förslag som diskuterades var att man tar ett beslut på att bilar som används i tjänst inte får vara äldre än 5 el 8 år till exempel och att man måste redovisa när man fyller i milersättningen hur gammal ens bil är och att man inte får ersättning om den är för gammal.

Nästa möte är webbseminariet om intern klimatkompensation den **27/4 kl 09.00**