

Skillnad i kostnad och CO2 besparing för Utbildning Gävle, Kultur & Fritid, Omvårdnad och Socialtjänsten för den gamla jämfört med den nya resepolicyen

OBSERVERA att detta är ingen utfästelse om hur det kommer att bli, utan ett räkneexempel.

Konsekvensen av vad som skiljer de båda revisionerna åt, är att för den gamla resepolicyen kan vi inte använda egen bil i tjänsten, eftersom den privata bilen då ska vara en miljöbil. Tex har ingen av våra privatbilstister på UG en miljöbil ännu tyvärr. I den reviderade versionen kan vi använda egen bil i tjänsten, då alla klimatsmarta möjligheter är uttömda på så sätt att de inte är ekologiskt, tidsmässigt eller verksamhetsmässigt försvarbara, och då vi inte heller kan ställa ut en långtidseasad bil på så sätt att den kommer att gå minst 2000 mil/år, utan den skulle isåfall gå mindre än så. Och där det inte är möjligt att använda bilpoolsbil för korttidshyra pga av att verksamheten inte ligger i centrala Gävle.

I detta räkneexempel ingår följande förvaltningsprivatbilskörning, med data från år 2016: Utbildning Gävle, Kultur & Fritid, Omvårdnad och Socialtjänsten.

Det är i första hand dessa förvaltningar som kan anses ha behov av att göra undantag enligt bilaga 4

Nedan redovisas en sammanfattning av resultatet.

Den totala privatbilskörningen (4 förvaltningar) 2016 var

31 173 mil

- att jämföra med livslängden på en normal bil som är 25 000 mil

593 801 kr

De totala utsläppen från privatbil 2016 var

60 305 kg CO2 ekv.

vilket kan jämföras med det som en normal bensinbil släpper ut under hela sin livslängd (drygt 48 300 kg CO2 ekv./livslängd)

Den gamla resepolicyen skulle kosta

4 828 272 kr mer per år för dessa fyra förvaltningar än vad den nya/reviderade skulle göra.

Den gamla resepolicyen skulle spara

22 570 kg CO2 ekv. per år för UG jämfört med vad den nya skulle göra.

vilket motsvarar ca

47% av vad EN normal bensinbil släpper ut under hela sin livslängd

Den gamla resepolicyen skulle kosta

214 kr / kg sparad CO2 ekv.

Antal kg CO2 ekv som skulle sparas

0,0047 kg CO2 ekv./kr

För statens satsning Klimatklivet, så beviljas ansökningar där kostnaden är max

1 kr / sparad kg CO2 ekv.

Antal kg CO2 ekv som skulle sparas överstiger

1 kg CO2 ekv./kr

Beräkning av skillnad i kostnad för 4 förvaltningar med den gamla resepolicy, jämfört med förslag på revidering

OBSERVERA att detta är ingen utfästelse om hur det kommer att bli, utan ett räkneexempel.

Konsekvensen av vad som skiljer de båda revisionerna åt, är att för den gamla resepolicy kan vi inte använda egen bil i tjänsten, eftersom den privata bilen då ska vara en miljöbil. Tex har ingen av våra privatbilar på UG en miljöbil ännu tyvärr. I den reviderade versionen kan vi använda egen bil i tjänsten, då alla klimatsmarta möjligheter är uttömda på så sätt att de inte är ekonomiskt, tidsmässigt eller verksamhetsmässigt försvarbara, och då vi inte heller kan ställa ut en långtidsleasad bil på så sätt att den kommer att gå minst 2000 mil/år, utan den skulle isafall gå mindre än så. Och där det inte är möjligt att använda bilpoolbil för korttidshyra pga av att verksamheten inte ligger i centrala Gävle.

För beräkningar, antaganden och övriga indata, se filik "Indata". För resultat i kr, se filiken "Resultat (kr)".

Kostnad kr / sparad kg CO2 ekv?

Total kostnads skillnad gamla vs. nya (kr)	4 828 272 kr
Totalt sparade kg CO2 ekv	22 570 kg CO2 ekv.
Kostnad kr/sparad kg CO2 ekv:	214 kr / kg CO2 ekv.

I statens satsning Klimatklivet ska kvoten (utsläppsminskning*livslängd)/investeringskostnad) i enheterna (kg CO ekv. * år / kr) vara större än 1 för att det ska vara värt att satsa på.

Här blir denna kvot:

0,0047

Det är detsamma som att kostnaden per sparad kg CO ekv. ska understiga 1 kr, när det gäller statens satsning Klimatklivet.

Här blir kostnaden alltså:

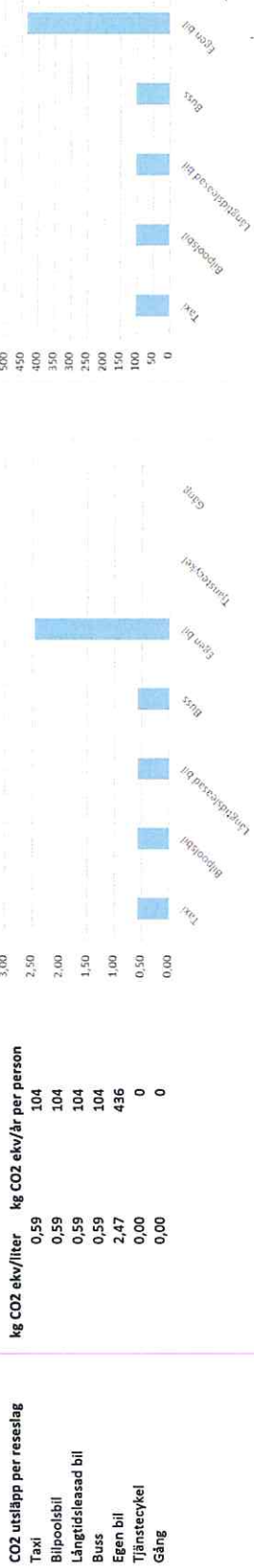
268 kr / kg CO2 ekv.

Beräkning av skillnad i kostnad för 4 förvaltningar med den gamla resepolicyen, jämfört med förslag på revidering

OBSERVERA att detta är ingen utvärdering om hur det kommer att bli, utan ett räkneexempel.

Konsekvensen av vad som skiljer de båda revisionerna åt, är att för den gamla resepolicyen kan vi inte använda egen bil i tjänsten, eftersom den privata bilen då ska vara en miljöbil. Tex har ingen av våra privatbilar på UG en miljöbil ännu tyvärr. I den reviderade versionen kan vi använda egen bil i tjänsten, då alla klimatsmarta möjligheter är uttömda på så sätt att de inte är ekonomiskt, tidsmässigt eller verksamhetsmässigt försvarbara, och då vi inte heller kan ställa ut en långtidsleasad bil på så sätt att den kommer att gå minst 2000 mil/år, utan den skulle isafall gå mindre än så. Och där det inte är möjligt att använda bilpoolbil för korttidshyra pga av att verksamheten inte ligger i centrala Gävle.

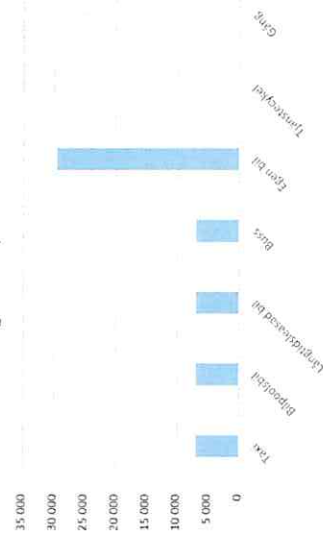
För beräkningar, antaganden och övriga indata, se filk "Indata". För resultat i kr, se filken "



Total CO2-utsläpp för alla/år, då alla åker...

	kg CO2 ekv/år totalt
Taxi	7 053
Bilpoolbil	7 053
Långtidsleasad bil	7 053
Buss	7 053
Egen bil	29 623
Tjänstcykel	0
Gång	0

kg CO2 ekv/år totalt



Utsläppsskillnad nya vs. gamla resepolicyen för 4 förvaltningar (kg CO2 ekv/år)

	kg CO2 ekv/år-skillnad jfr egen bil
Gamla (taxi/bilpoolbil/långtidsleasad)	7 053
Nya (egen bil)	-22 570
	0

Utsläppsskillnad nya vs. gamla resepolicyen för 4 förvaltningar (kg CO2 ekv/år)



Beräkning av skillnad i kostnad för 4 förvaltningar med den gamla resepolicy:n, jämfört med förslag på revidering

OBSERVERA att detta är ingen utfästelse om hur det kommer att bli, utan ett rådgivningsexempel.

Konsekvensen av vad som skiljer de båda revisionerna åt, är att för den gamla resepolicy:n kan vi inte använda egen bil - tjänsten, eftersom den privata bilen då ska vara en miljöbil. Tex har ingen av våra tjänster, Om man kör mer i den reviderade versionen kan vi använda egen bil i tjänsten, då alla klimatsmarta möjligheter är uttömda på så sätt att de inte är ekonomiskt, tidsmässigt eller verksamhetsmässigt försvarbara, och då vi inte heller kan ställa ut en långtidsleasad bil på så sätt att den kommer att gå minst 2000 mil/år, utan den skulle istället gå mindre än så. Och där det inte är möjligt att använda bilpoolbil för logistik, kommer långtidsleasad bil att löna sig bättre.

Förberäkningar, antaganden och övriga indata, se filik "Indata".

Kostnad per reseslag	kr/enkel resa	kr/år per person
Taxi	90 000	250
Bilpoolsbil	247	88 920
Långtidsleasad bil	151	54 504
Buss	26	9 396
Egen bil	19	6 804
Tjänstecykel	13	4 800
Gång	0	0

kr/år per person

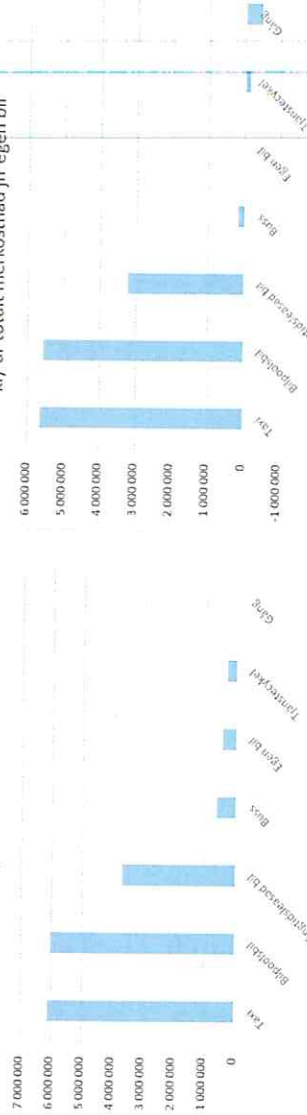


Total kostnad för alla/år, då alla åker...

åker...	kr/år totalt	kr/år totalt merkostnad jfr egen bil
Taxi	6 120 000	5 657 328
Bilpoolsbil	6 046 560	5 583 888
Långtidsleasad bil	3 706 272	3 243 600
Buss	638 928	176 256
Egen bil	462 672	0
Tjänstecykel	326 400	-136 272
Gång	0	-462 672

kr/år totalt

kr/år totalt merkostnad jfr egen bil



Total kostnads skillnad nya vs. gamla resepolicy:n för 4 förvaltningar (kr/år)

Gamla (taxi/bilpoolsbil/långtidsleasad Nya (egen bil))	kr/år kostnad	kr/år skillnad jfr egen bil
Gamla (taxi/bilpoolsbil/långtidsleasad Nya (egen bil))	5 290 944	4 828 272
Nya (egen bil)	462 672	0

Total kostnads skillnad nya vs. gamla resepolicy:n för 4 förvaltningar (kr/år)



