

## **Arbetet i Upplands Väsby för att minska bilismens miljöpåverkan**



**5 gröna bilar av 10 möjliga**

**En granskning av Gröna Bilister**

November 2009

## Innehåll

Inledning.....	3
Koldioxidutsläpp och luftföroreningar.....	4
Mål och visioner .....	4
Den kommunala bilparken .....	5
Upphandlingskrav för kommunala bilar .....	5
De kommunanställdas bilanvändande.....	6
Upphandling av transporttjänster.....	8
Stimulans till medborgarna .....	8
Ekonomisk stimulans till miljöbilsanvändande .....	9
Bilpooler och samåkning .....	9
Information, evenemang och kampanjer .....	9
Kommunala föredömen .....	10
Utbildning .....	10
Tillgång till alternativa bränslen.....	10
Nybilsförsäljning .....	11
Miljöbilar .....	11
Koldioxidutsläpp .....	11
Alternativa bränslen.....	11
Stadsplanering .....	11
Slutsatser och rekommendationer .....	13

## Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar och allt våldsammare väder som följd. Sverige bidrar till denna utveckling främst genom att trafikens utsläpp av koldioxid ökar. Andra sektors utsläpp har däremot stagnerat eller börjat minska. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har beräknat att trafiksektorns koldioxidutsläpp kommer att ha ökat med 10 procent år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hållits oförändrade, hade det enligt samma källa inneburit att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskat med nio procent.

EU har två konkreta mål med bäring på transporter med personbil:

- 1) Använd mängd förnyelsebara drivmedel ska uppgå till minst 5,75 procent av den totala marknaden för drivmedel år 2010 och till 10 % år 2020.
- 2) Det genomsnittliga utsläppet av fossil koldioxid från personbilar ska år 2012 vara max 120 g/km.

Varje land har ett ansvar att leva upp till målen och målen bör också gälla för det lokala miljöarbetet. Riksdag och regering har också slagit fast att det finns ett sektorsansvar, innebärande att även trafikens koldioxidutsläpp måste minska. Detta är desto viktigare eftersom trafikens utsläpp utgör en betydande andel av de sammanlagda koldioxidutsläppen.

Bilismen orsakar utsläpp även av andra ämnen som är skadliga för miljö och hälsa. Det rör sig bland annat om kväveoxider, kolväten, marknära ozon och partiklar. Dessa ämnen kan ge upphov till förurning, allergier, cancer och skador på växtligheten. Bullerrelaterad stress är ett annat problem med vägtrafiken som är värt att nämna.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan, kombinerat med en granskning av andra tongivande aktörer inom kommunen. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismens område.

Per Östborn

Gröna Bilister

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Upplands Väsby kommun, företrädd av miljöstrateg Eva Bergh och upphandlare Lars Björkvall, på självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information kontakta Per Östborn, [per.ostborn@gronabilister.se](mailto:per.ostborn@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).

## Koldioxidutsläpp och luftföroreningar

Enligt RUS<sup>1</sup> har transportsektorns utsläpp av koldioxid i Upplands Väsby kommun ökat något mellan åren 1990 och 2007, från 2,1 till 2,2 ton per invånare. De totala utsläppen har legat oförändrade på 2,8 ton per invånare under samma period.

Upplands Väsby är medlem i Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund<sup>2</sup>. Det finns dock inga fasta mätstationer för luftföroreningar i kommunen och inga kontinuerliga mätningar görs. Uppskattningar har dock gjorts för att avgöra om luftkvalitetsnormerna uppfylls<sup>3</sup>. Vad gäller kvävedioxid<sup>4</sup> uppfylls sannolikt dessa överallt i kommunen, medan partikelhalterna<sup>5</sup> (PM10) troligen överskrider normen längs E4.

## Mål och visioner

Kommunala mål för trafikens miljöpåverkan innebär inte i sig någon miljöförbättring – det är praktisk handling som räknas och som Gröna Bilister betygsätter. Men vi presenterar ändå de relevanta kommunala målen, eftersom de har betydelse för:

- 1) Medborgare som kan begära att målen uppfylls.
- 2) Miljöengagerade politiker och tjänstemän som kan hänvisa till antagna mål för att driva igenom en miljöriktig trafikpolitik.
- 3) Oppositionspolitiker som kan bevaka att den politiska majoriteten uppfyller avgivna löften och politiskt beslutade åtgärder.
- 4) Journalister som kan kritiskt granska om beslutade mål uppfylls.

Upplands Väsby har tre övergripande miljömål som är antagna av kommunfullmäktige. Ett av dessa berör bilismen:

- Alla kommunala personbilar ska drivas på fossilfria bränslen

I flerårsplanen för 2010-2012 preciseras att alla kommunens bilar ska drivas av fossilfria bränslen senast år 2009.

I miljöpolicy, som antogs av kommunfullmäktige den 18 februari 2008, läser vi också:

- Upplands Väsby ska öppet redovisa och informera om verksamhetens miljöarbete.

---

<sup>1</sup><http://www.rus.lst.se/utslappsdata.html> (sammanlagda utsläpp i kommunen),  
[http://www.scb.se/Pages/ProductTables\\_\\_\\_\\_25795.aspx](http://www.scb.se/Pages/ProductTables____25795.aspx) (folkmängd)

<sup>2</sup><http://slb.nu/lvf/>

<sup>3</sup>[http://www.upplandsvasby.se/filearchive/Enheter\\_EJ\\_blanketter/KLK/Planeringsenheten/Miljo/Miljoredovisning/Miljoredovisning-0401-2.pdf](http://www.upplandsvasby.se/filearchive/Enheter_EJ_blanketter/KLK/Planeringsenheten/Miljo/Miljoredovisning/Miljoredovisning-0401-2.pdf)

<sup>4</sup> <http://slb.nu/lvf//Miljokvalitetsnormer/no2karta/2006/upplandsvasby.pdf>

<sup>5</sup> <http://www.slb.nu/lvf/pdf/pm10karta/2005/upplandsvasby.pdf>

Upplands Väsby har nyligen tagit fram ett förslag till trafikstrategi. Detta ska redovisas för politikerna i december för att sedan gå ut på remiss. Här kommer fler konkreta miljömål att redovisas, med indikatormått och förslag till åtgärder.

## Den kommunala bilparken

Kommunens eget bilinnehav är av stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan i kommunen, bl.a. för att:

- 1) Kommunbilar går ofta relativt långa sträckor (t.ex. de som används av hemtjänst eller gatukontor), innebärande att miljövinsten per bil är större för dessa fordon än för genomsnittet privatägda.
- 2) Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- 3) Kommunen köper tillräckliga volymer bilar för att komma förbi ”hönan och ägget situationen”; privatpersoner kan tvingas avstå från att t.ex. köpa en etanolbil därför att det lokalt saknas tankmöjligheter, men kommunen kan med sina fordon stimulera fram att det etableras sådana tankmöjligheter.
- 4) Kommunen servar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Upplands Väsby kommun innehar 38 personbilsregistrerade fordon. Av dessa är 29 miljöbilar. Det kommunala bolaget Väsbyhem har 14 personbilar, varav 5 är miljöbilar. Den sammanlagda andelen miljöbilar i kommunen och i kommunala bolag är således 65 %.

Av Upplands Väsby miljöbilar är 28 stycken Ford Focus Flexifuel, som kan drivas på etanol E85. Kommunen innehar även en Toyota Prius (elhybrid). Väsbyhem har 4 etanolbilar och 1 elhybrid. Den sammanlagda andelen bilar som kan drivas på förnybara bränslen är således 62 %. Väsbyhem innehar även 30 eldrivna golfbilar, men dessa räknas inte in i statistiken eftersom de inte är personbilsregistrerade.

Ytterligare 3 Ford Focus Flexifuel har nyligen beställts till kommunen. Dessa kommer att ersätta 1 Toyota Prius och 2 icke miljöbilsklassade bilar.

Kommunens mål att alla bilar ska drivas fossilbränslefritt kommer då att uppfyllas, om man endast räknar bilar med upp till 5 sittplatser, och inte räknar med Väsbyhems bilar. (Övriga personbilsregistrerade fordon som kommunen då kommer att inneha är minibussar.)

## 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. En tydligt formulerad upphandlingspolicy garanterar också kontinuitet i arbetet att ställa om bilparken i miljövänlig riktning.

Upplands Väsby deltar i Kommentus samordnade upphandlingar. Kommunen kräver dessutom att:

- personbilar ska kunna drivas av etanol
- däck ska vara HA-oljefria i slitbanedelen
- vinterdäck ska vara dubbfria

Gröna Bilister välkomnar krav på förnybara drivmedel eller el, men menar att skrivningar som låser fast sig vid ett särskilt drivmedel är mindre lyckade. Idag är etanol E85 det enda förnybara bränslet som går att tanka i Upplands Väsby, men situationen kommer förhoppningsvis att förändras. Biogas går redan att tanka i närområdet (se nedan).

En god lösning är att ranka de alternativa drivmedlen i en prioritetsordning, där biogas och el i dagsläget bör komma högst och etanol tvåa. Sådana system tillämpas bland annat av Helsingborg och Kristianstad. Inspiration kan också hämtas i grannkommunen Sigtuna, där de fossila koldioxidutsläppen viktas vid anbudsförfarandet.

Upplands Väsby tillämpar miljökrav vid korttidshyra av personbilar, vilket Gröna Bilister ser mycket positivt på. Riktlinjen vid korttidshyra lyder: i samtliga personbilsklasser ska miljöbilar finnas och i första hand erbjudas kommunens anställda.

## 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. Videokonferenser eller virtuella möten kan ersätta vissa fysiska möten. Kommunen bör underlätta för de anställda att cykla eller gå till jobbet, och den bör erbjuda andra förmåner än bilar.

Upplands Väsby tillämpar krav att förnybara bränslen ska tankas i kommunala bilar som är avsedda för detta. Både i flerårsplanen och i kommunens övergripande miljömål står angivet att alla kommunala bilar ska drivas fossilbränslefritt. Med detta som ledstjärna gjordes en uppföljning vid halvårsskiftet och påminnelse gick ut till dem som tankat fel. Det finns en rutin för detta i miljöledningssystemet. Den fastställdes av kommunstyrelsen den 1 december 2008.

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna är att organisera en intern bilpool med ett centralt bokningssystem. Någon sådan pool finns ännu inte i Upplands Väsby, men samtal pågår om att inrätta en sådan, eventuellt tillsammans med det kommunala bostadsbolaget Väsbyhem. En god lösning är att organisera bilpoolen 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.

Landskrona har kommit långt vad gäller bokningssystem och effektivitet. Här kan inspiration hämtas.

Statistik över bränsleanvändningen i Upplands Väsby fordon (under 3,5 tons totalvikt) tillhandahålls av Autoplan<sup>6</sup>:

	2007	2008	Första halvåret 2009
Bensin (l)	23 336	30 720	12 282
Diesel (l)	34 709	23 219	13 964
Etanol (l)	4 141	19 252	12 945
Energi (MWh)	570	620	328
Energi per capita (kWh)	15,0	16,2	8,6

För att avgöra hur effektivt kommunens fordon används, beräknar Gröna Bilister den totala energiåtgången per år<sup>7</sup> i dessa fordon. Tyvärr är trenden att energiåtgången ökar. Om halvårssiffrorna för 2009 extrapoleras till helårssiffror blir energiåtgången hos kommunens fordon 570 MWh år 2007, 620 MWh år 2008 och 656 MWh år 2009. För att relatera energianvändningen till kommunens folkmängd, räknar vi också ut energianvändningen per capita. Eftersom folkmängden i Upplands Väsby ökar relativt långsamt ökar även detta mått på energianvändning.

Utbildning i sparsamt körsätt kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella. Detta visar flera undersökningar, bland annat av Vetlanda kommun. En utbildning av 60 kommunanställda genomfördes redan år 2003. Upplands Väsby har sedan år 2006 ett avtal om utbildning i sparsam körning med Väsby trafikskola. Åren 2006 och 2007 var det många som genomförde utbildningen, bland annat inom hemtjänsten, på teknik- och fastighetssidan och på miljö- och hälsoskyddskontoret. Numera sker utbildningarna troligen mer sporadiskt, enligt miljöstrateg Eva Bergh.

Ett sätt att minska miljöbelastningen till följd av de kommunanställdas resande är att ha en resepolicy med tydlig miljöprofil. Kommunstyrelsen i Upplands Väsby antog så sent som den 16 november en sådan policy. Där finns bra rekommendationer om vilka färdsätt man ska välja för att minimera miljöbelastningen. Till exempel anges att tåg och buss är miljövänligare vid längre resor än bil, och att flyg endast bör väljas i sista hand. De kommunanställda uppmanas också att cykla, gå, samåka eller ersätta resan med telefon- eller videokonferens. För att ge avsedd effekt måste dock rekommendationerna

<sup>6</sup> <http://www.autoplan.se/sv/>

<sup>7</sup> Härvid använder vi följande uppgifter för energiinnehållet i olika bränslen: bensin: 8,7 kWh/l, diesel: 9,8 kWh/l, E85: 6,5 kWh/l.

omformuleras som regler, som anger vilka färdstätt som ska prioriteras beroende på resans längd och syfte. Här kan Helsingborg tjäna som föredöme.

Mycket positivt är dock att Upplands Väsby resepolicy anger att klimatkompensation ska tillämpas vid alla klimatpåverkande resor. Kommunledningskontoret har fått i uppdrag att ta fram en rutin för hur detta ska gå till. Gröna Bilister utgår från att klimatkompensationen kommer att följa Energimyndighetens rekommendationer<sup>8</sup>.

Det är fortfarande tillåtet att använda egen bil i tjänsten i Upplands Väsby kommun. Här förespråkar Gröna Bilister ett förbud. Positivt är dock att ett begränsat antal tjänstecyklar finns att tillgå. Vissa verksamheter erbjuder cykelparkering under tak, andra duschmöjlighet, vissa både och. Ingen samlad strategi föreligger dock för att underlätta de anställdas cykelanvändande.

Upplands Väsby kommun innehar inga förmånsbilar. Gröna Bilister ser positivt på detta, eftersom förmånsbilar kan ses som ett onödigt sätt att uppmuntra bilåkande.

## Upphandling av transporttjänster

Genom att ställa miljörelaterade krav när kommunen upphandlar transporter, kan kommunen till en mycket låg kostnad stimulera fram en positiv utveckling. Då t.ex. färdtjänst och skolskjuts vanligen körs av taxibolag, får kraven dessutom effekter på sektorer som kommunen normalt sett inte påverkar. Miljöeffekten blir dessutom stor, eftersom en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

I Upplands Väsby kommuns miljöledningssystem har det tagits fram rutiner för upphandling med en checklista där bland annat miljöpåverkan av transporter bedöms. Vid upphandlingen av skolskjutsar och omsorgsskjutsar år 2008 ställdes krav på viss andel miljöbilar vid avtalets början och på ökning under avtalstiden. För personbilar gällde att minst 15 % skulle drivas på förnybart bränsle vid avtalsstart och minst 60 % före avtalsperiodens utgång.

Vid entreprenader som inte primärt berör transporter, där det bedöms att miljöbilskrav inte kan ställas, efterfrågas redovisning av miljöstatus på transportfordonen. Detta gjordes exempelvis vid den senaste glasmästeriupphandlingen. Utöver detta ställs de sedvanliga kraven på utsläpp (Euro-klasser), på hydrauloljor, osv.

## Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller leverantörer, utan av kommunens medborgare. För att minska denna del av trafikens miljöproblem, är det viktigt att stimulera medborgarna att göra rätt. Det innebär bl.a. att:

- 1) Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil.
- 2) Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.

---

<sup>8</sup> <http://www.energimyndigheten.se/sv/Foretag/Klimatkompensation/>



- 3) Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.
- 4) Medborgarna bör uppmuntras att minimera bilanvändandet och att delta i bildelning.

### **Ekonomisk stimulans till miljöbilsanvändande**

Ett flertal kommuner erbjuder bidrag till inköp av gasbilar, bland annat Helsingborg, Landskrona och Västerås. Många kommuner har parkeringsförmåner för miljöbilsägare. Upplands Väsby erbjuder ingen sådan stimulans till sina medborgare.

### **Bilpooler och samåkning**

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<sup>9</sup>. Det finns ännu ingen bilpool för allmänheten i Upplands Väsby. Samtal pågår i kommunen att inrätta en bilpool för interna tjänsteresor. Eventuellt kommer denna att erbjuda bilar även till allmänheten i samarbete med en extern aktör.

Upplands Väsby kommun underlättar inte samåkning på något annat sätt än att erbjuda infartsparkeringar vid pendeltågen. Här kan Skövde agera föredöme. De erbjuder en webbportal där man kan hitta personer att samåka med samtidigt som man får information om kollektivtrafiken.

### **Information, evenemang och kampanjer**

Den 23 november genomförde Upplands Väsby en lokal version av FN:s klimatmöte i Köpenhamn, kallat "Lilla Köpenhamn". Där presenterades "Klimatavtal Väsby"<sup>10</sup>, som lokalt verksamma företag kan skriva under. De åtar sig därmed att minska sin klimatpåverkan.

Mellan åren 2006 och 2009 genomförde Upplands Väsby kommun projektet "Trygga skolvägar"<sup>11</sup>. Där uppmuntrades till att cykla eller gå till skolan snarare än att bli skjutsad i bil. Samtidigt försökte man förbättra förutsättningarna för detta, bland annat vad gäller säkerheten. En resvaneundersökning år 2008 gav vid handen att 50 % av barnen cyklade eller gick till skolan, medan 30 % fick bilskjuts.

Den Europeiska trafikantveckan i september varje år är ett gott tillfälle att sprida kunskap om miljöbilar och miljövänligt resande överlag. Upplands Väsby har dock aldrig medverkat i denna.

---

<sup>9</sup> Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

<sup>10</sup> <http://www.upplandsvasby.se/Pressmeddelanden/Pressmeddelande-2009/2009-11-06-PressmeddelandeLokalt-klimatavtal-undertecknat-i-Upplands-Vasby.html>

<sup>11</sup> <https://www.upplandsvasby.se/Toppmeny/Kommunen/Enheter/Kommunledningskontoret/Kansli-och-administration/Folkhalsa/Ett-gott-liv-for-alla/Delprojektet-Trygga-skolvagar.html>

## Kommunala föredömen

Politiska ledare som använder miljöbil privat eller saknar egen bil kan agera föredöme för medborgarna. Kommunalrådet Eila Bromme (Fp) saknar egen bil, medan övriga kommunalråd och oppositionsråd kör icke miljöbilsklassade bilar.

## Utbildning

Väsby trafikskola erbjuder utbildningar till allmänheten i sparsamt körsätt.

## Tillgång till alternativa bränslen

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinst, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensen eller diesel. Etanoldrivna bilar, gasdrivna bilar och RME<sup>12</sup>-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappad miljönytta som följd. Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt underlag för att något bensinbolag ska erbjuda sig att sälja bränslet (gäller vanligen etanol), dels genom att själv tillverka bränslet (gäller vanligen biogas).

Tillgången till etanol E85 är god i Upplands Väsby och finns för närvarande att tanka på 7 mackar, hos kedjorna Jet, OKQ8, Shell, och Statoil.

Det går varken att tanka RME eller fordonsgas i Upplands Väsby kommun. De närmaste tankställena för fordonsgas i södergående riktning är vid Hagby återvinningsstation i Täby (SÖRAB/AGA), och på Danmarksgatan 54 i Kista (Shell/AGA). I norrgående riktning är det närmaste tankstället på Arlanda (Statoil/AGA).

Upplands Väsby driver på för att en biogasmack ska öppnas i kommunen. Samtal förs med de bränslebolag som redan är etablerade på orten, i nuläget främst med OKQ8 som har drivmedelsavtal med kommunen. Intresset från deras sida är väl så där, menar upphandlare Lars Björkvall, som ser frågetecknen kring ekonomin som det största hindret.

Söderhalls renhållnings AB (SÖRAB) sköter avfallshanteringen i ett antal kommuner norr om Stockholm, bland annat i Upplands Väsby. Den nyligen öppnade gasmacken vid Hagby återvinningsstation i Täby tillkom för att några av SÖRAB:s ägarkommuner ställde krav i upphandlingen av renhållningsentreprenör att sopbilarna ska drivas av biogas. Upplands Väsby's sopbilar är nu biogasdrivna. För att förse biogasanläggningen med råvara har Upplands Väsby i höst börjat samla in matavfall från småhus. Från och med i vår kommer matrester även att samlas in från flerfamiljshus.

Upplands Väsby kommun deltar i ett forskningsprojekt som studerar möjligheter till laddningsstationer för elmopeder och elcyklar i centrala kollektivtrafiklägen. Projektet är i sin linda, enligt trafikplanerare Mats Olsson. Flera kommuner och kollektivtrafikbolag är med i en arbetsgrupp och projektpengar söks för närvarande hos Vinnova.

---

<sup>12</sup>Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

## Nybilsförsäljning

### Miljöbilar

Andelen miljöbilar som säljs i Upplands Väsby ökar. År 2007 var andelen 11,4 % och år 2008 var den 29,1 %<sup>13</sup>. Upplands Väsby ligger dock under riksgenomsnittet, där siffrorna var 17,6 % år 2007 och 33,3 % år 2008. Under januari till september i år steg andelen nyregistrerade miljöbilar i Upplands Väsby till 36,6 %. Kommunen fortsätter dock att ligga något efter riket som helhet, där siffran var 38,8 %.

### Koldioxidutsläpp

Ökningen av andelen miljöbilar bidrog till att de fossila koldioxidutsläppen från nya bilar i Upplands Väsby minskade från 172 g/km till 152 g/km från år 2007 till år 2008<sup>14</sup>. (Siffrorna är beräknade utifrån livscykelanalys av förnybara bränslen.) Under det första halvåret 2009 steg dock utsläppen något, till 155 g/km. Denna siffra ligger nära riksgenomsnittet och placerar Upplands Väsby på plats 171 i ligan av kommuner med lägst utsläpp från nya bilar.

### Alternativa bränslen

År 2007 var 7,7 % av de sålda personbilarna i Upplands Väsby etanolbilar, och 0,1 % var gasbilar. År 2008 steg andelen etanolbilar till 20,0 %, och andelen gasbilar steg något till 0,2 %. Det första halvåret 2009 har andelen etanolbilar i nybilsförsäljningen ökat ytterligare något, till 22,9 %, medan andelen gasbilar har ökat till 0,6 %.

Antalet nya gasbilar som säljs i Upplands Väsby är fortfarande mycket litet. År 2007 såldes en gasbil, år 2008 två, och första halvåret 2009 har ytterligare två gasbilar sålts.

## Stadsplanering

Upplands Väsby har ambitionen att utvecklas från ett pendlarsamhälle till en modern småstad. Planerna kommer till uttryck i den strategiska kommunplanen<sup>15</sup>, som antogs av kommunfullmäktige den 19 december 2005. Denna ambition är i sig positiv för miljön eftersom det totala transportarbetet minskar om fler kommuninvånare arbetar och gör sina inköp inom kommunens gränser.

Utvecklingsplanerna kommer dock att ställa nya krav på trafiksystemet. Väg E4 och järnvägen delar Upplands Väsby i tre delar. Ännu så länge är bebyggelsen väster om

---

<sup>13</sup>[http://www.bilsweden.se/web/Arkiv\\_1999-2007\\_4\\_2\\_1\\_1.aspx](http://www.bilsweden.se/web/Arkiv_1999-2007_4_2_1_1.aspx)

<sup>14</sup><http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafikinfrastuktur/Index-over-nya-bilars-klimatpaverkan/>

<sup>15</sup>

<http://www.upplandsvasby.se/Toppmeny/Kommunen/Enheter/Stadsbyggnadskontoret/Samhallsplanering/Oversiktlig-planering/Kommunplan.html>

järnvägen begränsad, men en huvudpunkt i den strategiska kommunplanen är att förskjuta bebyggelsens tyngdpunkt västerut. För att knyta ihop tätortens tre delar till en sammanhållen enhet utan att tvinga fram ökad bilism, måste fler förbindelser över E4 och järnvägen etableras för gång, cykel och kollektivtrafik. En ny sådan bro planeras över E4, men ännu fler förbindelser behövs, även över järnvägen. Då skulle målet att förstärka det öst-västliga samarbetet i kommunen kunna förverkligas på ett hållbart sätt.

Upplands Väsby har redan byggt ett omfattande nät av cykelvägar. Deras totala längd har vuxit från 74 till 94 km mellan åren 2001 och 2007<sup>16</sup>. Utvecklingsplanerna bör medföra att nätet byggs ut ytterligare.

---

16

[http://www.upplandsvasby.se/filearchive/Enheter\\_EJ\\_blanketter/KLK/Ekonomi/Arsredovisning/Arsredovisning\\_2007.pdf](http://www.upplandsvasby.se/filearchive/Enheter_EJ_blanketter/KLK/Ekonomi/Arsredovisning/Arsredovisning_2007.pdf)

## Slutsatser och rekommendationer

Arbetet i Upplands Väsby för miljövänligare bilism är ambitiöst, men mycket mer kan göras. Betyget blir 5 av 10 gröna bilar vid Gröna Bilisters granskning. Detta är den första granskningen som genomförs med ett något utvidgat och strängare bedömningsystem. Betyget enligt det gamla systemet skulle bli goda 8 av 10 stjärnor. Bland det särskilt berömvärda i kommunens arbete märks:

- Den förhållandevis höga andelen miljöbilar, 65 %, i kommunens bilflotta. Hela 62 % av bilarna kan drivas på etanol.
- Målet att alla kommunala bilar ska drivas fossilbränslefritt
- Kraven på viss andel miljöbilar vid upphandling av färdtjänst och skolskjuts
- Miljöbilskraven vid korttidshyra
- Den relativt omfattande utbildningen i sparsamt körsätt för kommunens anställda
- Att alla klimatpåverkande kommunala resor kommer att klimatkompenseras
- Avsaknaden av förmånsbilar
- Insamlandet av organiskt hushållsavfall till SÖRAB:s biogasproduktion i Täby
- Planerna på fler överfarter över E4 för gång, cykel och kollektivtrafik

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Upplands Väsby kommun:

1. Vidga kravet på etanol drift vid fordonsupphandling så att även bilar som kan drivas på andra förnybara bränslen eller el kan handlas in. Ange gärna en prioritetsordning efter klimatnytta, där biogasdrivna bilar i dagsläget bör komma högst. Sigtuna tillämpar en modell där fossila koldioxidutsläpp viktas vid anbudsörfarandet.
2. Fortsätt förhandlingarna med bränslebolagen om etablering av en biogasmack i Upplands Väsby. Ett löfte från kommunen att upphandla ett visst antal biogasbilar brukar underlätta.
3. Arbeta för att fler anläggningar för biogasproduktion etableras, gärna i samarbete med grannkommunerna. Undersök t.ex. möjligheterna för biogasproduktion vid reningsverken. Efterfrågan på biogas är större än tillgången i Stockholmsområdet, så krafttag behövs på produktionssidan.
4. Gör slag i planerna på en kommunintern bilpool. Samarbeta gärna med en extern aktör så att bilarna kan erbjudas allmänheten på kvällar och helger.
5. Formulera fler kvantitativa mål för ett miljövänligare transportsystem och redovisa successiv målpåfyllelse årsvis på kommunens hemsida, med hjälp av gröna nyckeltal.