

Arbetet i Sveriges kommuner för att minska bilismens miljöpåverkan



Rapport från Gröna Bilisters Kommunranking 2011

Juni 2011

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Resultat.....	6
Vinnare.....	7
Hedersomnämmanden	7
Topp 20 Kommunranking 2011	7
De bästa kommunerna i vardera län	8
Topp 10 andel miljöbilar	9
Topp 10 förnybart/el	10
Analys	11
Kommunens bilar.....	11
Den kommunala bilparken.....	11
Upphandlingskrav för kommunala bilar	11
De kommunanställdas bilanvändande	12
Krav att köra förnybart.....	12
Hållbarhetskrav på drivmedel.....	13
Energiförbrukning	13
Resepolicy	14
Virtuella möten	15
Tjänstebilspool	15
Sparsam körning.....	16
ISA.....	16
Klimatkompensation	17
Egen bil i tjänsten.....	17
Förmånsbilar	18
Tjänstecyklar	18
Upphandlade transporter.....	19
Persontransporter.....	19
Övriga transporter.....	20
Allmänhetens bilanvändande	20
Parkeringsförmåner	20
Allmänna bilpooler.....	21
Samåkning och pendling	22
Politiker som föredöme	22
Tillgång till förnybara bränslen	22

Tankningsmöjligheter.....	22
Produktion av förnybara drivmedel.....	23
Avfallsrötning	24
Nybilsförsäljning	24
Tack.....	25
Om Gröna Bilister	25
Medlemskap	26
Medlemspremier.....	26
Medlem via sms	26

Inledning

Gröna Bilisters Kommunranking 2011 är en landsomfattande undersökning av kommunernas arbete för att minska bilismens miljöpåverkan. Undersökningen har genomförts med stöd av Trafikverket. Rankingen genomförs för andra året i följd.

Kommunerna är nyckelaktörer i omställningen till en hållbar bilism. Syftet med Kommunranking 2011 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 2011 återfinns på Gröna Bilisters hemsida: www.gronabilister/kommunranking-2011

Gröna Bilister genomför också individuella granskningar av landets kommuner. Under sju 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 2011. 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

Sedan förra årets undersökning har det skett en tydlig förbättring av kommunernas miljöarbete inom bilismens område i de flesta granskningsområden.

Trollhättan utses till vinnare i Gröna Bilisters Kommunranking 2011 med 79 poäng av 100 möjliga, tätt följd av Göteborg med 77 poäng och Stockholm med 75 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 Edet med 47 poäng. Lilla Edet har cirka 13 000 invånare. Mellerud och Olofström får ett hedersomnämmande. De får båda 40 poäng och har 9 000 respektive 13 000 invånare.

Till bästa uppstickarkommun utses Gävle, som ökade sin poängskörd från 27 till 51 jämfört med förra året, och klev upp från plats 49 till plats 19 i rankinglistan.

Sammanlagt lämnade 145 kommuner in enkätsvar, dvs. hälften av landets kommuner. Vår bedömning är att de allra flesta framstående kommuner deltagit, 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. 86 % av de deltagande kommunerna använder sådana riktlinjer, en uppgång från förra årets 79 %. Andelen miljöbilar i kommunernas sammanslagna bilflotta har stigit från 51 % till 59 % på ett år. De tydliga riktlinjerna vid upphandling pekar på att miljöbilsandelen kommer att fortsätta att stiga snabbt.

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. Det sammanlagda antalet kommunala bilar har sjunkit 4,5 % på ett år bland de kommuner som deltagit i rankingen både år 2010 och 2011.

När det gäller upphandling av transporter, som färdtjänst och skolskjuts, kan kommunerna ställa långtgående krav på att entreprenörerna ska använda miljöfordon och förnybara bränslen. Tidigare har alltför få gjort detta, trots att kommunerna här kan utöva ännu större inflytande på marknaden än vid den egna fordonsupphandlingen. En uppräckning är på gång. I år gav 39 % 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 endast 24 %.

Utbildning i bränslesnål bilkörning genomförs i kommunerna sedan många år. Av de deltagande kommunerna uppger 63 % att de utbildat någon del av sin personal de senaste två åren, en ökning från förra årets 53 %. Nu ökar användandet av ISA (intelligenta system för anpassning av hastighet). Dessa dosor loggar körbeteendet och signalerar om hastighetsgränser överträds, vilket hjälper till att hålla nere bränsleförbrukningen och öka säkerheten. I dagsläget har ISA använts av 33 % av de deltagande kommunerna. Förra årets siffra var 26 %.

Antalet kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar har minskat under några år. Argumentet har varit att miljöbilarna nu blivit så många att förmånen blivit ett tandlöst verktyg i omställningsarbetet, och förvandlats till en subvention till bilanvändande i allmänhet. Antalet kommuner som erbjuder miljöbilsparkering verkar dock ha stabiliserats. Både i år och förra året erbjöds förmånen i 17 % av de deltagande kommunerna. I väntan på en skärpt miljöbilsdefinition rekommenderar Gröna Bilister 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. I linje med detta har Gävle under året skärpt kraven på vilka bilar som omfattas av förmånen.

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 40 % av de deltagande kommunerna, att jämföra med förra årets 34 %. Andelen kommuner som själva är direkt inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet ökar också, från 24 % förra året till 28 % 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.

Organiskt avfall är en viktig råvara vid biogasproduktion. 38 % av de deltagande kommunerna samlar in hushållsavfall för biogasproduktion. Detta en markant ökning jämfört med förra årets 27 %.

Slutsatsen är klar: på bara ett år har kommunernas miljöarbete inom trafiksektorn tagit rejäla kliv framåt. De flesta har dock lång väg kvar att gå. Vår farhåga att inte mycket hinner hända på ett år har kommit på skam.

Resultat

Här presenteras de 20 bästa kommunerna i Kommunranking 2011, en lista med de bästa kommunerna i varje län och listor på de 10 kommuner som har högst andel miljöbilar, respektive högst andel bilar som kan drivas med något förnybart bränsle eller el.

Mer detaljerad information om resultatet av Kommunranking 2011 återfinns på webbsidan www.gronabilister/kommunranking-2011

- I filen "Ranking 2011.xls" finns den fullständiga rankinglistan med alla de 145 deltagande kommunerna, länsvisa rankinglistor, samt en jämförelse län för län vad gäller svarsfrekvens och medelpoäng.
- I filen "Poäng Kommunranking 2011.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 145 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 2011.xls" anges andelen miljöbilar i kommunernas fordonsflottor. Jämförelse görs med den andel som uppgavs i Kommunranking 2010 och i en enkät år 2005. Andelen alternativa bilar som kan köras på ett förnybart bränsle eller med el anges också. Tre kommunlistor presenteras: en alfabetisk lista, en rankinglista efter högst andel miljöbilar och en rankinglista efter högst andel alternativa bilar.

Vinnare

Kategori	Kommun	Poäng
Bästa kommun	Trollhättan	79
Bästa småkommun	Lilla Edet	47
Bästa uppstickarkommun	Gävle	51

Hedersomnämningen

Kategori	Kommun	Poäng
Bästa kommun	Göteborg	77
Bästa kommun	Stockholm	75
Bästa småkommun	Mellerud	40
Bästa småkommun	Olofström	40

Topp 20 Kommunranking 2011

Plats	Kommun	Poäng
1	Trollhättan	79
2	Göteborg	77
3	Stockholm	75
4	Norrköping	72
5	Växjö	69
5	Örebro	69
7	Linköping	66
8	Malmö	64
9	Västerås	63

9	Östersund	63
11	Helsingborg	60
12	Jönköping	59
13	Umeå	58
14	Karlstad	57
15	Borås	56
15	Lerum	56
17	Lidköping	55
18	Kristianstad	53
18	Sundsvall	53
20	Gävle	51
20	Upplands Väsby	51

De bästa kommunerna i vardera län

Län	Bästa kommun	Poäng
Blekinge	Olofström	40
Dalarna	Hedemora	35
Gotland	Gotland	33
Gävleborg	Gävle	51
Halland	Falkenberg	46
Jämtland	Östersund	63
Jönköping	Jönköping	59
Kalmar	Kalmar	35
Kronoberg	Växjö	69
Norrbottnen	Boden	36
Skåne	Malmö	64

Stockholm	Stockholm	75
Södermanland	Nyköping	45
Uppsala	Uppsala	45
Värmland	Karlstad	57
Västerbotten	Umeå	58
Västernorrland	Sundsvall	53
Västmanland	Västerås	63
Västra Götaland	Göteborg	77
Örebro	Örebro	69
Östergötland	Norrköping	72

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	Procentandel miljöbilar
1	Karlstad	100
1	Robertsfors	100
3	Hedemora	98
4	Göteborg	97
4	Helsingborg	97
4	Stockholm	97

7	Uddevalla	96
8	Lerum	93
9	Södertälje	92
9	Sölvesborg	92

Topp 10 förnybart/el

Antalet kommunala bilar som kan drivas av något förnybart bränsle eller el efterfrågades. 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 endast kan drivas av bensin eller diesel in. Samma förbehåll för de kommunala bolagen som i föregående topplista måste göras här.

Plats	Kommun	Procentandel förnybart/el
1	Karlstad	100
2	Robertsfors	100
3	Hedemora	98
3	Uddevalla	96
3	Södertälje	92
6	Sölvesborg	92
6	Trosa	92
8	Norrköping	91
9	Trollhättan	91
9	Helsingborg	89

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 "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 hösten 2010.

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. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 4,28 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 21 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 16 %.



Positiv 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.

Hela 86 % av de deltagande kommunerna uppger att de tillämpar en upphandlingspolicy som kräver miljöbilar, där undantag ska godkännas i förväg. Detta är en uppgång från förra årets 79 %. I Enlighet med detta stiger också andelen miljöbilar i de deltagande kommunernas sammanslagna bilflotta. År 2010 var andelen 51 % och i år är den 59 %.

Här avses miljöbilsandelen bland de 140 kommuner som lämnade uppgifter år 2011 jämfört med andelen bland de 146 kommuner som lämnade uppgifter år 2010. För att verifiera denna trend kan man räkna endast de kommuner som lämnade uppgifter *båda* åren. Då ökar miljöbilsandelen från 53 % år 2010 till 61 % år 2011.

52 % av kommunerna tillämpar en policy som prioriterar förnybara bränslen eller el, även detta en uppgång från förra årets 42 %.

Kommunerna bör utöva sitt ägarinflytande och ställa samma krav på de kommunala bolagen som på den egna verksamheten. På denna punkt brister många kommuner, men bättring verkar vara på gång. Idag uppger 57 % av kommunerna att de ställer samma krav på bolagen som på sig själva (oavsett vilka miljö- eller miljöbilskrav de ställer). Förra årets siffra var 42 %.

Tre kommuner fick full pott i denna kategori: Karlstad, Stockholm och Trollhättan. 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. Många små kommuner får också höga poäng. Vi väljer att lyfta fram Botkyrka, Mellerud och Österåker. I Botkyrka krävs miljöbilar och dubbfria vinterdäck. Alla fossilbränsleberoende bilar ska vara avvecklade senast år 2015.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 4,64 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 58 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningsystemet i denna kategori ändrats något, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



Positiv 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 34 % 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 38 % av de deltagande kommunerna ställer någon form av krav på att förnybara bränslen ska användas i bilar avsedda för detta. Förra årets siffror var 33 respektive 35 %.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,08 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 36 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 35 %.



Ingen tydlig trend

Hållbarhetskrav på drivmedel

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 och utan att skada den lokala miljön. För att kunna avgöra hållbarheten hos ett bränsle måste det kunna spåras bakåt i distributions- och produktionskedjan. Här finns stora brister i dagsläget.

Miljöstyrningsrådet har tagit fram förslag till sådana drivmedelskriterier. Ju fler kommuner som ställer hållbarhetskrav, desto större är chansen att bränslebolagen tillgodoser dem.

Att ställa hållbarhetskrav är en förhållandevis ny idé. I förra årets kommunranking delades poäng endast ut till Göteborg, Stockholm och Växjö. I år har ytterligare 26 av de deltagande kommunerna fått poäng för att de börjat arbeta med frågan.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,28 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 9 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 35 %.



Positiv trend

Energiförbrukning

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Poäng delas ut till de kommuner som för statistik som visar att drivmedelsenergin som förbrukats i de kommunala bilarna har minskat två år i rad. Endast 10 kommuner kan uppvisa sådan statistik, vilket är nära förra årets siffra på 11 kommuner. De 10 kommunerna är: Borgholm, Helsingborg, Kristianstad, Motala, Nyköping, Smedjebacken, Stockholm, Tingsryd, Trollhättan och Växjö. Inte ens i de bästa kommunerna kan man förvänta sig att energiåtgången kontinuerligt minskar år för år. Dessa poäng ska alltså snarast ses som en guldstjärna i kanten.

Utöver att föra statistik på förbrukade drivmedelsvolymen bör kommunen i sin uppföljning räkna antalet körda mil. Genom att dividera den sammanlagda energiförbrukningen med antalet körda mil får man en siffra på de kommunala fordonens reella energieffektivitet. Poäng delas ut till kommuner vars bilar förbrukar mindre än 6 kWh/mil i snitt. Detta motsvarar knappt 0,7 l bensin per mil eller drygt 0,6 l diesel per mil. Fyra kommuner ger trovärdig statistik som antyder att deras fordon uppfyller detta villkor, nämligen Avesta, Borås, Kristinehamn och Österåker.

Huvudsyftet med denna frågekategori är att få kommunerna att inse nyttan av ovanstående nyckeltal när det gäller att utvärdera effekten av andra åtgärder, som att anta en resepolicy som minimerar det onödiga användandet av bil i tjänsten, att utbilda personalen i sparsam körning, osv. Därför delades ett poäng ut till de 53 % av de deltagande kommuner som tillhandahöll fullständig statistik, oavsett vad denna visade.

Ingen procentuell måluppfyllelse räknas ut i denna kategori, eftersom full pott innebär en energiförbrukning som kontinuerligt minskar år för år, vilket är orealistiskt.



Ingen tydlig trend

Resepolicy

Ett bra sätt att effektivisera det kommunala bilanvändandet är att ha en resepolicy med tydliga regler för vilka färdmedel 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 44 % 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 34 %.

Bland alla kommuner med föredömliga policies väljer vi att lyfta fram Nacka och Håbo. Konkreta riktlinjer är viktiga för genomslaget. Håbo kräver t.ex. att man ska gå, cykla, åka buss eller tåg om restiden inte blir mer än 50 % längre än med bil.

För att vara poänggrundande krävs också att kommunen kan visa att resepolycyn efterlevs i betydande mån. Uppföljningen skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Flera kommuner följer upp tillämpningen i en årlig miljöredovisning (t.ex. Lidköping), vid kommunrevision (t.ex. Lund), eller inom miljöledningssystemet (t.ex. Trollhättan). Andra genomför återkommande resvaneundersökningar bland de anställda (t.ex. Nacka, Sundbyberg och Västerås). Ansvar för efterlevnaden vilar ofta på förvaltningscheferna.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,71 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 36 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 34 %.



Positiv trend

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 60 % att de tillhandahåller utrustning för virtuella möten, och kan dessutom ge exempel på att de hållit sådana det senaste året. Förra årets siffra var 58 %. Omfattningen varierar förstås stort. Alingsås har utrustning för videokonferens, och använder den bland annat vid distansutbildningar och vid nationella nätverksträffar inom Energimyndighetens program Uthållig kommun. De har också skaffat webbkameror och headset som kan användas vid den egna datorn. Gotland ordnar Skypemöten, t.ex. för att hålla kontakter i EU-projekt och nationella nätverk. Många kommuner håller också video- eller webbmöten med grannkommuner och landsting, t.ex. Kristianstad.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,60 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 60 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 58 %.



Ingen tydlig 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 och Linköping 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. Förra årets var siffran 83 %. Av de deltagande kommunerna uppger 53 % att alla poolbilar är miljöbilar, en markant uppgång från förra årets 36 %. 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.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 2,26 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 75 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 66 %.

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 63 % att någon del av personalen har genomgått utbildning i sparsam körning de senaste två åren, eller har deltagit i uppföljningsprogram. Förra året var siffran 56 %.

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. 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 1,01 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 51 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 47 %.



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 33 % att de använt ISA i ett försöksprojekt eller installerat det permanent i ett eller flera fordon. Förra årets siffra var 26 %. Stockholm har för avsikt att utrusta samtliga sina bilar med ISA. Trelleborgs kommun installerar ISA i alla nya bilar. I Sundsvall har de kommunala bolagen gått före och installerar ISA i alla nya bilar. Göteborgs bilpoolsbilar från Sunfleet har ISA efter den senaste upphandlingen. Falköping, Göteborg, Kristianstad och Skövde har installerat ISA i de flesta av sina bilpoolsbilar.

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. Förra årets måluppfyllelse var 26 %.



Positiv 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 rekommendationer¹. Ett problem är att detta innebär investeringar utanför kommunens gränser, vilket kommunallagen tycks utesluta. En utredning av Helsingborgs stad² 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.

Endast Sundsvalls kommun uppger att de klimatkompenserar sina resor enligt Energimyndighetens rekommendationer. Av de övriga deltagande kommunerna anger Göteborg, Karlstad, Lycksele, Åre, Växjö och Örebro kommuner att de tillämpar klimatkompensation där medlen går till lokala projekt. 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 0,06 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 3 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 2 %.



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).

12 % av de deltagande kommunerna uppger att egen bil inte ska användas i tjänsten, och att undantag måste motiveras och godkännas av överordnad. Melleruds kommun får agera

¹ <http://www.energimyndigheten.se/sv/Foretag/Klimatkompensation/>

² <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

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 0,24 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 12 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 6 %.



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.

Hela 72 % av de deltagande kommunerna uppger att de saknar förmånsbilar. Föregående års siffra var 73 %.

Av de kommuner som erbjuder förmånsbilar kräver de flesta att de är miljöbilar. Endast 12 kommuner, eller 8 %, erbjuder icke-miljöbilar. Bland dessa återfinns några i övrigt framstående kommuner som Gävle, Malmö, Ulricehamn och Uppsala.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,92 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 92 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningsystemet i denna kategori ändrats, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



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 välskött 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. Flera kommuner uppger att cyklarna bokas i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning.

Av de deltagande kommunerna uppger 79 % att de har en pool med tjänstecyklar. 2010 års siffra var 67 %. Allt fler kommuner har elcyklar eller elmopeder för tjänstebruk. I år finns sådana i 43 % av de deltagande kommunerna, förra året fanns de i 29 % av kommunerna.

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 0,5 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 50 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom bedömningen varit strängare i år jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



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. 39 % av de deltagande kommunerna ger klara uppgifter om att de styr mot miljöfordon i upphandlingsprocessen, att jämföra med förra årets 24 %. 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 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. Även mindre kommuner kan

ställa krav: Upplands Väsby och Östhammar kräver ökande andel miljöbilar och förnybara bränslen år för år. Många fler goda exempel finns att läsa i Gröna Bilisters handbok "Utmaning 2020".

Den maximala poängen i denna kategori är 15. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 3,38 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 23 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningssystemet i denna kategori ändrats, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



Positiv trend

Övriga transporter

Vid sidan av persontransporterna köper kommunerna in många andra tjänster som innefattar transporter med personbilar, t.ex. övervakning, parkeringsbevakning, mynttömning, varuleveranser, byggentreprenader, osv.

23 % av de deltagande kommunerna styr aktivt mot miljöfordon vid dessa typer av tjänster. I Borås prioriteras miljöbilsklassade fordon vid exempelvis kyltransporter, för bilar inom parkeringsbolaget och budbilar. I Halmstads avtal med Bring, som kör kommunens samordnade transporter finns krav på ökande andel miljöbilar (främst gasdrivna) och utbildning i sparsam körning.

Den maximala poängen i denna kategori är 2. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,46 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 23 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom dessa frågor inte utgjorde en självständig kategori förra året, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året, eller anger en 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. 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.

Gävle har det senaste året 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.

Antalet kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar har minskat under några år. Stockholms stad tog t.ex. bort sina parkeringsförmåner vid årsskiftet 2008 – 2009. I dag erbjuds sådana förmåner i 18 % av de deltagande kommunerna, att jämföra med förra årets 17 %.

Den maximala poängen i denna kategori är 5. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,90 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 18 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningsystemet i denna kategori ändrats, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



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. Den privata bilpool som finns i Borlänge (Bilpolarna) kom t.ex. till i ett projekt tillsammans med kommunen. Kommuner kan också låta 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 17 % av de deltagande kommunerna. Förra årets siffra var 16 %. 29 % av kommunerna uppger att de arbetar aktivt för att bilpooler ska starta eller utvidgas. Förra året var siffran 27 %. 14 kommuner (10 %) anger att de låter allmänheten få tillgång till de kommunala poolbilarna under kvällar och helger, en uppgång från förra årets 8 kommuner (6 %). Det rör sig om Botkyrka, Gävle, Göteborg, Götene, Helsingborg, Lerum, Linköping, Nacka, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tranås, Umeå och Värnamo.

Den maximala poängen i denna kategori är 4. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,72 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 18 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 16 %.



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.

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. I Kramfors byggs pendlingsparkeringar med gratis motorvärmare i anslutning till kollektivtrafik och där samåkning historiskt skett.

Den maximala poängen i denna kategori är 1. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 0,49 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 49 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom frågorna förändrats sedan förra året jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året, och anger ingen trend.

Politiker som föredöme

Politiska ledare som använder miljöbil privat eller saknar egen bil kan agera föredöme för medborgarna. Poäng delas ut till de kommuner där fler än hälften av kommunalråden kör miljöbil privat eller saknar egen bil. Av de deltagande kommunerna uppger 33 % att så är fallet i deras kommun. Förra årets siffra var 24 %.

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. Förra årets måluppfyllelse var 24 %.



Positiv trend

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 3 anger att etanol E85 finns att tanka i kommunen. Undantagen är Bjurholm, Härjedalen, Sorsele. I 87 % av kommunerna finns minst två tankställen för E85. Förra årets siffra var 84 %.

Försäljning av fordonsgas (biogas eller naturgas) till allmänheten sker i 40 % av de deltagande kommunerna. Förra året siffra var 34 %. I 13 % av kommunerna finns två eller flera tankställen för fordonsgas. I fjol var siffran 11 %.

Publika tankställen för RME (rapsmetylester) finns i Botkyrka, Falkenberg, Jönköping, Karlskoga, Linköping, Lund, Malmö, Norrköping, Stockholm och Trollhättan.

I Malmö finns ett tappställe för vätgas. I Göteborg går det att tanka flytande metan och DME, men dessa bränslen är enbart avsedda för tunga fordon.

Publika laddstolpar för elbilar finns i 29 % av de deltagande kommunerna, en ökning från förra årets 18 %.

I 18 % av de deltagande kommunerna finns tankställen med förnybara bränslen som endast är avsedda för kommunens fordon (12 % förra året). Det rör sig om E85, fordonsgas och RME, men även biodiesel (Karlstad) och diesel med hög andel (30 %) tallolja (Södertälje). Uppsala har tidigare använt fiskoljediesel på försök. Biodieseln i Karlstad görs av rapsolja och begagnad frityrolja från chipsfabriken i Filipstad.

Den maximala poängen i denna kategori är 8. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 2,77 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 35 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Förra årets måluppfyllelse var 27 %.



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, 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 2011 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 uppmuntrar kommunsamarbete.

28 % av de deltagande kommunerna på detta vis direkt inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet, en uppgång från förra årets 24 %. 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.

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 fordonbränsle (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 startar på egen hand produktion av biogas vid avloppsreningsverket.

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.

Den maximala poängen i denna kategori är 4. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,14 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 29 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningsystemet i denna kategori ändrats, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



Positiv trend

Avfallsrötning

För att få tillräckligt med råvara bör alla kommuner samla in organiskt hushållsavfall för att röta till gas. I dag görs detta i 38 % av de deltagande kommunerna, en tydlig uppgång från förra årets 27 %. Något fler kommuner samlar in organiskt avfall från annat håll, t.ex. från restauranger.

Den maximala poängen i denna kategori är 3. Medelbetyget för de deltagande kommunerna är 1,17 poäng. Detta ger en måluppfyllelse på 39 %, enligt Gröna Bilisters sätt att räkna. Eftersom poängsättningsystemet i denna kategori ändrats, jämför vi inte graden av måluppfyllelse med förra året.



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 2010, miljöbilsandelen i nybilsförsäljningen större än 50 % i Falköping, Filipstad, Gullspång, Sunne,

och Trollhättan. Inte i någon kommun var det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet är lägre än 120 g/km, enligt Naturvårdsverkets och Trafikverkets Bilindex.

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

Tack

Gröna Bilister har samarbetat med Miljöfordon Syd i Kommunranking 2011. 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 2011 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.