

Arbetet i Sveriges kommuner för att minska bilismens miljöpåverkan



Rapport från Gröna Bilisters Kommunranking 2010

Juni 2010

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	5
Resultat.....	7
Vinnare.....	7
Topp 20 Kommunranking 2010	8
De bästa kommunerna i vardera län	9
Topp 10 andel miljöbilar	10
Topp 10 andel alternativbränslebilar	11
Analys	11
Den kommunala bilparken	11
Upphandlingskrav för kommunala bilar	12
De kommunanställdas bilanvändande	13
Krav att köra förnybart.....	13
Minskat bränsleanvändande.....	13
Resepolicy	14
Virtuella möten	14
Kommunal bilpool.....	14
Sparsam körning.....	15
ISA.....	15
Klimatkompensation	16
Egen bil i tjänsten.....	16
Förmånsbilar	17
Tjänstecyklar	17
Upphandling av transporttjänster	17
Upphandlingsregler.....	17
Hållbarhetskrav på bränsle	18
Stimulans till miljöanpassat bilanvändande hos allmänheten	19
Ekonomiska bidrag	19
Parkeringsförmåner	19
Allmänna bilpooler.....	20
Samåkning.....	20
Kommunala föredömen	20
Tillgång till förnybara bränslen	21
Tankningsmöjligheter.....	21
Produktion av förnybart bränsle.....	21

Avfallsrötning	22
Nybilförsäljning	22
Utvärdering och Tack	23
Om Gröna Bilister	25
Medlemskap och prenumeration	25

Inledning

Detta är Gröna Bilisters första landsomfattande ranking av kommunernas arbete för att minska bilismens miljöpåverkan. Undersökningen har genomförts med stöd av Trafikverket. Planen är att rankingen ska genomföras varje år framöver.

Kommunerna är nyckelaktörer i omställningen till en hållbar bilism. Syftet med Kommunranking 2010 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 tre källor som grund: 1) svaren på den enkät alla kommuner har fått, 2) Miljöfordon Syds uppgifter på fossila koldioxidutsläpp från kommunala bilar, samt 3) offentlig statistik över nybilsförsäljning. 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 2010 återfinns på Gröna Bilisters hemsida: www.gronabilister/kommunranking

Gröna Bilister genomför också individuella granskningar av landets kommuner. Under sex 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.

Avslutningsvis vill Gröna Bilister rikta ett stort tack till de kommuner som medverkar i Kommunranking 2010. 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

Vinnare i Gröna Bilisters Kommunranking 2010 är Stockholms stad med 69 poäng av 100 möjliga, tätt följd av Göteborgs stad med 68 poäng och Trollhättans stad med 64 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 småkommun. Vinnare i denna kategori är Lilla Edets kommun med 48 poäng. Lilla Edet har cirka 13 000 invånare. Hultsfreds kommun med sina 38 poäng och cirka 14 000 invånare förtjänar också ett hedersomnämmande.

Sammanlagt lämnade 146 kommuner in enkätsvar, dvs. drygt hälften av landets kommuner. Vår bedömning är att de flesta framstående kommuner deltog, så att den övre delen av rankinglistan ger en trovärdig bild av vilka kommuner som ligger långt fram i omställningsarbetet.

Glädjande är att allt fler kommuner antar strikta upphandlingspolicies, där miljöbilar ska väljas i första hand när kommunen införskaffar nya fordon. 79 % av de deltagande kommunerna använder sådana riktlinjer. Andelen miljöbilar i kommunernas fordonsflottor har stigit från 19 % år 2005 till 54 % år 2010¹. De tydliga riktlinjerna vid upphandling pekar på att miljöbilsandelen kommer att fortsätta att stiga snabbt.

Situationen vad gäller upphandling av transporter, som färdtjänst och skolskjuts, är inte lika ljus. Kommunerna kan ställa långtgående krav på att entreprenörer ska använda miljöfordon och förnybara bränslen, men alltför få gör detta. Här kan kommunerna utöva ännu större inflytande på marknaden än vid den egna fordonsupphandlingen. Endast 24 % av de deltagande kommunerna ger klara uppgifter om att de styr mot miljöfordon med krav, ekonomiska styrmedel eller andra viktningförfaranden i upphandlingsprocessen.

Arbetet med att effektivisera bilanvändandet i kommunerna är i full gång. Många kommuner inrättar interna bilpooler med webbaserade bokningssystem och antar resepolicies 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.

Utbildning i bränslesnål bilkörning genomförs i kommunerna sedan många år. Av de deltagande kommunerna uppger 53 % att de utbildat någon del av sin personal de senaste två åren. Nu är användandet av ISA (intelligenta system för anpassning av hastighet) på väg att explodera. Dessa dosor loggar körbeteendet och signalerar om hastighetsgränser överträds, vilket hjälper till att hålla nere bränsleförbrukningen och öka säkerheten. I dagsläget har ISA använts i 26 % av de deltagande kommunerna.

Antalet kommuner som ger ekonomiska bidrag till dem som köper bilar som kan drivas på förnybara bränslen eller el minskar tyvärr snabbt. De allra flesta kommuner använde statliga KLIMP-anslag för att finansiera dessa satsningar. Denna bidragsform finns inte längre. Nyligen beviljades Stockholms stad anslag från Energimyndigheten för att ge bidrag till merkostnaden vid inköp av elbilar. Mindre kostsamma stöd kan dock ges utan statliga

¹ Här jämförs siffror från de 116 kommuner som svarade både på årets enkät och på en enkät år 2005 inför publiceringen av boken "Utmaning 2010 – Hur kommuner kan minska bilismens miljöpåverkan" av Mattias Goldmann (Gröna Bilister).

anslag. Tidigare fick t.ex. alla gasbilsköpare i Ulricehamns kommun 5 000 kr på sitt tankkort som de kunde köpa lokalproducerad biogas för.

Antalet kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar är också på väg att minska. I dag erbjuds denna förmån i 17 % av de deltagande kommunerna. Gröna Bilister förordar avgiftsbefrielse för bilar med riktigt låg miljöpåverkan – som biogasbilar, elbilar och snåla etanolbilar. Systemet bör i görligaste mån vara teknikneutralt och uppföljning av tankningsbeteendet bör göras.

Allt fler kommuner söker få till stånd försäljning och produktion av biogas. Försäljning av fordonsgas sker i 34 % av de deltagande kommunerna. 24 % av kommunerna är direkt inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet, eller är med i pågående projekt där spaden har satts i jorden. Att Lilla Edet med sina 13 000 invånare tillverkar egen biogas visar att alla kommuner, stora som små, kan göra detta om viljan finns. Ett mål för år 2015 borde vara att alla kommuner är inblandade i biogasproduktion och att ett tappställe för biogas finns i alla kommuner. För att få tillräckligt med råvara bör alla kommuner samla in organiskt hushållsavfall för att röta till gas. I dag görs detta i 27 % av de deltagande kommunerna.

Resultat

Här presenteras de 20 bästa kommunerna i Kommunranking 2010, en lista med de bästa kommunerna i varje län och listor på de 10 kommuner som har högst andel miljöbilar, respektive högst andel alternativbränslebilar (bilar som kan drivas på något förnybart bränsle eller el).

Mer detaljerad information om resultatet av Kommunranking 2010 återfinns på webbsidan www.gronabilister/kommunranking:

- I filen "Kommunranking 2010.xls" finns den fullständiga rankinglistan med alla de 146 deltagande kommunerna, länsvisa rankinglistor, samt en jämförelse län för län vad gäller svarsfrekvens och medelpoäng.
- I filen "Poäng Kommunranking 2010.xls" anges kommunernas poäng i vardera av de 24 frågekategorier som analyseras nedan. Kommunerna presenteras i alfabetisk ordning så att de lätt kan hittas. Medelpoängen för de 146 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.
- I filen "Miljöbilsandel Kommunranking 2010.xls" anges andelen miljöbilar i kommunernas fordonsslottor. Jämförelse görs med den andel som uppgavs vid en enkät år 2005. Andelen alternativbränslebilar anges också. Tre kommunlistor presenteras: en alfabetisk lista, en rankinglista efter högst andel miljöbilar och en rankinglista efter högst andel alternativbränslebilar.

Vinnare

Kategori	Kommun	Poäng
Bästa kommun	Stockholm	69
Bästa småkommun	Lilla Edet	48

Topp 20 Kommunranking 2010

Plats	Kommun	Poäng
1	Stockholm	69
2	Göteborg	68
3	Trollhättan	64
4	Östersund	60
5	Linköping	59
6	Malmö	57
7	Växjö	55
7	Örebro	55
9	Umeå	54
9	Västerås	54
11	Helsingborg	53
12	Norrköping	52
13	Sundsvall	49
14	Lilla Edet	48
15	Lerum	47
16	Jönköping	44
17	Kalmar	42
17	Kristianstad	42
17	Lidköping	42
17	Uppsala	42

De bästa kommunerna i vardera län

Län	Bästa kommun	Poäng
Blekinge	Olofström	40
Dalarna	Hedemora	30
Gotland	Gotland	26
Gävleborg	Gävle	27
Halland	Falkenberg	36
Jämtland	Östersund	60
Jönköping	Jönköping	44
Kalmar	Kalmar	42
Kronoberg	Växjö	55
Norrbottn	Luleå	31
Skåne	Malmö	57
Stockholm	Stockholm	69
Södermanland	Katrineholm	39
Uppsala	Uppsala	40
Värmland	Karlstad	39
Västerbotten	Umeå	54
Västernorrland	Sundsvall	49
Västmanland	Västerås	54
Västra Götaland	Göteborg	68
Örebro	Örebro	55
Östergötland	Linköping	59

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 användes för miljöbilspremien. 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 och alternativbränslebilar inte ligger till grund för kommunrankingen. Kommunernas bilflottor bedömdes utifrån deras fossila koldioxidutsläpp såsom det beräknats av Miljöfordon Syd (se nedan).

Plats	Kommun	Miljöbilsandel (%)
1	Knivsta	100
1	Lessebo	100
3	Uddevalla	99
4	Hedemora	98
5	Lerum	96
5	Stockholm	96
7	Göteborg	90
8	Mellerud	85
8	Motala	85
10	Lilla Edet	81

Topp 10 andel alternativbränslebilar

Med alternativbränslebilar menas här personbilar som kan drivas av något förnybart bränsle (biobränsle) eller el. Till elbilarna räknas också laddhybrider, men inte elhybrider utan möjlighet till extern laddning från elnätet. Skillnaden mot föregående topplista är att här räknas inte miljöbilar som drivs av bensen eller diesel in. Samma förbehåll för de kommunala bolagen som i föregående topplista måste göras här.

Plats	Kommun	Andel alternativbränslebilar (%)
1	Uddevalla	99
2	Hedemora	98
3	Lilla Edet	81
3	Ovanåker	81
3	Södertälje	81
6	Linköping	78
6	Motala	78
8	Karlstad	76
9	Huddinge	74
9	Mellerud	74

Analys

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 ”hönan och ägget situationen” – 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.

Poängsättningen baseras på Miljöfordon Syds nyckeltal ”CO₂-klimat”, som motsvarar det genomsnittliga utsläppet av koldioxid med fossilt ursprung per kilometer från kommunens

personbilsregistrerade fordon. I ett ambitiöst projekt beräknades denna siffra för alla kommuner i november 2009: www.miljofordonsyd.se/aktuellt/nyheter/granskning.php

Härvid antas att bilar avsedda för etanol alltid tankas med E85, och att bilar avsedda för fordonsgas alltid tankas med biogas. Utsläppsminskningen jämfört med tankning av bensin antas vara 54 % för E85 och 81 % för biogas, i enlighet med Trafikverkets, Naturvårdsverkets och Konsumentverkets skrift "Uppdaterade reduktionsvärden för etanol- och gasfordon till bilindex" från oktober 2009.

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.

Bäst av de kommuner som deltar i Kommunranking 2010 är Lilla Edet med CO₂-klimat = 79,5 g/km. Trollhättan och Göteborg är tvåa och trea.

Medelbetyget för de deltagande kommunerna blev 3,17 poäng i denna kategori. Detta ger en måluppfyllelse på 16 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

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.

Hela 79 % av de deltagande kommunerna uppger att de tillämpar en upphandlingspolicy som kräver miljöbilar, där undantag ska godkännas i förväg. Detta tyder på att dagens genomsnittliga miljöbilsandel på 54 % kommer att fortsätta att stiga snabbt. År 2005 var motsvarande miljöbilsandel 19 %².

42 % av kommunerna tillämpar en policy som prioriterar förnybara bränslen eller el, men endast 22 % av kommunerna ställer övriga miljökrav på bilarna som motsvarar Miljöstyrningsrådets upphandlingskrav på avancerad nivå.

Kommunerna bör utöva sitt ägarinflytande och ställa samma krav på de kommunala bolagen som på den egna verksamheten. På denna punkt brister många kommuner. Endast 42 % av kommunerna uppger att de ställer samma krav på bolagen som på sig själva (oavsett vilka miljö- eller miljöbilskrav de ställer).

² Här jämförs siffror från de 116 kommuner som svarade både på årets enkät och på en enkät år 2005 inför publiceringen av boken "Utmaning 2010 – Hur kommuner kan minska bilismens miljöpåverkan" av Mattias Goldmann (Gröna Bilister).

Den maximala poängen för upphandlingskraven för bilar är 8. Hela 10 kommuner tilldelas denna poäng. Vi väljer att lyfta fram de små kommunerna Hultsfred och Mönsterås. När det gäller upphandlingspolicy och miljöbilsandel finns det 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.

Medelbetyget för de deltagande kommunerna blir 4,38 poäng i denna kategori. Detta ger en måluppfyllelse på 55 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

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 33 % att de kräver att det förnybara bränslet används vid minst 70 % av körsträckan. Genom att räkna med de kommuner som har satt en minimigräns på 50 %, drar vi slutsatsen att 35 % av de deltagande kommunerna ställer någon form av krav på att förnybara bränslen ska användas i bilar avsedda för detta.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,04 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 35 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Minskat bränsleanvändande

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. I kommunranking 2010 delas 2 poäng ut till de kommuner som för statistik som visar att energimängden i de använda bränslena har minskat två år i rad.

Endast 11 av de deltagande kommunerna kan uppvisa en sådan fallande trend i bränsleåtgång. Bland dem finns totalvinnarna Stockholm (Bästa kommun) och Lilla Edet (Bästa småkommun), men också Botkyrka, Falkenberg, Gotland, Kungsbacka, Kungälv, Motala, Växjö, Åre och Ängelholm.

Alla kommuner som tillhandahöll siffror på bränsleåtgången ska ha en eloge, oavsett vad statistiken visar. Inte ens i de bästa kommunerna kan man förvänta sig att energiåtgången kontinuerligt minskar år för år. De två poäng Gröna Bilister delar ut ska snarast ses som en guldstjärna i kanten. Av detta skäl anger vi inte heller någon procentuell måluppfyllelse för denna kategori.

Kommande år ska frågan att förtydligas något. Bränsleanvändandet i de kommunala personbilarna efterfrågas snarare än bränsleåtgången vid samtliga kommunala vägtransporter.

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 spårbunden 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 34 % 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.

Bland alla kommuner med föredömliga policies väljer vi att lyfta fram Nacka kommun. Också Håbo kommun förväntas anta en ambitiös resepolicy inom kort, som kommer att kunna användas som föredöme.

För att vara poänggrundande krävs också att kommunen kan visa att resepolicyn efterlevs i betydande mån. Uppföljningen skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Flera kommuner följer upp tillämpningen i en årlig miljöredovisning (t.ex. Lidköpings kommun), vid kommunrevision (t.ex. Lunds kommun), eller inom miljöledningssystemet (t.ex. Trollhättans stad). Andra genomför återkommande resvaneundersökningar bland de anställda (t.ex. Kungälv kommun). Ansvaret för efterlevnaden vilar ofta på förvaltningscheferna.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,68 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 34 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Se också kategorin "Egen bil i tjänsten".

Virtuella möten

Telefon-, video- och webbkonferenser 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 58 % att de tillhandahåller utrustning för virtuella möten och att de hållit sådana det senaste året. Omfattningen varierar förstås stort. Jokkmokks kommun uppger att de ofta har virtuella möten med landstinget, kommunförbundet, landstinget och andra organisationer.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,58 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 58 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Kommunal bilpool

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 och Linköping använder sig av ett sådant system.

Hela 83 % av de deltagande kommunerna anger att de har minst en kommunal bilpool med någon form av formellt bokningssystem. Däremot uppger endast 36 % av kommunerna att samtliga poolbilar är miljöbilar. Många kommuner använder webbaserade bokningssystem, vilket leder till enkel och effektiv administration och effektivt utnyttjande av bilarna. Ett fåtal kommuner (7 stycken) anger att endast personal på en förvaltning har tillgång till poolbilar trots att det finns flera förvaltningar i kommunen. Detta är att ha för lågt ställda ambitioner.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,97 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 66 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

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

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.

Omfattningen av utbildningen varierar förstås. Falu kommun 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. Jönköpings kommun har satt gränsen vid 300 mil per år. Flera kommuner tillämpar en likande princip, men lite vagare formulerad: alla som kör regelbundet i tjänsten ska utbildas. Kalmar kommun är ännu mer ambitiös och uppger att de utbildar alla anställda.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,93 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 47 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

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 26 % att de använt ISA i ett försöksprojekt eller installerat det permanent i ett eller flera fordon. Uddevalla kommun har ISA i samtliga bilar. Stockholms stad har för avsikt att utrusta samtliga sina bilar med ISA före årets utgång. Trelleborgs kommun installerar ISA i alla nya bilar. I Sundsvall har de kommunala bolagen

gått före och installerar ISA i alla nya bilar. Falköping, Göteborg, Kristianstad och Skövde kommun har installerat ISA i de flesta av sina bilpoolsbilar.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,26 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 26 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Klimatkompensation

Det är en god idé att klimatkompensera de resor som utförs i kommunal tjänst, bland annat bilresor. Ännu så länge gör ingen kommun detta enligt Energimyndighetens rekommendationer³. Ett problem är att detta skulle innebära investeringar utanför kommunens gränser, vilket kommunallagen tycks utesluta. En utredning av Helsingborgs stad⁴ 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, om de utformas något så när teknikneutralt, så att inget enskilt bränsle gynnas.

Endast Sundsvalls kommun uppger att de klimatkompenserar sina resor enligt Energimyndighetens rekommendationer. Av de övriga deltagande kommunerna anger Göteborg, Karlstad, Sundsvall, Upplands Väsby och Örebro kommuner att de tillämpar någon annan form av klimatkompensation. Detta innebär att pengarna går till lokala projekt som man hoppas ska minska utsläppen av växthusgaser. Det finns dock en risk att lokala pengapotter för klimatkompensation används till klimatåtgärder som skulle gjorts ändå, med andra medel, dvs. att de sammanlagda medlen för sådana åtgärder inte ökar i motsvarande mån.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,05 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 2 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

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).

Endast 8 kommuner uppger att de har ett uttalat förbud mot att använda privata bilar i tjänsten. Det är Filipstad, Höör, Lessebo, Linköping, Mellerud, Vara, Örebro och Östersunds kommuner. 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.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,11 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 6 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

³ <http://www.energimyndigheten.se/sv/Foretag/Klimatkompensation/>

⁴ <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

Förmånsbilar

Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar. Att endast erbjuda miljöbilar som förmånsbilar kan i vissa fall försvaras som ett sätt att få ut miljöbilar på marknaden, men i Kommunranking 2010 delas endast poäng ut till kommuner som helt saknar förmånsbilar.

Hela 73 % av de deltagande kommunerna uppger att de saknar förmånsbilar. Det är huvudsakligen större kommuner som erbjuder förmånsbilar.

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.

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.

De flesta deltagande kommuner har cyklar för tjänstebruk. Ambitionsnivån skiljer sig dock mycket åt. Vissa kommuner har bara ett par cyklar "som står och skräpar", medan många kommuner har ett större antal cyklar med datoriserat bokningssystem. Alvesta, Hudiksvall och Trollhättans stad uppger att cyklarna bokas i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning.

Av de deltagande kommunerna uppger 72 % att de har en fungerande pool med tjänstecyklar, som Gröna Bilister bedömer som poänggrundande. Bedömningen har denna gång varit ganska generös. 29 % av kommunerna har dessutom elcyklar eller elmopeder för tjänstebruk.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,72 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 72 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Upphandling av transporttjänster

Upphandlingsregler

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.

Endast 24 % av de deltagande kommunerna ger klara uppgifter om att de styr mot miljöfordon i upphandlingsprocessen. Flera andra kommuner uppger att de använder styrmedel, men redogör inte tydligt för dessa. 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 finns trots allt 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. Även små kommuner kan ställa krav: Hörs kommun har börjat tillämpa miljöbilskrav och krav på att köra förnybart i bilar avsedda för detta. Flera kommuner ställer krav på utbildning av chaufförerna i sparsam körning, bland annat Krokoms kommun.

Den maximala poängen i denna kategori är 17. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 2,76 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 16 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Hållbarhetskrav på bränsle

Sveriges kommuner kan bidra till att drivmedel produceras på ett bättre sätt genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. Biobränslen bör ha en säkerställd klimatnytta jämfört med bensin och diesel, och alla drivmedel bör produceras under rimliga arbetsvillkor. För att kunna avgöra hållbarheten hos ett bränsle måste det kunna spåras bakåt i distributions- och produktionskedjan. Här finns stora brister i dagsläget.

Miljöstyrningsrådet är i färd med att ta fram förslag till sådana drivmedelskriterier. Regeringen har också presenterat förslag på hållbarhetskriterier⁵, som dock endast gäller biodrivmedel. Ju fler kommuner som ställer hållbarhetskrav, desto större är chansen att bränslebolagen tillgodoser dem.

Att ställa hållbarhetskrav är en förhållandevis ny idé, och bara ett fåtal kommuner har börjat arbeta med frågan. Detta visas bland annat genom att många kommuner inte riktigt förstod vad enkätfrågorna i denna kategori gick ut på. Tydligare förklaringar borde ha getts.

I denna första kommunranking delas poäng endast ut till Göteborg, Stockholm och Växjö kommun. Göteborg och Stockholms stad har varit mest ambitiösa när det gäller att ställa hållbarhetskrav, med blandad framgång. Bränslebolagen har ansett att kraven är för stränga sett i proportion till de volymer drivmedel som ska köpas in. Detta visar vikten av att få med

⁵<http://www.regeringen.se/sb/d/12167/a/142454>

fler kommuner på tåget. Växjö kommun efterfrågar en hållbarhetsbeskrivning, och förhör sig om företagen ställer några hållbarhetskrav på sina underleverantörer. De ställer dock inga krav eftersom de inte ser någon möjlighet att följa upp om kraven efterlevs.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,03 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 1 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Stimulans till miljöanpassat bilanvändande hos allmänheten

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.

Ekonomiska bidrag

Antalet kommuner som ger ekonomiska bidrag till dem som köper bilar som kan drivas på förnybara bränslen eller el minskar tyvärr snabbt. De allra flesta kommuner använde statliga KLIMP-anslag för att finansiera dessa satsningar. Denna bidragsform finns inte längre. Mindre kostsamma stöd kan dock ges utan statliga anslag. Tidigare fick t.ex. alla gasbilsköpare i Ulricehamns kommun 5 000 kr på sitt tankkort som de kunde köpa lokalproducerad biogas för.

Många KLIMP-finansierade projekt som innefattade bidrag till gas- eller etanolbilar avslutades under maj 2010. Eftersom denna brytpunkt inföll under svarsperioden till denna enkätundersökning ges ändå poäng till de kommuner som erbjöd sådana bidrag. Inberäknat dessa anger 7 % av de deltagande kommunerna att ekonomiska bidrag ges. Nyligen beviljades Stockholms stad anslag från Energimyndigheten för att ge bidrag till merkostnaden vid inköp av elbilar. Anslaget gäller en mindre förflotta om 50 elbilar. Ansökningarna ska komma in senast den 31 augusti, och både företag, organisationer och privatpersoner kan lämna in ansökan.

Den maximala poängen i denna kategori är 5. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,31 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 6 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Parkeringsförmåner

Gratis parkering för miljöbilar bör inte vara permanent, eftersom den då blir en uppmuntran till bilåkande i allmänhet. Det är också viktigt att miljöbilsdefinitionen skärps. För närvarande finns behov av att gynna bilar med riktigt låg klimat- och miljöpåverkan, dvs. energieffektiva bilar som drivs av förnybara bränslen eller el. Gröna Bilister förespråkar en lösning där sådana bilar avgiftsbefrias, men där krav ställs att det förnybara bränslet verkligen tankas i stor omfattning. Kommuner bör inte låsa fast sig vid ett visst bränsle genom att, exempelvis, enbart avgiftsbefria biogasdrivna bilar.

Antalet kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar är på väg att minska. Stockholms stad tog t.ex. bort sina parkeringsförmåner vid årsskiftet 2008 – 2009. I dag erbjuds sådana förmåner i 17 % av de deltagande kommunerna.

Umeå kommun kan lyftas fram som föredöme. De erbjuder gratis parkering för miljöbilar som kan köras på ett förnybart bränsle eller el. Parkeringstillståndet är gratis och gäller i 3 år. Krav ställs på att tanka det förnybara bränslet, och detta kontrolleras då nytt tillstånd ska sökas.

Den maximala poängen i denna kategori är 5. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,77 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 15 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

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. Den privata bilpool som finns i Borlänge (Bilpolarna) kom t.ex. till i ett projekt tillsammans med kommunen. Kommuner kan också låt allmänheten få tillgång till bilar ur en kommunal bilpool genom att låta en extern aktör driva den kommunala poolen.

En bilpool öppen för allmänheten finns i 16 % av de deltagande kommunerna. 27 % av kommunerna uppger att de arbetar aktivt för att bilpooler ska starta eller utvidgas. 8 kommuner (6 %) anger att de låter allmänheten få tillgång till de kommunala poolbilarna under kvällar och helger. Det rör sig om Botkyrka, Gävle, Göteborg, Linköping, Nacka, Stockholm, Sundbyberg och Umeå kommun.

Den maximala poängen i denna kategori är 4. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,62 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 16 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Samåkning

Kommuner kan underlätta samåkning bland allmänheten, t.ex. genom att skapa en webbportal där man kan hitta personer att samåka med, eller genom att ordna strategiskt placerade parkeringsplatser.

Av de deltagande kommunerna uppger 33 % att de underlättar samåkning bland sina medborgare. Linköping har t.ex. samåkningsparkeringar vid samtliga utfarter från staden. 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. På Olofströms kommuns hemsida finns en tjänst "pendlarservice" där man kan söka samåkningspartners. Nyttan av sådana webbtjänster är extra stor i små kommuner där många pendlar till en större centralort.

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

Kommunala föredömen

Politiska ledare som använder miljöbil privat eller saknar egen bil kan agera föredöme för medborgarna. I Kommunranking 2010 delas poäng ut till de kommuner där fler än hälften av kommunalråden kör miljöbil privat eller saknar egen bil. Av de deltagande kommunerna uppger 24 % att så är fallet i deras kommun.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,24 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 24 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Tillgång till förnybara bränslen

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

Tankningsmöjligheter

Alla deltagande kommuner utom 5 anger att etanol E85 finns att tanka i kommunen. Undantagen är Bräcke, Essunga, Lessebo, Ljusnarsberg och Munkfors kommun. I 84 % av kommunerna finns minst två tankställen för E85.

Försäljning av fordonsgas (biogas eller naturgas) till allmänheten sker i 34 % av de deltagande kommunerna. I 11 % av kommunerna finns två eller flera tankställen för fordonsgas.

Publika tankställen för RME (rapsmetylester) finns i Alvesta, Falkenberg, Falköping, Huddinge, Lund, Malmö, Norrköping, Sundsvall, Trollhättan och Varbergs kommun.

Publika laddstolpar för elbilar finns i 18 % av de deltagande kommunerna.

I Malmö finns ett tappställe för vätgas.

I 12 % av de deltagande kommunerna finns tankställen med förnybara bränslen som endast är avsedda för kommunens fordon. Det rör sig om E85, fordonsgas och RME, men även biodiesel (Karlstad) och fiskoljediesel (Uppsala). Biodieseln i Karlstad görs av rapsolja och begagnad frityrolja från chipsfabriken i Filipstad.

Maximal poäng delas ut till kommuner där åtminstone två förnybara bränslen finns att tanka på åtminstone två publika tankställen vardera, och där det finns publika laddstolpar för elbilar. Detta är fallet i Falkenberg, Göteborg, Helsingborg, Linköping, Lund, Malmö, Stockholm, Sundsvall, och i Västerås stad.

Den maximala poängen i denna kategori är 8. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 2,12 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 27 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Produktion av förnybart bränsle

I varje kommun finns organiska restprodukter som kan användas för att producera förnybara fordonsbränslen; det rör sig t.ex. om slam från reningsverken, matavfall från hushållen, slakteriavfall, frityroljor, 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 2010 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. Av enkätsvaren att döma är 24 % av de deltagande kommunerna på detta vis direkt inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet. Lidköping och Sundsvalls kommun är i färd med att påbörja produktion av biogas i flytande form, vilket underlättar transport av stora mängder gas. Detta är de första anläggningarna i sitt slag.

Det pågår även arbete med andra förnybara bränslen än biogas. Norrköpings kommun var behjälplig då Agroetanol etablerade sin etanolfabrik. Hagfors kommun samarbetar med VärmlandMetanol som vill tillverka metanol av biomassa från skogsbruket. Piteå kommun stöder arbetet med att producera fordonsbränsle (DME) av svartlut från massaindustrin.

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 startade på egen hand produktion av biogas av fordonskvalitet vid avloppsreningsverket. Detta är ett bidragande skäl till att Lilla Edet utses till Bästa småkommun i Kommunranking 2010.

Bristen på biogas i Norrland är skriande. I dagsläget produceras biogas av fordonskvalitet endast i Boden, Skellefteå och Östersund (produktionen i Sundsvall inleds snart). Boden och Skellefteå kommun deltar tyvärr inte i Kommunranking 2010, men vi lyfter ändå 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.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,79 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 26 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Avfallsrötning

För att få tillräckligt med råvara bör alla kommuner samla in organiskt hushållsavfall för att röta till gas. I dag görs detta i 27 % av de deltagande kommunerna.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,27 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 27 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

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.

I Kommunranking 2010 delas poäng ut om mer än 50 % av nybilsförsäljningen utgörs av miljöbilar, eller om det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet är lägre än 120 g/km

Enligt BilSwedens statistik⁶ för år 2009 var miljöbilsandelen i nybilsförsäljningen större än 50 % i Borgholm, Bromölla, Sundbyberg och i Trollhättans stad. Inte i någon kommun var det

⁶ www.bilsweden.se/web/Korkort_2.aspx?Guid=d89fad88-a65c-4796-a96a-42d7bb926d89

genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet är lägre än 120 g/km, enligt Naturvårdsverkets och Trafikverkets Bilindex⁷.

Den maximala poängen i denna kategori är 4. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,06 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 1 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna.

Utvärdering och Tack

I Gröna Bilisters Kommunranking 2010 har värdefull information om kommunernas arbete för en hållbar bilism samlats in. En del av denna information presenteras i denna rapport. Vi hoppas och tror att kommunerna kan dra nytta av denna kunskap genom att låta sig inspireras av varandra och lära av varandras exempel. De kan också använda resultatet individuellt och jämföra sina poäng i vardera frågekategori med den maximala poängen och se inom vilka områden de behöver ta krafttag.

Som landsomfattande ranking av kommunerna har undersökningen sina begränsningar, eftersom endast hälften av kommunerna (146 stycken) valde att besvara enkäten. Dock bedömer Gröna Bilister att de flesta framstående kommuner deltagit i undersökningen, så att den övre delen av rankinglistan ger en trovärdig bild av vilka kommuner som ligger långt fram i omställningsarbetet.

Några skäl till den förhållandevis låga svarsfrekvensen kan vara:

- Att enkäten är omfattande och kräver en stor arbetsinsats att besvara
- Att det är första gången Gröna Bilister genomför denna typ av ranking och att undersökningsformen inte har hunnit etableras
- Att kommunerna får alltför många enkäter. Samtidigt som Kommunranking 2010 genomförde t.ex. Naturskyddsföreningen sin enkätundersökning "Klimatindex", med delvis överlappande tema.

Gröna Bilisters ambition är att kommunranking ska bli årligen återkommande och behålla samma grundform som i år. Att inte förändra kommunranking för mycket från år till år är väsentligt för att kunna utvärdera utvecklingen av kommunernas miljöarbete.

Även om enkätens omfattning kan vara avskräckande ligger också undersökningens värde i att detaljerad information hämtas in från kommunerna. Förhoppningsvis leder en återkommande kommunranking till att den nödvändiga informationen hålls lättare tillgänglig i kommunerna, så att enkäten efterhand blir enklare att besvara. Detta har också ett egenvärde eftersom den efterfrågade informationen är användbar när kommunerna ska utvärdera sitt eget miljöarbete inom transportsektorn.

Vissa förändringar av enkäten kommer ändå att ske till nästa år. När svaren kommer in blir det tydligt vilka frågor som är otydligt formulerade. Inför nästa års enkät kommer formuleringarna att ses över, så att det blir helt klart vilka uppgifter som krävs för att kommunerna ska kunna ges poäng. Vid denna typ av undersökning måste vi ju förlita oss på enkätsvaren,

⁷ www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafikinfrastruktur/Index-over-nya-bilars-klimatpaverkan/

eftersom det skulle vara alltför arbetskrävande att själva söka upp och verifiera information från alla landets kommuner. Otydliga frågor och/eller luddiga och ofullständiga svar har förmodligen hindrat några kommuner att få de poäng de förtjänar.

Distinktionen mellan miljökrav och miljöbilskrav vid frågor om upphandlingsregler bör göras tydligare. Vid frågorna om upphandling av transporttjänster bör det göras klart att detaljerade uppgifter behövs om det sätt på vilket miljöbilar och förnybara bränslen krävs, gynnas av ekonomiska styrmedel, eller påverkar viktningen av anbuden på annat sätt. Innebörden av begreppen "miljömässig- och social hållbarhet" hos drivmedel bör förklaras bättre. När det gäller kommunal medverkan i produktion av förnybara bränslen bör det också bli tydligare att endast befintlig produktion eller beslutade produktionsprojekt där spaden satts i jorden är poänggrundande. Alltför ofta är det så att utredningar och planer inte leder någon vart.

Gröna Bilister har samarbetat med Miljöfordon Syd i Kommunranking 2010. Kommunernas bilflottor bedömdes utifrån nyckeltalet CO₂-klimat, som beskriver det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet hos en bilflotta som tankas "rätt". I samverkan med kommunerna beräknade Miljöfordon Syd detta nyckeltal i november 2009 för samtliga kommuners bilflottor. Gröna Bilister fortsätter gärna samarbetet med Miljöfordon Syd, och samarbetar gärna även med andra organisationer kommande år, så att befintlig information används på ett effektivt sätt, och så att kommunerna slipper onödigt dubbelarbete med enkäter.

Avslutningsvis vill Gröna Bilister tacka Trafikverket som gjort denna undersökning möjlig genom ekonomiskt stöd, och inte minst alla deltagande kommuner! Gröna Bilister tackar också Miljöfordon Syd för gott samarbete.

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 och prenumeration

Gröna Bilister har endast privatpersoner som medlemmar. I medlemskapet ingår en prenumeration på tidningen Trafik & Miljö (4 nummer per år). Den som inte kan eller vill bli medlem kan istället välja att prenumerera på vår medlemstidning Trafik & Miljö.

Medlemsavgifterna för år 2010 är

- 280 kr för fullbetalande medlem
- 195 kr för dig som också är medlem i Elbil Sverige, Naturskyddsföreningen eller WWF:s vänner
- 320 kr för hel familj (reducerad avgift för dig som också är medlem i ELFIR, Naturskyddsföreningen eller WWF:s vänner - 235 kr)

Priset för en prenumeration på 4 nummer är 290 kr. Ingen moms tillkommer.

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