

## Handlingsplan för en hållbar fordonsflotta

## Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	3
1.1.	Syfte och bakgrund .....	3
1.2.	Koppling till klimatmål och lagkrav .....	3
1.3.	Fakta och dialog .....	4
2.	Nulägesanalys.....	4
2.1.	Körjournaler.....	5
2.2.	Befintlig laddinfrastruktur.....	6
2.3.	Användningsområden .....	6
2.4.	Efterfrågade egenskaper.....	7
2.5.	Vanliga farhågor gällande elbilar.....	8
3.	Mål.....	10
3.1.	Delmål 2026.....	10
3.2.	Delmål 2027.....	10
3.3.	Delmål 2028.....	10
3.4.	Delmål 2029.....	11
3.5.	Mål 2030 .....	11
3.6.	Måluppfyllelse.....	11
4.	Strategier.....	11
4.1.	Optimering av fordonsflottan.....	11
4.2.	Inköp och handhavande .....	12
4.3.	Infrastruktur för laddning.....	12
4.4.	Alternativa färdssätt.....	12
4.5.	Samverkan med externa aktörer .....	13
5.	Ekonomiska och organisatoriska förutsättningar .....	13
5.1.	Kostnader kopplade till gamla och nya bilar.....	13
5.2.	Budget och finansiering .....	14
5.3.	Ansvarsfördelning inom kommunen .....	15
5.4.	Efterlevnad av rutiner.....	16
6.	Uppföljning och utvärdering.....	16

## 1. Inledning

Ragunda kommun har ett ansvar att bidra till omställningen för ett hållbart samhälle, där minskade utsläpp av växthusgaser är en central del. Personbilar är den största enskilda källan till växthusgasutsläpp i Jämtlands län.<sup>1</sup> En viktig faktor för ökad hållbarhet är därför att göra kommunens fordonsflotta fossilfri och optimalt dimensionerad. Genom tydliga mål, strategiska åtgärder och kontinuerlig uppföljning ska kommunen bidra till en grönare framtid – med minskad klimatpåverkan och ökad hållbarhet i den offentliga verksamheten som resultat.

### 1.1. Syfte och bakgrund

Denna handlingsplan syftar till att konkretisera kommunens arbete med att ställa om fordonsflottan till fossilfria alternativ och att omställning sker i linje med såväl nationella som regionala klimatmål. Vidare anger handlingsplanen hur fordonsflottan i sin helhet ska kunna minskas till förmån för mer hållbara transporter och arbetsmetoder.

### 1.2. Koppling till klimatmål och lagkrav

Det finns både mål på olika nivåer och lagkrav som ligger till grund för denna handlingsplan. Nedan listas de som varit mest centrala vid framtagandet av denna handlingsplan.

#### **FOSSILBRÄNSLEFRITT 2030 – Jämtlands län**

Jämtlands län har målbilden Fossilbränslefritt 2030 – ett län där fossila bränslen inte längre används. Ragunda kommun omfattas av detta mål. Det är ett ambitiöst mål som kräver både förändrade resvanor, omställning till 100 procent förnybara drivmedel och elektrifiering av fordonsflottan.

#### **Clean Vehicle Directive**

Clean Vehicle Directive (CVD) är ett EU-direktiv med syftet att främja övergången till så kallade *rena fordon* genom ökade krav på detta i offentliga upphandlingar. Kraven enligt CVD är infört i svensk lagstiftning<sup>2</sup> sedan juni 2022 och gäller alla upphandlande myndigheter och enheter som lyder under Lag om offentlig upphandling (LOU) och Lag om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF).

<sup>1</sup> Energi- och klimatsstrategi 2025–2030, Länsstyrelsen Jämtlands län 425-9647-2024/ Region Jämtland Härjedalen RUN/155/2025

<sup>2</sup> Lag 2011:846 om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet och Förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Upphandlingar som omfattas av CVD avser inköp, leasing, hyra och hyrköp av fordon, både lätta fordon, bussar och tunga lastbilar.

### **Kommunala styrdokument**

Ragunda kommun har antagit flera styrdokument som preciserar mål, rutiner och information gällande hur resor i tjänsten ska genomföras och hur kommunens fordonsgodsnamn ska hanteras. I det politiska budgetdokumentet för 2026-2028 anges att ”*fordonsflottan ska över tid helt övergå till fordon som släpper ut 0g CO2/km.*” Denna målsättning återfinns också i riktlinjer för fordonshantering med tillägget att omställning till fossilfria fordon ska ske där så är möjligt.

### **1.3. Fakta och dialog**

Mellan maj och oktober 2025 har WSP Sverige AB haft i uppdrag att genomföra en kartläggning av kommunens fordonsgodsnamn. Uppdraget har finansierats med medel från Energikontoret Jämtland/Härjedalen med syftet att skapa en övergång till elfordon och minskad fordonsgodsnamn. Arbetet har resulterat i en rapport och ett förslag till handlingsplan. Denna handlingsplan är en implementering av det material som WSP redovisat.

Fakta i denna handlingsplan baseras till stor del på WSP:s underlag och det material som tagits fram i samband med deras kartläggning, exempelvis via dataanalys, enkätsvar och enskilda intervjuer. Utöver WSP:s material har mycket eget material tillfogats, baserat på den dokumentation och de efterforskningar som kommunens medarbetare gjort parallellt med WSP:s arbete. Källhänvisningar har i förekommande fall angivits i löpande text och i fotnoter.

Dialog har varit en viktig del i processen. I samband med WSP:s arbete har fordonsgodsnamn lyfts och diskuterats i kommunens ledningsgrupp, i den centrala samverkansgruppen, i kommunstyrelsen och i kommunfullmäktige. WSP har också upprättat ett underlag med vanliga frågor och svar kopplat till elfordon som kommunen kan använda som diskussionsunderlag i sina verksamheter.

## **2. Nulägesanalys**

Ragunda kommuns fordonsgodsnamn består i dagsläget av såväl ägda som leasade personbilar, lätta lastbilar och specialfordon, samt cyklar. Fordonen är i huvudsak placerade hos de verksamheter som använder dem. Med *fordonsflotta* avses alla fordon som kommunen har till hands för utförande av uppdrag. De åtgärder som denna handlingsplan syftar till är dock enbart personbilar och för att det ska vara

tydligt vilket fordon som avses kommer begreppet *bil* användas genomgående i detta dokument.

Förutom de bilar som finns i varje verksamhet finns även kommunövergripande bilar som kan bokas av samtliga avdelningar. Bokning görs via mailsystemet Outlook eller via kundcenter. Dessa bilar belastar kommunledningsavdelningens budget, ingen internfakturerings sker. Syftet med de kommunövergripande bilarna är att dessa ska vara tillgängliga för de som bara behöver använda bil ibland. Återkommande och omfattande behov ska tillgodoses med fordon knutna till den berörda verksamheten. Vissa tjänstepersoner använder privat bil i tjänsten för vissa resor. Denna lösning ska dock beslutas av chef och användas restriktivt.

I juli 2025 hade kommunen totalt 81 bilar i bruk, varav 46 personbilar och 35 lätta lastbilar. Av dessa är 30 införskaffade mellan år 2007 och 2018. Detta nämns eftersom kommunens riktlinjer för fordonshantering anger att kommunen inte ska äga bilar äldre än 6 år om de inte uppfyller gällande miljödefinition. Se tabell 1.

**Tabell 1: Bilar i kommunens fordonsflotta, juli 2025**

Verksamhet	Antal personbilar	Antal lätta lastbilar	Varav äldre än 6 år
AMI	2	2	3
Bygg och miljö	1		
Fastighetsenheten	2	16	10
Barn och utbildning	2		1
Hemtjänsten	21		
IFO	3		
IT		1	1
Kostenheten		4	2
Rehabilitering	1	2	1
Sjuksköterskor	4		
Socialpsykiatri	2		
Stadenheten	2	2	2
VA/Renhållning		7	3
Övergripande	6	1	7
<b>Totalt</b>	<b>46</b>	<b>35</b>	<b>30</b>

## 2.1. Körjournaler

Ragunda kommun använder ABAX system för elektroniska körjournaler. I oktober 2025 betalade kommunen för 76 enheter. Av dessa var 45 aktiva under samma månad. I vissa bilar finns manuella körjournaler, men många bilar saknar

dokumentation. På grund av att journalföringen inte är heltäckande försvårades WSP:s möjligheter att göra heltäckande analyser av kördata.

## 2.2. Befintlig laddinfrastruktur

Ragunda kommun har sedan några år tillbaka installerat laddpunkter i samtliga tätorter. Se tabell 2.

Tabell 2: Kommunens laddpunkter

Ort	Antal laddpunkter	Placering	Adress
Stugun	2	Säbo Bergegården	Åtevägen 2
	2	Nornan	Strandvägen 2
	2	Tekniska kontoret	Industrivägen 3
Hammarstrand	4	Säbo Nyviksvägen	Nyviksvägen 10
	4	Strandliden	Hemvägen 5
	2	Tekniska förrådet	Strandvägen 10
	6	Kommunhuset	Centralgatan 13-15
Bispgården	2	Säbo/fsk Nipången	Ängsvägen 4

Utöver ovanstående kommunladdare finns även publika laddstationer på dessa platser i kommunen:

- Stugun (snabbladdare + normalladdare)
- Hammarstrand (50 kW + normalladdare)
- Bispgården (snabbladdare + normalladdare)
- Borgvattnet (normalladdare)

## 2.3. Användningsområden

När bil används finns det flera anledningar till detta. Utifrån svar på den enkät och i de intervjuer som WSP genomfört 2025 kan syftet med kommunens bilresor sammanfattas enligt nedan.

### Hembesök och vård

Anställda inom hemtjänsten använder bil för att åka till och från vårdtagare, vilket är en kritisk del av deras arbete. Detta inkluderar både planerade och akuta besök. Sjuksköterskor använder också bil för att göra hembesök hos patienter, för att hämta läkemedel och utföra andra vårdrelaterade uppgifter.

### **Frakt av material och utrustning**

För praktiska verksamheter som fastighetsenheten, stadenheten och VA/renhållning används bilar för att frakta verktyg, material och skrymmande föremål till olika arbetsplatser. Detta inkluderar städ, underhålls- och reparationsarbeten samt beredskapstjänstgöring i hela kommunen. Även grundskolan och förskolan har ibland behov att frakta material till olika verksamheter.

### **Platsbesök och tillsyn**

Inom Samhällsbyggnad används bilar för att genomföra platsbesök och tillsyn, ibland på avlägsna och svårtillgängliga platser.

### **Utflykter och studiebesök**

Bilar används inom Barn och Utbildning för att ta elever på utflykter och studiebesök, något som ibland kräver stort bagageutrymme för att ta med sig utrustning.

### **Möten och utbildningar**

Många anställda använder bilar för att delta i möten, utbildningar och konferenser, både inom och utanför kommunen. Detta är särskilt vanligt inom Barn och Utbildning och Kommunledning, och avser främst de med administrativa roller.

## **2.4. Efterfrågade egenskaper**

Enligt enkätsvar och intervjuer finns det några behov och egenskaper på bilarna som är extra viktiga och som kan sammanfattas enligt nedan:

### **Fyrhjulsdrift**

Fyrhjulsdrift är en återkommande önskan från i stort sett alla verksamheter enligt enkäten (utom vissa enheter från Kommunledning och Barn och Utbildning som inte nämner detta). Fyrhjulsdrift anses vara särskilt viktigt för att hantera vinterväglag och dåligt underhållna vägar – något som framför allt lyfts av svaranden från Stugun, även om de nämns även av medarbetare hemmahörande i Hammarstrand och Bispgården också.

### **Driftsäkerhet**

Bilar som är pålitliga och alltid startar, även i extremt väder, samt har tillräckligt lång räckvidd för uppdraget är avgörande för att säkerställa att arbetsuppgifterna kan utföras utan onödiga avbrott.

### **Komfort och funktionalitet**

Bekväma säten och bra körkomfort är viktigt, särskilt för de som tillbringar mycket tid i bilen. Effektiv luftkonditionering och värmesystem är också nödvändiga för att hantera både sommar- och vinterförhållanden.

### **Lastkapacitet**

Många anställda behöver bilar med tillräckligt utrymme för att frakta verktyg, material och skrymmande föremål, framför allt gäller detta fastighetsenheten och VA/Renhållning, men även för vissa enheter inom Stöd och Omsorg där stora hjälpmedel och verktyg kan behövas, liksom för Barn och Utbildning där utrustning för olika aktiviteter kan behöva lastas. Bakgavellyft är viktigt för bilarna som används av kostenheten.

### **Dragkrok**

Dragkrok är viktigt för att kunna dra släp och frakta tunga laster, något som fastighetsenheten har nämnt som en viktig funktion.

## **2.5. Vanliga farhågor gällande elbilar**

En viktig del i WSP:s arbete har varit att ta reda på och bemöta medarbetares inställning till fordonsanvändning i allmänhet och elbilar i synnerhet. Baserat på svar i enkätundersökningen och intervjuer har de kunnat konstatera att det finns en del farhågor för hur det skulle gå om de nuvarande bilarna skulle bytas ut till elbilar. Det är viktigt att dessa farhågor bemöts för att övergången till elbil ska bli framgångsrik. Värt att notera är att medarbetares inställning inte beror särskilt mycket på verksamhetstillhörighet. Det finns personer som är positiva och andra som är negativa i varje verksamhet. Många är också osäkra. De farhågor som nämnts har WSP tagit upp och även besvarat med koppling till just Ragundas förutsättningar.

### **Räckvidd**

Många uttrycker oro för att elbilar inte har tillräcklig räckvidd, särskilt med tanke på de längre resor som görs i glesbygdsområden. Brist på laddstationer, lång laddtid och osäkerhet kring laddmöjligheter på arbetsplatser eller vid längre resor är en oro som återkommer i WSP:s undersökningar. Att laddning tar längre tid än tankning tror vissa kan påverka möjligheten att åka på akuta uppdrag eller hålla tigha tidsscheman.

Elbilar har idag en räckvidd på mellan 25 och 50 mil. Räckvidden beror dock på flera faktorer, såsom körstil, utomhustemperatur, användning av klimatanläggning och om bilen är fulladdad innan avfärd. Även hur lång tid det tar att ladda beror på flera faktorer, såsom laddarens effekt, bilmodell, batterinivå, temperatur mm. Generellt kan dock sägas att en normalladdning (kommunens stolpar har effekten 11 kW) tar 4-8 timmar och en snabbladdning (>150 kW) tar 20-50 min.

Enligt WSP:s analyser av befintliga körjournaler körs en kommunbil i snitt mellan 1 och 14 mil per dag. Det är endast i undantagsfall en sådan bil används mer än 25 mil per dag. Det förekommer i princip inte i någon verksamhet att bilar går så

pass långt per dag att laddningsbehov uppstår innan dagens slut. Slutsatsen av detta är att kommunens egna laddare i de flesta fall skulle hinna ladda upp bilens batteri till nästa dag.

### **Tillförlitlighet och driftsäkerhet**

Elbilars prestanda i kallt väder är en återkommande oro och det finns en rädsla att bilens batteri kommer tappa i kapacitet, att bilen inte kommer starta i extrem kyla och att värmesystemen är otillräckliga. Ingen vill inte bli stående i snöstorm.

Det är sant att räckvidden påverkas negativt av kyla. Det tar även längre tid att ladda i kallt väder vilket man bör planera för. Å andra sidan startar en elbil direkt oavsett väder, förutsatt att den är laddad.

Det finns en övergripande oro för att elbilar inte är lika pålitliga som fossildrivna bilar och att elbilar inte är tillförlitliga vid exempelvis akuta larm. Det finns dessutom en rädsla för vad som händer vid kris om det blir strömavbrott eller elen försvinner. I likhet med föregående stycke så kan driftsäkerheten bedömas som god förutsatt att bilen är laddad. Rutiner för laddning mellan körningarna är därför viktiga att upprätta. Beredskapsfrågan i den händelse det inte finns elektricitet att tillgå behöver också hanteras vidare. Det finns ju å andra sidan även en risk för att tillgången till fossila drivmedel begränsas eller försvinner, så beredskap behöver finnas i båda fallen.

### **Specifika arbetsförhållanden**

Vissa arbetsuppgifter kräver fordon med dragkapacitet, stort lastutrymme eller fyrhjulsdraft och hög markfrigång för körning på dåliga vägar – där anses elbilar otillräckliga.

WSP:s bedömning utifrån en analys av de fordon som finns i vårt avtal är att det finns stora möjligheter att hitta elbilar som motsvarar våra särskilda krav.

### **Kostnad och underhåll**

Det finns en hel del frågor kring kostnaden för att köpa och underhålla elbilar, samt hur dessa skulle hanteras vid eventuella tekniska problem. I dagsläget finns verkstäder i kommunen som kan utföra service på bilar med förbränningsmotor, däremot finns inget motsvarande för elbilar. Detta innebär att service behöver ske i Östersund som närmast. När det gäller däck har dialog förts med kommunens nuvarande däckleverantörer och det är rimligt att räkna på en högre kostnad både utifrån att däckerna är dyrare vid inköp och för att de slits snabbare. Det finns också risk för att prissättningen för däckbyte blir högre på grund av att elbilar kräver en särskild försiktighet vid lyft.

### 3. Mål

Ragunda kommun har en lång väg att gå innan de regionala målen om fossilfritt 2030 är uppnådda. Målet behöver mötas både genom att kommunens bilar minskar i antal samtidigt som de bilar som finns övergår till eldrift. De resurser som krävs för omställning behöver tas från besparingar i nuvarande drift, såvida inte medel skjuts till särskilt för detta. För att den ekvationen ska gå ihop behöver processen att minska antalet bilar och processen att öka antalet elbilar gå hand i hand. Idag äger kommunen ett flertal bilar. Varje kommunägd bil som avyttras innebär dels en försäljningsintäkt samtidigt som driftskostnaderna minskar. Sedan tidigare friköpta bilar kommer dock att kunna avyttras främst i början av perioden för denna handlingsplan. Senare i perioden blir det snarare så att en minskning av flottan innebär att pågående leasing inte förnyas. Detta kommer att innebära en minskad månadskostnad för leasing och drift. En viktig förutsättning för att minska fordonsflottan är att själva behovet av bil minskar genom att transporter löses på andra sätt. Detta beskrivs närmare i *Kapitel 4 Strategier* samt *Kapitel 5 Ekonomiska och organisatoriska förutsättningar*.

Det övergripande målet är definierat som en 5-årsplan med start 2026 och slut 2030. Under denna period ska delmål för varje år uppnås. Uppfyllande av delmål ska redovisas av ekonomichef till kommundirektör senast 31 januari nästkommande år.

#### 3.1. Delmål 2026

Under 2026 ska 3 bilar avyttras utan att ersättas och 5 bilar bytas ut till elbilar.

Med utgångspunkt i sammanställningen av bilar i kapitel 2 innebär detta mål att fordonsflottan vid årets slut minskat från 81 till 78 bilar, varav 5 är elbilar (6%).

#### 3.2. Delmål 2027

Vid årets start har Ragunda kommun 78 bilar. Av dessa ska 1 avyttras utan att ersättas och 10 bilar bytas ut till elbilar.

Vid årets slut ska kommunen ha totalt 77 bilar varav minst 15 är elbilar (19%).

#### 3.3. Delmål 2028

Vid årets start har Ragunda kommun 77 bilar. Av dessa ska 1 avyttras utan att ersättas och 10 bilar bytas ut till elbilar.

Vid årets slut ska kommunen ha totalt 76 bilar varav minst 25 är elbilar (33%).

### 3.4. Delmål 2029

Vid årets start har Ragunda kommun 76 bilar. Av dessa ska 1 avyttras utan att ersättas och 10 bilar bytas ut till elbilar.

Vid årets slut ska kommunen ha totalt 75 bilar varav minst 35 är elbilar (47%).

### 3.5. Mål 2030

Vid årets start har Ragunda kommun 75 bilar. Av dessa ska 1 avyttras utan att ersättas och 10 bilar bytas ut till elbilar.

Vid årets slut ska kommunen ha totalt 74 bilar varav minst 45 är elbilar (61%).

### 3.6. Måluppfyllelse

Förutsatt att antalet bilar som ersätts med elbilar uppgår till minst 38,5 procent under perioden 2026-2030 så uppfylls CVD-kravet. Kommunen kommer dock inte att uppnå det regionala målet om en helt fossilfri fordonsflotta. Skälen till detta är att kommunen dels kommit gång sent med sitt omställningsarbete, dels att det finns andra aspekter som behöver iaktas och analyseras innan kommunen tar vidare beslut om högre eldriftsgrad. Dessa aspekter kan exempelvis vara om vissa fordon bedöms behöva fossildrift, om det finns vissa användningsområden där eldrift inte är att föredra eller att vi behöver vara rustade för olika typer av samhällsförändringar och därför inte bör vara helt beroende av ett bränsleslag.

## 4. Strategier

### 4.1. Optimering av fordonsflottan

Enligt målsättningarna i föregående kapitel ska kommunens fordonsflotta minska totalt sett. WSP bedömer utifrån sin kartläggning att detta är möjligt eftersom kommunen idag äger ett antal bilar med låg användningsfrekvens och korta totala körsträckor. Ett första steg är att göra sig av med dessa bilar. Friköpta bilar har ett marknadsvärde vilket genererar en inkomst som kan finansiera merkostnader för nya bilar samtidigt som eventuella servicekostnader undviks och plats frigörs.

WSP uppmanar i sin rapport till att hitta andra lösningar än körning i egen bil. I vissa verksamheter är bilar personbundna. Det kan finnas skäl till detta, men dessa skäl bör ifrågasättas så långt det är möjligt eftersom personbundna bilar minskar möjligheterna till flexibelt och optimalt nyttjande. Risken är att bilar har mycket ställt tid samtidigt som behov av bil finns på annat håll. En personbunden bil uppmuntrar inte heller användaren till alternativa färdssätt, *se avsnitt 4.4.*

## 4.2. Inköp och handhavande

I och med denna handlingsplan har övergripande mål definierats. För att de ska kunna förverkligas behöver dock nya rutiner och roller definieras. Det behöver vara tydligt vem som har ansvar för att fordon köps in på det sätt som är bestämt och förutom tydlighet i vad som gäller behöver verksamheterna få stöd så att de kan känna sig trygga i hur de ska hantera de nya fordonen. För mer information om ansvarsfördelningen, se *avsnitt 5.2*.

## 4.3. Infrastruktur för laddning

Kommunen har i dagsläget laddpunkter på alla tätorter. I takt med att antalet elbilar ökar behöver förmodligen tillgången till laddpunkter också öka. Verksamhet som nyttjar elbil inom kommunens gränser ska aldrig behöva riskera att inte laddpunkter finns tillgängliga. Fordonsgruppen som beskrivs i *avsnitt 5.3* ansvarar för att antalet laddpunkter är dimensionerade för befintligt antal elbilar.

När det gäller laddning utanför kommunens gränser behöver regler och anvisningar för detta tas fram.

## 4.4. Alternativa färdsätt

Genom att underlätta för medarbetare att välja andra färdmedel än en egen bil ökar förutsättningarna för minskad bilanvändning. Det är också en förutsättning för att kommunen ska kunna minska antalet bilar i sin fordonsflotta utan att minska på sin verksamhet. Att minska antalet bilresor är fördelaktigt både avseende miljöhänsyn och ekonomisk hushållning. Vad som är möjligt varierar mellan verksamheterna men kommunen bör säkerställa att andra attraktiva alternativ finns för de som vill lämna bilen där så är möjligt. Följande är exempel på aspekter som WSP lyfter i sin rapport, baserat på de synpunkter som framkommit i intervjuer och enkäter.

### Kommunikation

Kontinuerlig kommunikation om möjliga alternativa färdmedel där så är möjligt. Det ska vara lätt för verksamheter att hitta alternativa lösningar.

### Göra det lättare att välja kollektivtrafik

Användande av kollektivtrafik ska uppmuntras och i vissa fall krävställas, framför allt mellan orterna och till/från Östersund. Gör det lättare för verksamheterna att välja bussen när det går, exempelvis genom att se över busskortsrutiner, kostnader samt anpassa interna mötestider efter befintlig busstidtabell.

### **Underlätta för ökad samåkning och smart planering**

Upprätta ett forum där anställda kan se varandras resplaner och på så sätt lättare samåka. Framför allt kan det vara relevant för längre resor till och från Östersund eller mellan de olika tätorterna.

### **Låna bilar av varandra**

Det ska inom verksamheterna vara lätt att låna bilar av varandra. Genom att verksamheter kan "hyra ut" bil som inte används ökar nyttjandegraden samtidigt som verksamheten kan få en tillfällig intäkt. Se vidare om intern fakturering i *avsnitt 5.2*.

### **Gör det lättare att ta cykeln.**

Det ska finnas cykelparkeringar i nära anslutning till varje verksamhet. Se till att de är säkra (med ramlås) och gärna väderskyddade. På samma sätt som med elbilar så ska det vara tydligt var laddplats för cykelbatteri finns och att alla vet hur det går till samt vart batteriet finns att hämta. Ha även en utpekad plats för cykelnyckel, hjälm, cykelpump och eventuella cykelväskor.

## **4.5. Samverkan med externa aktörer**

Förutom arbetet med den egna fordonsflottan ska Ragunda kommun arbeta tillsammans med Energikontoret och marknadsaktörer för en ökad etablering av offentliga laddpunkter i och i anslutning till kommunen.

## **5. Ekonomiska och organisatoriska förutsättningar**

### **5.1. Kostnader kopplade till gamla och nya bilar**

WSP uppmärksammar att Ragunda kommun idag har många friköpta bilar med låga eller inga fasta kostnader, men å andra sidan kan de ha stora kostnader i form av exempelvis service, underhåll, skatt och självriskskostnader. Att upphandla en ny bil innebär en förändrad kostnadsbild där kostnad för leasingavgift står för en stor andel. De löpande driftskostnaderna däremot är generellt lägre för nya bilar då de ofta förbrukar mindre bränsle och har lägre servicekostnader. Detta blir extra tydligt avseende elbilar då de är billigare att köra på el jämfört med fossila drivmedel.

För att belysa skillnader i årskostnader mellan att fortsätta köra en bensin- eller dieselbil och att investera i en elbil har en övergripande jämförelse gjorts, med hänsyn till faktorer som drivmedel, service, leasingkostnad etc, se *tabell 3*.

Det bör betonas att kalkylen beror på vilka bilar vi väljer att jämföra mellan. Det finns en stor variation av elbilar på marknaden med olika kostnader. Jämförelsen syftar till att ge en överskådlig bild av vad olika bilar kan kosta och ska snarare ses som en metod att anamma för att undersöka kostnader närmare inför beslut om att förändra fordonsflottans sammansättning. Faktisk kostnad kan avvika.

**Tabell 3: Övergripande jämförelse mellan årskostnaden för olika bilar (körsträcka 1500 mil/år)<sup>3</sup>**

Fordon	Skoda Octavia 2012	Toyota C-HR 2018	Toyota Rav4 2023	Volkswagen ID.4
<b>Leasing</b>	Kommunägd	Kommunägd	60 000	72 000 (ca)
<b>Drivmedel</b>	11 700 (Diesel) (0,59 l/mil)	12 000 (Bensin) (0,63 l/mil)	10 700 (Bensin/el) (0,56 l/mil)	3 900 (El) (1,62 kWh/mil)
<b>Försäkring</b>	3 429	3 429	2 016	3 025
<b>Skatt</b>	3 134	1 086	1 907	360
<b>Service</b>	16 000	27 000	6 000	3 800 (ca)
<b>Total (≈)</b>	<b>34 300 SEK</b>	<b>43 500 SEK</b>	<b>80 600 SEK</b>	<b>83 000 SEK</b>
<b>Restvärde</b>	Ca 50 000 SEK	Ca 160 000 SEK		

## 5.2. Budget och finansiering

I nuläget finansierar respektive verksamhet de bilar som den använder. Undantaget är de kommunövergripande bilarna. De kan bokas av alla verksamheter och belastar kommunledningsavdelningens budget utan att någon internfakturerings sker.

Eftersom denna handlingsplan syftar till att minska fordonsflottan är det av avgörande betydelse att bilanvändandet kartläggs och att nyttjande kopplas till en kostnad. Med hänvisning till det som togs upp kring strategier i föregående kapitel så behöver det bli lättare att välja alternativa färdmedel, omvänt behöver det bli svårare och mer kostsamt att välja bil som färdmedel. Ett sätt att göra detta på är att placera fler bilar i den kommunövergripande flottan och internfakturera i samband med användande.

Kommunen behöver se över möjligheten att upprätta ett system för internfakturerings inklusive en modell för debitering. Förutom att ett sådant system ska

<sup>3</sup> Kostnader är uppskattade utifrån medelpris på bränslefakturor under 2024-2025, 12,75 kr/liter för bensin och 13,20 kr/liter för diesel. Pris för el har av Ragunda kommun uppskattats till 1,6 kr/kWh. Leasingkostnad är beräknad på 3-årigt leasingavtal och restvärde 50%. Restvärde på kommunägda bilar är bedömt utifrån en generell jämförelse av marknadspriser baserat på bilmodell och tillverkningsår.

administrera kostnaderna för de kommunövergripande bilarna ska det även möjliggöra för utlåning av bilar mellan olika verksamheter.

### 5.3. Ansvarsfördelning inom kommunen

I dagsläget gör verksamheterna sina inköp med hjälp av kommunens fordons-samordnare. För att säkerställa att de övergripande målen följs och att de olika verksamheterna är överens om de åtgärder som ska vidtas så behöver dock inköpen flyttas ett steg uppåt i organisationen. Detta uppnås genom att det strategiska ansvaret läggs på chefsnivå med särskild förankring i de fordonstunga avdelningarna. Inför varje inköp ska beslut fattas i en fordonsgrupp bestående av:

- Avdelningschef, Stöd och Omsorg
- Avdelningschef, Samhällsbyggnad
- Personalchef
- Ekonomichef

Observera att Fordonsgruppen har det strategiska ansvaret för samtliga verksamheter och beslutar på egen hand utifrån verksamheternas behov. Verksamhet som har behov gör en ansökan i form av e-tjänst via intranätet. Fordonsgruppen rapporterar till ledningsgruppen.

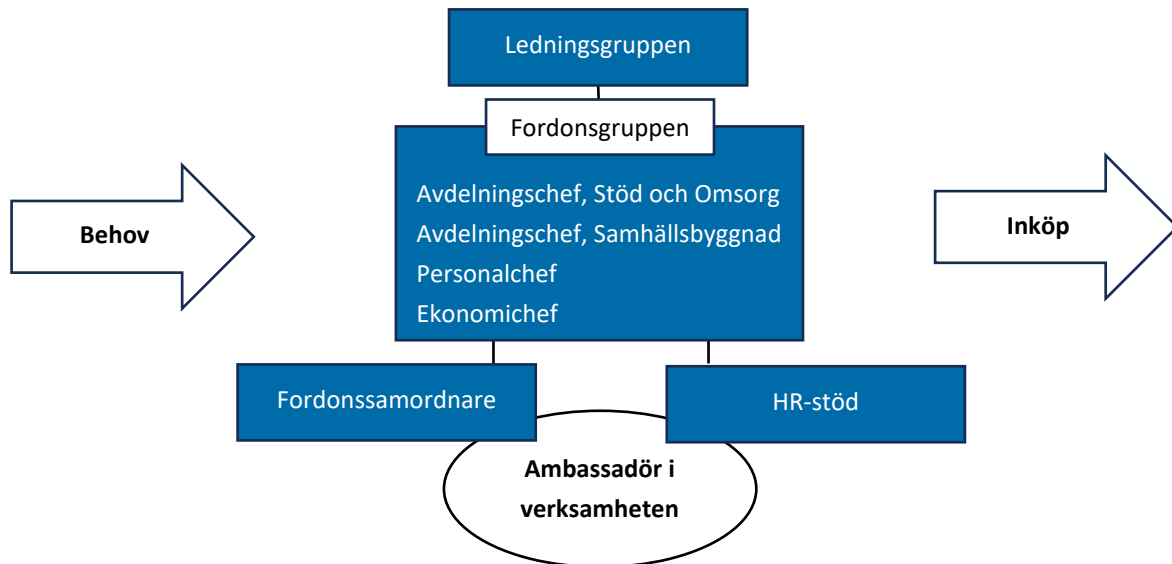
Fordonsgruppen ansvarar för inköp av fordon, laddpunkter, övergripande strategiskt arbete kopplat till fordon samt för uppföljning. Förslagsvis tilldelar gruppen en tjänsteperson uppdraget att utföra det strategiska arbetet som gruppen ansvarar för.

Underordnad fordonsgruppen finns fordonssamordnaren som har det operativa ansvaret att få fordon på plats, att installera eventuella tillbehör och hantera eventuella serviceärenden. Fordonssamordnaren tillhör även fortsättningsvis ekonomienheten.

Vikten av det kommunikativa arbetet vid övergång till eldrift ska inte underskattas. Till sin hjälp i detta arbete har Fordonsgruppen HR-enheten som kan bistå med dialogstöd till verksamheterna i samband med införande. Fordonsgruppen behöver också själva se till att de har en ambassadör i den verksamhet som börja använda sin första elbil. Ambassadörens uppgift är att möta eventuella frågor om både funktion och handhavande som kan uppstå i personalgruppen. Ambassadören behöver därför vara positivt inställd till och ha god kunskap om elbilar.

Se organisatorisk ansvarsfördelning i *Schema 1* på nästa sida.

Schema 1: Organisatorisk ansvarsfördelning



#### 5.4. Efterlevnad av rutiner

Kommunen har riktlinjer för fordonshantering. Fordonsgruppen ansvarar för att dessa efterlevs. Efterlevnad av rutiner och tydlig dokumentation är avgörande för att dels få en bra styrning på fordonsslottan, dels för att kunna göra relevant uppföljning.

Kommunen har ett system för digitala körjournaler. Det är dock i dagsläget många bilar som inte är anslutna till systemet. Senast 2026-08-31 ska samtliga bilar i fordonsslottan var uppkopplade och en rutin ska upprättas för hur tillkommande bilar ansluts i samband med köp.

### 6. Uppföljning och utvärdering

Fordonsgruppen ansvarar för att uppföljning görs, både utifrån gällande riktlinjer och utifrån målsättningarna i denna handlingsplan. Uppföljning ska göras regelbundet och redovisas till kommunstyrelsen under det sista kvartalet varje år. I samband med detta ska även riktlinjer för fordonshantering ses över för att säkerställa att de är uppdaterade.

## Referenser

OPTIMERING AV RAGUNDA KOMMUNS FORDONSFLÖTTA - Analys och förslag på handlingsplan inklusive bilagor, WSP Sverige AB, 2025-10-31

FOSSILBRÄNSLEFRITT 2030 JÄMTLANDS LÄN Energi- och klimatstrategi 2025–2030

Ekonomisk balans och framtidstro i Ragunda kommun - Budgetdokument 2026–2028

Riktlinjer för fordonshantering Ragunda kommun, upprättade 2024

CVD-faktablad, BioDriv Öst, 2024, se hemsida [www.biodrivost.se](http://www.biodrivost.se)

Lag 2011:846 om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

Förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.