

# Haninge kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan



**2 gröna bilar av 10 möjliga  
(23 poäng av 100)**

## Rapport baserad på Gröna Bilisters Kommunranking 2012

September 2012

## Innehåll

|  |    |
|--|----|
| Inledning.....                             | 3  |
| Resultat.....                              | 3  |
| Slutsatser och rekommendationer.....       | 3  |
| Analys .....                               | 5  |
| Kommunens bilar.....                       | 5  |
| Den kommunala bilparken.....               | 5  |
| Upphandlingskrav för kommunala bilar ..... | 5  |
| De kommunanställdas bilanvändande .....    | 6  |
| Krav att köra förnybart.....               | 6  |
| Hållbarhetskrav på drivmedel.....          | 6  |
| Energiförbrukning .....                    | 7  |
| Resepolicy .....                           | 8  |
| Virtuella möten .....                      | 9  |
| Tjänstebilspool .....                      | 9  |
| Sparsam körning.....                       | 10 |
| ISA.....                                   | 10 |
| Klimatkompensation .....                   | 11 |
| Egen bil i tjänsten .....                  | 11 |
| Förmånsbilar .....                         | 12 |
| Tjänstecyklar .....                        | 12 |
| Upphandlade transporter.....               | 13 |
| Persontransporter.....                     | 13 |
| Övriga transporter.....                    | 14 |
| Allmänhetens bilanvändande .....           | 15 |
| Parkeringsförmåner .....                   | 15 |
| Allmänna bilpooler.....                    | 16 |
| Samåkning och pendling .....               | 17 |
| Tillgång till förnybara drivmedel.....     | 18 |
| Tanknings- och laddningsmöjligheter .....  | 18 |
| Produktion av förnybara drivmedel .....    | 18 |
| Avfallsrötning .....                       | 19 |
| Nybilsförsäljning .....                    | 19 |
| Luftkvalitet .....                         | 19 |

## Inledning

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

De kommuner som så önskar kan beställa en individuell rapport baserad på Kommunranking 2012, med slutsatser och rekommendationer anpassade efter kommunens förutsättningar. Haninge kommun har valt att göra en sådan beställning.

Analys och poängsättning i Kommunranking 2012 har skett med fyra källor som grund: 1) svaren på den enkät alla kommuner har fått, 2) Miljöfordon Syds uppgifter på fossila koldioxidutsläpp från kommunala bilar, 3) offentlig statistik över nybilsförsäljning, samt 4) de halter av luftföroreningar som kommunerna rapporterat till IVL Svenska Miljöinstitutet. Dessa källor ligger också till grund för denna individuella rapport om Haninge kommun.

För att få nationellt perspektiv på Haninge kommuns miljöarbete hänvisar vi till webbsidan [www.gronabilister/kommunranking-2012](http://www.gronabilister/kommunranking-2012). Här återfinns all information om Kommunranking 2012, inklusive en rikstäckande rapport som tar upp fler inspirerande exempel än de som beskrivs här, samt en poängbedömningsmall. Ytterligare inspiration och faktaunderlag för miljöarbetet hittar man i Gröna Bilisters handbok "Utmaning 2020": [www.gronabilister.se/utmaning2020](http://www.gronabilister.se/utmaning2020).

## Resultat

Haninge får 23 poäng av 100 möjliga i Kommunranking 2012. Kommunen hamnar därmed på plats 98 av 147 deltagande kommuner. Av de 13 deltagande kommunerna i Stockholms län hamnar Haninge på plats 12.

Andelen miljöbilar i kommunens bilflotta är 27 %, vilket placerar Haninge på plats 127 i rankinglistan. Andelen bilar som kan drivas förnybart eller med el är 14 %, vilket ger en 97:e plats i denna rankinglista.

Eftersom Haninge inte deltagit i tidigare års undersökningar kan inga jämförelser bakåt i tiden göras.

## Slutsatser och rekommendationer

Haninge har ännu inte på allvar kommit igång med sitt arbete för att minska bilismens miljöpåverkan. Bland det berömvärda märks:

- Avsikten att upphandla elbilar via Stockholm stads och Vattenfalls elbilsupphandling.
- Att kommunen gör statistik över energianvändningen i de egna fordonen, uppdelad per drivmedelsslag, liksom statistik över körsträckor. Sådana uppgifter är värdefulla för att kunna avgöra om miljöåtgärder får avsedd effekt.
- Att kommunen har en central bilpool som flera förvaltningar har tillgång till.

- Det förhållandevis ambitiösa arbetet med att utbilda kommunanställda i sparsam körning.
- Den nyligen invigda förbehandlingsanläggningen av matavfall för biogasproduktion i Sofielund, som Haninge är delägare i.
- Att kommunen samlar in matavfall och annat organiskt avfall för biogasproduktion.

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Haninge kommun:

- Anta en upphandlingspolicy som kräver miljöbilar enligt den kommande miljöbilsdefinitionen, där undantag ska godkännas av ansvarig chef och där kommunala bolag ska lyda under samma regler. Prioritera bilar som kan drivas av förnybara bränslen eller el. Inspireras gärna av Botkyrkas mål att hela bilflottan ska drivas med biogas eller el år 2015.
- Säkerställ att alla bilar i kommunens bilpool är miljöbilar.
- Vidga bilpoolen till en resepool, där man kan boka cyklar, elcyklar och kollektivtrafik i samma system som bilarna, och där man kan finna samåkningspartners för tjänsteresor.
- Samarbeta med en extern aktör så att kommunens bilpoolsbilar kan hyras ut till anställda eller allmänhet utanför arbetstid.
- Inled arbetet med att formulera skarpa miljökrav vid upphandling av tjänster som innefattar transporter med bil eller annat lätt fordon. Samarbeta gärna med grannkommuner eller länstrafikbolag.
- Säkerställ att den resepolicy som nu är ute på remiss får konkreta riktlinjer för vilka färd sätt som ska användas i olika situationer. Prioritera gång, cykel, virtuella möten och kollektivtrafik framför bilåkande. Slå fast vem som har ansvaret för efterlevnad och bestäm hur uppföljning ska ske.
- Ta bort möjligheten att använda egen bil i tjänsten, annat än i reglerade undantagsfall. Den kommunala bilpoolen bör täcka behovet. Skriv in sådana riktlinjer i den nya resepolicy, och använd statistiken över körda mil i egen bil för att följa upp om riktlinjerna får effekt.
- Inför parkeringsförmåner för de bästa miljöbilarna, t ex elbilar och snåla bilar som kan köras förnybart. Använd gärna den nya, strängare, miljöbilsdefinitionen när den införs. Stränga villkor medför liten kostnad, som kan kompenseras med liten avgiftshöjning för övriga bilar.
- Verka för att få ett tankställe för biogas till kommunen.
- Verka för att på något längre sikt få till stånd biogasproduktion inom kommunens gränser, eller genom samarbete med grannkommuner.

## Analys

### Kommunens bilar

#### Den kommunala bilparken

*Haninge får 2 poäng av 20 möjliga. Riksgenomsnittet är 4,88 poäng.*

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

Haninge kommun förfogade vid årsslutet 2011 över 148 personbilsregistrerade fordon, varav 40 var miljöbilar. Av dessa var 21 etanolbilar, medan övriga miljöbilar var snåla diesel- eller bensinbilar. Haninge äger eller leasar ännu inga elbilar, trots att kommunen anmält sig till Stockholm stads och Vattenfalls elbilsupphandling.

Dessa siffror ger en miljöbilsandel på 27 %, och en andel bilar på alternativa drivmedel på 14 %. Andelen miljöbilar ligger klart under riksgenomsnittet på 63 %, och placerar Haninge på plats 127 av 147 deltagande kommuner. Andelen bilar som kan köras på alternativa drivmedel (förnybara bränslen eller el) ligger också under riksgenomsnittet på 39 %.

Poängsättningen i denna kategori baseras på Miljöfordon Syds nyckeltal "CO<sub>2</sub>-klimat", som motsvarar det genomsnittliga utsläppet av koldioxid med fossilt ursprung per kilometer från kommunens personbilsregistrerade fordon hösten 2011. Härvid antas att bilar avsedda för etanol alltid tankas med E85, och att bilar avsedda för fordonsgas alltid tankas med biogas. Den maximala poängen för kommunens fordonsflotta är 20. Denna poäng delas ut om CO<sub>2</sub>-klimat < 60 g/km. Om CO<sub>2</sub>-klimat > 160 g/km delas inga poäng ut.

#### Upphandlingskrav för kommunala bilar

*Haninge får 0 poäng av 8 möjliga. Riksgenomsnittet är 4,96 poäng.*

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. Kommunerna bör utöva sitt ägarinflytande och ställa samma krav på de kommunala bolagen som på den egna verksamheten. På denna punkt brister många kommuner.

Hela 89 % av de deltagande kommunerna uppger att de tillämpar en upphandlingspolicy som kräver miljöbilar, där undantag ska godkännas i förväg. Haninge har ramavtal med SKL Kommentus om upphandling av fordon, men där ställs inga explicita miljöbilskrav.

Krav ställs att personbilar och minibussar ska uppfylla miljöklass 2005, som begränsar avgasutsläpp (ej koldioxid). Detta krav är dock föråldrat, eftersom alla bilar idag enligt lag uppfyller dessa krav. Nu är dessutom den något strängare klassen Euro 5 lagstadgad. Det är möjligt att redan nu efterfråga nästa miljöklass, Euro 6, som införs år 2015.

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

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

Utöver miljöbilskrav finns väsentliga krav att ställa relaterade till avgasemissioner, buller och säkerhetsutrustning. Gröna Bilister rekommenderar att liksom Jönköping utgå från Miljöstyrningsrådets (MSR) avancerade krav<sup>3</sup>. Flera kommuner gör redan detta, bl a Danderyd.

## 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

*Haninge får 0 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,18 poäng.*

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. 40 % av de deltagande kommunerna ställer sådana krav, men Haninge är ännu inte en av dessa.

### Hållbarhetskrav på drivmedel

*Haninge får 0 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,51 poäng.*

Sveriges kommuner kan bidra till bättre drivmedel genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. De nya lagstadgade hållbarhetskraven på biodrivmedel medför att dessa har en garanterad lägsta klimatnytta på 35 %<sup>4</sup>. Krav på spårbarhet och skydd av biologiska värden vid produktionen finns också inskrivna i lagtexten. På den fossila sidan har lagkraven på spårbarhet och minskande klimatpåverkan

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

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

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

<sup>4</sup> <http://energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Ingen-fuletanol-i-Sverige-under-2011/>

fördröjts, och skydd av biologiska värden saknas. Sociala krav saknas både för biodrivmedel och fossila drivmedel. Lagkraven räcker alltså inte.

Haninge ställer i dagsläget inga hållbarhetskrav på drivmedel utöver lagkrav.

Haninge använder miljömärkt el, men eftersom kommunen ännu inte innehar några elbilar kan detta i nuläget inte ses som ett drivmedelskrav. Den dag Haninge får sina första elbilar är det en god idé att koppla energiförsörjningen till lokal produktion. Borgholm uppger att de är självförsörjande på el från vindkraft i egen regi. Umeå använder bara el från vind- och vattenkraft som de är delägare i. I Helsingborg finns en elbilpool där bilarna laddas med el från solceller.

Miljöstyrningsrådet (MSR) har tagit fram förslag till ambitiösa upphandlingskrav för drivmedel<sup>5</sup>. Flera kommuner tillämpar dessa, bl a Danderyd, Stockholm och Södertälje.

SKL Kommentus genomförde våren 2011 en upphandling ”Stationstankning 2011” med ett förfrågningsunderlag<sup>6</sup> som innehöll krav i linje med MSR. Flera kommuner avropar från dessa ramavtal, bl a Ekerö, Eskilstuna, Nyköping och Västerås.

Alla kommuner kan se till att deras dieslbilar tankas med bränsle som innehåller en hög andel förnybar råvara. På transportcentralens tankställe i Varberg används uteslutande Preems Evolution Diesel med inblandning av 23 % tallolja sommartid.

## **Energiförbrukning**

*Haninge får 2 poäng av 4 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,44 poäng.*

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

Allt fler kommuner för statistik över sin drivmedelsanvändning, och Haninge är en av dessa. Detta beror till stor del på Energimyndighetens energieffektiviseringsstöd<sup>7</sup>. De kommuner som tar del av detta stöd ska årligen rapportera den förbrukade mängden drivmedel till personbilar och lätta lastbilar.

Haninge har lämnat förbrukningsstatistik uppdelat per drivmedelsslag för de senaste två åren, liksom uppmätta körsträckor. Siffrorna gäller bilar som kommunen och de kommunala bolagen äger eller leasar. Härur kan utläsas att användningen av drivmedelsenergi ökat

<sup>5</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Drivmedel/>

<sup>6</sup> [http://msr.se/PageFiles/4143/SKL\\_Kommentus\\_forfragningsunderlag.pdf](http://msr.se/PageFiles/4143/SKL_Kommentus_forfragningsunderlag.pdf)

<sup>7</sup> <http://energimyndigheten.se/sv/Offentlig-sektor/Statligt-stod-till-energieffektivisering-i-kommuner-och-landsting/>

marginellt på ett år, med 1 %. Användningen av alternativ energi<sup>8</sup> uppgick år 2011 till 4 % av den totala energianvändningen, en nedgång från förra årets 7 %.

Nedgången i användandet av alternativ energi speglar en svag trend i riket som helhet, där en nedgång har skett från 20,8 till 20,4 %<sup>9</sup>. Dessa siffror avspeglar i sin tur den stagnerande andelen kommunala bilar som kan drivas av alternativa drivmedel.

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

Utifrån Haninges uppmätta körsträckor och utifrån den förbrukade energin kan en de facto energieffektivitet beräknas. För Haninges del blir den 8,7 kWh/km. Som jämförelse kan nämnas att en medelstor bensinbil som drar 0,7 liter per mil har en energieffektivitet på 6,2 kWh/mil.

Uppgifterna om energieffektivitet anser vi vara för osäkra för att använda som underlag till poängsättning i år. I många kommuner matchar inte de uppmätta körsträckorna de uppgivna drivmedelsmängderna. Arbete behövs för att säkerställa att siffrorna gäller samma fordonsgrupp.

## Resepolicy

*Haninge får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,88 poäng.*

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

Haninge har ännu ingen resepolicy med tydliga riktlinjer enligt ovanstående beskrivning. Den nuvarande resepolicyn revideras under år 2012 i avsikt att styra mot ett mer hållbart resande.

Flera kommuner har nyss antagit strikta resepolities med krav på uppföljning, t ex Alvesta, Fagersta och Falköping.

I Falkenberg gäller virtuella resor i första hand, cykel, gång och kollektivtrafik därefter. Är detta inte praktiskt möjligt väljer man en biogasdriven bilpoolsbil. Från juli finns också elbil med vindkraftsel i bilpoolen. För kortare sträckor finns elcykel och elmoped. I Öckerö ska alltid en elbil ur elbilspoolen med fyra bilar väljas i första hand. Jönköping och Lund anpassar lokaler för möten och utbildningar så att kollektivtrafik ska kunna väljas, och anger lämpligt färdstätt i inbjudan.

<sup>8</sup> Energi från drivmedel som till övervägande del är förnybar, som etanol E85, fordonsgas och el.

<sup>9</sup> Dessa siffror anger andelen energi som utgörs av drivmedel som till största delen är förnybara, d v s etanol E85, fordonsgas, RME och el.



Ju konkretare riktlinjerna är, desto lättare får de genomslag. Osbys anställda ska cykla eller gå om resan är kortare än 4 km. I Håbo ska man gå, cykla, åka buss eller tåg om den sammanlagda restiden inte blir mer än 50 % längre än med bil. I Kalmar ska tåg väljas före flyg när tågresan är kortare än fyra timmar.

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

### **Virtuella möten**

*Haninge får 1 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,73 poäng.*

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

Haninge har i någon mån börjat använda virtuella mötesformer, och uppger att de åtminstone håller telefonkonferenser.

Att virtuella mötesformer blir allt vanligare är tydligt. Gävle har anställt en person för att arbeta med webbkonferenser och undersöker nu hur kommunens system kan göras så kompatibelt som möjligt med andra system. Eskilstuna har köpt ett kommunövergripande videokonferenssystem och är i färd med att installera det. Göteborg har handlat upp ett system som ska vara gemensamt för hela kommunen. Det ska vara i drift under hösten. Alingsås har skaffat webbkameror och headset som kan användas vid den egna datorn. Hela den kommunala förvaltningen i Lycksele har nyss erbjudits utbildning för att lära sig använda kommunens utrustning. Stockholm bedriver ett projekt "UCC - jobba smartare" med ett antal piloter på förvaltningar och bolag.

### **Tjänstebilspool**

*Haninge får 2 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 2,39 poäng.*

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

Haninge har en bilpool med central bokning via intranätet. Flera förvaltningar har tillgång till bilarna. Tyvärr är ännu inte alla poolbilar miljöbilar. Att säkerställa att alla poolbilar är

miljöbilar vore ett bra första steg i Haninges arbete för att öka andelen miljöbilar i kommunal förvaltning. Poolbilar används ofta mycket, så att bättre miljöegenskaper får genomslag. De används också av många olika personer, och kan därför utgöra ett effektivt skyltfönster för ny teknik, t ex eldrift.

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

### **Sparsam körning**

*Haninge får 2 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,03 poäng.*

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

Sedan år 2010 har haninge utbildat 100 anställda om året i sparsam körning. Det är en ambitiösare satsning än i de flesta andra kommuner.

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

### **ISA**

*Haninge får 0 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,35 poäng.*

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 kommuner som deltar i Kommunranking 2012 uppger 35 % att de använt ISA i ett försöksprojekt eller installerat det permanent i ett eller flera fordon, men Haninge är inte en av dessa.

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

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

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

### **Klimatkompensation**

*Haninge får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,03 poäng.*

Det är en god idé att klimatkompensera de resor som utförs i kommunal tjänst, bland annat bilresor. Haninge gör ännu inte detta.

Helst bör klimatkompensation ske via CDM-projekt enligt Energimyndighetens rekommendationer<sup>10</sup>. Ett problem är att detta innebär investeringar utanför kommunens gränser, vilket kommunallagen tycks utesluta. En utredning av Helsingborgs stad<sup>11</sup> kom dock fram till att rättsläget är öppet för tolkning, och att det går att argumentera för att klimatkompensation ligger inom den kommunala kompetensen. SKL har tidigare hållit fast vid att klimatkompensation måste ske inom kommunens gränser, men vacklar dock nu. En rättslig prövning har ännu inte gjorts och vore välkommen. På likande sätt har rättsliga prövningar i efterhand godkänt parkeringsförmåner för miljöbilar.

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

### **Egen bil i tjänsten**

*Haninge får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,44 poäng.*

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).

<sup>10</sup> <http://www.energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Pressmeddelanden-2007/Valj-ratt-vid-klimatkompensation/>

<sup>11</sup> <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

Haninge tillämpar i dagsläget inga regler som begränsar användandet av egen bil i tjänsten. Kommunen för dock statistik över antalet körda mil i privat bil. Det gör det lättare att utvärdera om kommande åtgärder för att minimera användandet av egen bil får effekt.

Melleruds kommun får agera föredöme. Deras resepolicy anger att tåg ska väljas i första hand, annars en bil ur den kommunala poolen, där alla bilar är miljöbilar. Flera kommuner har för avsikt att inom kort förbjuda egen bil i tjänsten, bl a Eskilstuna och Landskrona. Absoluta förbud är orealistiska, men Borgholm betalar endast ut ersättning i akuta undantagsfall och bara om resan är kortare än tio mil. Varberg har som en åtgärd i energieffektiviseringsstrategin att möjligheten att använda egen bil ska försvinna till år 2014, med undantag för t ex deltidsbrandmän och personliga assistenter. I Öckerö får egen bil bara användas i undantagsfall endast då ressträckan överstiger räckvidden hos elbilarna i bilpoolen. Örebro tillåter bara undantag om särskilda förutsättningar som funktionshinder föreligger.

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

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

### **Förmånsbilar**

*Haninge får 1 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,90 poäng.*

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

Haninge erbjuder inte några förmånsbilar till sina anställda.

### **Tjänstecyklar**

*Haninge får 1 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,65 poäng.*

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

Haninge har en cykelpool med 6 cyklar, som bokas via receptionen. Kommunen innehar också elcyklar för tjänstebruk.

Flera kommuner (t ex Haparanda, Hudiksvall, Ronneby och Vara) uppger att cyklarna bokas i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning. Vissa kommuner (t ex Varberg och Örnsköldsvik) har både cyklar och elcyklar i en sådan pool. I Varbergs

fordonspool är vissa cyklar långtidsuthyrda, medan andra är tillgängliga för korta bokningar från 30 minuter och uppåt. Västerås har också långtidsuthyrda cyklar för arbetspendling, men dessutom akutcyklar som inte går att boka. Södertälje har utvidgat bil- och cykelpoolen till en "resepool" genom att dessutom erbjuda lånekort till kollektivtrafiken i samma system.

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

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

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

## Upphandlade transporter

### Persontransporter

*Haninge får 0 poäng av 15 möjliga. Riksgenomsnittet är 4,15 poäng.*

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.

Upphandling av transporttjänster har länge varit en svag punkt i många kommuners arbete med hållbar bilism, och Haninge har ännu inte kommit igång med detta arbete.

I nationellt perspektiv går det dock åt rätt håll. 49 % av kommunerna som deltar i Kommunranking 2012 ger klara uppgifter om att de styr mot miljöfordon i upphandlingsprocessen, att jämföra med förra årets 39 %.

Många kommuner arbetar föredömligt med upphandling. Göteborg, Malmö och Stockholms stad har som gemensamma baskrav att minst 50 procent av fordonen i entreprenader/uppdrag där 2 fordon eller fler ingår vara miljöfordon, och att fordon som kan drivas med ett förnybart bränsle skall använda detta bränsle till minst 50 %. Norrköping är kanske mest ambitiös av alla kommuner: de kräver förnybara drivmedel för färdtjänst, skolskjuts, internpost, mynttömning, bibliotekstransporter och sophämtning. Trollhättan kräver att transportererna sker med biogas när så är möjligt. I Örebro ska samtliga fordon drivas med förnyelsebara bränslen. Beställaren har rätt att regelmässigt eller slumpvis kontrollera att rätt bränsle används. Borås erbjuder en morot: en gasbil som bevisligen kört 80 % av körsträckan på biogas får en gascheck till ett värde av 10 000 kr. Gasbilar som kör på biogas får också högre ersättning per körd timme. Tingsryd, Uppsala och Örebro tillämpar liknande morötter. I Lidköping ska sarskoleskjutsar sedan flera år alltid ske i miljöbil. Det har medfört

att andelen miljöbilar hos Taxi Lidköping är mycket högre än hos taxibolag i andra städer i regionen, där sådana krav inte ställts.

Det är en god idé att utgå från genomtänkta dokument med upphandlingskriterier, framtagna på nationell nivå. Flera kommuner använder sig av Miljöstyrningsrådets (MSR) krav på avancerad nivå<sup>12</sup>, t ex Danderyd och Ekerö. Märk väl att MSR:s krav på basnivå är otillräckliga för att påverka entreprenörernas fordonsflottor nämnvärt i riktning mot lägre klimat- och miljöpåverkan. Alvesta tar del av i Länstrafiken Kronobergs upphandling. Dessa använder i sin tur det nya kriteriedokument "Miljökrav vid trafikupphandling 2011"<sup>13</sup> (framtaget av Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik med flera) där krav ställs på successivt ökande användning av förnybart bränsle under avtalsperioden. Högre ersättning betalas ut om entreprenören enbart använder förnybart bränsle.

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

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

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

## Övriga transporter

*Haninge får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,64 poäng.*

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

För denna typ av tjänster ställer Haninge ännu inga upphandlingskrav som styr mot ökat användande av miljöfordon eller alternativa drivmedel.

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

<sup>12</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Persontransporter/>

<sup>13</sup>

[http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/2\\_Milj%C3%B6krav\\_vid\\_trafikupphandling\\_2011.pdf](http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/2_Milj%C3%B6krav_vid_trafikupphandling_2011.pdf)

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

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

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

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

## **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**

*Haninge får 1 poäng av 5 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,85 poäng.*

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

Parkeringsförmåner för miljöbilsägare erbjuds idag i 23 av de kommuner som deltar i Kommunranking 2012. Haninge är inte en av dessa.

Kommunen har alltid kostnader för att etablera och sköta parkeringsplatser. Oberoende av kommunens storlek bör alltså vissa parkeringsplatser avgiftsbeläggas för att inte subventionera bilanvändandet. I linje med detta finns avgiftsbelagda parkeringsplatser i Haninge.

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

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

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

Parkeringsförmåner kan bli för smala för att få någon verklig effekt, antingen för att förmånen bara gäller ett fåtal platser, eller för att för få bilar passerar nålsögat. Stockholm avvecklade sina parkeringsförmåner vid årsskiftet 2008-2009, men har nu infört avgiftsbefrielse för "supermiljöbilar", som är berättigade till det statliga bidraget vid nybilsköp på 40 000 kr. I praktiken är det bara elbilar som klarar kraven. Eftersom merkostnaden för en elbil fortfarande är skyhögt för privatpersoner, gör gratis parkering varken från eller till, mer än som symbolisk gest.

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

### **Allmänna bilpooler**

*Haninge får 0 poäng av 4 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,86 poäng.*

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

En bilpool öppen för allmänheten finns ännu inte i Haninge.



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

Öckerös bilpool i samarbete med Moveabout var den första som delade elbilar med allmänheten. Den startade hösten 2010. I Skövde finns förslag att anställda ska kunna ta bilpoolsbilen med hem på kvällen.

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

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

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

### **Samåkning och pendling**

*Haninge får 1 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,65 poäng.*

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.

I Haninge finns en kombinerad parkering för bil och cykel vid Handems pendeltågsstation.

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

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

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

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

## **Tillgång till förnybara drivmedel**

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

## **Tanknings- och laddningsmöjligheter**

*Haninge får 2 poäng av 8 möjliga. Riksgenomsnittet är 3,26 poäng.*

Liksom i nästan alla svenska kommuner går det att tanka etanol E85 i Haninge.

Ännu finns inget tankställe för fordonsgas i Haninge, men flera tankställen finns i grannkommunerna i Stockholms län.

En publik laddstation för elbilar finns vid infarten norrifrån till Haninge kommun längs Nynäsvägen. Den är placerad vid Max hamburgerrestaurang vid Länna trafikplats, med adress Lissmavägen 24. Den som så önskar kan också ladda sin elbil utanför kommunhuset.

## **Produktion av förnybara drivmedel**

*Haninge får 3 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,90 poäng.*

I varje kommun finns organiska restprodukter som kan användas för att producera förnybara fordonsbränslen; det rör sig t ex om slam från reningsverken, matavfall från hushållen, slakteriavfall, fritryoljor, 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 maj invigdes Stockholms första förbehandlingsanläggning för biogasproduktion på Sofielunds återvinningsstation. Anläggningen kan ta emot 50 000 ton matavfall, men

beräknas i inledningsstadiet ta emot cirka 33 000 ton matavfall från hushåll och restauranger samt förpackat livsmedelsavfall. I början kommer SRV:s fem ägarkommuner Haninge, Botkyrka, Huddinge, Salem och Nynäshamn leverera avfallet till anläggningen. Vid anläggningen produceras så kallad slurry, som i nästa förädlingssteg blir till biogas och biogödsel. Gröna Bilister uppmuntrar kommunsamarbete av detta slag.

30 % av de kommuner som deltar i Kommunranking 2012 är inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet, och andelen ökar stadigt. Biogasproduktion inleddes nyligen i Gävle av företaget SBI Ekogas, där det kommunala energibolaget är delägare. Uppsala har nyligen utökat sin biogasproduktion. I Karlshamn väntas produktionen inledas i slutet av året. I Olofström, Sölvesborg och Växjö har byggandet av rötningsanläggningar för biogasproduktion påbörjats.

De vanligaste råvarorna vid biogasproduktion är avloppsslam från reningsverken, slakteriavfall och hopsamlat matavfall. Fler möjligheter finns. Göteborg blir först med att tillverka biogas av restprodukter från skogsbruket, som flis, grenar och toppar. Projektet kallas GoBiGas. I Kalmar län undersöks möjligheten att använda substrat från havet, t ex tång. Örebro utreder möjligheten att använda våtmarksgräs som råvara.

### **Avfallsrötning**

*Haninge får 3 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,40 poäng.*

För att få tillräckligt med råvara bör alla kommuner samla in organiskt hushållsavfall för att röta till biogas. Haninge samlar in både organiskt avfall från hushållen och matavfall från skolor och restauranger.

### **Nybilsförsäljning**

*Haninge får 0 poäng av 4 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,07 poäng.*

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.

I Haninge utgjordes nybilsförsäljningen till 39,44 % av miljöbilar år 2011. Detta är nära riksgenomsnittet på 40,14 %. Det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet från nya bilar i Haninge var 142 g/km år 2011, enligt Naturvårdsverkets och Trafikverkets Bilindex för år 2011. Detta är samma siffra som för riket som helhet. Inte i någon kommun var det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet lägre än 120 g/km.

### **Luftkvalitet**

*Haninge får 2 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,91 poäng.*

Flera kommuner har svårt att uppfylla de bindande miljö kvalitetsnormerna för luft gällande kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar PM10. Kommuner som ligger över eller nära de tillåtna gränsvärdena är ålagda att i samverkan med länsstyrelsen vidta åtgärder för att få till stånd en hälsosam luft för medborgarna att andas. Luftkvaliteten är alltså ett kommunalt ansvar.

Modellberäkningar och mätningar av luftkvaliteten i Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbunds regi har visat att miljö kvalitetsnormerna för NO<sub>2</sub> och PM10 klaras med god marginal överallt i Haninge kommun.