

Arbetet i Sveriges kommuner för att minska bilismens miljöpåverkan



Poängsättningsmall vid Gröna Bilisters kommungranskningar

Februari 2010

Innehåll

Inledning.....	3
Anmärkningar.....	3
Granskningsområden	4
Poänggrundande granskningsområden.....	4
Ej poänggrundande granskningsområden.....	4
Den kommunala bilparken	5
Upphandlingskrav för kommunala bilar.....	6
De kommunanställdas bilanvändande	6
Upphandling av transporttjänster.....	8
Stimulans till miljöanpassat bilanvändande hos allmänheten.....	9
Tillgång till förnybara bränslen.....	10
Nybilsförsäljning.....	11
Mål och visioner	11
Evenemang och kampanjer	12
Stadsplanering.....	12
Samordning av olika trafikslag	12

Inledning

Gröna Bilister granskar sedan år 2004 vilket ansvar Sveriges kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismens område.

Gröna Bilisters ideal kan sammanfattas med orden ”kör snålt, kör förnybart, och kör inte i onödan”. Detta tredelade ideal präglar vår bedömning när kommunerna granskas. I debatten ställs ofta de tre benen i idealet mot varandra. Det duger inte om vi effektivt ska kunna motverka klimatförändringarna.

Både åtgärder och uppnådda resultat bedöms. Med poängsättningen som verktyg vill vi väcka uppmärksamhet både på mål värda att sträva efter och effektiva åtgärder för att nå fram till dessa mål.

Gröna Bilisters kommungranskningar fokuserar på transporter med personbilar; vi bedömer alltså inte transportsystemet som helhet. Exempel på områden vi inte granskar är busstrafiken, sophämtningen och varutransporter med tyngre fordon. I begränsad omfattning premierar vi insatser för gång, cyklism och minskat kommunalt resande överlag. Detta som ett led i att förverkliga idealet ”kör inte i onödan”.

Kommunala insatser för att minska bilismens miljöpåverkan genererar poäng enligt nedanstående mall, och poängen vägs samman till ett slutbetyg mellan 1 och 10. Vi har försökt göra kriterierna för poängsättningen så tydliga som möjligt, men det går inte att komma ifrån att granskaren måste göra personliga bedömningar. Viktningen av de olika insatserna är naturligtvis i grunden godtycklig. Poängsättningen är så utformad att både små och stora kommuner har möjlighet att nå riktigt höga poäng, men exakt rättvisa går inte att uppnå.

Det är viktigt att komma ihåg att poäng och betyg bara är en morot. Det centrala i Gröna Bilisters kommungranskningar är att lyfta fram vad som görs bra, ge rekommendationer på vad som kan göras bättre, och sprida goda exempel från kommun till kommun. Nedanstående lista på poänggrundande insatser bör därför i första hand ses som en provkarta på vad Sveriges kommuner kan göra för att minska bilismens miljöpåverkan.

Anmärkningar

Från och med hösten 2009 har granskningsomfånget utvidgats något och ett nytt poängsättningsystem har införts. Den maximala poängen är 100. Denna poäng delas med 10 och avrundas till närmaste heltal, vilket blir kommunens betyg. Det högsta möjliga betyget blir således 10. Det lägsta möjliga betyget sätts till 1. Siffran 5 avrundas uppåt, så att en poängskörd på 65 ger betyget 7.

Det kommer att bli svårare att få höga betyg i det nya systemet. Under en övergångsperiod kommer även betyg enligt det gamla systemet att redovisas, så att bakåtjämförelser ska kunna göras.

Underlag till poängsättning och rapportskrivning inhämtas via en standardiserad enkät ställd till kommunen. Granskaren ställer sedan kompletterande frågor till kommunen och till andra aktörer och granskar kommunala dokument.

Med bilar menas här alla personbilsregistrerade fordon. Med miljöbilar menas miljöbilar enligt statens definition¹. Gröna Bilister verkar aktivt för att denna successivt ska skärpas. För personbilsklassade fordon med fler än 5 sittplatser använder vi Göteborgs, Malmös och Stockholms utvidgade definition. Sådana fordon bedöms vara miljöbilar om de kan drivas på ett förnybart bränsle eller el. Än så länge ställs inga krav på bränsleförbrukning. Tack vare denna utvidgning kan även minibussar bedömas.

Till eldrivna bilar räknas också laddhybrider, men inte elhybrider utan möjlighet till extern laddning.

Granskningsområden

För att ge överblick listas först de områden som granskas. Vissa områden tas upp till bedömning utan att poängsättas. Skälen kan vara att de är svåra att kvantifiera, eller att en poängbedömning ensidigt skulle gynna stora eller små kommuner. Kommunala mål och visioner inom bilismens område lyfts fram, men ger inga poäng eftersom det är handling som räknas.

Den maximala poängen som kan uppnås inom respektive granskningsområde anges till höger, så att viktningen av de olika områdena tydliggörs.

Poänggrundande granskningsområden

- | | |
|---------------------------------------------------------------|------|
| 1. Den kommunala bilparken | (20) |
| 2. Upphandlingskrav för kommunala bilar | (8) |
| 3. De kommunanställdas bilanvändande | (20) |
| 4. Upphandling av transporttjänster | (20) |
| 5. Stimulans till miljöanpassat bilanvändande hos allmänheten | (16) |
| 6. Tillgång till förnybara bränslen | (12) |
| 7. Nybilsförsäljning | (4) |

Ej poänggrundande granskningsområden

1. Mål och visioner
2. Evenemang och kampanjer
3. Stadsplanering
4. Samordning av olika trafikslag

¹ enligt förordning (2007:380) om miljöbilspremie

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. De köper 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. De servar dessutom normalt sett sina bilar föredömligt, så att det efter några år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

För att kunna poängbedöma kommunernas bilflottor används den statliga miljöbilsdefinitionen som vattendelare (se dock avsnittet Anmärkningar ovan angående större fordon). I dagens definition är kraven på energieffektivitet hos bilar som drivs av bensin eller diesel förhållandevis stränga, medan de är generösa för bilar som kan drivas på förnybara bränslen. På sikt måste krav på låg klimatpåverkan medföra att fossilbränsleddrivna bilar inte längre kan kallas miljöbilar, och bilar som drivs av biobränslen eller el måste bli betydligt mer energieffektiva än vad de är idag.

Eftersom vi anser att övergången till biobränslen och el för närvarande behöver speciell uppmuntran, ger vi bonuspoäng till kommuner som har en stor andel sådana fordon. I dagsläget bedömer Gröna Bilister att det miljövänligaste sättet att driva fram ett fordon på är med biogas. Det är dock svårt att kvantifiera olika förnybara drivmedels miljöpåverkan. Tillverkningsförhållandena spelar stor roll. Nya miljömässigt fördelaktiga alternativ kan också komma att introduceras på marknaden inom en snar framtid. Därför rangordnar vi inte de alternativa drivmedlen.

Till de kommunala bilarna räknas fordon som ägs eller leasas av kommunen och är personbilsregistrerade. Även bilar som ägs eller leasas av kommunala bolag räknas in bland dessa.

Sammanfattningsvis ges poäng i två steg: 1) efter andelen miljöbilar bland kommunens bilar, och 2) efter andelen bilar som kan drivas på något förnybart bränsle eller el.

Steg 1

- 0 – 20 % miljöbilar: 0 poäng
- 21 – 30 %: 2 poäng
- 31 – 40 %: 4 poäng
- 41 – 50 %: 6 poäng
- 51 – 60 %: 8 poäng
- 61 – 70 %: 10 poäng
- 71 – 80 %: 12 poäng
- 81 – 90 %: 14 poäng
- 91 – 100 %: 16 poäng

Steg 2

- Mellan 50 och 70 % av kommunens bilpark består av miljöbilar som kan drivas på förnybart bränsle eller el: 2 poäng extra utöver poängen i steg 1
- Mer än 70 % av kommunens bilpark består av miljöbilar som kan drivas på förnybart bränsle eller el: 4 poäng extra utöver poängen i steg 1

Maxpoäng för detta område: 20

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.

I vår poängbedömning ges extra bonus om förnybara bränslen eller el prioriteras, men vi rankar inte dessa alternativ individuellt av ovan nämnda skäl.

Kommuner väljer ibland att upphandla fordon gemensamt med andra kommuner, eller att använda gemensamma upphandlingsmanualer. Upphandlingsform eller manual påverkar inte poängsättningen.

- Kommunen kräver miljöbilar vid köp eller leasing. Undantag medges endast då inga passande miljöbilar finns att tillgå: 4 poäng
- En sådan upphandlingspolicy prioriterar förnybara bränslen eller el: 1 poäng extra
- Miljökrav som motsvarar Miljöstyrningsrådets upphandlingskriterier på nivån "avancerad" ställs: 2 poäng extra
- Krav enligt ovan gäller både kommunen och kommunala bolag: 1 poäng extra

Maxpoäng för detta område: 8

De kommunanställdas bilanvändande

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonsflotta. Dessa ska också användas på ett förnuftigt sätt. Bilar som kan köras på förnybara bränslen ska köras på dessa bränslen. Genom att organisera bilarna i bilpooler med centrala bokningssystem minimeras antalet fordon som behövs. Utbildning i sparsam körning kan minska bränsleanvändningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella. Gång, cykel eller spårbunden kollektivtrafik bör prioriteras vid kommunala resor. De bilresor som utförs i tjänsten bör klimatkompenseras. Kommunen bör underlätta för de anställda att cykla eller gå till jobbet, och den bör erbjuda andra förmåner än bilar.

- För kommunala bilar som kan drivas på ett (eller flera) förnybara bränslen krävs att minst 50 % av körsträckan körs på något av dessa bränslen: 2 poäng

- För kommunala bilar som kan drivas på ett (eller flera) förnybara bränslen krävs att minst 70 % av körsträckan körs på något av dessa bränslen: 3 poäng istället för ovanstående 2 poäng
- Kommunen kan redovisa minskat kommunalt bränsleanvändande per capita två år i rad de senaste åren. (För att beräkna detta använder vi oss av respektive bränsles energiinnehåll, adderar energiåtgången för de olika bränsleslagen² och dividerar med kommunens folkmängd.): 2 poäng
- Kommunen har en resepolicy med tydlig prioritet mot 1) cykel eller gång 2) telefon- eller videokonferens, 3) spårbunden kollektivtrafik. Liknande varianter godtas. Kommunen kan också visa att policyn tillämpas: 2 poäng
- Kommunen erbjuder möjlighet till videokonferenser eller virtuella möten och har hållit sådana det senaste året: 1 poäng
- Det finns en kommunal bilpool: 1 poäng
- Tillgång till kommunal bilpool finns på fler än en förvaltning. Bilarna bokas med ett centralt bokningssystem som också kan användas för utvärdering: 2 poäng istället för ovanstående 1 poäng (Om kommunen endast har en förvaltning delas också 2 poäng ut, om bokningssystem finns enligt ovan.)
- Samtliga kommunala bilpooler innehåller endast miljöbilar: 1 poäng extra
- Någon del av personalen har genomgått utbildning i sparsam körning de senaste två åren, eller har deltagit i uppföljningsprogram: 1 poäng
- Ett större program för utbildning i sparsam körning har genomförts de senaste två åren eller är under genomförande (uppföljningsprogram godtas också): 2 poäng istället för ovanstående 1 poäng
- Intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) har använts i ett försöksprojekt, eller har installerats permanent i ett antal fordon: 1 poäng
- Kommunen klimatkompenserar sina vägresor: 1 poäng
- Kommunen klimatkompenserar sina vägresor i enlighet med Energimyndighetens rekommendationer: 1 poäng extra
- Det finns tillgång till en större pool av tjänstecyklar med centralt bokningssystem: 1 poäng (Ett mindre antal elcyklar är också poänggrundande.)
- Det är förbjudet att använda egen bil i tjänsten: 2 poäng
- Kommunen erbjuder inga förmånsbilar: 1 poäng

Maxpoäng för detta område: 20

² Bensin: 8,7 kWh/l, diesel: 9,8 kWh/l, etanol E85: 6,5 kWh/l, biogas: 9,7 kWh/Nm³, naturgas: 11,2 kWh/Nm³. För att beräkna energiinnehållet i den använda gasmängden används gasföreningens statistik över andelen biogas som tankats på nationell nivå. År 2009 var andelen 65 %, vilket ger $0,65 \times 9,7 + 0,35 \times 11,2 = 10,2$ kWh/Nm³ för fordonsgas.

Upphandling av transporttjänster

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.

Upphandlingen av olika transportslag kan skötas olika huvudmän; kommunen kan till exempel stå för upphandling av varustransporter, medan regionen eller landstinget upphandlar färdtjänst och skolskjuts. Kommunen får tillgodoräkna sig de poäng som respektive huvudman har rätt till enligt nedan.

Gröna Bilister bedömer upphandlingen av transporter med personbilar och lätta transportfordon. Exempel på vad som inte bedöms är upphandling av kollektivtrafik med buss eller sophämtning.

Sveriges kommuner, och de entreprenörer som utför transporter åt dessa, är viktiga kunder för bränslebolagen. Om en stor del av kommunerna ställer hållbarhetskrav på de drivmedel som används, utgör detta ett effektivt påtryckningsmedel i arbetet för att garantera klimatnyttan hos de förnybara bränslen som saluförs, och i arbetet för att förbättra de sociala villkoren vid produktionen. Härvid ska samma krav ställas på bensen och diesel som ställs på biobränslen. För att bränslebolagen ska kunna ge hållbarhetsgarantier krävs förbättrad spårbarhet hos de bränslen de hanterar. Här brister det idag främst på den fossila sidan. Eftersom hållbarhetskrav är något nytt både för upphandlare och entreprenörer, är vi tills vidare generösa i poängbedömningen.

- Miljöfordon gynnas med ekonomiska styrmedel vid upphandling av något transportslag. Alternativt ställs krav på viss andel miljöfordon: 6 poäng
- Krav på 100 % miljöfordon ställs vid upphandling av något transportslag: 8 poäng istället för ovanstående poäng
- Alla transportslag upphandlas med krav på viss andel miljöfordon eller med ekonomiska styrmedel som gynnar miljöfordon: 10 poäng istället för ovanstående poäng
- Krav på 100 % miljöfordon ställs vid upphandling av alla transportslag: 12 poäng istället för ovanstående poäng
- Styrningen mot miljöfordon enligt ovan är parad med krav på att minst 50 % av körsträckan körs på förnybara bränslen eller el, om fordonen är anpassade för detta: 2 poäng extra
- Styrningen mot miljöfordon enligt ovan är parad med krav på att minst 70 % av körsträckan körs på förnybara bränslen eller el, om fordonen är anpassade för detta: 3 poäng extra istället för ovanstående 2 extra poäng

- Kommunen styr aktivt mot att även andra slags entreprenörer använder miljöfordon (till exempel att byggföretag använder miljöfordon vid transporter): 2 poäng
- Kommunen efterfrågar miljömässig och social hållbarhet hos använda drivmedel: 1 poäng
- Kommunen ställer någon form av hållbarhetskrav på drivmedlen: 1 poäng extra
- Kraven gäller både fossila och förnybara bränslen: 1 poäng ytterligare

Maxpoäng för detta område: 20

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.

Sedan den statliga miljöbilspremien upphört ger vissa kommuner åter bidrag till privatpersoner som köper gasdrivna bilar. Några kommuner har skänkt bränslecheckar på lokalproducerad biogas. Många kommuner erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Gröna Bilister ser sådan ekonomisk stimulans som en viktig morot i omställningen till grönare bilism.

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 att i synnerhet gynna användare av bilar som drivs med förnybara bränslen eller el. Gröna Bilister förespråkar en lösning där alla 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, till exempel, enbart avgiftsbefria biogasdrivna bilar.

Många mindre kommuner saknar avgiftsbelagda parkeringsplatser. Eftersom kommunen ändå har vissa kostnader för sina parkeringsplatser, till exempel för markskötsel, motsvarar detta en subvention av bilåkande. Av detta skäl ges poäng till alla kommuner som åtminstone har några avgiftsbelagda parkeringsplatser. Även små kommuner kan avgiftsbelägga de mest attraktiva platserna.

Kommuner kan styra mot effektivt bilanvändande hos allmänheten bland annat genom att medverka till att bilpooler bildas och genom att underlätta samåkande. Flera kommuner låter allmänheten få tillgång till bilar ur en intern kommunal pool under kvällar och helger då bilarna annars skulle stå stilla. Detta kan ordnas genom att samverka med en extern aktör, och Gröna Bilister som detta som en god lösning. Kommunalaråd som kör miljöbil eller saknar egen bil agerar föredöme för kommuninvånarna.

- Kommunen subventionerar företags eller organisationers inköp av någon typ av bil som kan drivas av ett förnybart bränsle eller el: 2 poäng
- Kommunen subventionerar privatpersoners inköp av någon typ av bil som kan drivas av ett förnybart bränsle eller el: 2 poäng

- Kommunen ger någon annan ekonomisk morot till företag, organisationer eller privatpersoner som köper någon typ av bil som drivs av något förnybart bränsle eller el, t.ex. en bränslecheck på lokalproducerad biogas: 1 poäng
- Kommunen har vissa avgiftsbelagda parkeringsplatser, men erbjuder inte gratis parkering för miljöbilar: 1 poäng
- Kommunen har avgiftsbelagd parkering, men erbjuder gratis parkering för alla miljöbilar: 3 poäng
- Kommunen erbjuder gratis parkering bara för bilar med en viss typ av framdrivning (till exempel bara gasbilar eller bara elbilar): 2 poäng
- Kommunen erbjuder gratis parkering enbart för bilar som kan drivas på ett förnybart bränsle eller el, men godtar flera sådana drivmedel som är allmänt förekommande: 4 poäng
- För bilar som kan drivas på ett förnybart bränsle kräver kommunen att minst 50 % av körsträckan körs på ett sådant bränsle. Kommunen följer upp detta krav, till exempel med stickprovskontroller där kvitton ska uppvisas: 1 poäng extra
- Tillståndet för gratis miljöbilsparkeering kostar mer än 200 kr per år: 1 poängs avdrag från de poäng som kommunen är berättigad till enligt ovan
- Tillgång till bilpool för allmänheten finns i kommunen: 2 poäng
- Kommunen verkar aktivt för att bilpoolsverksamhet ska komma igång eller utvidgas: 1 poäng
- Kommunen låter allmänheten få tillgång till bilar kvällar och helger ur en intern kommunal pool i samverkan med en extern aktör: 1 poäng
- Kommunen underlättar samåkning, till exempel genom att skapa en webbportal där man kan hitta personer att samåka med, eller genom att ordna parkeringsplatser: 1 poäng
- Fler än hälften av kommunalråden kör miljöbil privat eller saknar bil, och agerar därmed föredöme: 1 poäng

Maxpoäng för detta område: 16

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. Vissa kommuner som tillverkar biogas gör det i så små mängder att det bara räcker till kommunens egna fordon. Detta kan ses som ett gott första steg till en utökad produktion och försäljning till allmänheten. Fordonsgas som innehåller 50 % biogas eller mer enligt grön gas-principen räknas som förnybar.

- Publika tankställen finns för två eller flera förnybara bränslen: 4 poäng
- Fler än ett offentligt tankställe finns för något av dessa bränslen: 1 poäng extra

- Fler än ett publikt tankställe finns för flera av dessa bränslen: 2 poäng extra (utöver de 4)
- Kommunen erbjuder tankning av ett förnybart bränsle enbart för kommunens fordon. Samtidigt finns publik tillgång till *ett* annat förnybart bränsle (om det finns tillgång till flera tilldelas poäng enligt ovanstående): 1 poäng
- Kommunen har aktivt medverkat till produktion av förnybart bränsle inom kommunens gränser eller i närområdet, eller medverkar i ett påbörjat produktionsprojekt: 3 poäng
- Kommunen samlar in organiskt hushållsavfall för rötning till biogas för fordonsbruk (rötningen kan ske utanför kommunens gränser): 1 poäng
- Publik laddstation för elbilar finns: 2 poäng

Maxpoäng för detta område: 12

Nybilsförsäljning

Att nya bilar med låg miljöpåverkan säljs till allmänheten kan ses som ett utvidgat kommunalt ansvar. Det kan ses som ett kvitto på att kommunens kampanjer och informationsinsatser varit verkningsfulla. Sådana insatser tas upp till granskning, men ger i sig inga poäng (se nedan).

- Miljöbilsandelen i nybilsförsäljningen är större än 50 %: 2 poäng
- Det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet (med hänsyn tagen till reducerade utsläpp från etanol- och gasbilar) är mindre än 120 g/km: 2 poäng

Som källa används Naturvårdsverkets och Vägverkets bilindex i den senaste upplagan.

Maxpoäng för detta område: 4

Mål och visioner

Gröna Bilister granskar vilka miljömål inom bilismens område som kommunen har antagit och vilka samarbeten med bäring på miljö och trafik som de deltar i. Detta ger dock inga poäng. Att redovisa dem är ändå viktigt. Kommunala mål kan falla i glömska och behöver då lyftas fram på nytt. Offensiva och konkreta kommunala mål utgör en grund för engagerade tjänstemän, för eventuell miljörevision, för oppositionen, granskande journalister och intresserad allmänhet, som vill att kommunen ska ta ansvar på detta område. Målen kan också ha direkt bäring på de områden vi granskar. Att exempelvis vara "ekokommun" men köra alla sina bilar på fossila bränslen är ett brott mot de systemvillkor som ekokommunerna ska hålla sig till.

Evenemang och kampanjer

Gröna bilister lyfter fram de kommunala insatser som görs för att informera allmänheten om bilism och miljö och för att påverka deras beteende i miljövänlig riktning. Det kan till exempel röra sig om medverkan i den Europeiska trafikantveckan, spridande av information om lokal tillverkning av biogas och bränslesnål körning, eller fyllig miljöinformation på kommunens hemsida. Dessa insatser är värda att lyfta fram, men är svåra att kvantifiera och kvalitetsbedöma. De är därför inte poänggrundande. Ett kvitto på en miljömedveten allmänhet är att en stor andel bilar med låga koldioxidutsläpp säljs i kommunen, och i synnerhet bilar som kan drivas av förnybara bränslen. Detta är poänggrundande (se ovan).

Stadsplanering

Gröna Bilister undersöker om det finns några kommunala initiativ att förändra stadsplaneringen så att behovet att använda bilen minskar, och så att problem med luftföroreningar och buller minimeras. Även negativa exempel lyfts fram, till exempel då köpcentra planeras utanför staden som gör invånarna beroende av bilen. Granskningen fokuserar på initiativ till förändring snarare än på tillstånd. Eftersom det är svårt att jämföra små och stora kommuner delas inga poäng ut.

Samordning av olika trafikslag

Gröna Bilister undersöker i vad mån kommunen underlättar samverkan mellan bilism, kollektivtrafik och cyklism. Kommuner kan till exempel erbjuda strategiskt placerade parkeringsplatser i anslutning till knutpunkter för kollektivtrafiken, eller ge möjlighet att ta cykeln den sista biten in till arbetsplatsen i staden genom att erbjuda skyddade parkeringsplatser för cyklar. Eftersom det är svårt att jämföra små och stora kommuner delas inga poäng ut.