

## **Gröna kommuner på väg 2015**



### **Arbetet i Sveriges kommuner för fossilfria transporter: en trendspaning**

Juli 2015

## Sammanfattning

Gröna Bilister har i mer än tio år granskat Sveriges kommuners arbete för en hållbar bilism. Nu vidgar vi perspektivet och synar det kommunala transportsystemet som helhet. Siktet är inställt på målet om en fossiloberoende vägtrafik år 2030. Nyligen publicerade 2030-sekretariatet [kommunala indikatorer](#) som följer upp arbetet mot detta mål. De är framtagna i samarbete med Gröna Bilister och Klimatkommunerna. Här använder Gröna Bilister dessa indikatorer för att göra en trendspaning bland kommunerna.

Det slående intrycket är hur stor skillnad det är mellan kommunerna. I Trollhättan kan 10 % av bilarna köras förnybart, i Dorotea bara 1,5 %. I Ronneby kan 13 % av de nysålda bilarna köras förnybart, i närbelägna Bromölla inga alls. I Vilhelmina är över 12 % av de nysålda bilarna laddbara, i Vingåker inga alls. I Staffanstorps är invånarna mycket nöjda med sina gång- och cykelvägar och ger dem betyget 7,9 av 10. I Vansbro är de mycket missnöjda och ger dem betyget 3,5. När det gäller kollektivtrafiken blir betyget 7,5 av 10 i Karlstad, men bara 3,0 i Sollefteå.

Kollektivtrafikresor korsar ofta kommungränserna. Därför är det intressant att följa utvecklingen på länsnivå. Resesträckorna med Hallands länstrafik har ökat med 145 % under åren 2006-2013, men minskat med 29 % i Västernorrland. I Västmanland är 85 % av drivmedlen i länstrafiken förnybara, på Gotland bara 5 %.

Ovanstående indikatorer gäller kommunen som geografiskt område. Kommunkoncernen kan och bör vara föregångare i sin egen verksamhet. Även här är skillnaderna stora. Energiförbrukningen hos kommunens personbilar och lätta lastbilar är i genomsnitt bara 51 kWh/100 km i Svenljunga, men hela 84 kWh/100 km i Motala. Andelen förnybara drivmedel som används i dessa fordon är 65 % i Katrineholm, men endast 5 % i Täby. Tyvärr är det fortfarande mycket vanligare att kommunen erbjuder förmånsbilar än förmånsbilar. Glädjande är däremot att över hälften av kommunerna genomför systematisk ruttoptimering i sina transportintensiva verksamheter, och att nästan hälften av kommunerna använder sig av samlastning vid sina varutransporter.

De stora skillnaderna mellan kommunerna kan inte helt förklaras med att de har olika förutsättningar. Indikatorerna kan skilja sig mycket åt mellan likartade kommuner. Detta ger hopp om att alla kommuner kan bli nästan lika bra som de bästa. Kommunerna och länstrafikbolagen bör lära av varandra!

På ett övergripande plan ser vi att utvecklingen går åt rätt håll, men för långsamt för att nå 2030-målet. Bland de indikatorer där vi kan utläsa en trend ser vi att utvecklingen går åt rätt håll bland 53 % av de kommunala indikatorerna, och åt fel håll bland 12 % av dem. Bland resterande 35 % av dessa indikatorer är trenden oklar.

## Innehåll

Sammanfattning .....	2
Inledning .....	4
Indikatorer.....	4
Hur är indikatorerna uppbyggda?.....	4
Kommunernas roll.....	5
Denna rapport.....	6
Samarbetspartners.....	6
Trender och analyser.....	6
Kommunen som helhet (som geografiskt område) .....	7
Energieffektivitet hos nya personbilar (H2A_KH) .....	7
Körsträckor (H2C_KH).....	8
Resesträckor i kollektivtrafiken (H4_KH) .....	9
Andel personbilar som kan drivas förnybart (B1C_KH) .....	12
Andel nya personbilar som kan drivas förnybart (B1D_KH) .....	14
Andel personbilar som kan köras med nollutsläpp (B1I_KH) .....	16
Andel nya personbilar som kan köras med nollutsläpp (B1J_KH) .....	17
Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken (B2B_KH) .....	19
Tillgång till förnybara drivmedel (B2H_KH).....	20
Bilpooler (B3H_KH).....	21
Tillgång till gång- och cykelvägar (B3J_KH) .....	21
Tillgång till kollektivtrafik (B3K_KH) .....	23
Kommunens verksamhet (kommunkoncernen) .....	25
Energieffektivitet hos kommunens fordon (H2A_KV) .....	25
Andel förnybara drivmedel (H2B_KV).....	27
Andel fordon som kan drivas förnybart (B1C_KV) .....	29
Andel fordon som kan köras med nollutsläpp (B1I_KV) .....	30
Fordonspooler (B3H_KV).....	31
Pendling och arbetsresor (B3L_KV).....	33
Utbildning i sparsam körning (B3T_KV) .....	33
Reseersättning (B3U_KV) .....	34
Förmånsbilar (B3V_KV) .....	34
Tjänstecyklar (B3W_KV).....	34
Ruttoptimering (B3X_KV) .....	34
Samlastning (B3Y_KV) .....	35

## Inledning

Gröna Bilister har i mer än tio års tid granskat kommunernas arbete för en hållbar bilism. Vi har genomfört både [individuella kommungranskningar](#) och [landsomfattande kommunrankingar](#). Vi har också gett ut två böcker som sprider goda exempel: [Utmaning 2010](#) och [Utmaning 2020](#). Nu är siktet inställt på 2030 och målet om en fossilfri fordonstrafik.

För att nå detta mål måste kommunerna gå före, liksom de gjorde när de låg bakom den svenska miljöbilsboomen. Perspektivet måste dock vidgas: beteendeförändringar är lika viktiga som snåla bilar och förnybara bränslen. Även Gröna Bilister måste ändra perspektiv. Tillsammans med [2030-sekretariatet](#) och [Klimatkommunerna](#) har vi utvecklat en ny granskningsmetod som ska kunna användas ända till 2030. Den riktar in sig på resultat snarare än åtgärder, och använder tillgänglig statistik i högre grad än enkätfrågor.

## Indikatorer

Den insamlade statistiken används som underlag till ett antal kommunala 2030-indikatorer. En grupp indikatorer följer utvecklingen i kommunen som helhet (som geografiskt område), medan en annan följer utvecklingen i kommunens egen verksamhet (kommunkoncernen).

Alla dessa indikatorer publiceras på 2030-sekretariatets [webbplats](#) tillsammans med motsvarande indikatorer på nationell nivå.

Indikatorerna delas upp i index och nyckeltal. Ett index anger procentuell måluppfyllelse på vägen mot en fossiloberoende vägtrafik. Ett nyckeltal är en statistisk uppgift som gör det möjligt att analysera utvecklingen och avgöra var kommunerna kommit långt i sitt arbete och var fler åtgärder behöver sättas in.

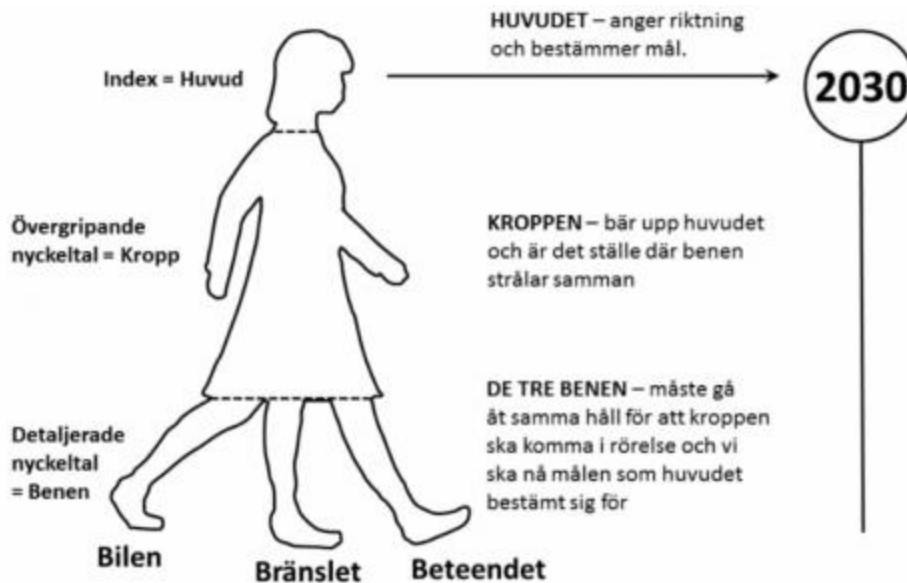
## Hur är indikatorerna uppbyggda?

För att nå 2030-målet måste tre ben gå åt samma håll: *Bilen*, *Bränslet* och *Beteendet*. Varje ben följs med en särskild grupp *detaljerade nyckeltal*. *Bilen* innefattar både personbilar, lastbilar och bussar. *Bränslet* innefattar också el och vätgas. *Beteendet* är allt som inte har med val av bil och bränsle att göra: snålare körning, bildelning, övergång till mer kollektivtrafik...

Rörelser hos ett ben - eller flera ben tillsammans - gör att energianvändningen och växthusgasutsläppen från vägtrafiken förändras. Denna statistik samlas i en grupp *övergripande nyckeltal*.

Vi formulerar också ett antal mål, och följer den procentuella måluppfyllelsen mot en fossiloberoende vägtrafik år 2030 i en grupp *index*.

Strukturen kan sammanfattas i en trebent Fru Gårman:



Valen av index för måloppfyllelse tar avstamp i den statliga utredningen [Fossilfrihet på väg](#), som presenterades i december 2013. I utredningen preciseras målet att användningen av fossil drivmedelsenergi i vägtrafiken ska minska med 80 % till år 2030 jämfört med år 2010. Utredarna menar att detta mål är möjligt att nå, vilket är uppmuntrande.

## Kommunernas roll

Men det är bråttom! För att nå målet måste alla aktörer i samhället bidra. Gröna Bilister har länge betonat vikten av kommunernas arbete i omställningsarbetet mot en hållbar trafik. Deras verksamhet ligger nära medborgarna och det lokala näringslivet, och de kan därför sparka igång förändringar som sprids uppåt i samhällskroppen. Man skulle kunna tala om "trickle up"-process.

Det finns många exempel på detta. Etanolbilsboomen inleddes när ett antal kommuner gick samman och begärde en snål etanolbil. Resultatet blev Ford Focus Flexifuel. Den var synonym med begreppet "miljöbil" under ett antal år. Att många kommuner började tillverka biogas av sitt avloppsslam och sina organiska sopor har varit avgörande för att Sverige har flest biogasdrivna fordon i världen. Skarpa upphandlingskrav på transporttjänster har lett till att taxibranschen till stor del väljer fordon som kan köras förnybart. Att kommunerna nu efterfrågar eldrivna bussar och transportfordon leder till att sådana fordon kommer ut på marknaden.

På beteendesidan finns inte lika många framgångar att rapportera, trots att kommunerna i stor utsträckning kan påverka rese mönstren genom smart samhällsplanering och påverkansarbete. Framtiden ligger öppen!

## Denna rapport

I denna rapport försöker vi utläsa trender i de kommunala indikatorer som vi definierat. Vilka delar av omställningsarbetet rullar på i god takt, och var går det för långsamt? Finns det några områden där inget händer, eller utvecklingen rentav går bakåt?

Vi fokuserar mer på kollektiva trender än på enskilda kommuner. Vi nämner dock kommuner som sticker ut, och undersöker hur stor spridning det är mellan olika kommuner. Kommunerna som kollektivt utgör förstås hela nationen, som beskrivs av de nationella indikatorerna.

Till viss del liknar denna rapport tidigare [rapporter](#) från Gröna Bilisters kommunranking. I de fall de kommunala indikatorerna liknar de data vi tidigare samlade in för att poängsätta kommunerna använder vi de senare för att dra ut historiska trender.

Denna rapport är preliminär. En mer gedigen analys kommer senare i år. Vi vill vänta in faktaunderlag för fler kommuner innan vi drar definitiva slutsatser. De flesta indikatorer som rör den kommunala verksamheten baseras på enkätfrågor till kommunerna. I skrivande stund har 136 kommuner lämnat svar. Vissa uppgifter om kommunkoncernens fordon hämtas från Miljöfordon Syds [Miljöfordonsdiagnos](#). I nuläget har vi tillgång till information från 2014 om de 107 kommuner som använder denna tjänst. Vi hoppas att få tillgång till data för alla kommuner inom kort, liksom historiska data.

De kommuner som ännu inte svarat på [enkäten](#) men önskar göra så kan skriva ett mejl till [per.ostborn@gronabilister.se](mailto:per.ostborn@gronabilister.se).

Alla tillgängliga indikatorer för enskilda kommuner kan hämtas hem [här](#). Under hösten 2015 kommer ett interaktivt webbsystem att lanseras, där det blir möjligt att grafiskt följa utvecklingstrenderna för varje enskild kommun. Än så länge har vi endast skapat sådana diagram för exempelkommunen [Växjö](#).

Denna rapport är ett led i projektet *Gröna kommuner på väg 2015*. Allt som händer inom detta projekt rapporteras löpande på Gröna Bilisters [projektsida](#).

## Samarbetspartners

Projektet *Gröna kommuner på väg 2015* är ett samarbete mellan Gröna Bilister, 2030-sekretariatet och Klimatkommunerna. Projektet stöds ekonomiskt genom Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

## Trender och analyser

Källor till alla de indikatorer som analyseras anges i [Excel-filen med dataunderlag](#). Till varje indikator hör ett blad i denna fil. De koder för de olika indikatorerna som anges nedan överensstämmer med koderna som används i datafilen.

## Kommunen som helhet (som geografiskt område)

### Energieffektivitet hos nya personbilar (H2A\_KH)

Detta nyckeltal anger den genomsnittliga energiförbrukningen per körd sträcka hos en nyregistrerad personbil, givet den certifierade drivmedelsförbrukningen och drivmedlens energiinnehåll. På nationell nivå har denna energiförbrukning sjunkit relativt snabbt från 69,4 kWh/100 km år 2006 till 51,3 kWh/100 km år 2013, mycket tack vare en övergång till dieselmotorer.

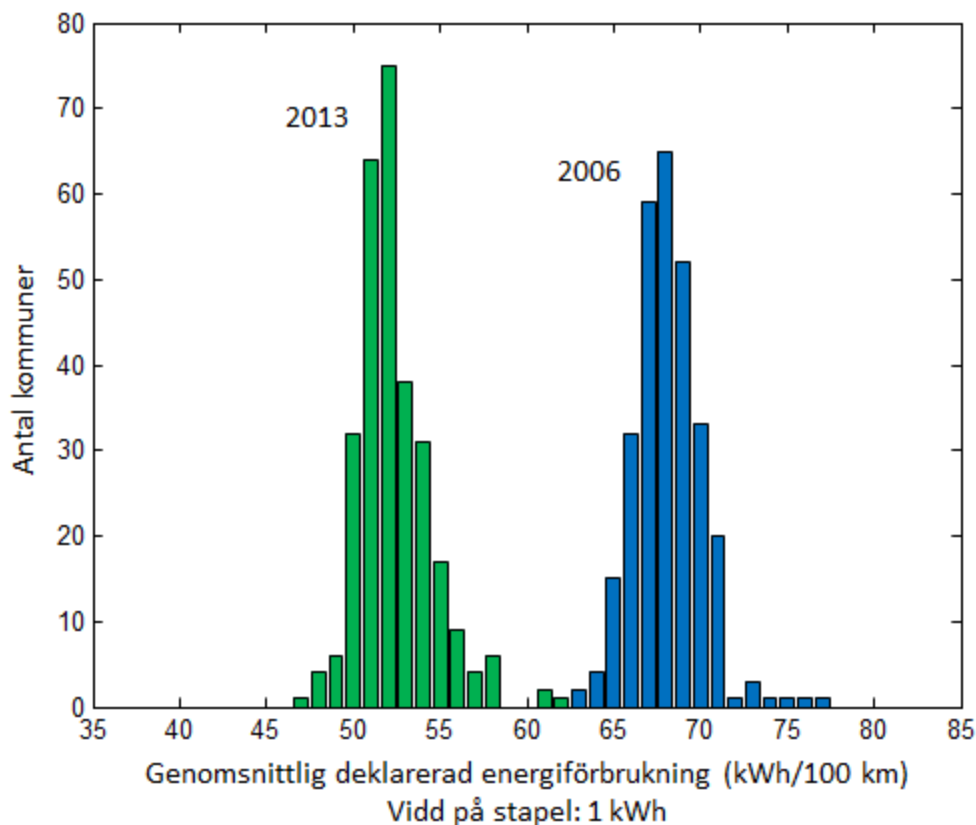
De kommuner där det säljs energieffektivast nya personbilar är i huvudsak mindre kommuner i landets södra del, medan de mest energislukande bilarna säljs i glesbygdskommuner i landets norra del. Kommuner med mellanstora städer och storstäder hamnar däremellan. Följande topp- och bottenlistor gäller år 2013.

Energieffektiva nya bilar: Topp 10	kWh/100 km	Energieffektiva nya bilar: Botten 10	kWh/100 km
Färgelanda	47,26	Åsele	57,37
Olofström	48,19	Åre	57,61
Lilla Edet	48,38	Älvdalen	57,64
Vänersborg	48,44	Härjedalen	58,02
Dals-Ed	48,48	Överkalix	58,26
Uddevalla	49,06	Övertorneå	58,30
Sölvesborg	49,09	Gällivare	58,45
Ydre	49,10	Burlöv	60,69
Mjölby	49,45	Sorsele	60,81
Säffle	49,47	Dorotea	61,98

I bottenligan sticker Burlöv ut, eftersom kommunen gränsar till Malmö i en storstadsregion i södra Sverige. År 2006 fanns även flera kommuner i Stockholmsregionen i bottenligan vad gäller energieffektivitet, nämligen Nacka, Lidingö, Stockholm och Danderyd. En utkristallisering har alltså skett mot att de törstigaste bilarna säljs i Norrland.

Spridningen i energieffektivitet har minskat något mellan åren 2006 och 2013, vilket syns i diagrammet nedan. Fördelningarnas svansar tillhoger är något bredare och längre än de till

vänster, vilket betyder att de sämsta kommunerna vad gäller energieffektivitet sticker ut lite extra i negativ bemärkelse. Här finns alltså en hel del att göra för att påverka köpbeteendet.



Positiv trend

### Körsträckor (H2C\_KH)

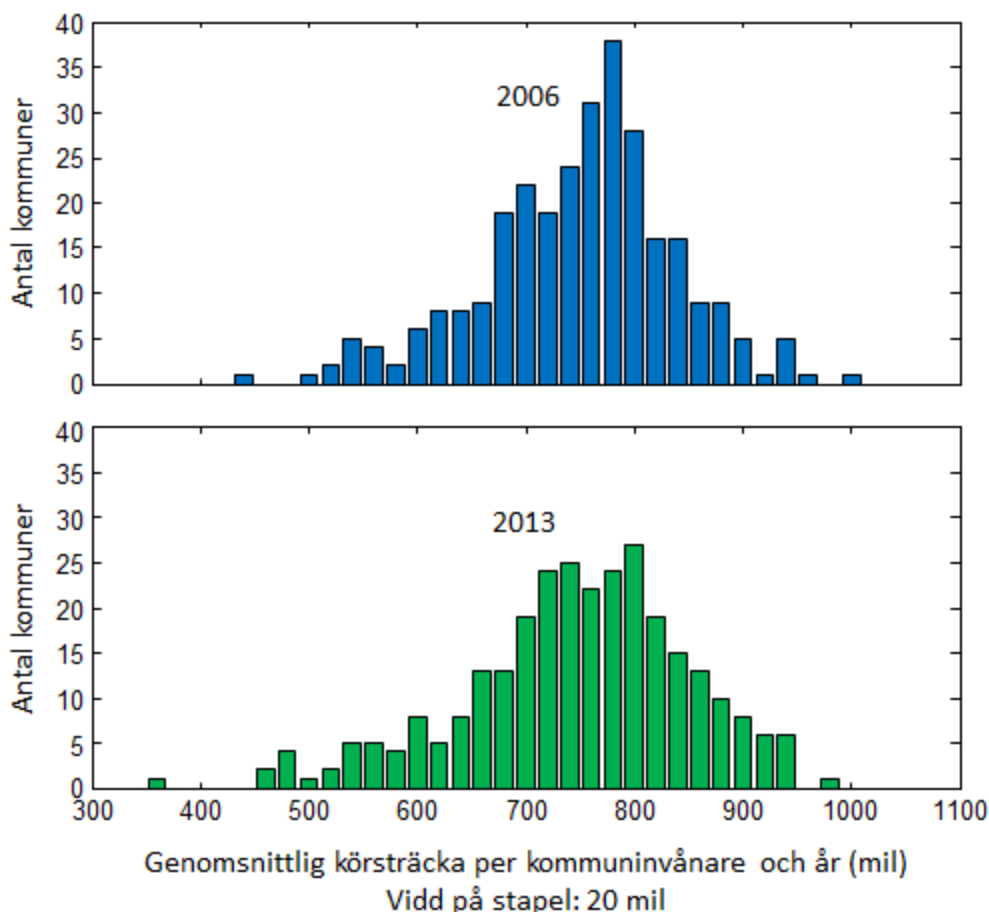
Detta nyckeltal anger den genomsnittliga körsträckan för en personbil per kommuninvånare och år. På nationell nivå har denna sjunkit något från 681 mil år 2006 till 655 mil år 2013.

Vi anger inga topp- och bottenlistor för körsträckor, eftersom dessa med nödvändighet blir längre i glesbygd med dålig kollektivtrafik och stora avstånd mellan hem, arbetsplats och skola. Av motsatta skäl blir körsträckorna kortast i storstadsregionerna. Detta avspeglas tydligt i statistiken.

Inga tydliga trender kan avläsas i de fördelningar av körsträckor som visas i diagrammet nedan. Toppen på fördelningskurvan har sjunkit något i höjd, medan den stigit något strax till vänster om denna topp. Detta kan tolkas som att de något minskande körsträckorna har sin rot i att de mest typiska kommunerna har minskat körsträckorna en aning.

Dessutom har de allra "bästa" kommunerna blivit något lite bättre. Detta tyder på att förändringar i rese mönstren är på gång i storstads kommunerna, med överflyttning från bilism till andra reseslag, eller till minskat resande.





Tyngdpunkten på fördelningskurvorna stämmer inte överens med de nationella genomsnitt som angavs ovan. Detta beror på att kommuner med korta körsträckor ofta har fler invånare, så att de bidrar mer till det nationella medelvärdet.

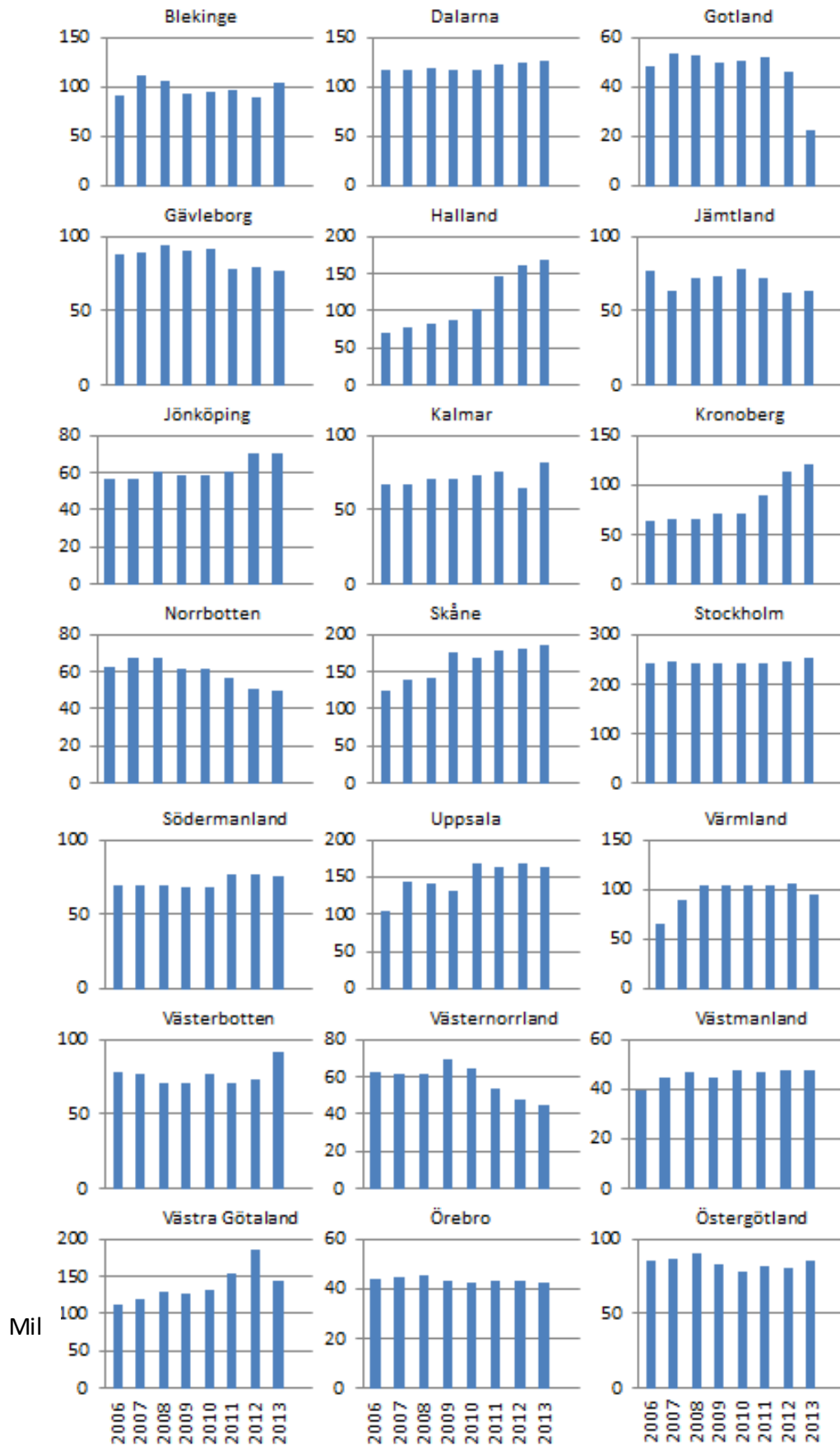


Ingen tydlig trend

### Resesträckor i kollektivtrafiken (H4\_KH)

För resandet med kollektivtrafik fokuserar vi på länen istället för på kommunerna, eftersom buss- och tågresor ofta korsar kommungränserna. De trender vi redovisar gäller alltså de olika länstrafikbolagen. På nationell nivå har resesträckan per capita i kollektivtrafik ökat något från 225 mil år 2006 till 237 mil år 2013, en ökning med knappt 6 %.

Även om förändringen på nationell nivå är marginell, är det mycket stor spridning i utvecklingen av resandet i de olika länstrafikbolagen. Detta syns tydligt i diagrammen nedan.



Antal resta mil i lokal eller regional kollektivtrafik per invånare i de olika länen och per år.

Svensk kollektivtrafik har lanserat det så kallade *fördubblingsmålet*. I en tolkning innebär detta att antalet resta mil med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2030 jämfört med år 2010. Om man bara ser på de nationella siffrorna verkar det mycket svårt att nå målet, och branschen ger också intryck av att backa något från sina stolta föresatser. Men den stora spridningen mellan länen inger hopp. Uppenbarligen går det att fördubbla resandet på ganska kort tid, bara länstrafiken satsar målmedvetet. Halland har mer än fördubblat resandet mellan åren 2006 och 2013, och Kronoberg har nästan gjort det. De procentuella förändringarna mellan dessa år i vart och ett av länen anges i rankinglistan nedan.

Rankinglista ökande resesträckor i kollektivtrafiken	Ändring 2006-2013 (%)	Rankinglista ökande resesträckor i kollektivtrafiken	Ändring 2006-2013 (%)
1) Halland	+ 145	12) Södermanland	+ 9
2) Kronoberg	+ 88	13) Dalarna	+7
3) Uppsala	+ 56	14) Stockholm	+ 4
4) Skåne	+ 49	15) Östergötland	+ 0
5) Värmland	+ 45	16) Örebro	- 3
6) Västra Götaland	+ 28	17) Gävleborg	- 12
7) Jönköping	+ 24	18) Jämtland	- 18
8) Kalmar	+ 22	19) Norrbotten	- 21
9) Västmanland	+ 21	20) Västernorrland	- 29
10) Västerbotten	+ 17	21) Gotland	- 53
11) Blekinge	+ 14		

Vi ser att i toppen av listan finns både län med storstäder och stort kollektivtrafikresande i absoluta tal (som Skåne och Uppsala) och län med mer glesbygd och litet kollektivtrafikresande (som Halland och Värmland). I botten ser det likadant ut. Detta tyder på att det inte är länets karaktär som avgör utvecklingen, utan målmedvetenheten hos länstrafikbolaget. Om alla bolag satsade lika kraftfullt som i Halland och Kronoberg skulle fördubblingsmålet kunna nås utan problem.



Ingen tydlig trend

## Andel personbilar som kan drivas förnybart (B1C\_KH)

Detta nyckeltal anger den procentuella andelen personbilar i trafik som kan drivas förnybart. Vi säger att ett fordon kan drivas förnybart om det är typgodkänt för att köras på ett kommersiellt tillgängligt drivmedel som till minst 75 % är tillverkat av förnybar råvara. Det ska finnas minst 25 publika påfyllnadsplatser för detta drivmedel, någorlunda jämnt utspridda över landet. I dagsläget gäller detta etanol (E85/ED95), biogas, biodiesel och el.

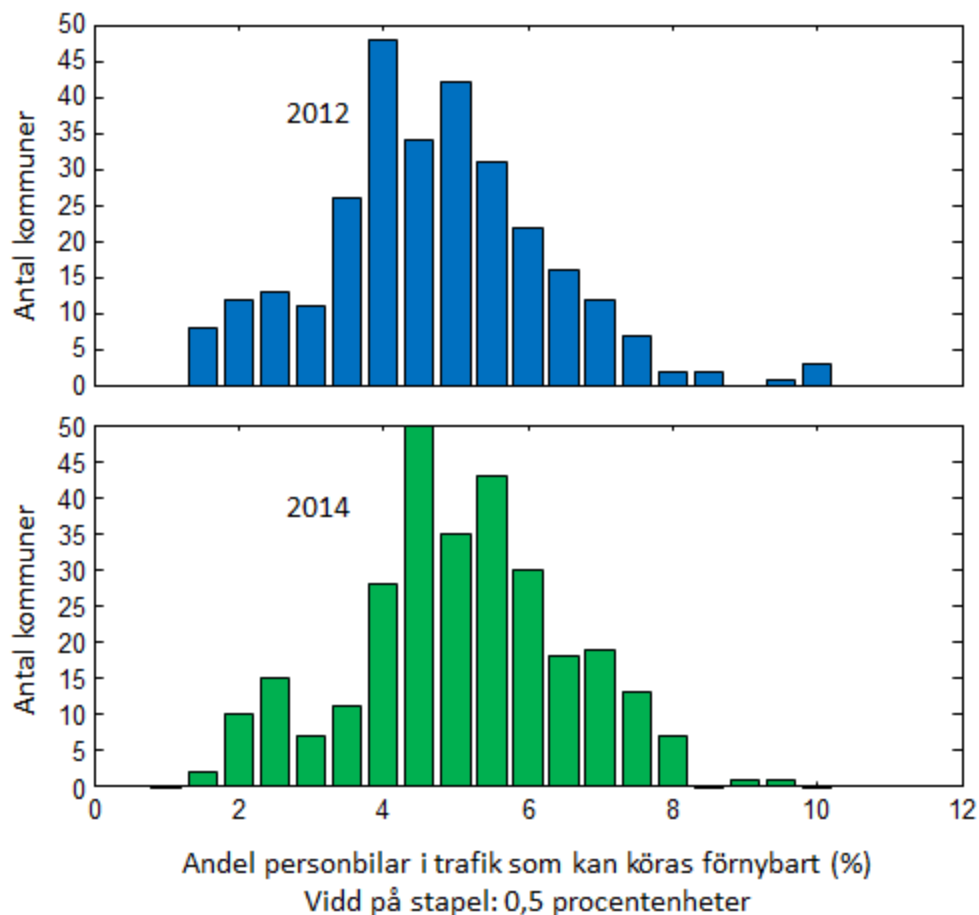
På nationell nivå har andel sådana bilar ökat stadigt från 1,3 % år 2006 till 6,0 % år 2014. Tyvärr verkar andelen ha stagnerat på denna nivå, eftersom det just nu säljs få nya bilar som kan köras förnybart (se nyckeltal B1D\_KH nedan). Sedan år 2012 har andelen endast ökat 0,2 procentenheter, från 5,8 %. Det uppenbara skälet till stagnationen är att försäljningen av etanolbilar har kollapsat. Antalet laddbara bilar ökar stadigt, men från en sådan låg nivå att de ännu inte gör avtryck i statistiken.

Det är dock stor spridning mellan olika kommuner. I Trollhättan kan nästan 10 % av bilarna köra förnybart, medan bara 1,5 % av bilarna i Dorotea och Övertorneå kan göra detsamma. Följande topp- och bottenlistor gäller år 2014.

Det är tydligt att toppkommunerna antingen ligger i Stockholmsområdet, eller har en centralort med egen biogasproduktion, som Trollhättan, Växjö, Lund och Linköping. Bottenkommunerna finner vi i Norrlands inland. Här finns ingen fordonsgas att tillgå. Slutsatsen är att tillgången till förnybara drivmedel är helt avgörande för att försäljningen av bilar som kan köras förnybart ska ta fart.

Andel bilar som kan köras förnybart: Topp 10	Andel bilar i trafik (%)	Andel bilar som kan köras förnybart: Botten 10	Andel bilar i trafik (%)
Trollhättan	9,64	Ragunda	2,11
Nacka	9,18	Vilhelmina	2,08
Solna	8,24	Malå	1,93
Sollentuna	8,23	Jokkmokk	1,87
Stockholm	8,12	Sorsele	1,85
Sundbyberg	8,03	Strömsund	1,83
Växjö	7,95	Pajala	1,82
Huddinge	7,88	Älvsbyn	1,81
Lund	7,77	Övertorneå	1,47
Linköping	7,74	Dorotea	1,47

Den stora spridningen mellan olika kommuner framgår extra tydligt i följande stapeldiagram. Liksom när det gäller utvecklingen i kollektivtrafiken (nyckeltal H4\_KH ovan) inger spridningen hopp: om bara infrastrukturen för etanol, fordonsgas och el byggs ut i alla delar av landet borde alla kommuner kunna bli lika bra som de bästa.



Vi nämnde ovan att andelen bilar som kan köras förnybart mer eller mindre har stagnerat sedan år 2012. Inte heller i fördelningskurvorna kan vi märka några större förändringar. Möjligtvis kan man se en tendens att de sämsta kommunerna rycker upp sig något. Att tyngdpunkten på fördelningarna ligger lägre än det nationella genomsnittet på 6 % beror på att det rullar flest bilar som kan köras förnybart i större kommuner. Deras bidrag till det nationella genomsnittet underskattas alltså i diagrammen ovan.



Ingen tydlig trend

### Andel nya personbilar som kan drivas förnybart (B1D\_KH)

Detta nyckeltal anger den procentuella andelen nyregistrerade personbilar ett visst år som kan drivas förnybart. Vi säger att ett fordon kan drivas förnybart om det är typgodkänt för att köras på ett kommersiellt tillgängligt drivmedel som till minst 75 % är tillverkat av förnybar råvara. Det ska finnas minst 25 publika påfyllnadsplatser för detta drivmedel, någorlunda jämnt utspridda över landet. I dagsläget gäller detta etanol (E85/ED95), biogas, biodiesel och el.

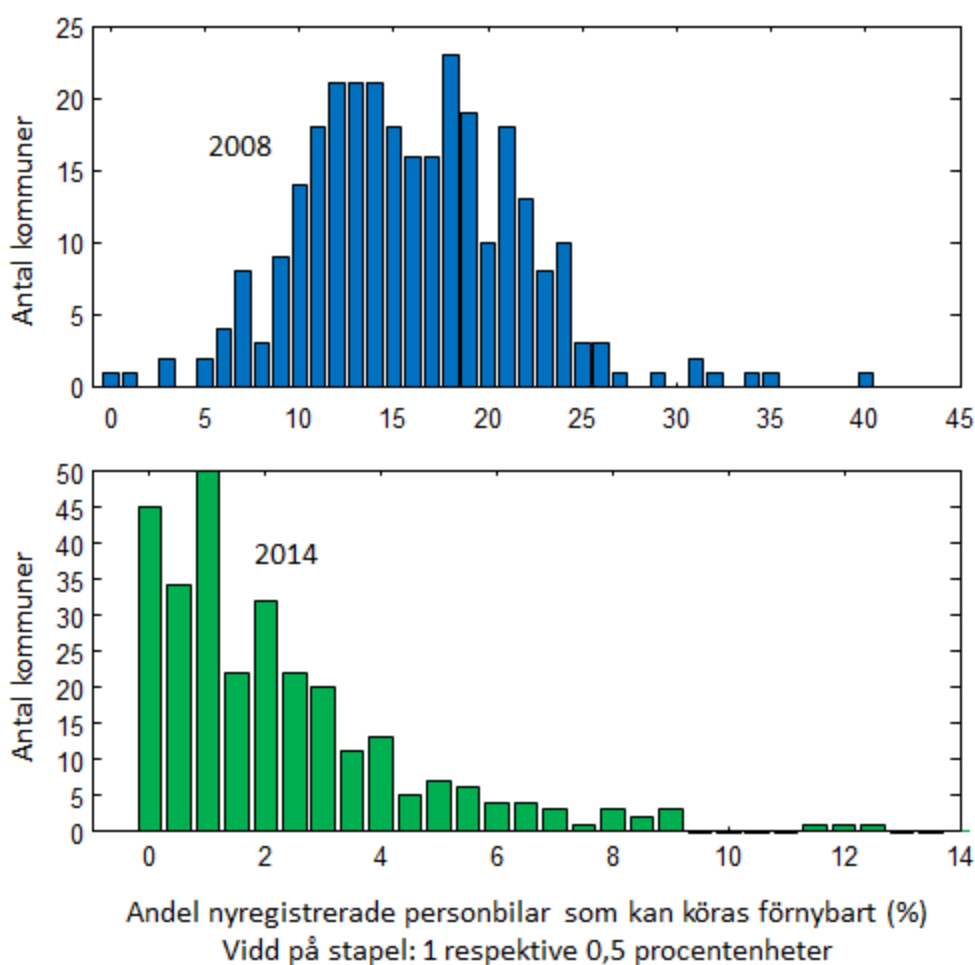
På nationell nivå har andel sådana nyregistreringar minskat från 10,6 % år 2006 till 3,8 % år 2014. Toppen nåddes år 2008, då 23,9 av alla nyregistrerade personbilar kunde köras förnybart. Den sjunkande trenden beror på att försäljningen av etanolbilar har kollapsat. Försäljningen av gasbilar står och stampar. Allt fler laddbara bilar säljs dock, och detta är huvudorsaken till att andelen steg från bottennoteringen 3,1 % år 2013 till 3,8 % år 2014.

Spridningen mellan kommunerna är mycket stor. I Ronneby kunde år 2014 knappt 13 % av de nya bilarna köras förnybart, medan inga sådana bilar alls nyregistrerades i hela 45 kommuner. Dessa kommuner ligger mest i glesbygden, och i kommuner med en ganska liten centralort, och de återfinns i hela landet, från Skåne till Norrbotten. I tio-i-topplistan nedan ser man tydligt att de bästa kommunerna återfinns i hela landet, utom i Norrlands inland. Stockholmsdominansen är inte alls så påfallande som när det gäller alla bilar i trafik (nyckeltal B1C\_KH ovan).

Andel nya bilar som kan köras förnybart: Topp 10	Andel nya bilar (%)
Ronneby	12,75
Valdemarsvik	12,17
Nacka	11,60
Gotland	9,23
Karlskrona	9,02
Huddinge	8,78
Botkyrka	8,69
Örnsköldsvik	8,63
Trollhättan	8,16
Älmhult	8,11

Att mindre kommuner som Ronneby och Älmhult ligger i topp ger hopp om att försäljningen av bilar som kan köras förnybart kan ta fart i alla slags kommuner, bara politiker och lokalt näringsliv tar initiativ för att skapa infrastruktur för alternativa drivmedel.

Sedan toppåret 2008 har fördelningen mellan bra och dåliga kommuner helt ändrat karaktär, vilket syns tydligt i diagrammen nedan. År 2008 fanns en anständig försäljning av bilar som kan köras förnybart i del flesta kommuner, med viss spridning. År 2014 har fördelningen blivit mycket skevare. I en stor mängd kommuner sker nästan ingen sådan försäljning alls, medan ett fåtal kommuner "drar" försäljningsstatistiken uppåt. Kraftfulla åtgärder behövs för att vända denna utveckling. På det lokala planet har vi talat om infrastrukturen. På det nationella planet gäller att skapa långsiktiga styrmedel som gynnar de förnybara alternativen. Observera de olika skalorna i de två stapeldiagrammen.



Negativ trend

### Andel personbilar som kan köras med nollutsläpp (B11\_KH)

Detta nyckeltal anger den procentuella andelen personbilar i trafik som kan köras helt utan koldioxidutsläpp ur ett avgasrör. De fordonstyper som kan köras med nollutsläpp som existerar idag är elfordon, laddhybrider och bränslecellsfordon. Även sådana bilar påverkar klimatet, både vid bilarnas tillverkning och genom utsläpp vid produktionen av drivmedlen.

På nationell nivå ökar andelen sådana bilar på våra vägar i en accelererande takt. År 2010 var de 0,04 ‰, år 2012 0,3 ‰ och år 2014 1,5 ‰. Som synes är ökningen snabb, men från en mycket låg nivå.

Spridningen mellan olika kommuner är stor, relativt sett, vilket framgår av tio-i-topplistan nedan, som gäller år 2014. I 34 kommuner rullar inga bilar alls med nollutsläpp.

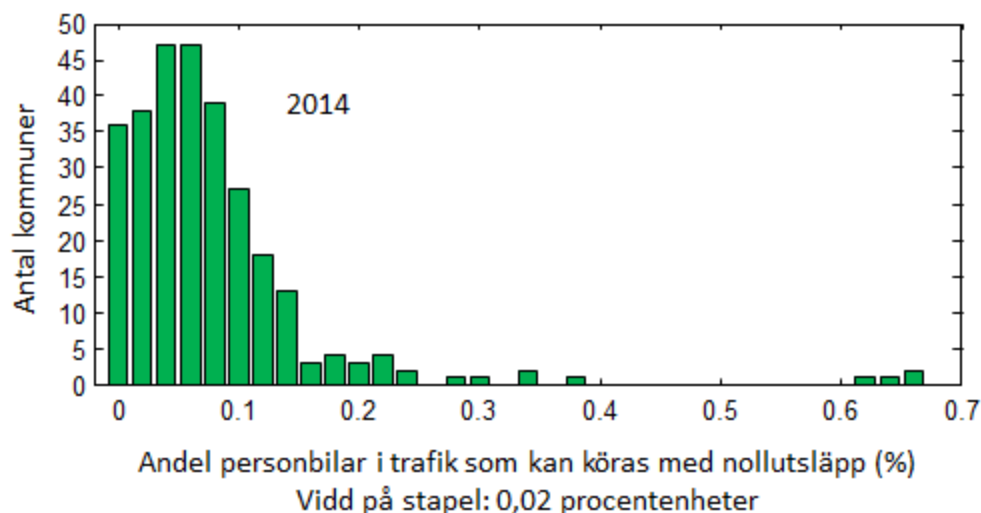
Det är dock stor spridning mellan olika kommuner. I Trollhättan kan nästan 10 % av bilarna köra förnybart, medan bara 1,5 % av bilarna i Dorotea och Övertorneå kan göra detsamma. Följande topp- och bottenlistor gäller år 2014.

Kommuner i Storstockholm dominerar topplistan. Gnosjö sticker ut som enda toppkommun i relativ glesbygd.

Andel bilar med nollutsläpp: Topp 10	Andel bilar i trafik (%)
Solna	0,66
Nacka	0,66
Stockholm	0,63
Danderyd	0,63
Sundbyberg	0,38
Lund	0,35
Sollentuna	0,33
Göteborg	0,31
Gnosjö	0,28
Östersund	0,24

De tre kommunerna Solna, Nacka och Stockholm sticker ut från resten av landet, vilket också syns tydligt i nedanstående histogram.





Att toppen på fördelningskurvan inte längre ligger vid 0 % utan vid cirka 0,05 % kan ses som ett tecken på att elbilseran är här på allvar, den genomsyrar landet som helhet. Toppen på kurvan har börjat röra sig mot höger, mot allt högre procenttal.



Positiv trend

### Andel nya personbilar som kan köras med nollutsläpp (B1J\_KH)

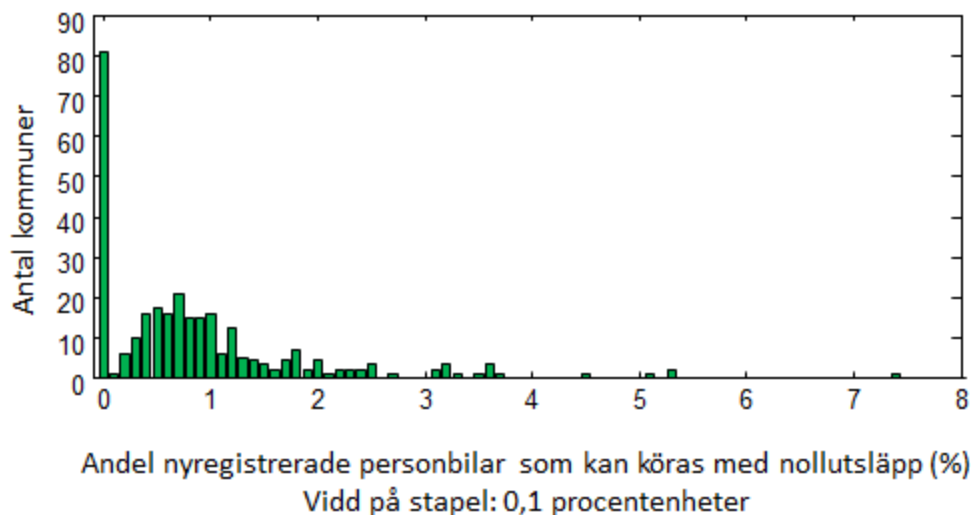
Detta nyckeltal anger den procentuella andelen nyregistrerade personbilar ett visst år som kan köras helt utan koldioxidutsläpp ur ett avgasrör. De fordonstyper som kan köras med nollutsläpp som existerar idag är elfordon, laddhybrider och bränslecellsfordon. Även sådana bilar påverkar klimatet, både vid bilarnas tillverkning och genom utsläpp vid produktionen av drivmedlen.

Vi såg ovan (nyckeltal B1I\_KH) att antalet nollutsläppsbilar i trafik ökar i accelererande takt på nationell nivå. Därför är det naturligt att detsamma gäller nyregistreringarna. År 2010 utgjorde sådana bilar 0,01 av alla nyregistreringar, år 2012 utgjorde de 0,3 % av nyregistreringarna, och år 2014 utgjorde de 1,4 %.

Toppskiktet bland de kommuner där många nollutsläppsbilar säljs är minst sagt blandat. Detta beror till viss del på att de sålda elbilarna och laddhybriderna är få i absoluta tal. Glädjande nog ligger en riktig glesbygdskommun i den absoluta toppen – Vilhelmina! Där registrerades år 2014 54 nya personbilar, varav 4 var laddhybrider.

Andel nya bilar med nollutsläpp: Topp 10	Andel nya bilar (%)
Vilhelmina	7,41
Sundbyberg	5,34
Älvsbyn	5,32
Åre	5,10
Nacka	4,50
Vallentuna	3,69
Rättvik	3,61
Ydre	3,57
Söderhamn	3,55
Nässjö	3,52

I hela 81 kommuner registrerades inga nya elbilar eller laddhybrider alls år 2014. När vi tittar på fördelningen mellan kommunerna nedan ser vi en lustig sak: den höga stapeln som motsvarar inga nya laddbara bilar följs av en dal, varefter vi når en ny topp på fördelningskurvan. Vi kan tolka detta som att antingen säljs inga laddbara bilar alls i en kommun, eller så säljs ett hyfsat stort antal. Försäljningen av laddbara bilar verkar ske i grupp, snarare än en och en. När väl försäljningen kommer igång, kommer den igång med besked!



Positiv trend

### Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken (B2B\_KH)

För andelen förnybara drivmedel med kollektivtrafik fokuserar vi på länen istället för på kommunerna, eftersom buss- och tågresor ofta korsar kommungränserna. Vi gör likadant när det gäller resesträckor (nyckeltal H4\_KH ovan). De trender vi redovisar gäller alltså de olika länstrafikbolagen. Nyckeltalet anger den procentuella andelen av den sammanlagda sträcka som körs av bussar och ej eldrivna tåg där förnybara drivmedel används.

På nationell nivå har andelen förnybara drivmedel i kollektivtrafiken ökat snabbt, från 6,3 % år 2006, 57,2 % år 2014. Detta återspeglas givetvis i de enskilda länen. Vi ser en successiv ökning i alla län utom i Dalarna, på Gotland, i Kalmar, Uppsala, och i Västerbotten. Rankinglistan år 2014 ser ut som följer.

Rankinglista andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken (%)			
1) Stockholm	85,6	12) Södermanland	43,3
2) Västmanland	84,6	13) Blekinge	40,7
3) Halland	71,6	14) Skåne	40,6
4) Västra Götaland	71,0	15) Västernorrland	39,0
5) Kronoberg	69,3	16) Jämtland	34,0
6) Jönköping	58,5	17) Uppsala	17,6
7) Östergötland	58,5	18) Norrbotten	12,9
8) Kalmar	54,7	19) Dalarna	7,3
9) Värmland	52,3	20) Västerbotten	5,9
10) Örebro	49,1	21) Gotland	5,1
11) Gävleborg	48,4		

I dagsläget är det biodieseln som ökar mest av de förnybara drivmedlen.



Positiv trend

## Tillgång till förnybara drivmedel (B2H\_KH)

Antalet publika påfyllnadsplatser för alternativa drivmedel ökar stadigt. År 2014 fanns det över 1 800 mackar i Sverige som sålde etanol E85, att jämföra med cirka 700 år 2006. Antalet gasmackar har ökat från 71 till 155 under samma tidsperiod. Antalet försäljningsställen för biodiesel (RME) för tyngre trafik ökade från 17 år 2006 till 40 år 2014. Antalet platser för snabbladdning av elfordon börjar nu skjuta i höjden. Mot slutet av 2014 fanns drygt 60 sådana snabbladdningsplatser. Den första installerades så sent som 2011. Antalet platser med långsammare laddning men med moderna standarduttag (typ 2) var cirka 190 i slutet av år 2014. Nu öppnas de första pumparna med förnybar diesel av typ HVO. Den första påfyllnadsplatsen för vätgas ligger i Malmö, och fler är planerade längs västkusten.

För att avgöra hur väl utbyggd infrastrukturen för alternativa drivmedel är räcker det inte med att räkna det sammanlagda antalet påfyllnadsplatser – vi måste veta hur väl spridda de är ute i landet. För att avgöra detta kan man undersöka andelen kommuner där de erbjuds till allmänheten. Följande tabell anger hur stor andel av de kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkät våren 2015 som uppger att ett visst drivmedel finns att fylla på i kommunen. Eftersom endast 136 kommuner i dagsläget har besvarat enkäten, får resultatet ses som en *indikator* i ordets egentliga betydelse. Gröna Bilister kommer att uppdatera informationen så snart vi får en fler enkätsvar.

Andel svarande kommuner med påfyllnadsplats för alternativa drivmedel (%)	
Etanol E85	93 %
Fordonsgas	45 %
Biodiesel (RME)	21 %
Förnybar diesel (HVO)	0 %
El, snabbladdning	30 %
El, modern normal-laddning (typ 2)	65 %
Vätgas	0,3 %

Under våren 2015 har de första tankställena för ren HVO öppnats. Dessa är inte med i ovanstående statistik, men kommer att dyka upp i nästa rapport.



Positiv trend

### Bilpooler (B3H\_KH)

I de nationella 2030-indikatorerna framgår tydligt att bilpoolsanvändandet i Sverige växer år för år. Volymen har mer än fördubblats mellan åren 2011 och 2014, oberoende av om man räknar antal bilpoolsbilar, antalet medlemmar/användare, eller antalet bokningar. Här talar vi endast om bilpooler som är öppna för allmänheten.

Av de kommuner som besvarat Gröna Bilisters enkät våren 2015 uppger 25 % att det finns en sådan bilpool med verksamhet i kommunen. Detta är en uppgång från 20 % år 2012 och 17 % år 2011, då en liknande fråga ställdes i samband med Gröna Bilisters kommunrankingar.

Vissa kommuner använder tjänstebilar ur pooler som är öppna för allmänheten, d.v.s. kommunen, allmänheten och andra aktörer använder samma bilar. Läs mer om detta under rubriken Fordonspooler nedan (nyckeltal B3H\_KV).



Positiv trend

### Tillgång till gång- och cykelvägar (B3J\_KH)

I denna indikator redovisas dels medborgarnöjdheten med gång- och cykelvägar, dels den sammanlagda längden av alla cykelvägar i kommunen, uttryckt per kommuninvånare.

Medborgarnöjdheten hämtas från Medborgarundersökningen, som mellan 100 och 150 kommuner köper av SCB varje år.

Den sammanlagda cykelväglängden hämtas från Nationella vägdatan (NVDB). Kommunerna började rapportera in siffror 2012-2013. I december 2014 blev det obligatoriskt. Då hade cirka 220 kommuner lämnat underlag. Alla 290 har troligen inte rapporterat förrän 2016.

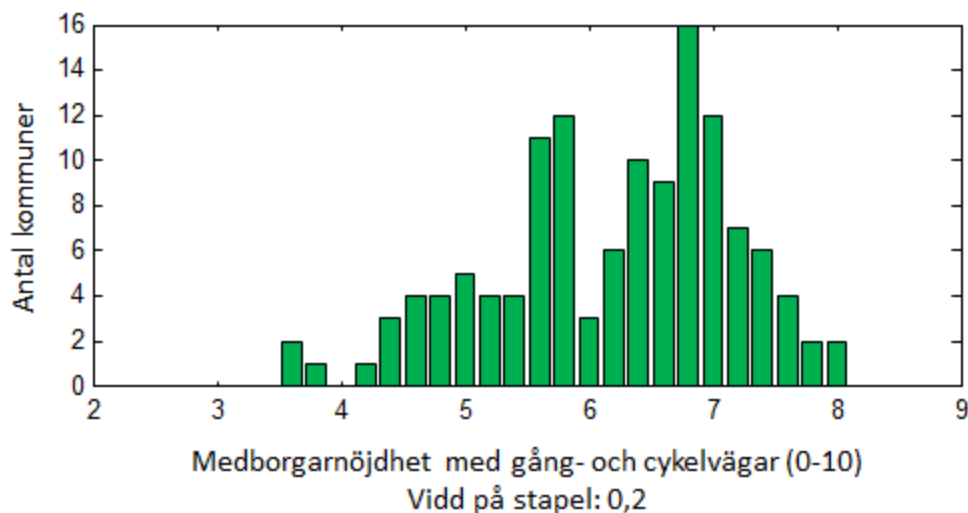
På det nationella planet har den genomsnittliga medborgarnöjdheten ökat något, från 6,1 år 2012 till 6,3 år 2014, räknat i en skala 0-10. Förändringen är dock marginell, och vi behöver underlag från fler medborgarundersökningar för att se om trenden är reell.

Spridningen i medborgarnöjdhet mellan olika kommuner är ganska stor. I tabellen nedan anges de tio kommuner med mest nöjda medborgare, och de tio kommuner med minst nöjda medborgare. Uppgifterna är hämtade från de 128 kommuner som deltog i SCB:s undersökning våren eller hösten 2014.

Medborgarnöjdhet, gång- och cykelvägar: Topp 10	Skala 0-10	Medborgarnöjdhet, gång- och cykelvägar: Botten 10	Skala 0-10
Staffanstorps	7,9	Lysekils	4,7
Västerås	7,9	Sollefteå	4,6
Umeå	7,8	Flen	4,5
Linköping	7,8	Tomelilla	4,5
Karlstad	7,7	Lekeberg	4,4
Halmstad	7,6	Lilla Edet	4,3
Lomma	7,5	Härjedalen	4,2
Borlänge	7,5	Heby	3,8
Burlöv	7,5	Strömsund	3,6
Lund	7,4	Vansbro	3,5

Den relativt stora spridningen i betygen visar att mycket kan göras för att förbättra gång- och cykelvägarna. De sämre kommunerna bör lära av de bättre.

I histogrammet över nöjdheten (år 2014) nedan ser vi att det finns ganska många kommuner där medborgarna är ganska nöjda, och ger ett betyg på cirka 7 av 10 till sin kommun. Med risk för att övertolka diagrammet kan vi identifiera två typer av kommuner till: dels de där medborgarna är hyfsat nöjda, motsvarande toppen kring betyget 5,5–6,0, och dels de kommuner i svansen till vänster, där medborgarna är missnöjda och kommunen inte verkar bry sig om gång och cykelvägar alls.



Längden av alla cykelvägar i kommunen har först nyligen börjat rapporteras in till Nationella vägdaten. Därför kan vi ännu inte utläsa några trender. Vi undviker också att visa några topplistor, bottenlistor och fördelningsdiagram, eftersom cykelväglängden beror minst lika mycket på kommuntypen som på kommunens ambitionsnivå när det gäller att underlätta för invånarna att gå eller cykla.



Ingen tydlig trend

### Tillgång till kollektivtrafik (B3K\_KH)

I denna indikator redovisas dels medborgarnöjdheten med kollektivtrafiken i varje kommun, dels kundnöjdheten med länstrafiken, och dels utbudet av kollektivtrafik i det län kommunen ligger i.

Medborgarnöjdheten hämtas från Medborgarundersökningen, som mellan 100 och 150 kommuner köper av SCB varje år. Kundnöjdheten med länstrafiken hämtas från Svensk Kollektivtrafik.

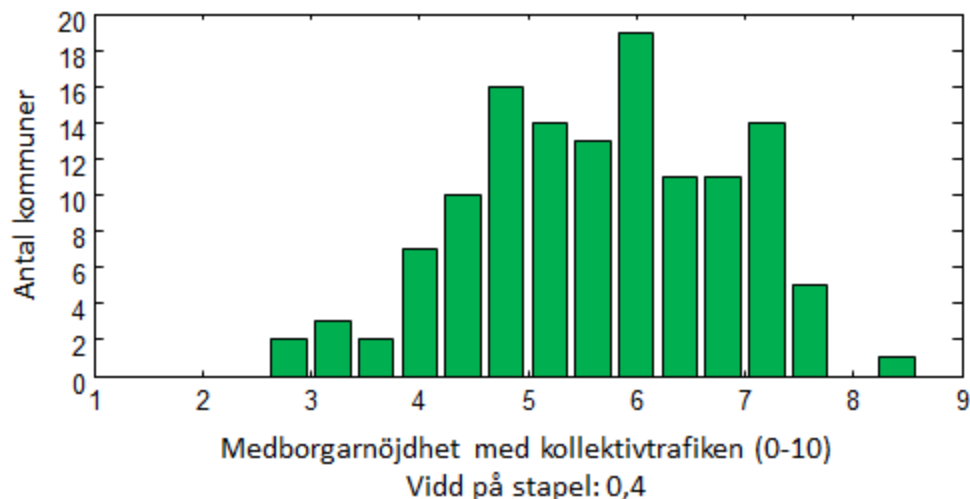
På det nationella planet har den genomsnittliga medborgarnöjdheten med kommunens kollektivtrafik ökat något, från 5,4 år 2012 till 5,6 år 2014, räknat i en skala 0-10. Förändringen är dock marginell, och vi behöver underlag från fler medborgarundersökningar för att se om trenden är reell. Kundnöjdheten med länstrafiken har minskat något, från 66 % år 2006 till 62 % år 2014. Men variationerna år från år är ganska stora, så även här är trenden högst osäker. Vad gäller utbudet av kollektivtrafik har vi dock en ganska tydlig uppåtgående trend: antalet utbudskilometer per capita har ökat från 75 år 2006 till 84 år 2013. Antalet utbudskilometer motsvarar det antal kilometer som alla kollektivtrafikfordon tillsammans kör under ett år.

Spridningen i medborgarnöjdhet mellan olika kommuner är mycket stor. I tabellen nedan anges de tio kommuner med mest nöjda medborgare, och de tio kommuner med minst nöjda medborgare. Uppgifterna är hämtade från de 128 kommuner som deltog i SCB:s undersökning våren eller hösten 2014.

Medborgarnöjdhet, kollektivtrafik: Topp 10	Skala 0-10	Medborgarnöjdhet, kollektivtrafik: Botten 10	Skala 0-10
Solna	8,3	Västervik	3,9
Burlöv	7,5	Gotland	3,9
Karlstad	7,5	Hjo	3,8
Helsingborg	7,5	Borgholm	3,7

Lund	7,5	Askersund	3,5
Landskrona	7,4	Orsa	3,3
Sollentuna	7,4	Sollefteå	3,0
Ale	7,4	Strömsund	3,0
Tyresö	7,4	Vansbro	2,9
Salem	7,4	Härjedalen	2,7

När det gäller fördelningen av nöjdheten med kollektivtrafiken kan inga tydliga kommungrupper identifieras, som i fallet med gång- och cykelvägar (se indikator B3J\_KH ovan). Möjligen kan man säga att det finns en svans till vänster bestående av kommuner med missnöjda medborgare, där kommunledningen inte verkar bry sig. Man får dock hålla i minnet att det är svårare att göra medborgare nöjda i glesbygdskommuner där det inte finns underlag för finmaskiga ruttnät och täta avgångar.



De flesta länstrafikbolag har ökat sitt utbud i enlighet med trenden på riksplanet, även om undantag finns. Utbudet hänger nära samman med det antal kilometer som invånarna verkligen reser med kollektivtrafiken (se indikator H4\_KH ovan).

Spridningen i kundnöjdheten med länstrafikbolagen är inte påfallande stor, vilket framgår av rankinglistan nedan, som gäller år 2014. Jämtland och Östergötland har inte rapporterat några siffror.



Rankinglista kundnöjdhet med länstrafiken (%)		Rankinglista kundnöjdhet med länstrafiken (%)	
1) Norrbotten	60	11) Kronoberg	51
2) Stockholm	57	12) Uppsala	50
3) Värmland	56	13) Halland	45
4) Västerbotten	55	14) Västra Götaland	45
5) Jönköping	54	15) Västernorrland	45
6) Gävleborg	53	16) Kalmar	45
7) Skåne	53	17) Södermanland	42
8) Västmanland	52	18) Dalarna	39
9) Örebro	52	19) Gotland	39
10) Blekinge	52		



Positiv trend

## Kommunens verksamhet (kommunkoncernen)

### Energieffektivitet hos kommunens fordon (H2A\_KV)

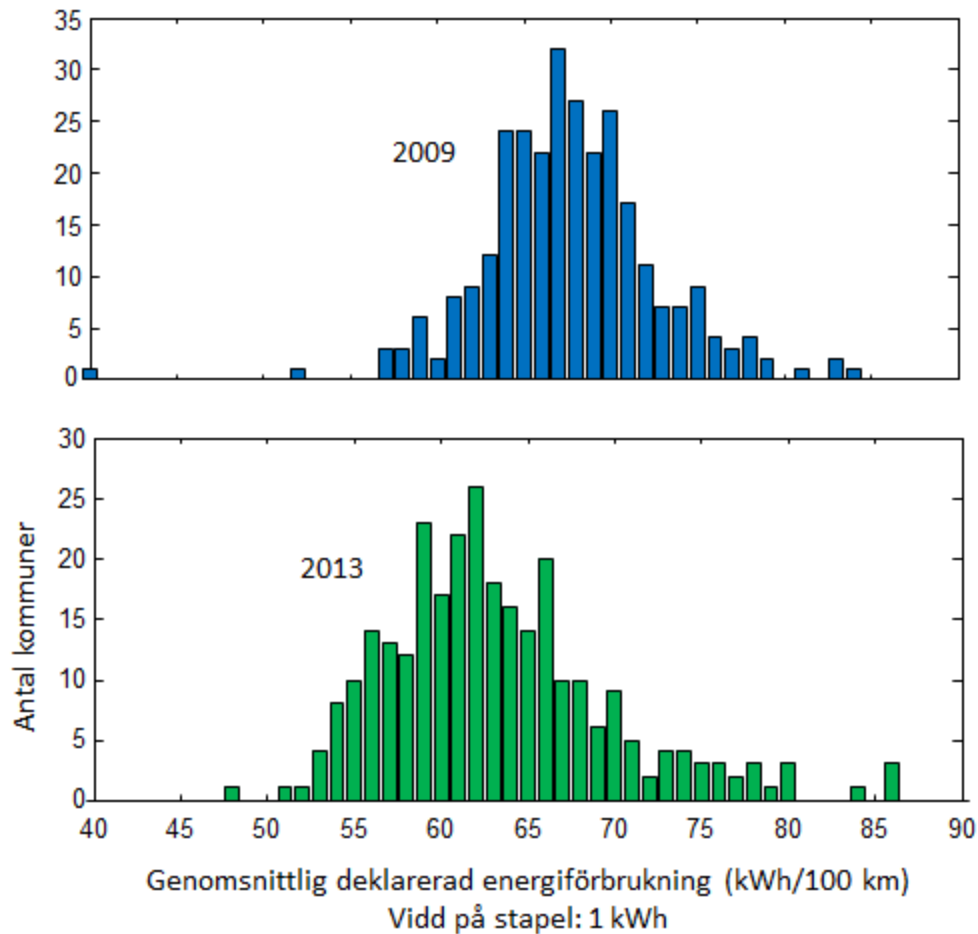
Detta nyckeltal anger den genomsnittliga deklarerade energiförbrukningen hos personbilar och lätta lastbilar i kommunal verksamhet. Dataunderlaget redovisas i Energimyndighetens och SKL:s årliga rapport "Nyckeltal Energi och Klimat", och bygger på underlag från Miljöfordon Syd.

Som riksgenomsnitt har denna energiförbrukning minskat från 67,7 kWh/100 km år 2009 till 63,2 kWh år 2013.

Spridningen mellan kommunerna är ganska stor, vilket framgår av följande topp- och bottenlistor vad gäller energieffektivitet. Man bör tänka på att arten av de transporter som fordonen utför kan skilja sig åt från kommun till kommun, vilket t ex kan påverka andelen lätta lastbilar i statistiken. Siffrorna bör alltså inte tolkas rakt av som en värdering av hur medvetna kommunerna är om vikten av energieffektivitet. Uppgifterna gäller år 2013.

Energieffektiva nya bilar: Topp 10	kWh/100 km	Energieffektiva nya bilar: Botten 10	kWh/100 km
Danderyd	48	Jönköping	78
Svenljunga	51	Malmö	78
Ekerö	52	Botkyrka	79
Färgelanda	53	Hässleholm	80
Gullspång	53	Lidköping	80
Leksand	53	Linköping	80
Ånge	53	Motala	84
Höör	54	Boden	86
Lekeberg	54	Grästorps	86
Lessebo	54	Trollhättan	86

I fördelningskurvan för alla kommuner för år 2013 kan man se att det finns en svans till höger med kommuner med törstiga fordon. Även om kommunerna i genomsnitt använde snålare fordon år 2013 än år 2009, framgår av diagrammen nedan att de sämsta kommunerna inte förbättrat sig nämnvärt. Även om de använder ett stort antal fraktfordon borde dessa kunna effektivisera fordonsflottan, med tanke på att det numera även finns snåla lätta lastbilar.



Positiv trend

### Andel förnybara drivmedel (H2B\_KV)

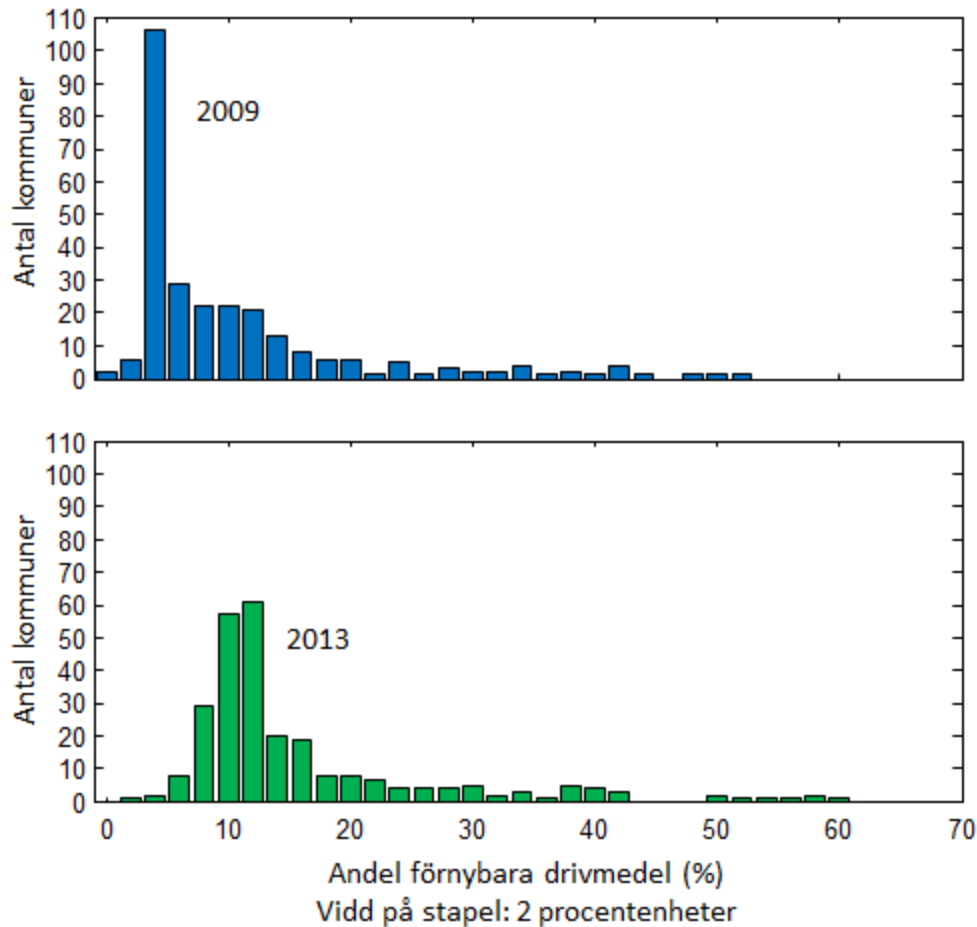
Detta nyckeltal anger den genomsnittliga andelen drivmedelsenergi med förnybart ursprung som används i personbilar och lätta lastbilar i kommunal verksamhet. Dataunderlaget kommer från kommunernas redovisning i samband med energieffektiviseringsstödet. Det redovisas i Energimyndighetens och SKL:s årliga rapport "Nyckeltal Energi och Klimat".

Som riksgenomsnitt har denna andel ökat från 10,8 % år 2009 till 16,6 kWh år 2013. Detta är en större andel förnybara drivmedel än i vägtrafiken som helhet, där siffrorna var 5,3 % respektive 9,7 % motsvarande år. Kommunerna går alltså före i omställningsarbetet i sin egen verksamhet.

Spridningen mellan kommunerna är mycket stor, vilket framgår av följande topp- och bottenlistor vad gäller andel förnybara drivmedel. Uppgifterna gäller år 2013.

Andel förnybara drivmedel: Topp 10 (%)		Andel förnybara drivmedel: Botten 10 (%)	
Katrineholm	65	Laxå	7
Örebro	59	Mörbylånga	7
Motala	58	Nykvarn	7
Trollhättan	57	Tidaholm	7
Trosa	55	Danderyd	6
Grästorp	52	Hofors	6
Jönköping	51	Vaxholm	6
Årjäng	50	Bromölla	5
Kävlinge	43	Täby	5
Borås	42	Rättvik	3

Om vi studerar fördelningen av den förnybara andelen mellan olika kommuner ser vi att det är några få kommuner som drar riksgenomsnittet uppåt, medan den stora massan mer eller mindre passivt följer den långsamt ökande användningen av förnybara drivmedel i vägtrafiken som helhet. Detta förhållande avspeglar sig i diagrammen nedan på så vis att det är en lång svans till höger av ambitiösa kommuner, medan toppen på fördelningen mer eller mindre följer medelvärdet i vägtrafiken: cirka 5 % förnybart år 2009 och cirka 10 % år 2013. Det återstår alltså att väcka den stora massan av kommuner, och få dem att bli föregångare i omställningen till förnybarhet.



Positiv trend

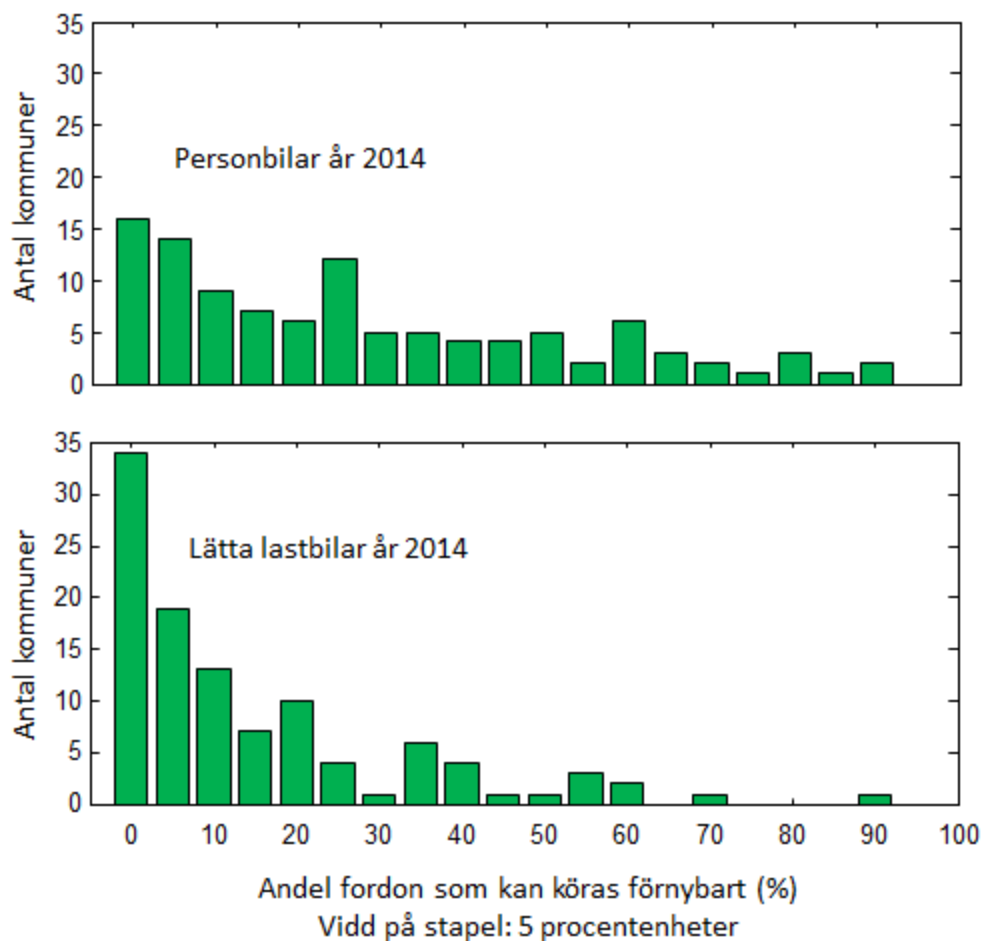
### Andel fordon som kan drivas förnybart (B1C\_KV)

Denna indikator anger andelen av de personbilar respektive lätta lastbilar som ägs eller leasas inom kommunkoncernen som kan köras förnybart. Vi säger att ett fordon kan drivas förnybart om det är typgodkänt för att köras på ett kommersiellt tillgängligt drivmedel som till minst 75 % är tillverkat av förnybar råvara. Det ska finnas minst 25 publika påfyllnadsplatser för detta drivmedel, någorlunda jämnt utspridda över landet. I dagsläget gäller detta etanol (E85/ED95), biogas, biodiesel och el.

Siffran för personbilar kan jämföras med motsvarande siffra som gäller kommunen som geografiskt område (indikator B1C\_KH ovan). Dataunderlaget kommer från Miljöfordon Syd, och publiceras i deras [Miljöfordonsdiagnos](#). Där kan rankinglistor tas fram enkelt, varför vi inte presenterar några topp- och bottenlistor här. Välj "Högst andel biofordon" i deras statistikmeny. Miljöfordon Syd publicerar data för de 107 kommuner som har beställt deras tjänst. Gröna Bilister hoppas få tillgång till data från fler kommuner senare i år, och dessutom den historiska utvecklingen. Då kommer vi att komplettera vår analys.

Man ser direkt i rankinglistan att spridningen mellan kommunerna är mycket stor. På personbilssidan ligger Trollhättan i topp med över 90 % bilar som kan köras förnybart. I botten hamnar 10 kommuner som inte använder några sådana bilar alls. För de lätta lastbilarna ligger Stockholm i topp, även här med över 90 %, medan 24 av de 107 inte har några lastbilar alls som kan köras förnybart.

Den stora spridningen framgår också tydligt i fördelningsdiagrammen nedan. Uppgifterna gäller år 2014. Det är några få entusiastkommuner som drar fördelningen uppåt, på samma sätt som när det gäller den använda mängden förnybara drivmedel (indikator H2B\_KV ovan). Det vanligaste i en slumpmässigt vald kommun är fortfarande att de inte satsar alls på fordon som kan köras förnybart. Mycket återstår att göra!



### Andel fordon som kan köras med nollutsläpp (B1I\_KV)

Denna indikator anger andelen av de personbilar respektive lätta lastbilar som ägs eller leasas inom kommunkoncernen som kan köras helt utan koldioxidutsläpp ur ett avgasrör. De fordonstyper som kan köras med nollutsläpp som existerar idag är elfordon, laddhybrider och bränslecellsfordon. Även sådana bilar påverkar klimatet, både vid bilarnas tillverkning och genom utsläpp vid produktionen av drivmedlen.

Siffran för personbilar kan jämföras med motsvarande siffra som gäller kommunen som geografiskt område (indikator B1I\_KH ovan). Dataunderlaget kommer från Miljöfordon Syd, och publiceras i deras [Miljöfordonsdiagnos](#). Miljöfordon Syd publicerar data för de 107 kommuner som har beställt deras tjänst. Gröna Bilister hoppas få tillgång till data från fler kommuner senare i år, och dessutom den historiska utvecklingen. Då kommer vi att komplettera vår analys.

Topplistorna ser ut som följer. 41 % av de kommuner som deltar i Miljöfordon Syds undersökning saknar helt personbilar som kan köras med nollutsläpp. Motsvarande siffra för lätta lastbilar är 47 %.

Andel personbilar som kan köras med nollutsläpp: Topp 10 (%)		Andel lätta lastbilar som kan köras med nollutsläpp: Topp 10 (%)	
Tyresö	15,4	Varberg	13,7
Stockholm	13,6	Sölvesborg	12,9
Botkyrka	10,1	Hjo	11,8
Sundbyberg	9,4	Torsås	11,5
Falun	6,5	Stockholm	11,2
Gävle	6,0	Hörby	10,5
Tranås	5,0	Sala	9,0
Österåker	4,4	Skövde	8,6
Alvesta	4,3	Trosa	8,3
Danderyd	4,2	Tranås	7,8

Elbils- och laddhybridmarknaden har precis tagit fart. Därför visar vi inga fördelningskurvor motsvarande dem för indikator B1C\_KV ovan. Fördelningarna visar det vi kan förvänta oss: de flesta kommuner har ännu inte kommit ur startblocken.

### Fordonspooler (B3H\_KV)

I denna indikator försöker vi fånga hur effektivt kommunerna använder sina fordon, och om de uppmuntrar de anställda att välja andra resesätt än en tjänstebil genom att erbjuda dessa i samma bokningssystem. Ett sätt att effektivisera fordonsanvändandet är att kommunen och allmänheten delar samma bilar.

Gröna Bilister ställde följande tre frågor kring dessa ämnen i en enkät till alla kommuner våren 2015:

1. Har kommunanställda tillgång till bilpool för tjänsteresor med digitalt boknings- och uppföljningssystem?
2. Om ja, erbjuds cyklar, elcyklar, elmopeder eller andra resesätt inom samma pool och i samma bokningssystem?
3. Finns fordonspool där kommunen delar fordon med allmänheten?

Hittills har svar inkommit från 136 kommuner. Dessa utgör underlaget till de resultat som redovisas i tabellen nedan.

Andel svarande kommuner med olika typer av fordonspooler (%)	
Modern tjänstebilpool (= svar JA på fråga 1)	79 %
Pool med flera resesätt (= svar JA på fråga 2)	57 %
Bildelning med allmänheten (= svar JA på fråga 3)	9 %

Det finns nästan lika många system för att administrera tjänstebilar och andra resesätt som det finns kommuner. Många kommuner har därför svårt att svara rakt JA eller NEJ på de tre frågorna ovan. I tabellen ovan har vi utgått från de svar kommunerna valt att ge, utan att försöka bedöma om svaren är riktigt valda.

I Gröna Bilisters kommunranking, som genomfördes åren 2010-2012 ställdes liknande frågor. År 2011 och 2012 svarade 91 % av de deltagande kommunerna att de har minst en tjänstebilpool med någon form av formellt bokningssystem. Detta kan jämföras med att 79 % av kommunerna svarade JA på fråga 1 ovan. År 2012 svarade 12 % av de deltagande kommunerna att de låter allmänheten få tillgång till de kommunala poolbilarna under kvällar och helger. År 2011 var siffran 10 %. Detta kan jämföras med att 9 % av kommunerna svarade JA på fråga 3 ovan.

På grund av relativt låg svarsfrekvens och på att frågorna ställts på lite olika sätt olika år, vågar vi inte dra ut några definitiva trender. Grovt räknat verkar situationen vad gäller fordonspooler i kommunal verksamhet inte ha förändrats så mycket sedan 2011. Dock uppger flera kommuner i årets enkät att de är på gång att börja dela tjänstebilar med allmänheten med hjälp av externa bilpoolsaktörer. Därför räknar vi med att de kommer att vara fler än 9 % av kommunerna som svara ja på fråga 3 kommande år.





Ingen tydlig trend

### **Pendling och arbetsresor (B3L\_KV)**

I Gröna Bilisters kommunenkät våren 2015 ställdes frågor om de kommunanställdas resvanor som motsvarar de uppgifter från SCB:s nationella resvaneundersökningar som publiceras i 2030-sekretariatets nationella indikatorer (indikator B3L).

Av 136 svarande kommuner har 20 % de senaste två åren genomfört resvaneundersökningar som liknar SCB:s undersökningar så mycket att de kunde svara på våra frågor. Dessa frågor rör procentuella andelar av *antalet* pendlings- och tjänsteresor som sker med olika färdmedel, samt procentuella andelar av *resesträckorna* som sker med olika färdmedel vid sådana resor.

Eftersom sådana resvaneundersökningar är värdefulla för att avgöra om kommunens påverkansarbete ger resultat (t ex om dess resepolicy vid tjänsteresor får effekt), så ger vi en eloge till alla kommuner som genomfört sådana undersökningar och nämner dem vid namn: Alingsås, Danderyd, Gävle, Helsingborg, Järfälla, Kalmar, Karlskrona, Karlstad, Katrineholm, Lidköping, Lilla Edet, Linköping, Lund, Lycksele, Mölndal, Nordanstig, Nybro, Oskarshamn, Sollefteå, Strängnäs, Torsås, Trosa, Umeå, Upplands Väsby, Västervik, Ystad, och Älvdalen.

Vi rankar inte resultaten av resvaneundersökningarna eftersom förutsättningarna att välja olika färdmedel skiljer sig så mycket åt från kommun till kommun.

### **Utbildning i sparsam körning (B3T\_KV)**

I Gröna Bilisters kommunenkät våren 2015 ställdes fråga: "Har kommunen genomfört systematisk utbildning i sparsam körning det senaste året, eller genomfört ett uppföljningsprogram?" Av de svarande kommunerna har 46 % svarat JA.

I Gröna Bilisters kommunranking 2010-2012 ställdes liknande frågor. År 2012 uppgav 56 % att någon del av personalen har genomgått utbildning i sparsam körning de senaste två åren, eller har deltagit i uppföljningsprogram. År 2011 var siffran 63 %.

Att andelen kommuner som svarade JA på årets fråga är lägre än tidigare kan bero på att frågan är skarpare formulerad. Därför vågar vi inte dra slutsatsen att allt färre utbildningar i sparsam körning genomförs ute i kommunerna.



Ingen tydlig trend

### Reseersättning (B3U\_KV)

Ett sätt att minimera det onödiga användandet av privat bil i tjänsten är att neka reseersättning. Av 136 svarande kommuner i Gröna Bilisters enkät våren 2015 tillät alla kommuner utom två reseersättning vid färd i privat bil. Flera kommuner tillämpar dock en strikt resepolicy som kräver att den anställde i första hand väljer andra alternativ för sin resa.

De två kommunerna som aldrig betalar ut reseersättning vid färd i privat bil är Ludvika och Mullsjö.

### Förmånsbilar (B3V\_KV)

Kommunen bör ge andra förmåner till sina anställda än bilar. I Gröna Bilisters kommunenkät våren 2015 ställdes följande fråga: "Har några anställda i kommun eller kommunala bolag tillgång till förmånsbil?"

Av de svarande kommunerna svarade 36 % ja på denna fråga. I Gröna Bilisters kommunrankingar 2010-2012 ställdes liknande frågor. År 2012 uppgav 32 % av de deltagande kommunerna uppger att förmånsbilar förekom. År 2011 var siffran 28 %. Vi ser en svag tendens att fler och fler kommuner erbjuder förmånsbilar.



Negativ trend

### Tjänstecyklar (B3W\_KV)

En lämplig förmån för kommunanställda är cyklar som kan användas även utanför tjänsten. I Gröna Bilisters kommunenkät våren 2015 ställdes följande fråga: "Erbjuder kommunen förmånsbilar eller tjänstecyklar som också kan användas privat?"

Av de svarande kommunerna svarade 8 % ja på denna fråga.

### Ruttoptimering (B3X\_KV)

För att minimera körsträckorna i bil och med fraktfordon kan rutterna i vissa transportintensiva verksamheter optimeras. I Gröna Bilisters kommunenkät våren 2015 ställdes följande fråga: "Har kommunen genomfört systematisk ruttoptimering i någon av sina verksamheter (t ex hemtjänsten), eller kräver kommunen sådan ruttoptimering i någon upphandlad tjänst?"

Av de svarande kommunerna svarade 57 % ja på denna fråga, vilket är en glädjande hög siffra.

### **Samlastning (B3Y\_KV)**

För att undvika att fraktfordon kör halvtomma bör system för samlastning införas. I Gröna Bilisters kommunenkät våren 2015 ställdes följande fråga: "Används samlastning på ett systematiskt sätt vid varuleveranser till några kommunala verksamheter?"

Av de svarande kommunerna svarade 45 % ja på denna fråga. Detta är en förhållandevis hög och glädjande siffra.