

Arbetet i Sveriges kommuner för att minska bilismens miljöpåverkan



Rapport från Gröna Bilisters Kommunranking 2012

Juni 2012

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Resultat.....	6
Vinnare.....	7
Hedersomnämmanden	7
Topp 20 Kommunranking 2012	8
Topp 10 kommuner med färre än 20 000 invånare	9
De bästa kommunerna i vardera län	9
Topp 10 andel miljöbilar	10
Topp 10 förnybar energianvändning	11
Analys	12
Kommunens bilar.....	12
Den kommunala bilparken.....	12
Upphandlingskrav för kommunala bilar	13
De kommunanställdas bilanvändande	15
Krav att köra förnybart.....	15
Hållbarhetskrav på drivmedel.....	16
Energiförbrukning	17
Resepolicy	18
Virtuella möten	19
Tjänstebilspool	21
Sparsam körning.....	21
ISA.....	22
Klimatkompensation	23
Egen bil i tjänsten.....	23
Förmånsbilar	24
Tjänstecyklar	25
Upphandlade transporter.....	26
Persontransporter.....	26
Övriga transporter.....	27
Allmänhetens bilanvändande	29
Parkeringsförmåner	29
Allmänna bilpooler.....	30
Samåkning och pendling	31
Tillgång till förnybara drivmedel.....	32

Tanknings- och laddningsmöjligheter	32
Produktion av förnybara drivmedel	33
Avfallsrötning	34
Nybilförsäljning	35
Luftkvalitet	35
Utvärdering.....	36
Tack.....	37
Om Gröna Bilister	37
Medlemskap	38
Medlemspremier.....	38
Medlem via sms	38

Inledning

Gröna Bilisters Kommunranking 2012 är en landsomfattande undersökning av kommunernas arbete för att minska bilismens miljöpåverkan. Undersökningen har genomförts med stöd av Trafikverket. Rankingen genomförs för tredje året i följd.

Kommunerna är nyckelaktörer i omställningen till en hållbar bilism. Syftet med Kommunranking 2012 är att sporra kommunerna till krafttag i omställningsarbetet genom att ge dem möjlighet att jämföra sig med varandra. Gröna Bilister vill också samla in goda exempel som andra kommuner kan använda som inspiration. Listan över poänggrundande insatser kan ses som en provkarta över vad som är möjligt att göra.

Analys och poängsättning har skett med fyra källor som grund: 1) svaren på den enkät alla kommuner har fått, 2) Miljöfordon Syds uppgifter på fossila koldioxidutsläpp från kommunala bilar, 3) offentlig statistik över nybilsförsäljning, samt 4) de halter av luftföroreningar som kommunerna rapporterat till IVL Svenska Miljöinstitutet. Uteblivna eller ofullständiga enkätsvar kan ha medfört att vissa kommuner fått färre poäng än de egentligen är berättigade till – medan andra kan ha tilldelats för höga poäng.

Enkäten och poängsättningsmallen till Kommunranking 2012 återfinns på Gröna Bilisters hemsida: www.gronabilister/kommunranking-2012.

Gröna Bilister genomför också individuella granskningar av landets kommuner. Under åtta års tid har drygt 100 kommuner granskats på detta sätt, varav många har granskats flera gånger. Vid dessa granskningar söker vi aktivt upp information från kommunerna och försöker verifiera uppgifterna. Därför blir bedömningen något säkrare. Denna arbetsmetod är dock alltför arbetskrävande vid en landsomfattande undersökning.

Våren 2011 publicerade Gröna Bilister handboken "Utmaning 2020", fullspäckad med goda exempel på miljöarbete inom bilismens område från kommuner och landsting. Läs mer om boken på Gröna Bilisters hemsida: www.gronabilister.se/utmaning2020

Avslutningsvis vill Gröna Bilister rikta ett stort tack till de kommuner som medverkar i Kommunranking 2012. Ni bidrar med värdefull kunskap om hur arbetet med hållbar bilism bedrivs ute i landet. Förhoppningsvis bidrar denna kunskap till att miljöarbetet kan skärpas ytterligare.

Sammanfattning

Kommunernas arbete för att minska bilismens miljöpåverkan har förbättrats märkbart sedan förra året. Under en följd av år har kommunerna snabbt ökat andelen miljöbilar i sina fordonsflottor, och mängden förnybara drivmedel de använder i sin verksamhet. Det arbetet har dock gått i stå.

För andra året i rad utses Trollhättan till vinnare i Gröna Bilisters Kommunranking, med 86 poäng av 100 möjliga. Göteborg kommer på andra plats med 80 poäng och Linköping tar tredjeplatsen med 79 poäng.

Vårt poängsättningssystem ger både små och stora kommuner möjlighet att nå höga poäng. Stora kommuner har ändå vissa fördelar. Därför utser Gröna Bilister också Bästa små-

kommun. Vinnare i denna kategori, för tredje året i följd, är Lilla Edet med 51 poäng. Lilla Edet har cirka 13 000 invånare. Alvesta och Mellerud får hedersomnämning, båda med 48 poäng. Högsby är en av landets minsta kommuner med 5 800 invånare och får ett särskilt hedersomnämning med sina 44 poäng.

Till bästa uppstickarkommun utses Kalmar, som ökade sin poängskörd från 35 till 59 jämfört med förra året, och klev upp från plats 43 till plats 20 i rankinglistan.

Sammanlagt lämnade 147 kommuner in enkätsvar, d v s drygt hälften av landets kommuner. Generellt deltar de bättre kommunerna i undersökningen, medan många sämre kommuner avstår. Vår bedömning är att rankinglistan på de 50 första platserna är trovärdig, och speglar vilka kommuner som ligger längst fram i omställningsarbetet.

En positiv utveckling av kommunernas miljöarbete märks i 15 av 23 frågekategorier. De deltagande kommunernas medelpoäng har stigit från 29 till 35. Förändringen är signifikant, men siffrorna kan inte jämföras rakt av. Några förändringar i poängsättningen har skett. Nytt för i år är att luftkvaliteten bedöms, eftersom den är ett kommunalt ansvar. Det har missgynnat annars framstående kommuner som Göteborg och Stockholm, och har gjort att Stockholm tappar förra årets pallplats.

Andelen miljöbilar i kommunernas bilflottor har stigit något sedan förra året, från 59 till 63 %. Andelen bilar som kan drivas av något förnybart drivmedel eller el har dock sjunkit, från 43 till 39 %. Dessutom minskar andelen förnybara drivmedel kommunerna använder i sina fordon en aning, från 21 till 20 %.

Utvecklingen är märklig, eftersom hela 89 % av de deltagande kommunerna tillämpar en upphandlingspolicy som kräver miljöbilar, där undantag ska godkännas i förväg. Detta är en liten uppgång från förra årets 86 %. Ungefär hälften av kommunerna säger sig prioritera bilar på förnybara drivmedel eller el. Förmodligen tillämpar inte kommunerna sina egna riktlinjer fullt ut.

En annan motsägelsefull utveckling är att antalet bilar i kommunernas flottor stigit med 9 % sedan förra året, trots att arbetet med att effektivisera bilanvändandet är i full gång. Många kommuner inrättar interna bilpooler med webbaserade bokningssystem och antar resepolities där det tydligt anges att kollektivtrafik, cykel, gång eller virtuella möten ska ersätta bilfärder när så är möjligt. Resa med egen bil tillåts dock fortfarande i de allra flesta av kommunerna, och här bör en åtstramning ske för att undvika onödiga bilresor.

På ett område är utvecklingen entydig och glädjande: allt fler kommuner ställer långtgående miljökrav när de handlar upp transporter som färdtjänst och skolskjuts. I år gav 49 % av de deltagande kommunerna klara uppgifter om att de styr mot miljöfordon med krav, ekonomiska styrmedel eller andra viktningförfaranden i upphandlingsprocessen. Förra året var siffran 39 %, och förrförra året endast 24 %. Utvecklingen är extra glädjande eftersom sådana krav ger effekter på sektorer som kommunen normalt sett inte påverkar, t ex taxibranschen.

Antalet kommuner som erbjuder parkeringsförmåner för miljöbilar har minskat under några år. Argumentet har varit att miljöbilarna nu är så många att förmånen blivit ett tandlöst verktyg i omställningsarbetet, och förvandlats till en subvention till bilanvändande i allmänhet. I år erbjuds sådana förmåner i 16 % av de deltagande kommunerna, att jämföra med

förra årets siffra 18 %. Under året har t ex Norrköping avskaffat sina förmåner. Det finns dock fortfarande behov av att gynna de bästa miljöbilarna, energieffektiva fordon som körs på förnybara drivmedel eller el. I linje med detta har bl a Gävle skärpt kraven på vilka bilar som omfattas av förmånen. Stockholm har återinfört parkeringsförmåner för supermiljöbilar, i praktiken elbilar. Denna åtgärd är dock för smal för att ge effekt.

För att vi ska komma bort från det fossilbränsleberoende samhället måste det finnas förnybara bränslen att tanka. Etanol E85 säljs idag i nästan alla kommuner. Försäljning av fordonsgas sker i 44 % av de deltagande kommunerna, att jämföra med förra årets 40 % och förrförra årets 34 %.

Andelen kommuner som själva är direkt inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet ökar, från 24 % förrförra året, till 28 % i fjol och 30 % i år. Att Lilla Edet med sina 13 000 invånare tillverkar egen biogas visar att alla kommuner, stora som små, kan göra detta om viljan finns. Norrland har hittills halkat efter. Att Boden med framgång tillverkar egen biogas visar att det inte måste vara så. Det finns fler lokalt producerade drivmedel än biogas. I Norrköping och Örnsköldsvik tillverkas etanol, och i Piteå tillverkas talloljediesel och DME.

Organiskt avfall är en viktig råvara vid biogasproduktion. I år samlar 49 % av de deltagande kommunerna samlar in hushållsavfall för biogasproduktion. Detta en snabb ökning från förra årets 38 %, och förrförra årets 27 %.

Publika laddstolpar för elbilar finns i 40 % av de deltagande kommunerna, en ökning från förra årets 29 %. Helsingborg och Uppsala har nyss öppnat laddplatser som laddas med el från solceller. Snabbladdare finns bl a i Göteborg och Östersund.

Dålig luftkvalitet är ett problem i flera större städer. På vissa håll överskrids de lagstadgade miljökvalitetsnormerna. Åtgärder för att komma tillrätta med problemen genomförs dock. Göteborg, Stockholm och Uppsala har dubbdäcksförbud på vissa gator. Göteborg väljer bort dieseldrivna bilar i tätorten.

Resultat

Här presenteras de 20 bästa kommunerna i Kommunranking 2012, en lista med de bästa kommunerna i varje län och listor på de 10 kommuner som har högst andel miljöbilar, respektive använder högst andel förnybara drivmedel. Här finns dessutom en lista på de 10 bästa kommunerna med färre än 20 000 invånare.

Mer detaljerad information om resultatet av Kommunranking 2012 återfinns på webbsidan www.gronabilister/kommunranking-2012, där följande filer kan hämtas:

- I filen "Kommunranking 2012.xls" finns den fullständiga rankinglistan med alla de 144 deltagande kommunerna, samt länsvisa rankinglistor.
- I filen "Poäng Kommunranking 2012.xls" anges kommunernas poäng i vardera av de 24 frågekategorier som analyseras nedan. Medelpoängen för de 144 kommunerna i vardera kategori anges också, och kan jämföras med den maximala poängen, så att graden av måluppfyllelse i omställningsarbetets olika aspekter kan studeras i ett nationellt perspektiv. På första sidan presenteras kommunerna i alfabetisk ordning, på den andra efter ranking.

- I filen "Miljöbilsandel Kommunranking 2012.xls" anges andelen miljöbilar i kommunernas fordonsflottor. Jämförelse görs med de andelar som uppgavs i Kommunranking 2011 och 2010, samt i en enkät år 2005. Andelen alternativa bilar som kan köras på ett förnybart bränsle eller med el anges också. På första sidan presenteras kommunerna alfabetiskt, på andra sidan rankas de efter högst andel miljöbilar, och på tredje sidan rankas de efter högst andel bilar som kan drivas förnybart eller med el.
- I filen "Drivmedelsenergi Kommunranking 2012.xls" presenteras trender i den mängd drivmedelsenergi kommunerna använder, andelen alternativa (mestadels förnybara) drivmedel kommunerna använt de två senaste åren, samt uppmätt energiförbrukning per körd mil i kommunens fordon. På första sidan presenteras kommunerna i alfabetisk ordning, på andra sidan rankas de efter andelen alternativa drivmedel i deras energiförbrukning.

Vinnare

Kategori	Kommun	Poäng
Bästa kommun	Trollhättan	86
Bästa småkommun	Lilla Edet	51
Bästa uppstickarkommun	Kalmar	59

Hedersomnämnden

Kategori	Kommun	Poäng
Bästa kommun (andra plats)	Göteborg	80
Bästa kommun (tredje plats)	Linköping	79
Bästa småkommun (andra plats)	Alvesta Mellerud	48
Bästa småkommun (bäst av de minsta)	Högsby	44

Topp 20 Kommunranking 2012

Plats	Kommun	Poäng
1	Trollhättan	86
2	Göteborg	80
3	Linköping	79
4	Helsingborg	78
4	Stockholm	78
6	Västerås	73
7	Växjö	72
8	Örebro	72
9	Östersund	70
10	Karlstad	67
10	Norrköping	67
12	Kristianstad	65
12	Malmö	65
14	Eskilstuna	64
15	Jönköping	62
16	Lidköping	60
16	Nyköping	60
16	Skövde	60
16	Sundsvall	60
20	Kalmar	59

Topp 10 kommuner med färre än 20 000 invånare

Plats	Kommun	Poäng
1	Lilla Edet	51
2	Alvesta	48
2	Mellerud	48
4	Högsby	44
4	Sölvesborg	44
6	Olofström	42
6	Grästorp	39
8	Lekeberg	34
8	Tingsryd	34
10	Robertsfors	33

De bästa kommunerna i vardera län

Län	Bästa kommun	Poäng
Blekinge	Karlshamn Sölvesborg	44
Dalarna	Hedemora	29
Gävleborg	Gävle	53
Halland	Falkenberg	55
Jämtland	Östersund	70
Jönköping	Jönköping	62
Kalmar	Kalmar	59
Kronoberg	Växjö	72
Norrbottnen	Boden	48
Skåne	Helsingborg	78

Stockholm	Stockholm	78
Södermanland	Eskilstuna	64
Uppsala	Uppsala	51
Värmland	Karlstad	67
Västerbotten	Umeå	54
Västernorrland	Sundsvall	58
Västmanland	Västerås	73
Västra Götaland	Trollhättan	86
Örebro	Örebro	72
Östergötland	Linköping	79

Topp 10 andel miljöbilar

Antalet personbilsregistrerade fordon i kommun och kommunala bolag efterfrågades, samt hur många av dessa som är miljöbilar enligt den statliga definition som används för fordons-skattebefrielse. I vilken mån bilarna i de kommunala bolagen verkligen räknas in i statistiken varierar dock från kommun till kommun, så att siffrorna inte självklart kan jämföras. Gröna Bilister betonar vikten av att ta med de kommunala bolagen i statistiken. Kommunerna kan utöva sitt ägarinflytande för att se till att bolagen använder bilar med lika låg miljöpåverkan som kommunen själv gör.

Observera att andelen miljöbilar inte ligger till grund för kommunrankingen. Kommunernas bilflottor bedömdes utifrån deras fossila koldioxidutsläpp såsom det beräknats av Miljöfordon Syd (se nedan).

Plats	Kommun	Procentandel miljöbilar
1	Karlstad	100
1	Surahammar	100
1	Uddevalla	100
4	Södertälje	99
5	Stockholm	98
5	Vingåker	98

7	Sölvesborg	95
8	Göteborg	94
9	Lerum	94
10	Helsingborg	93

Topp 10 förnybar energianvändning

Riksdagen har slagit fast att Sveriges fordonsflotta ska vara fossiloberoende år 2030. Därför måste kommunerna satsa på bilar som kan drivas förnybart; det räcker det inte med miljöbilar som är beroende av fossil bensin eller diesel. Dessutom måste kommunerna se till att förnybara drivmedel verkligen används i bilar avsedda för detta. Det bästa sättet att bedöma hur långt kommunerna kommit på vägen mot målet är att undersöka hur stor andel förnybara drivmedel de använder i sin egen verksamhet.

Här anges andelen drivmedelsenergi som kommer från fordonsgas, etanol E85, RME eller el. Den förnybara andelen är något lägre, eftersom E85 innehåller cirka 20 % fossil bensin, och fordonsgas på vissa orter består av betydande andel fossil naturgas.

Plats	Kommun	Procentandel Alternativ energi
1	Robertsfors	78
2	Katrineholm	64
3	Vingåker	62
3	Stockholm	55
3	Lidköping	54
6	Hedemora	53
6	Trosa	51
8	Helsingborg	49
9	Trollhättan	47
9	Göteborg	46

Analys

Kommunens bilar

Den kommunala bilparken

Kommunens eget bilinnehav är av stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan. Kommunala bilar går ofta relativt långa sträckor, vilket innebär att den möjliga miljövinsten per bil är stor för dessa fordon. Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och stimulera bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar. Den köper oftast tillräckliga volymer bilar för att komma förbi moment 22 – om kommunen beslutar att köpa fordon som drivs av förnybara bränslen kan den ge underlag för försäljning av sådana bränslen inom kommunens gränser. Den servar dessutom normalt sett sina bilar föredömligt, så att det efter några år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Andelen miljöbilar i de deltagande kommunernas bilflotta är 63 %. Detta är en liten ökning från förra årets andel 59 %. För att verifiera denna trend kan man räkna endast de kommuner som lämnat uppgifter *båda* åren. Då ökar miljöbilsandelen från 62 % år 2011 till 66 % år 2012.

I flera kommuner sjunker dock miljöbilsandelen något, vilket varit mycket sällsynt tidigare år. Detta gäller även framstående kommuner som Göteborg, Helsingborg, Norrköping, Trollhättan och Umeå, där miljöbilsandelen vänt nedåt från en hög nivå. I vissa fall är denna trend kopplad till en otydlig upphandlingspolicy, formulerad med hjälp av mål snarare än krav. Detta gäller t ex Gävle, där miljöbilsandelen sjunkit två år i rad trots målet att 80 % av de bilar som införskaffas ska vara miljöbilar.

Det finns dock positiva exempel. Kristianstad har ökat sin miljöbilsandel från 24 % förra året till 58 % i år, främst tack vare nya gasbilar som drivs av egentillverkad biogas. Hagfors, Huddinge, Kumla, Vadstena, Vimmerby och Lund har också tagit rejäla kliv framåt. Surahammar har nu 100 % miljöbilar, att jämföra med förra årets siffra 57 %.

Allt fler kommuner skaffar elbilar. I år redovisar kommunerna 148 elbilar, alltså drygt en per kommun. Många kommuner har beställt eller är på väg att beställa elbilar, t ex Skövde. De står snart med 10 eldrivna skåpbilar av märket Renault Kangoo.

Tyvärr sjunker den sammanlagda andelen kommunala bilar som kan drivas förnybart eller med el. Förra året var andelen 43 %, i år är den 39 %. Räknar vi endast de kommuner som lämnat uppgifter båda åren sjunker andelen från 48 % till 43 %. Denna trend avspeglar försäljningsstatistiken för miljöbilar i riket som helhet, där dieselbilarna expanderar på bekostnad av etanol- och gasbilar. Den visar sig också genom att användningen av förnybar drivmedelsenergi i kommunerna sjunker något (se avsnittet om energiförbrukning nedan).

En annan tråkig utveckling är att det sammanlagda antalet kommunala bilar har ökat med 9 % sedan förra året. Vi verifierar återigen trenden genom att bara räkna med kommuner som lämnat uppgifter båda åren. Då blir ökningen 5 %. Utvecklingen är märklig eftersom kommunerna blir allt bättre på att organisera sina bilar i bilpooler, vilket borde öka nyttjandegraden av befintliga bilar och minska behovet av att skaffa fler (se avsnittet om tjänstebil-

pooler nedan). Vi frågar efter bilbeståndet i kommunen och i de kommunala bolagen. En möjlig felkälla är att kommunerna har blivit bättre på att samla in uppgifter från sina bolag. Detta är i så fall positivt, eftersom det ger dem möjlighet att styra utvecklingen i bolagen (se avsnittet om upphandlingskrav nedan).

Poängsättningen i denna kategori baseras på Miljöfordon Syds nyckeltal "CO₂-klimat", som motsvarar det genomsnittliga utsläppet av koldioxid med fossilt ursprung per kilometer från kommunens personbilsregistrerade fordon hösten 2011.

Härvid antas att bilar avsedda för etanol alltid tankas med E85, och att bilar avsedda för fordonsgas alltid tankas med biogas.

CO₂-klimat är ett nyckeltal som beskriver själva fordonsflottan. Den verkliga klimatpåverkan beror på hur bilarna tankas. Andelen biogas i fordonsgasen varierar t ex i olika delar av landet. Krav på att tanka förnybara bränslen i bilar avsedda för detta genererar separata poäng under rubriken "Krav att köra förnybart" nedan.

Den maximala poängen för kommunens fordonsflotta är 20. Denna poäng delas ut om CO₂-klimat < 60 g/km. Om CO₂-klimat > 160 g/km delas inga poäng ut. I år blev Trollhättan den första kommun någonsin som får full poäng i denna kategori, tack vare sin satsning på bilar drivna av biogas. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 4,88 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 24 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 21 %.



Ingen tydlig trend

Upphandlingskrav för kommunala bilar

Ett viktigt verktyg för att uppnå en hög andel miljöbilar i kommunens flotta är att ställa tydliga krav vid upphandling. Att enbart förlita sig på kommunala målskrivningar som styrmedel har visat sig otillräckligt i flera fall. Tydligt formulerade riktlinjer garanterar också kontinuitet i arbetet att ställa om bilparken i miljövänlig riktning. En riktigt bra upphandlingspolicy ställer också andra miljökrav och prioriterar bilar som kan drivas på förnybara bränslen eller el.

Sedan 1 juli 2011 gäller lagen om miljökrav vid upphandling av bilar (SFS 2011:846)¹, som tvingar offentliga upphandlare att beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livslängd, antingen genom att ställa miljökrav, eller genom att låta energiåtgång och miljöpåverkan utgöra en ekonomisk belastning vid utvärderingen av anbud. Detaljerna specificeras i den tillhörande förordningen (SFS 2011:847)². Denna lag utgör en god grund att stå på, men en ambitiös kommun bör ställa upphandlingskrav utöver lagkrav. Att offentliga upphandlare får ställa mer långtgående krav uttrycks explicit i lagtexten.

¹ <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110846.htm>

² <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110847.htm>

I linje med lagen låter Falkenberg och Sigtuna koldioxidutsläpp belasta anbudens pris, och Sjöbo har börjat tillämpa det kostnadsberäkningsverktyg som beskrivs i förordningen. Göteborg kräver att energiförbrukningen hos nyinköpta bilar ska minska med i snitt 5 % per år.

Hela 89 % av de deltagande kommunerna uppger att de tillämpar en upphandlingspolicy som kräver miljöbilar, där undantag ska godkännas i förväg. Detta är en liten uppgång från förra årets 86 %.

49 % av kommunerna tillämpar en policy som prioriterar förnybara bränslen eller el. Detta är en liten nedgång från förra årets 52 %. Nedgången speglar den något minskande andelen kommunala bilar som kan drivas förnybart (se avsnittet Kommunens bilar ovan).

Etanol E85 är tillgängligt i nästan alla kommuner (se avsnittet Tanknings- och laddningsmöjligheter nedan), medan möjligheten att välja gasbilar begränsas av tillgången på fordonsgas. Tomelilla tillämpar principen att gasbilar ska prioriteras om det planerade tankstället med biogas blir verklighet. En sådan policy kan bli tungan på vågen för att planer ska förverkligas, och rekommenderas även för kommuner i norra halvan av landet, där planer på produktion av biogas finns (se avsnittet om produktion av förnybara drivmedel nedan).

Jönköping är föredömligt tydliga med sina krav: "Alla fordon som nyanskaffas ska i första hand drivas av biogas eller el och i andra hand av andra förnyelsebara bränslen där så är tekniskt möjligt. Personfordon som drivs med icke förnyelsebara drivmedel får endast köpas efter särskilt beslut av respektive förvaltningschef. Beträffande övriga krav gäller generellt gäller att miljöstyrningsrådets avancerade nivå ska gälla som utgångspunkt." Botkyrka har som målsättning att uteslutande använda el- och gasbilar senast år 2015.

Utöver miljöbilskrav finns väsentliga krav att ställa relaterade till avgasemissioner, buller och säkerhetsutrustning. Gröna Bilister rekommenderar att liksom Jönköping utgå från Miljöstyrningsrådets (MSR) avancerade krav³. Flera kommuner gör redan detta, bl a Danderyd och Östersund.

Alingsås kräver att anbudsgivaren ska beskriva det miljöarbete som bedrivs vid försäljningsstället och på verkstaden. Linköping kräver att bilarna ska servas med oljor, smörjmedel och andra kemiska produkter som uppfyller kriterier för miljömärkning.

Med tanke på problemen med luftkvalitet i storstadsregionerna (se avsnittet nedan) kräver flera kommuner dubbria däck, bl a Göteborg och Upplands Väsby. Göteborg undviker dieslbilar i tätort om det finns andra alternativ som fungerar.

På säkerhetssidan kräver Kalmar alkolås, medan Hörby kräver att ISA skall vara installerat (se avsnittet om ISA nedan). Hörby kräver också motorvärmare till diesel- och etanolbilar, samt att däckens rullmotstånd ska redovisas. Lindesberg tillämpar Svanens kriterier för däck.

Den 1 november 2012 blir det istället möjligt att som kriterium använda EU:s nya däckmärkning⁴. Klassning för rullmotstånd, buller och bromssträcka på vått underlag ska anges. Klass A

³ <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Fordon/>

⁴ Förordning EG nr 1222/2009, se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:342:0046:0058:SV:PDF>

bör krävas i varje kategori. Skillnaden i bränsleförbrukning för en bil med däck av klass A jämfört med klass G är cirka 0,5 liter per 100 km.

Kommunerna bör utöva sitt ägarinflytande och ställa samma krav på de kommunala bolagen som på den egna verksamheten. På denna punkt brister många kommuner. Idag uppger 53 % av kommunerna att de ställer samma krav på bolagen som på sig själva (oavsett vilka miljö- eller miljöbilskrav de ställer). Förra årets siffra var högre, 57 %.

Åtta kommuner får full poäng i denna frågekategori: Göteborg, Kalmar, Karlstad, Mellerud, Stockholm, Sundsvall, Trollhättan och Vaggeryd. De små kommunerna Mellerud och Vaggeryd förtjänar ett särskilt omnämmande. Men när det gäller upphandlingspolicy och miljöbilsandel finns det egentligen inget skäl varför små kommuner ska vara sämre än stora kommuner. I en liten verksamhet är det snarast lättare att få alla enheter att röra sig åt samma håll i en förändringsprocess.

För en liten upphandlare kan det dock vara svårt att få gehör för ambitiösa krav. Då är kommunsamarbete en god idé. Mellerud har varit drivande att få till stånd gemensam fordonsupphandling i Västra Götaland. Den har nu inletts, med Göteborgs hårda miljökrav som vägvisare.

Den maximala poängen i denna kategori är 8. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 4,96 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 62 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 58 %.



Ingen tydlig trend

De kommunanställdas bilanvändande

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonsflotta. Dessa ska också användas på ett klokt sätt. Detta belyses i följande frågekategorier.

Krav att köra förnybart

Bilar som kan köras på ett förnybart bränsle ska köras på detta bränsle, oavsett det aktuella prisläget. Kommunen bör kräva att en betydande andel av sträckan körs på det förnybara bränslet.

Av de deltagande kommunerna uppger 39 % att de kräver att det förnybara bränslet används vid minst 70 % av körsträckan. Förra årets siffra var 34 %. Genom att räkna med de kommuner som har satt en minimigräns på 50 %, drar vi slutsatsen att 40 % av de deltagande kommunerna ställer någon form av krav på att förnybara bränslen ska användas i bilar avsedda för detta. Förra årets siffror var 35 %.

Krav som dessa får genomslag i andelen förnybara drivmedel som används av kommunen. Sådan statistik redovisas i avsnittet om energiförbrukning nedan.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,18 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 39 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 36 %.



Positiv trend

Hållbarhetskrav på drivmedel

Sveriges kommuner kan bidra till bättre drivmedel genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. De nya lagstadgade hållbarhetskraven på biodrivmedel medför att dessa har en garanterad lägsta klimatnytta på 35 %⁵. Krav på spårbarhet och skydd av biologiska värden vid produktionen finns också inskrivna i lagtexten. På den fossila sidan har lagkraven på spårbarhet och minskande klimatpåverkan fördröjts, och skydd av biologiska värden saknas. Sociala krav saknas både för biodrivmedel och fossila drivmedel. Lagkraven räcker alltså inte.

Miljöstyrningsrådet (MSR) har tagit fram förslag till mer ambitiösa upphandlingskrav för drivmedel⁶. Flera kommuner tillämpar dessa, bl a Danderyd, Halmstad, Stockholm, Sundsvall, Södertälje och Sölvesborg.

SKL Kommentus genomförde våren 2011 en upphandling "Stationstankning 2011" med ett förfrågningsunderlag⁷ som innehöll krav i linje med MSR. Flera kommuner avropar från dessa ramavtal, bl a Ekerö, Eskilstuna, Högsby, Jönköping, Mönsterås, Nyköping, Värnamo och Västerås.

Göteborg och Stockholm har varit en föregångare när det gäller hållbarhetskrav på drivmedel och har inspirerat till MSR:s krav. Hösten 2011 antog trafiknämnden i Göteborg ett uppdaterat kravdokument⁸. En ambitiös uppföljning har nu inletts, t ex med renhållningsentreprenader och bussbranschen.

Växjö kommun har varje år möten med sina drivmedelsleverantörer. De måste beskriva hur de säkerställer klimatpåverkan i varje produktionsled, hur ofta deras representanter gör besök på fabrikerna, vem de talar med, vilka rättigheter arbetarna har, om de har kollektivavtal, osv.

Kalmar kräver av sina drivmedelsleverantörer att de skriver under Global Compact⁹. Detta är ett initiativ av FN för företag som vill ta ansvar för mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö och motverka korruption.

Alla kommuner kan se till att deras dieslbilar tankas med bränsle som innehåller en hög andel förnybar råvara. På transportcentralens tankställe i Varberg används uteslutande Preems Evolution Diesel med inblandning av 16 % tallolja sommardag.

⁵ <http://energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Ingen-fuletanol-i-Sverige-under-2011/>

⁶ <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Drivmedel/>

⁷ http://msr.se/PageFiles/4143/SKL_Kommentus_forfragningsunderlag.pdf

⁸ http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/Miljo/TU_Drivmedel_slutlig_110921.pdf

⁹ <http://www.unglobalcompact.org/>

I år får 42 kommuner poäng för att de arbetar med frågan om hållbara drivmedel, utöver att kräva drivmedel som uppfyller lagkraven. I förra årets kommunranking delades poäng ut till 26 kommuner.

27 av de kommuner som själva har elbilar kräver någon form av miljömärkt el till dessa. Borgholm uppger att de är självförsörjande på el från vindkraft i egen regi. Umeå använder bara el från vind- och vattenkraft som de är delägare i. Flera kommuner använder Naturskyddsföreningens märkning "Bra Miljöval" som kriterium för inköp av el, t ex Kristinehamn, Lund och Smedjebacken.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,51 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 17 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningssystemet i denna kategori ändrats, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



Positiv trend

Energiförbrukning

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Genom att följa upp hur stora volymer förnybara drivmedel som används kan man avgöra om en satsning på biogas-, etanol eller elbilar får genomslag, eller om de tankas fossila drivmedel. Genom att avläsa antalet körda mil i kommunens fordon kan man avgöra om en resepolicy som vill minimera det slentrianmässiga bilkörandet får effekt. Dividerar man den använda bränsleenergin med den sammanlagda körsträckan kan man se hur energieffektiva kommunens fordon är, och avläsa om kurser i sparsam körning och användande av ISA (se nedan) gör avtryck. Dessa nyckeltal är alltså mycket användbara för kommunen i utvärderingen av miljöarbetet.

Allt fler kommuner för statistik över sin drivmedelsanvändning. Av de kommuner som deltar i årets undersökning kunde 90 % lämna förbrukningssiffror¹⁰, att jämföra med förra årets 39 %. Denna utveckling beror till stor del på Energimyndighetens energieffektiviseringsstöd¹¹. De kommuner som tar del av detta stöd ska årligen rapportera den förbrukade mängden drivmedel till personbilar och lätta lastbilar.

61 % av kommunerna lämnade uppgifter avseende två år i följd, så att en förbrukningstrend kunde avläsas. Av dessa rapporterade 46 % en minskande drivmedelsförbrukning. Detta ligger nära de 50 % som förväntas om slumpen styr och det inte finns någon övergripande trend. Genom att addera kommunernas förbrukningssiffror visar det sig dock att drivmedelsanvändningen sjunkit med 4 % på ett år, vilket är glädjande.

¹⁰ Vilka typer av fordon kommunerna räknar in i sin drivmedelsstatistik varierar. Många räknar med lätta lastbilar, vissa räknar med arbetsmaskiner.

¹¹ <http://energimyndigheten.se/sv/Offentlig-sektor/Statligt-stod-till-energieffektivisering-i-kommuner-och-landsting/>

Tyvärr har också andelen förnybar energi sjunkit en aning bland de kommuner som lämnar underlag till en sådan jämförelse, från 20,8 till 20,4 %¹². Dessa siffror avspeglar den stagnerande andelen kommunala bilar som kan drivas av alternativa drivmedel (se avsnittet om kommunens bilar ovan).

Vissa kommuner har dock kommit långt på vägen mot en fossilbränslefri fordonsflotta. Robertsfors ligger i topp med 78 % alternativ energi, tack vare sin konsekventa satsning på etanolbilar, med krav att tanka "rätt". Vingåker och Hedemora, som också satsar på etanol, hamnar på 62 respektive 53 %. Bland de kommuner som satsar på biogas ligger Katrineholm i topp med 64 %, följd av Stockholm och Lidköping med 55 respektive 54 %.

Glädjande nog för allt fler kommuner också statistik över antalet körda mil. I år kunde 61 % av kommunerna lämna uppmätta körsträckor, att jämföra med förra årets 34 %. Denna utveckling hänger ihop med att kommunerna i allt högre utsträckning administrerar sina bilar centralt, t ex i form av bilpooler med obligatoriska körjournaler (se avsnittet om tjänstebilpooler nedan).

Än så länge är dock matchningen mellan drivmedelsstatistiken och körsträckorna dålig; ofta verkar de inte gälla samma grupp fordon, att döma av orealistiska värden på energiförbrukningen per mil. Därför vågar vi inte ge poäng för hög energieffektivitet i årets undersökning.

Vi ger istället poäng till de kommuner som lämnar fyllig statistik, och till dem som redovisar minskande drivmedelsförbrukning. 25 kommuner gör bådadera, bl a Burlöv, Hagfors, Hedemora och Mark.

Den maximala poängen i denna kategori är 4. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,44 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 36 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningssystemet i denna kategori ändrats, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



Positiv trend

Resepolicy

Ett bra sätt att effektivisera det kommunala bilanvändandet är att ha en resepolicy med tydliga regler för vilka färdstätt som ska väljas för olika slags resor, där gång och cykel prioriteras för korta resor, där virtuella möten ersätter vissa längre resor, och där kollektivtrafik ska väljas framför bil. När bilresor genomförs bör de göras med miljöbilar ur en kommunal pool. Policyn bör också ha regler för ansvar och uppföljning.

Av de deltagande kommunerna har 56 % angivit att de har en resepolicy med så tydliga riktlinjer att Gröna Bilister bedömt den som poänggrundande. Bedömningen har varit förhållandevis sträng, där alltför vaga rekommendationer underkänts, liksom policies med ofullständiga riktlinjer. Förra årets siffra var 44 %.

¹² Dessa siffror anger andelen energi som utgörs av drivmedel som till största delen är förnybara, d v s etanol E85, fordonsgas, RME och el.

Flera kommuner har nyss antagit strikta resepolitices med krav på uppföljning, t ex Alvesta, Fagersta och Falköping. Flera kommuner har dessutom skarpare resepolitices på gång, bl a Kalmar och Sigtuna.

I Falkenberg gäller virtuella resor i första hand, cykel, gång och kollektivtrafik därefter. Är detta inte praktiskt möjligt väljer man en biogasdriven bilpoolsbil. Från juli finns också elbil med vindkraftsel i bilpoolen. För kortare sträckor finns elcykel och elmoped. I Öckerö ska alltid en elbil ur elbilspoolen med fyra bilar väljas i första hand.

Hultsfred betonar att cykel ska användas inom tätorten. Jönköping och Lund anpassar lokaler för möten och utbildningar så att kollektivtrafik ska kunna väljas, och anger lämpligt färd sätt i inbjudan. Ju konkretare riktlinjerna är, desto lättare får de genomslag. I Kalmar ska tåg väljas före flyg när tågresan är kortare än fyra timmar.

För att vara poänggrundande krävs att kommunen kan visa att resepoliticyn efterlevs i betydande mån. Uppföljningen skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Ansvar för efterlevnaden vilar ofta på förvaltningscheferna.

Flera kommuner följer upp tillämpningen i en årlig miljöredovisning eller motsvarande (t ex Borås, Gislaved och Lidköping). Avesta kommer att följa upp sin resepolicy i deras första energi- och klimatbokslut i januari 2013. I andra kommuner sker uppföljning vid kommunrevision (t ex Lund), eller inom miljöledningssystemet (t ex Trollhättan). Hultsfred sköter uppföljningen via energieffektiviseringsstödet. Borås har tagit nämndbeslut på ytterligare förbättrad uppföljning från och med i år. Högsby nöjer sig inte med årlig utvärdering, utan gör en månadsvis avstämning via bilbokningssystemet. Flera kommuner genomför återkommande resvaneundersökningar bland de anställda (t ex Helsingborg, Nacka och Västerås).

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,88 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 44 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 36 %.



Positiv trend

Virtuella möten

Telefon-, video- och webbmöten kan ersätta många fysiska möten. Förutom att minska miljöbelastningen från transporterna, sparar de tid och pengar. Telia räknar med att de sparat in 50 % av sina resekostnader sedan de börjat hålla virtuella möten i större skala.

Av de deltagande kommunerna uppger 73 % att de tillhandahåller utrustning för virtuella möten, och kan dessutom ge exempel på att de hållit sådana det senaste året. Förra årets siffra var 60 %.

Att virtuella mötesformer blir allt vanligare är tydligt. Gävle har anställt en person för att arbeta med webbkonferenser och undersöker nu hur kommunens system kan göras så kompatibelt som möjligt med andra system. Eskilstuna har köpt ett kommunövergripande video-

konferenssystem och är i färd med att installera det. Göteborg har handlat upp ett system som ska vara gemensamt för hela kommunen. Det ska vara i drift under hösten. Alingsås har skaffat webbkameror och headset som kan användas vid den egna datorn. Hela den kommunala förvaltningen i Lycksele har nyss erbjudits utbildning för att lära sig använda kommunens utrustning. Stockholm bedriver ett projekt "UCC - jobba smartare" med ett antal piloter på förvaltningar och bolag.

Många kommuner har videokonferenser eller webbmöten i kommunsamarbeten som "Uthållig kommun" (t ex Alingsås, Hultsfred, Kungsbacka och Upplands Väsby) eller med Klimatkommunerna (t ex Uppsala och Åre). Inom Energieffektiviseringsstödet hålls regelbundna webbmöten där flera kommuner deltar (t ex Kävlinge och Härryda). Många kommuner har också virtuella möten med statliga myndigheter (t ex Boden, Eksjö och Västerås).

Kalmar har börjat ställa krav på SKL om att kunna ordna med webbmöten för att undvika resor, och flera kommuner uppger också att de har virtuella möten med SKL. Gnesta använder sig ofta av SKL:s internetkurser.

Regionala samarbeten lämpar sig också väl för virtuella möten. Hjo håller Webbmöten inom ett länsomfattande naturvårdsprojekt. Gislaved har varit värd för en konferens om strandskydd. Västerås har telefonkonferenser och webbmöten med Mälardalsrådet.

Störst nytta gör den virtuella mötesformen om den ersätter internationella resor. Trafikkontoret i Göteborg ersätter resor till Bryssel inom EU-projekt med videokonferenser. Växjö ersätter också många flygresor inom sina EU-samarbeten med videosamtal. Västerås har regelbundna videokonferenser med sina vänorter i Norden.

Men även på lokal nivå förekommer virtuella möten. Stadsdelsförvaltningar i Hisingen bedriver ett testprojekt där videomöten mellan olika enheter ska ersätta resor inom stadsdelen. I Lycksele och Hultsfred använder socialförvaltningen videokonferenser i stor utsträckning. I Bromma stadsdelsförvaltning hålls videomöten för samordnad vårdplanering. I Södertälje har vissa enheter har så kallade "livemeetings" där de t ex kan dela dokument via datorn. Södertälje använder också videomöten inom skola och utbildning, liksom flera andra kommuner.

Ibland fylls inte den virtuella kostymen upp. Karlstad anger att tekniken finns men att en samordnad satsning saknas. Kalmar har en egen videokonferensutrustning och avtal med Telia Webmöte, men användningen kunde vara bättre. Å andra sidan uppger Malmö att deras videokonferensutrustning bokas i stort sett varje dag.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,73 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 73 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 60 %.



Positiv trend

Tjänstebilspool

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna och minska behovet av att använda egen bil i tjänsten är att organisera interna bilpooler med ett centralt bokningssystem. Bilpoolerna bör självfallet endast innehålla miljöbilar. En god lösning är att organisera en större intern bilpool tillsammans med en extern aktör och hyra ut bilarna till allmänheten på kvällar och helger. Bland annat Göteborg, Linköping och Öckerö använder sig av ett sådant system.

Hela 91 % av de deltagande kommunerna anger att de har minst en kommunal bilpool med någon form av formellt bokningssystem. Detta är samma siffra som förra året. Av de deltagande kommunerna uppger 58 % att alla poolbilar är miljöbilar, en liten uppgång från förra årets 53 %.

Många kommuner använder webbaserade bokningssystem, vilket leder till enkel och effektiv administration och effektivt utnyttjande av bilarna. Trollhättan har ett system som gör både bilbokning och utvärdering mycket enkel. Det bokningsprogram på kommunens intranät Lilla Edet använder ser till att alla bilar används ungefär lika mycket och med jämna mellanrum. Flera kommuner (bl a Borgholm och Norrköping) har en samåkningsfunktion i bokningssystemet, där det automatiskt kommer upp förslag på samåkning om andra fordon ska till samma eller närliggande destinationer. Söderhamn använder ett webbaserat bokningssystem (Zenit Bilpool) som utvecklats till en resepool med tips på kollektivt resande. I flera kommuner kan man boka tjänstecyklar och elcyklar i samma system som man bokar bilpoolbilar (se avsnittet om tjänstecyklar nedan).

Strömsund saknar egna bilar för tjänsteresor, men har ett avtal med OKQ8 när det gäller bilhyra, vilket fungerar som en bilpool. Detta kan vara en bra lösning för effektivt fordonsanvändande i glesbygdskommuner där antalet resor är litet men bilberoendet stort.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 2,39 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 80 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 75 %.

Uthyrning av kommunala poolbilar till allmänheten behandlas under kategorin "Allmänna bilpooler".



Positiv trend

Sparsam körning

Utbildning i sparsam körning kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella. Detta visar flera undersökningar, bland annat av Vetlanda kommun.

Av de deltagande kommunerna uppger 56 % att någon del av personalen har genomgått utbildning i sparsam körning de senaste två åren, eller har deltagit i uppföljningsprogram. Det är en nedgång från förra årets siffra 63 %.

Omfattningen av utbildningen varierar förstås. Falun har utbildat alla som använder bil inom omsorgsförvaltningen, cirka 500 personer. Detta är ett bra initiativ eftersom personal inom omsorgen ofta kör mycket i tjänsten. Miljöförvaltningen i Stockholm följer en god princip: alla förare som kör mer än 100 mil per år i tjänsten ska utbildas i sparsam körning. De som kör mer än 50 mil per år i tjänsten erbjuds sådan utbildning. Jönköping har satt gränsen vid 300 mil per år. Flera kommuner, bl a Kalmar, tillämpar en likande princip, men lite vagare formulerad: alla som kör regelbundet i tjänsten ska utbildas.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,03 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 52 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 51 %.



Ingen tydlig trend

ISA

ISA står för "intelligent stöd för anpassning av hastighet". En dosa ger signal om hastighetsgränsen överskrids, och dosan även kan logga bränsleförbrukning och annan information om körbeteendet. Pilotprojekt i Borås och Göteborg har visat att införande av ISA sparade 10 % respektive 17 % bränsle.

Av de deltagande kommunerna uppger 35 % att de använt ISA i ett försöksprojekt eller installerat det permanent i ett eller flera fordon. Förra årets siffra var 33 %.

Falkenberg, Hörby, Kumla och Umeå kräver att ISA ska vara installerat i alla nya bilar som köps eller leasas. Falkenberg, Kristianstad, Härnösand, Kramfors och Skövde har installerat ISA i alla sina bilpoolsbilar. Göteborgs bilpoolsbilar från Sunfleet har ISA efter den senaste upphandlingen.

Många kommuner har provat på ISA men har sedan avstått från en större satsning. Flera kommuner, t ex Lilla Edet och Uppsala, rapporterar problem med att hastighetsgränser inte uppdateras tillräckligt snabbt, vilket orsakar irritation bland användarna och sänker trovärdigheten. Problemet blir speciellt påtagligt vid tillfälliga hastighetsändringar vid vägbyggen.

Västerås använder ISA i nuläget, men menar att systemet är gammalmodigt och kommer inte att installera det i nya bilar. Det finns nu möjlighet att ladda ned ISA som en app till mobiltelefonen, eller som en funktion i en GPS-enhet. Dock har moderna ISA-system fler funktioner än hastighetskontroll, som loggning av bränsleförbrukning och automatiska körjournaler, så att en hel bilflotta kan administreras och utvärderas inom systemet. Det finns också ISA med funktion för sparsam körning, som ger feedback på körbeteendet. Åtvidaberg provar detta under andra halvåret 2012 i två hemtjänstbilar.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,35 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 35 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 33 %.



Ingen tydlig trend

Klimatkompensation

Det är en god idé att klimatkompensera de resor som utförs i kommunal tjänst, bland annat bilresor. Helst bör detta göras via CDM-projekt enligt Energimyndighetens rekommendationer¹³. Ett problem är att detta innebär investeringar utanför kommunens gränser, vilket kommunallagen tycks utesluta. En utredning av Helsingborgs stad¹⁴ kom dock fram till att rättsläget är öppet för tolkning, och att det går att argumentera för att klimatkompensation ligger inom den kommunala kompetensen. SKL har tidigare hållit fast vid att klimatkompensation måste ske inom kommunens gränser, men vacklar dock nu. En rättslig prövning har ännu inte gjorts och vore välkommen. På likande sätt har rättsliga prövningar i efterhand godkänt parkeringsförmåner för miljöbilar.

De kommuner som klimatkompenserar sina vägresor gör det istället lokalt; de hopsamlade medlen går till projekt på orten. Det rör sig om Göteborg, Karlstad, Uppsala, Växjö, Åre och Örebro. Det är bra att på detta sätt sätta en prislapp på kommunens utsläpp. Det innebär också att kommunen måste föra statistik över transporternas klimatpåverkan, vilket är bra i sig. Dock riskerar medlen att gå till projekt som skulle ha genomförts i vilket fall som helst, och incitamenten att minska utsläppen blir svagare om medlen stannar inom kommunkoncernen.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,03 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 2 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 3 %.



Ingen tydlig trend

Egen bil i tjänsten

För att minimera det onödiga bilkörandet bör det ej vara tillåtet att använda egen bil i tjänsten, annat än i undantagsfall. Kommunala bilpooler bör täcka bilbehovet. En sådan regel skrivs med fördel in i resepolicy (se ovan).

22 % av de deltagande kommunerna uppger att egen bil inte ska användas i tjänsten, och att undantag måste motiveras och godkännas av överordnad. Förra årets siffra var 12 %. Melleruds kommun får agera föredöme. Deras resepolicy anger att tåg ska väljas i första hand, annars en bil ur den kommunala poolen, där alla bilar är miljöbilar.

¹³ <http://www.energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Pressmeddelanden-2007/Valj-ratt-vid-klimatkompensation/>

¹⁴ <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

Flera kommuner har för avsikt att inom kort förbjuda egen bil i tjänsten, bl a Eskilstuna och Landskrona. Absoluta förbud är orealistiska, men Borgholm betalar endast ut ersättning i akuta undantagsfall och bara om resan är kortare än tio mil. Varberg har som en åtgärd i energieffektiviseringsstrategin att möjligheten att använda egen bil ska försvinna till år 2014, med undantag för t ex deltidsbrandmän och personliga assistenter. I Öckerö får egen bil bara användas i undantagsfall endast då ressträckan överstiger räckvidden hos elbilarna i bilpoolen. Örebro tillåter bara undantag om särskilda förutsättningar som funktionshinder föreligger.

Hagfors tillåter egen bil i tjänsten om resan blir betydligt längre då den anställde först måste ta sig till tätorten för att hämta en bilpoolsbil. Sådana undantagsregler kan vara relevanta i mindre kommuner. Lilla Edet menar att för tjänstemän som bor utanför huvudorten där kollektivtrafiken är undermålig blir miljöbelastningen mindre om de använder egen bil i de fall resan till annan ort påbörjar eller avslutar arbetsdagen. I sådana fall bör en skriftlig överenskommelse krävas, vilket är fallet i bl a Tibro.

Många kommuner menar att bilpoolsbilarna inte räcker till, och ser detta som skäl att tillåta egen bil. Kristianstad rekommenderar däremot att miljöbil hyrs om tjänstebil saknas.

Många kommuner arbetar aktivt för att minimera användandet av egen bil utan att tillämpa strikt förbud. Ale följer upp hur mycket privata bilar som används i tjänsten och försöker få ned siffrorna. Lidköping följer upp koldioxidutsläppen från privata bilar i tjänsten. Miljöförvaltningen i Köping har lyckats minimera användandet av egen bil; under år 2011 var den sammanlagda körsträckan 55 km, år 2010 var sträckan noll. Det kommunala bostadsbolaget LKF i Lund strävar efter att minska användandet av egen bil med 5 % per år. I Upplands Väsby måste vissa enheter skriva avvikelserapport om egen bil används. I Uddevalla beror reseersättningen på om den privata bilen är miljöbil eller inte.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,44 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 22 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 12 %.



Positiv trend

Förmånsbilar

Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar. Att endast erbjuda miljöbilar som förmånsbilar kan dock försvaras som ett sätt att få ut miljöbilar på marknaden, i synnerhet om det rör sig om bilar i framkanten av den tekniska utvecklingen inom miljöområdet.

68 % av de deltagande kommunerna uppger att de saknar förmånsbilar. Föregående års siffra var 72 %.

Av de kommuner som erbjuder förmånsbilar kräver de flesta att de är miljöbilar. Endast 13 kommuner, eller 9 %, erbjuder icke-miljöbilar. Förra årets siffra var 8 %.

Situationen har varit i stort sett oförändrad under de tre år Gröna Bilister genomfört sin kommunranking. Vissa kommuner avvecklar dock förmånsbilarna. Eskilstuna har fortfarande kvar några gamla avtal, men inga nya tecknas sedan några år.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,90 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 90 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 92 %.



Ingen tydlig trend

Tjänstecyklar

Många kortare resor inom tätorten kan med fördel ske med cykel eller elmoped, t ex inom hemtjänsten. Cykelanvändandet gynnas om det finns en kommunal pool med välskötta cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem.

Av de deltagande kommunerna uppger 74 % att de har en pool med tjänstecyklar. 2010 års siffra var 79 %. Allt fler kommuner har elcyklar eller elmopeder för tjänstebruk. I år finns sådana i 57 % av de deltagande kommunerna, förra året fanns de i 43 % av kommunerna.

Ambitionsnivån varierar mycket. Vissa kommuner har bara ett par cyklar "som står och skräpar", medan många kommuner har ett större antal cyklar med datoriserat bokningssystem. Flera kommuner (t ex Haparanda, Hudiksvall, Ronneby och Vara) uppger att cyklarna bokas i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning.

Flera kommuner (t ex Varberg och Örnsköldsvik) har både cyklar och elcyklar i den centrala pool som kan bokas tillsammans med bilarna. I Varbergs fordonspool är vissa cyklar långtidsuthyrda, medan andra är tillgängliga för korta bokningar från 30 minuter och uppåt. Västerås har också långtidsuthyrda cyklar för arbetspendling, men dessutom akutcyklar som inte går att boka. Södertälje har utvidgat bil- och cykelpoolen till en "resepool" genom att dessutom erbjuda lånekort till kollektivtrafiken i samma system.

Flera kommuner ligger i startgroparna för generella "resepooler". Högsby har nyss integrerat tjänstecyklar i bilpoolen, och Hässleholm planerar för det i sin kommande bilpool.

I flera kommuner (t ex Lidköping och Varberg) använder hemtjänsten tjänstecyklar rutinemässigt. Södertälje undersöker möjligheten att låta hemtjänsten använda elmopeder.

I storstäderna Göteborg och Stockholm där det finns låncyklar för allmänheten har många tjänstemän tillgång till dessa cyklar – på ungefär samma sätt som kommunanställda och allmänhet delar poolbilar i flera kommuner.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Poäng delas ut om arbetet med cyklar eller elcyklar bedöms som någotsånär ambitiöst. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,65 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 65 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 50 %.



Positiv trend

Upphandlade transporter

Persontransporter

Genom att ställa miljöbilskrav vid upphandlingen av transporter, kan kommunen till en mycket låg kostnad driva fram en positiv utveckling. Då färdtjänst och skolskjuts vanligen körs av taxibolag, får kraven dessutom effekter på sektorer som kommunen normalt sett inte påverkar. Miljöeffekten blir stor eftersom en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp. Eftersom taxi dagtid till stor del ägnar sig åt att köra färdtjänst och skolskjuts, kommer en mycket stor del av taxinäringen att ställa om till miljöbilar när kommunen ställer det som krav för att man ska få delta i kommunens upphandlingar av transporter.

Gröna Bilister belönar de kommuner med poäng som aktivt styr mot miljöbilar och förnybara bränslen genom krav, ekonomiska styrmedel, eller andra viktningförfaranden i anbudsprocessen. Kommuner väljer ibland att upphandla transporter i samarbete med andra kommuner eller med annan huvudman, t ex länstrafikbolaget. Detta påverkar inte poängsättningen.

Upphandling av transporttjänster har länge varit en svag punkt i många kommuners arbete med hållbar bilism. Men det går åt rätt håll. 49 % av de deltagande kommunerna ger klara uppgifter om att de styr mot miljöfordon i upphandlingsprocessen, att jämföra med förra årets 39 %.

Flera andra kommuner uppger att de använder styrmedel, men redogör inte tydligt för dessa. Dessa får inga poäng. Det är alltså möjligt att verkligheten är ljusare än vad de utdelade poängen antyder. Det faktum att många kommuner har svårt att redogöra för sina upphandlingsregler antyder dock att det är en fråga man inte arbetar aktivt med. Detta intryck förstärks av det faktum att över 40 % av taxibolagen gav kommunerna det lägsta betyget när de ombads bedöma vem som är pådrivande i omställningen till grönare taxi, vid en enkät genomförd av Gröna Bilister. Det måste dock poängteras att denna kategori är den svåraste att sätta rättvisa poäng i, på grund av det förhållandevis kompletta underlag som då skulle krävas.

Det finns många kommuner som arbetar föredömligt med upphandling. Göteborg, Malmö och Stockholms stad har som gemensamma baskrav att minst 50 procent av fordonen i entreprenader/uppdrag där 2 fordon eller fler ingår vara miljöfordon, och att fordon som kan drivas med ett förnybart bränsle skall använda detta bränsle till minst 50 %. Norrköping är kanske mest ambitiös av alla kommuner: de kräver förnybara drivmedel för färdtjänst, skolskjuts, internpost, mynttömning, bibliotekstransporter och sophämtning. Trollhättan kräver att transportererna sker med biogas när så är möjligt. I Örebro ska samtliga fordon drivas med förnyelsebara bränslen. Beställaren har rätt att regelmässigt eller slumpvis kontrollera att rätt bränsle används. Borås erbjuder en morot: en gasbil som bevisligen kört 80 % av

körsträckan på biogas får en gascheck till ett värde av 10 000 kr. Gasbilar som kör på biogas får också högre ersättning per körd timme. Tingsryd, Uppsala och Örebro tillämpar liknande morötter. I Lidköping ska sarskoleskjutsar sedan flera år alltid ske i miljöbil. Det har medfört att andelen miljöbilar hos Taxi Lidköping är mycket högre än hos taxibolag i andra städer i regionen, där sådana krav inte ställts.

Det är en god idé att utgå från genomtänkta dokument med upphandlingskriterier, framtagna på nationell nivå. Flera kommuner använder sig av Miljöstyrningsrådets (MSR) krav på avancerad nivå¹⁵, t ex Danderyd, Ekerö och Jönköping. Märk väl att MSR:s krav på basnivå är otillräckliga för att påverka entreprenörernas fordonsflottor nämnvärt i riktning mot lägre klimat- och miljöpåverkan. Alvesta tar del av i Länstrafiken Kronobergs upphandling. Dessa använder i sin tur det nya kriteriedokument "Miljökrav vid trafikupphandling 2011"¹⁶ (framtaget av Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik med flera) där krav ställs på successivt ökande användning av förnybart bränsle under avtalsperioden. Högre ersättning betalas ut om entreprenören enbart använder förnybart bränsle.

För att få igenom tuffa krav är det en god idé för en liten kommun att gå samman med andra kommuner i en större upphandling. Högsby, en av Sveriges minsta kommuner, upphandlade färdtjänst och skolskjutsar under år 2011 i det kommunägda Kalmar Länstrafiks regi. Krav på miljöfordon ställdes. Kumlas färdtjänst och skolskjutsar upphandlades av Länstrafiken Örebro, som ger entreprenören en ekonomisk morot om miljöbilar används.

Flera kommuner (t ex Alingsås och Helsingborg) har tilläggskrav, som att förarna ska ha utbildats i sparsam körning. Bland de mer udda, men sympatiska, kraven nämner vi Munkfors villkor att entreprenören ska ha minst lika stor andel miljöbilar i sin flotta som kommunen har själv (i dagsläget 41 %).

Många fler inspirerande exempel finns att läsa i Gröna Bilisters handbok "Utmaning 2020".

Den maximala poängen i denna kategori är 15. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 4,15 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 28 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 23 %.



Positiv trend

Övriga transporter

Utöver persontransporter köper kommunerna in många andra tjänster som innefattar transporter med personbilar och lätta lastbilar, t ex övervakning, parkeringsbevakning, mynttömning, varuleveranser, byggentreprenader, osv.

¹⁵ <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Persontransporter/>

¹⁶

http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/2_Milj%C3%B6krav_vid_trafikupphandling_2011.pdf

32 % av de deltagande kommunerna styr aktivt mot miljöfordon vid dessa typer av tjänster. Förra årets siffra var 23 %.

I Borås prioriteras miljöfordon vid exempelvis kyltransporter, inom parkeringsbolaget och för bud. Helsingborg kräver miljöbilar för parkeringsövervakning och att alla fordon körs på "rätt" bränsle. Västerås har strikt krav på biogas. Kristinehamn kräver miljöfordon vid upphandling av matdistribution och att personalen har utbildats i sparsam körning. Miljöcertifierade företag ges högre poäng vid upphandling av alla anläggningsarbeten. I Lerum krävs att uppdragstagare/konsult följer kommunens egen resepolicy. För parkeringsövervakning och måltidstransporter ställs krav på miljöfordon. Linköping har krav på biogas för t ex internposttransporter och bevakningstjänster.

Som redan nämnts försöker Norrköping följa principen om förnybarhet för alla transporter: sophantering, internpost, bibliotekstjänster, mynttömning av p-automater, osv. Styrning sker via utvärderingskriterier. På liknande sätt försöker Trollhättan hela tiden öka antalet områden där biogasfordon används, som bevakning, parkeringsövervakning och varustransporter.

För att minimera miljöpåverkan av varustransporter är det lika viktigt att effektivisera dem som att använda rätt fordon. Eskilstuna medverkar i EU-projektet Trailblazer för genomförande av samordnade varuleveranser. Vid Kristinehamns upphandling av omhändertagande av verksamhetsavfall ställs krav på miljöledningssystem för att försäkra sig om att transporterna är effektiva.

Det bästa är förstås att kombinera krav på samordning av varustransporter med krav på fordon och personal. I Halmstads avtal med Bring, som kör kommunens samordnade transporter, finns krav på ökande andel miljöbilar (främst gasdrivna) och utbildning i sparsam körning. Kristianstad genomför för närvarande en stor upphandling av samordnade varustransporter där krav på biogasdrift ställs i upphandlingen. Projektet innebär att ett stort antal småkörningar kommer att försvinna. I Växjö har det företag som vann upphandlingen av den samordnade varudistributionen åtagit sig att välja lastbilar som går på biodrivmedel när de köper nya fordon.

Flera av de kommuner som använder MSR:s upphandlingskrav för persontransporter använder dem dessutom för denna typ av transporter (se avsnittet om persontransporter ovan).

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,64 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 32 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 23 %.



Positiv trend

Allmänhetens bilanvändande

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller av leverantörer, utan av kommunens medborgare. För att minska denna del av trafikens miljöpåverkan, är det viktigt att stimulera medborgarna att göra rätt.

Parkeringsförmåner

Gratis parkering för miljöbilar bör inte vara permanent, eftersom den då blir en uppmuntran till bilåkande i allmänhet. Sedan ett par år ligger andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen kring 40 %. Att avgiftsbefria alla dessa bilar är ett trubbigt verktyg i omställningsarbetet, och är inte teknikdrivande. Förmodligen genomförs regeringens förslag till skärpt miljöbilsdefinition den 1 januari 2013. Mycket färre bilar kommer att klara de nya kriterierna, och det kan vara idé att avgiftsbefria dessa bilar om och när förslaget genomförs. För närvarande finns behov av att gynna bilar med riktigt låg klimat- och miljöpåverkan, d v s energieffektiva bilar som drivs av förnybara bränslen eller el. Gröna Bilister förespråkar en lösning där sådana bilar avgiftsbefrias, och där krav ställs att det förnybara bränslet verkligen tankas i stor omfattning.

Antalet kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar har minskat under några år. Bland annat Lidköping, Jönköping och Norrköping har tagit bort sina förmåner. I dag erbjuds sådana förmåner i 16 % av de deltagande kommunerna (23 stycken), att jämföra med förra årets 18 %.

Gävle har nyligen inskränkt parkeringsförmånen till att gälla miljöbilar som kan tankas med förnybart bränsle eller laddas via elnätet. Förmånen är parad med krav att tanka en betydande andel förnybara bränslen. Detta kontrolleras genom stickprovskontroller av tankningskvitton. Umeå har liknande regler. Flera andra kommuner begränsar också numera förmånerna till vissa biltyper. I Kalmar och Karlstad gäller de biogas-, el- och hybridbilar. I Linköping handlar det om biogas-, el- och etanolbilar. I Trollhättan rör det sig om biogas-, el-, etanol- och hybridbilar. I Nyköping och Skövde är det biogas- och elbilar. I Nyköping får sådana bilar stå gratis på fyra platser med laddstolpe och fri laddning.

Kriterierna bör vara teknikneutrala. Kristianstad fick underkänt av länsrätten för sitt förslag att enbart avgiftsbefria biogasdrivna bilar, eftersom de inte tillräckligt väl motiverat med miljöskäl varför just dessa skulle särbehandlas.

Göteborg har gratis boendeparkering för miljöbilar. Endast de som är skrivna i kommunen har rätt att parkera gratis på gatumark (i två timmar). Inskränkningen genomfördes för att inte uppmuntra till bilpendling till Göteborg från kranskommunerna. Förmånen är villkorad med att bilarna ska tankas med förnybart drivmedel till minst 70 % av körsträckan, vilket kontrolleras med stickprov, samt att dubbfria vinterdäck ska användas.

Parkeringsförmåner kan bli för smala för att få någon verklig effekt, antingen för att förmånen bara gäller ett fåtal platser, eller för att för få bilar passerar nålsögat. Stockholm avvecklade sina parkeringsförmåner vid årsskiftet 2008-2009, men har nu infört avgiftsbefrielse för "supermiljöbilar", som är berättigade till det statliga bidraget vid nybilsköp på 40 000 kr. I praktiken är det bara elbilar som klarar kraven. Eftersom

merkostnaden för en elbil fortfarande är skyhögt för privatpersoner, gör gratis parkering varken från eller till, mer än som symbolisk gest.

Parkeringsförmåner kan göras kostnadsneutrala för kommunen genom att höja p-avgiften för de bilar som inte klarar kraven. Växjö beslutade för några år sedan att basera p-avgiften på bilens klimatpåverkan, men det genomfördes aldrig. Däremot har Växjö graderade förmåner, så att bara el- och gasbilar parkerar gratis på de attraktivaste platserna. I Östersund parkerar elbilar och laddhybrider helt gratis. För övriga miljöbilar erbjuder kommunen parkering till en reducerad avgift på 500 kr per år för övriga miljöbilar (Det ordinarie priset är 3500 kr).

Den maximala poängen i denna kategori är 5. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,85 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 17 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 18 %.



Ingen tydlig trend

Allmänna bilpooler

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande med ungefär 50 procent när man går med i en bilpool, och en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar. Kommuner kan på olika sätt uppmuntra och underlätta bildandet av bilpooler.

En bilpool öppen för allmänheten finns i 20 % av de deltagande kommunerna. Förra årets siffra var 17 %. 32 % av kommunerna uppger att de arbetar aktivt för att bilpooler ska starta eller utvidgas. Förra året var siffran 29 %.

Den privata bilpool som finns i Borlänge (Bilpoolarna) kom t ex till i ett projekt tillsammans med kommunen. Varberg var mycket aktivt då en bilpool bildades år 2000 som en ekonomisk förening. Agenda 21-kontorets personal tog på sig styrelseuppgiften tills någon annan var beredd att ta över. Karlstad har bidragit till bildandet av en kooperativ bilpool och har dessutom sett till att det kommersiella företaget Sunfleet etablerat sig på orten. Sunfleets bilar delas mellan kommun och allmänhet. Genom att samverka med en extern aktör på detta sätt kan kommuner låta allmänheten få tillgång till kommunala bilar utanför arbetstid då de annars hade stått oanvända.

17 kommuner (12 %) anger att de låter allmänheten få tillgång till de kommunala poolbilarna under kvällar och helger, en uppgång från förra årets 14 kommuner (10 %). Det rör sig om Botkyrka, Göteborg, Helsingborg, Jönköping, Karlstad, Lerum, Linköping, Malmö, Mölndal, Nacka, Stockholm, Strömsund, Södertälje, Umeå, Uppsala, Öckerö och Örebro.

Öckerös bilpool i samarbete med Moveabout var den första som delade elbilar med allmänheten. Den startade hösten 2010. Strömsund hyr tjänstebilar av OKQ8, och delar på detta vis bilar med allmänheten.

Flera kommuner planerar att börja dela bil med allmänheten, bl a Borås, Eskilstuna, Falkenberg, Falköping, Kalmar, Kristianstad, Kungsbacka, Norrköping och Skövde.

Kungsbacka planerar att öppna sin delade bilpool redan till hösten. I Skövde finns förslag att anställda ska kunna ta bilpoolsbilen med hem på kvällen.

Gävle informerar om fördelar med bilpooler bl a under Trafikantveckan och genom föreläsningar. Göteborg informerar arbetsgivare om möjligheten att använda sig av bilpooler. Örebro driver ett mycket omfattande projekt "Resor och transporter i företag och organisationer" där bilpooler är en viktig del. Helsingborg har genomfört dörrknackningskampanjer i 5 000 hushåll och informerat om hållbart resande, bl a bilpooler.

Lycksele har försökt inspirera invånarna att starta bilpooler, men intresset har varit mycket lågt. Många mindre kommuner har svårt att locka bilpoolsföretag till orten. Högsby har försökt men mötte ett ljust intresse. Ljusnarsberg rapporterar samma sak. Bilpoolsplaner smids dock i flera mindre kommuner. Örkelljunga utreder möjligheten till en liten elbilpool.

Flera kommuner (t ex Lund, Göteborg, Malmö och Södertälje) planerar för bilpoolsverksamhet i samband med att nya bostadsområden byggs. I Upplands Väsby diskuteras tillgång till bilpool i samband med upprustning av hus från miljonprogrammet. Malmö har i samråd med byggherrar avtalat om lägre P-norm och tillgång till bilpool för de boende i vissa nybyggda områden. Stockholms arbete riktar sig särskilt mot nya bostadsområden med tydlig miljöprofil, som Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden. Det handlar t ex om att i detaljplaneprocessen reservera bra belägna parkeringsplatser. I Växjö är avsikten att alla som bosätter sig i ett nytt område ska få medlemskap i en bilpool första året.

Flera kommuner (bl a Umeå, Örebro och Östersund) har särskilda parkeringsförmåner för bilpoolsbilar. Göteborg har en uttalad policy hur bilpoolsplatser ska tilldelas vid gatuparkering och på tomtmark.

Den maximala poängen i denna kategori är 4. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,86 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 22 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 18 %.



Positiv trend

Samåkning och pendling

Kommuner kan underlätta samåkning och miljöanpassad pendling bland allmänheten, t ex genom att skapa en webbportal där man kan hitta personer att samåka med, genom att ordna strategiskt placerade parkeringsplatser, eller genom parkeringar där man kan byta färdmedel vid kollektivtrafikcentra.

Linköping har samåkningsparkeringar vid samtliga utfarter från staden. Flera mindre kommuner har också flera utfartsparkeringar, t ex Alvesta och Eslöv. Lund samarbetar med stora arbetsgivare i kommunen, t ex Tetra Pak, för att göra det lättare för dem som åker samma sträcka att hitta varandra. Kramfors har byggt pendlingsparkeringar med gratis motorvärmare i anslutning till kollektivtrafik. De har dessutom undersökt var samåkning skett spontant, och byggt parkeringsplatser just där. Flera andra norrlandskommuner

erbjuder också motorvärmare vid pendlings- och samåkningsparkeringar, t ex Berg, Lycksele och Piteå.

Gnesta satsar på gratis parkering för de som åker pendel- eller regiontåg. Snart erbjuder de även laddstolpar. Stockholm har infartsparkeringar i närhet till kollektivtrafiken. Vissa av dem erbjuder gratis parkering för dem med SL-kort.

Alingsås och Lekeberg erbjuder cykelparkering vid pendlings- och samåkningsparkeringarna. I Malmö har man byggt "Park and Ride"-anläggningar vid Centralstationen och Station Hyllie, där man kan parkera sin bil eller cykel och fortsätta med tåg eller buss. Vid station Hyllie är cykelgaraget låst och bevakat. Umeå planerar för en "Park and Bike"-lösning, d v s en pendlingsparkering i utkanten av stadskärnan där man kan parkera sin bil och sedan cykla resten av sträckan.

På Olofströms kommuns hemsida finns en tjänst "pendlarservice" där man kan söka samåkningspartners. I Ljungby förs förhandlingar om en app för samåkning. Nyttan av sådana tjänster är extra stor i små kommuner där många pendlar till en större centralort. Även större kommuner arbetar med IT-lösningar. Göteborg bygger ut sina pendlingsparkeringar kraftigt. Deras placering visas på webben, och där kommer också att finnas interaktiva tjänster i samband med kollektivtrafik. Realtidsinformation till pendlingsparkering kommer att ges, t ex om störningar i trafiken. Lerum gör liknande satsningar. Umeå upphandlar för närvarande en samåkningstjänst som hela Umeåregionen ska kunna använda sig av. Den beräknas vara på plats till hösten.

Många kommuner erbjuder parkering i närhet till resecentra, t ex Hässleholm. Borås parkering är bevakad. Hedemora satsar på belysning för att öka säkerheten, och Härryda är noga med att hålla efter vegetationen.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,65 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 65 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 49 %.



Positiv trend

Tillgång till förnybara drivmedel

Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen för förnybara drivmedel etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt fordonsunderlag för att något energibolag ska erbjuda sig att sälja drivmedlet, dels genom att själva tillverka det.

Tanknings- och laddningsmöjligheter

Alla deltagande kommuner utom Norberg anger att etanol E85 finns att tanka i kommunen. I 88 % av kommunerna finns minst två tankställen för E85. Förra årets siffra var 87 %.

Försäljning av fordonsgas (biogas eller naturgas) till allmänheten sker i 44 % av de deltagande kommunerna. Förra året siffra var 40 %. I 16 % av kommunerna finns två eller flera tankställen för fordonsgas. I fjol var siffran 13 %.

Publika laddstolpar för elbilar finns i 40 % av de deltagande kommunerna, en ökning från förra årets 29 %. Helsingborg och Uppsala har nyss öppnat laddplatser som laddas med el från solceller. Snabbladdare finns i bl a i Göteborg och Östersund.

RME (rapsmetylester) finns att tanka i 14 % av de deltagande kommunerna, vilket motsvarar 20 stycken¹⁷.

Ecopar är ett bränsle som ersätter diesel, och ger renare avgaser. Det tillverkas av naturgas. Flera kommuner använder Ecopar i sina egna fordon, bl a Botkyrka, Järfälla, Mölndal, Skurup och Örebro. Publika tankställen för Ecopar finns i Järfälla och Uppsala. I de andra kommunerna är tankstället endast avsett för kommunens fordon. Ecopar kan även tillverkas av biogas, och blir då ett förnybart bränsle (Biopar). Ragn-Sells i Östersund har ett tankställe med Bioparblandad Ecopar som kommunen använder. Det är dock ej publikt.

I Göteborg går det att tanka flytande fordonsgas och DME, men dessa bränslen är enbart avsedda för tunga fordon. DME används även i Piteå, där lastbilar körs på detta bränsle mellan Smurfit Kappa och hamnen.

I Malmö finns ett tappställe för vätgas hos E.On. Falkenberg planerar också ett publikt tappställe för vätgas, med kommunen som drivande aktör.

Den maximala poängen i denna kategori är 8. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 3,26 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 41 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 35 %.



Positiv trend

Produktion av förnybara drivmedel

I varje kommun finns organiska restprodukter som kan användas för att producera förnybara fordonbränslen; det rör sig t ex om slam från reningsverken, matavfall från hushållen, slakteriavfall, fritureoljor, sopor som avger deponigas och rester från jord- och skogsbruk. Det är slöseri att inte ta tillvara dessa råvaror, och kommunerna spelar en nyckelroll för att se till att så sker.

I kommunranking 2012 delas poäng ut till de kommuner som är direkt inblandade i produktion av förnybara bränslen, eller är med i pågående produktionsprojekt där spaden har satts i jorden. Produktionen behöver inte ske inom kommunens gränser; vi uppmanar kommunsamarbete. 30 % av de deltagande kommunerna på detta vis direkt inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet, en liten uppgång från förra årets 28 %.

¹⁷ Botkyrka, Eskilstuna, Falkenberg, Falköping, Göteborg, Jönköping, Kalmar, Karlshamn, Kristianstad, Linköping, Lund, Malmö, Mölndal, Norrköping, Ronneby, Sjöbo, Stockholm, Sundsvall, Trollhättan och Varberg

Biogasproduktion inleddes nyligen i Gävle av företaget SBI Ekogas, där det kommunala energibolaget är delägare. Uppsala har nyligen utökat sin biogasproduktion. I Karlshamn väntas produktionen inledas i slutet av året. I Olofström, Sölvesborg och Växjö har byggandet av rötningsanläggningar för biogasproduktion påbörjats. Sundsvalls kommun har inlett produktion av biogas i flytande form, och Lidköping inleder snart produktion större skala. Att kyla gasen till flytande form underlättar transport av stora mängder gas.

De vanligaste råvarorna vid biogasproduktion är avloppsslam från reningsverken, slakteriavfall och hopsamlat matavfall. Fler möjligheter finns. Göteborg blir först med att tillverka biogas av restprodukter från skogsbruket, som flis, grenar och toppar. Projektet kallas GoBiGas. Byggnationen pågår och planen är att produktionen ska inledas 2013. Då anläggningen är fullt utbyggd blir kapaciteten 1 TWh per år, vilket motsvarar drivmedel till 100 000 bilar. I Kalmar län undersöks möjligheten att använda substrat från havet, t ex tång. Örebro utreder möjligheten att använda våtmarksgräs som råvara.

Bristen på biogas i Norrland är stor. I dagsläget produceras biogas av fordonskvalitet endast i Boden, Skellefteå, Sundsvall och Östersund. Vi lyfter fram Boden som ett föredöme, dels för att de har världens nordligaste biogasanläggning, dels för att det är en förhållandevis liten kommun med sina drygt 27 000 invånare. Planer på biogasproduktion har funnits i många år på andra orter, t ex i Umeå, men har ännu inte kommit igång. Leksand bedriver ett biogasprojekt tillsammans med sex andra kommuner i norra Dalarna, men spaden har ännu inte satts i jorden.

Flera kommuner är delaktiga i produktionen av andra förnybara bränslen än biogas. Norrköpings kommun var behjälplig då Agroetanol etablerade sin etanolfabrik. Örnsköldsvik samarbetar med SEKAB och Domsjö i deras etanolproduktion. I Piteå tillverkas talldiesel som blandas in i Preems Evolution diesel. Där tillverkas också DME, som nu provkörs av Volvos lastbilar. I båda processerna används svartlut (en restprodukt från massaindustrin) som råvara. Härjedalen är delägare i NBE, ett bolag som planerar en anläggning för etanolframställning av rester från skogsbruket. Hagfors samarbetar med VärmlandMetanol som vill tillverka metanol av biomassa från skogsbruket.

Många små kommuner klagar på att de inte har resurser att investera i produktion av förnybara bränslen. Lilla Edets kommun med cirka 13 000 invånare kan tjäna som föredöme. De startar på egen hand produktion av biogas vid avloppsreningsverket.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,90 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 30 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 29 %.



Positiv trend

Avfallsrötning

För att få tillräckligt med råvara bör alla kommuner samla in organiskt hushållsavfall för att röta till biogas. I dag görs detta i 49 % av de deltagande kommunerna, en tydlig uppgång från

förra årets 38 %. Huddinge är en av de kommuner som nu inför separat insamling av matavfall. Något färre kommuner, 45 %, samlar in organiskt avfall från annat håll, t ex från restauranger och skolkök. Norrköping har avfallskvarnar på vissa skolor. 42 % av kommunerna samlar in både hushållsavfall och annat organiskt avfall, vilket naturligtvis är det bästa.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,40 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 47 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 39 %.



Positiv trend

Nybilsförsäljning

Kommuner kan i viss mån styra vilka nya bilar kommuninvånarna köper genom information, kampanjer och miljöbilsförmåner. Gröna Bilister ser det därför som ett utvidgat kommunalt ansvar att kommuninvånarna väljer bilar med låg miljöpåverkan, även om möjligheten att styra köpbeteendet naturligtvis är begränsad.

Poäng delas ut om mer än 50 % av nybilsförsäljningen utgörs av miljöbilar, eller om det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet är lägre än 120 g/km.

Bland de deltagande kommunerna var, enligt BilSwedens statistik för år 2011, miljöbilsandelen i nybilsförsäljningen större än 50 % i Kramfors, Lekeberg, Munkfors, Sunne och Torsås. Inte i någon kommun var det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet lägre än 120 g/km, enligt Naturvårdsverkets och Trafikverkets Bilindex för år 2011.

Den maximala poängen i denna kategori är 4. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,07 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 2 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Detta är samma som förra årets siffra.



Ingen tydlig trend

Luftkvalitet

Flera kommuner har svårt att uppfylla de bindande miljökvalitetsnormerna för luft gällande kvävedioxid (NO₂) och partiklar PM10. Kommuner som ligger över eller nära de tillåtna gränsvärdena är ålagda att i samverkan med länsstyrelsen vidta åtgärder för att få till stånd en hälsosam luft för medborgarna att andas. Luftkvaliteten är alltså ett kommunalt ansvar.

Enligt de senaste mätvärdena som rapporterats in till IVL Svenska Miljöinstitutet överskrider Botkyrka, Göteborg, Jönköping, Malmö, Mölndal, Stockholm, Umeå och Uppsala någon av miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid på någon plats i kommunen.

Vad gäller partiklar PM10 överskrider någon av normerna i Jönköping, Norrköping, Ronneby och Stockholm.

I flera andra kommuner är halterna av kvävedioxid och partiklar förhållandevis höga, men ligger under gränsvärdena.

Bland de åtgärder som vidtas för att komma till rätta med höga partikelhalter kan nämnas dubbdäcksförbud på vissa platser i Göteborg, Stockholm och Uppsala. Göteborg kräver att miljöbilar med parkeringsförmåner ska ha dubbfria vinterdäck. Stockholm kräver dubbfria däck till sina egna bilar. I Norrköping är odubbade vinterdäck standardvalet vid leasing. Tillvägagångssättet är formaliserat i den politiskt antagna "riktlinje för dubbfria vinterdäck". Alla bilar i bilpoolen utom en har odubbade vinterdäck.

För att sänka halterna av kvävedioxid undviker Göteborg att skaffa dieslbilar till tätorten.

Poäng delas ut till de kommuner som inte överskrider bindande luftkvalitetsnormer. Vi anger inte någon grad av måluppfyllelse i denna kategori, eftersom det enda rimliga är att alla kommuner lever upp till de lagstadgade kraven.

Utvärdering

Ambitionen med Gröna Bilisters kommunranking är att via en förhållandevis omfattande och detaljerad enkät kunna göra en rättvis ranking av kommunernas miljöarbete inom bilismens område. Genom en detaljerad redovisning av resultaten hoppas vi att kommunerna kan använda undersökningen som en enkel revision. I denna rapport vill vi sprida inkomna svar som inspirerande exempel.

Bland de reaktioner på undersökningen vi har mött från kommunerna kan nämnas

- Viktig för politiken
- Knepiga frågor, arbetskrävande enkät
- Bra med lång svarstid
- Små kommuner missgynnas
- Betydelsefull undersökning
- Vi delar inte alltid era värderingar om vilka som är de rätta åtgärderna i miljöarbetet
- Gör undersökningen vartannat år istället för varje år

Under de tre år vi genomfört undersökningen har svarsfrekvensen legat kring 50 %. I år försökte vi förbättra frekvensen genom att knyta en aktuell, personlig kontakt i varje kommun. Vi gjorde detta eftersom det tidigare hänt att enkäten aldrig nått rätt handläggare. Kommuner brukade höra av sig i efterhand och säga att de egentligen velat delta.

Det är tydligt att ambitiösa kommuner återkommande deltar i undersökningen, medan sämre kommuner avstår, eller deltar någon enstaka gång. Av de kommuner som deltog förra året (2011) men avstod i år, kom den bästa på rankingplats 29 förra året. Den näst bästa kom på plats 43, medan de flesta kom på plats 70 eller sämre. Samma trend är tydlig om

man hoppar ett år bakåt i tiden och identifierar de kommuner som deltog år 2010, men avstod år 2011. Den bästa av dem kom på plats 45.

Av detta drar vi slutsatsen att rankingen på platserna 1 – 50 är förhållandevis trovärdig, och visar vilka kommuner som ligger längst fram i omställningen till en hållbar bilism, medan bortfallet och omsättningen av kommuner längre ner i rankinglistan är större.

I år deltog 147 kommuner. 183 kommuner har deltagit i år eller förra året, medan 215 kommuner har deltagit något av åren 2010, 2011 eller 2012.

Tack

Gröna Bilister har samarbetat med Miljöfordon Syd i Kommunranking 2012. Kommunernas bilflottor bedömdes utifrån nyckeltalet CO₂-klimat, som beskriver det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet hos en bilflotta som tankas "rätt". Gröna Bilister fortsätter gärna samarbetet med Miljöfordon Syd, och samarbetar gärna även med andra organisationer kommande år, så att befintlig information om kommunernas miljöarbete används på ett effektivt sätt.

Avslutningsvis vill Gröna Bilister tacka Trafikverket som gjort denna undersökning möjlig genom ekonomiskt stöd, och inte minst alla deltagande kommuner!

Om Gröna Bilister

Gröna Bilister är en organisation som verkar för en miljöanpassad utveckling av biltrafiken. Föreningen grundades 1994 med stöd av Naturskyddsföreningen och Världsnaturfonden WWF. Fyra gånger per år ger föreningen ut tidningen Trafik & Miljö. Organisationen stöder sitt påverkansarbete på tre ben; behovet av att ställa om från fossila drivmedel till förnybara sådana med lägre klimatpåverkan och som uppfyller höga hållbarhetskrav, behovet av energieffektivare transporter oavsett bränsleslag och behovet av att minska den totala transportvolymen.

Gröna Bilister utser årligen Miljöbästa Bil, rangordnar landets kommuner ur miljöbils-perspektiv, rankar hyrbilssektorn och taxisektorn, granskar miljöbilsinnehavet hos företag, ger konsumentråd gällande bilar och bränsle, testar miljöbilar och deltar aktivt i den politiska debatten.

Gröna Bilister är medlemmar i det europeiska nätverket Transport & Environment, och i EU:s nätverk för minskad trafikdödlighet, European Road Safety Charter.

Gröna Bilister konstaterar att bilismen idag är en stor källa till utsläpp av olika slag, vilka ger upphov till oacceptabla skador på hälsa, miljö, samhälle och kultur, skador som kraftfullt måste motverkas. Därför arbetar Gröna Bilister för en anpassning av bilismen till ett långsiktigt hållbart system vad gäller såväl miljö som hälsa och säkerhet. Föreningen vill genom att ta fram sakligt underlag informera om bilismens svaga sidor och peka på de möjligheter som finns att komma tillrätta med dem.

Medlemskap

Gröna Bilister har endast privatpersoner som medlemmar. I medlemskapet ingår det månatliga nyhetsbrevet Miljöbilens värld, fullspäckat med miljöbilsnyheter från världens alla hörn, samt tidningen Trafik & Miljö.

Medlemsavgifterna för år 2012 är

- 290 kr för fullbetalande medlem
- 220 kr för dig som också är medlem i Elbil Sverige, Naturskyddsföreningen eller WWF:s vänner
- 330 kr för hel familj (reducerad avgift för dig som också är medlem i ELFIR, Naturskyddsföreningen eller WWF:s vänner - 260 kr)

Anmäl dig som medlem på www.gronabilister.se/medlemskap

Medlemspremier

Vare sig du själv blir medlem eller om du värvar en ny medlem får du välja en bok utgiven av Gröna Bilister som premie. Så fort du betalt avgiften skickar vi ut din gåva. Även den som blir värvad får välja en premie!

Medlem via sms

Nu kan du bli medlem året ut för 70 kr genom att sms:a GRONBIL mellanslag DITT TELEFONNUMMER till 72345.