

# Mora kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan



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

## Rapport baserad på Gröna Bilisters Kommunranking 2012

December 2012

## Innehåll

Inledning.....	3
Resultat i siffror .....	3
Slutsatser och rekommendationer.....	4
Analys .....	7
Kommunens bilar.....	7
Den kommunala bilparken.....	7
Upphandlingskrav för kommunala bilar .....	7
De kommunanställdas bilanvändande .....	8
Krav att köra förnybart.....	9
Hållbarhetskrav på drivmedel.....	9
Energiförbrukning .....	9
Resepolicy .....	10
Virtuella möten .....	11
Tjänstebilspool .....	11
Sparsam körning.....	12
ISA.....	12
Klimatkompensation .....	13
Egen bil i tjänsten .....	14
Förmånsbilar .....	14
Tjänstecyklar .....	15
Upphandlade transporter.....	15
Persontransporter.....	15
Övriga transporter.....	18
Allmänhetens bilanvändande .....	18
Parkeringsförmåner .....	18
Allmänna bilpooler.....	20
Samåkning och pendling .....	20
Tillgång till förnybara drivmedel.....	21
Tanknings- och laddningsmöjligheter .....	21
Produktion av förnybara drivmedel .....	21
Avfallsrötning .....	22
Nybilsförsäljning .....	22
Luftkvalitet .....	23

## 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. Mora 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 Mora kommun.

För att få nationellt perspektiv på Mora 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 i siffror

Mora fick 17 poäng av 100 möjliga i Kommunranking 2012. Kommunen hamnade därmed på plats 126 av 147 deltagande kommuner. Av de 5 deltagande kommunerna i Dalarnas län hamnade Mora på plats 4.

Sedan kommunrankingens genomfördes har Mora och Orsa inlett en upphandling av en logistikcentral för samordnade varutransporter. Detta berättigar till 2 poäng i kategorin "Upphandlade transporter – övriga transporter". Den sammanlagda poängen i denna uppföljande granskning blir alltså 19.

Andelen miljöbilar i kommunens bilflotta är 38 %, vilket placerar Mora på plats 117 i rankinglistan. Andelen bilar som kan drivas förnybart eller med el är 24 %, vilket ger en 77:e plats i denna rankinglista.

Mora har deltagit i Gröna Bilisters kommunrankningar de senaste tre åren. År 2010 fick Mora 12 poäng och 2011 fick kommunen 11 poäng. Poängsystemet har ändrats något varje år, så det går inte att rakt av jämföra dessa siffror med årets 17 poäng, även om en viss uppryckning i resultatet kan märkas. Positivt är att andelen miljöbilar stigit från 24 % år 2010, via 28 % år 2011, till årets siffra 38 %.

## Slutsatser och rekommendationer

Bland det berömvärda i Mora kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan märks:

- Att kommunen kräver miljöbilar vid nyanskaffning.
- Att dessa krav också ställs på de kommunala bolagen.
- Att kommunen, tillsammans med Orsa kommun, upphandlar en logistik- och samlastningscentral. Anbudsgivaren måste arbeta med miljöledningssystem och utbilda chaufförerna i sparsam körning, och vissa miljökrav ställs på de transportfordon som används.
- Att kommunen kräver att de som kör skolskjutsar utbildas i sparsam körning.
- Att kommunen för statistik över energianvändningen i de kommunala fordonen, uppdelat per bränsleslag. Sådana uppgifter är värdefulla för att kunna avgöra om energieffektivisering och styrning mot förnybara drivmedel får avsedd effekt.
- Att kommunen har en central bilpool som flera förvaltningar har tillgång till, och som enbart innehåller miljöbilar.
- Att kommunen inte erbjuder några förmånsbilar.
- Att kommunen för statistik över antalet körda mil i egen bil. Detta gör det lättare att undersöka om åtgärder för att minska användandet av privat bil får genomslag.
- Att kommunen har en cykelpool och även elcyklar.

Gröna Bilister ger följande rekommendationer till Mora kommun:

- Uppdatera upphandlingspolicyn för fordon så att den kräver miljöbilar enligt den nya miljöbilsdefinition som väntas införas den 1 januari 2013, där undantag ska godkännas av ansvarig chef. Prioritera bilar som kan drivas av förnybara bränslen eller el.
- Formulera miljö- och säkerhetskrav utöver miljöbilskrav vid fordonsupphandling, t ex på lättrullande och säkra klass A-däck (enligt EU:s nya klassificeringssystem) samt högsta säkerhetsbetyg i Euro NCAP:s tester.
- Kräv att kommunala bilar som kan drivas förnybart till största delen ska tankas med sådana bränslen. Sådana krav ger stabilt underlag för satsningar att få tankställen för förnybara drivmedel till orten, t ex biogas.
- Ställ miljömässiga och sociala hållbarhetskrav på alla inköpta drivmedel i enlighet med Miljöstyrningsrådets kriterier. Samarbeta gärna med andra kommuner, t ex genom att avropa från SKL Commentus avtal, som följer MSR:s krav.
- Genomför beslutet att uppdatera resepolicyn. Säkerställ att denna innehåller konkreta regler, som att gång eller cykel ska användas om resan är kortare än 5 km

tur och retur, att kollektivtrafik ska väljas om restiden inte förlängs med mer än 50 % jämfört med bil. Skriv in regler för ansvar och regelbunden uppföljning i policyn.

- Inventera hur ofta virtuella möten, som video- eller webbkonferenser används i verksamheten, och se till att attraktiv och modern utrustning för sådana möten finns. Då kan prioritet för virtuella möten skrivas in i den kommande resepolicy.
- Utbilda alla som kör mycket i tjänsten i sparsam körning.
- Vidga kommunens bilpool 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 poolbilar kan hyras ut till anställda eller allmänhet utanför arbetstid. Verka också för att andra bilpooler för allmänheten öppnas.
- Inled arbetet med att formulera skarpa miljökrav vid upphandling av tjänster som innefattar transporter med bil eller annat lätt fordon. Övergång till förnybara drivmedel bör vara en viktig del i en sådan satsning, liksom premier för energibesparande åtgärder. Samarbeta gärna med grannkommuner eller länstrafikbolag.
- 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.
- 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.
- Undersök möjligheterna att stimulera miljövänlig pendling till centralorten. I glesbygdskommuner kan en webbaserad tjänst där man kan hitta samåkningspartners vara en god idé, gärna i kombination med strategiskt placerade samåkningsparkeringar med motorvärmare och cykelställ under tak.
- Se till att en publik laddplats för elbilar etableras i Mora, gärna i samarbete med lokalt näringsliv. Placera den centralt och ge den ett solcellstak för att göra den till en effektiv inspirationskälla. Kombinera detta med införskaffandet av kommunens första elbilar, som lämpligen används i den kommunala bilpoolen eller i uppdrag där körsträckorna passar elbilarnas räckvidd, t ex i hemtjänsten.
- Verka för att få ett tankställe för biogas till kommunen. Skapa underlag för detta genom att lova att kommunen i så fall kommer att använda gasfordon med krav på att tanka biogas, samt att transportentreprenörer som kör på uppdrag av kommunen måste använda biogas till viss del. Om flera kommuner kan samlas kring liknande villkor blir underlaget ännu säkrare för investerarna. Frågan om krav på biogas i nästa upphandling 2014 restes i årets trafikbeställning till Dalatrafik. Ett tidigt beslut om att ställa detta krav detta ökar chanserna att i tid få biogas till kommunen.

- Verka för att på något längre sikt få till stånd biogasproduktion i norra Dalarna, genom att utveckla det befintliga kommunsamarbetet, och genom att samarbeta med kommersiella aktörer med erfarenhet av liknande produktion.

## Analys

### Kommunens bilar

#### Den kommunala bilparken

*Mora får 0 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.

Mora kommun förfogade våren 2012 över 133 personbilsregistrerade fordon, varav 50 var miljöbilar. Av dessa var 32 etanolbilar, medan övriga miljöbilar var snåla diesel- eller bensinbilar. Mora äger eller leasar ännu inga elbilar.

Dessa siffror ger en miljöbilsandel på 38 %, och en andel bilar på alternativa drivmedel på 24 %. Andelen miljöbilar ligger klart under riksgenomsnittet på 63 %, och placerar Mora på plats 117 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.

För Moras del var CO<sub>2</sub>-klimat = 164 g/km.

#### Upphandlingskrav för kommunala bilar

*Mora får 5 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. Mora är en av dessa kommuner. Positivt är att de kommunala bolagen lyder under samma regler som kommunen själv.

Mindre positivt är att Mora inte explicit prioriterar bilar som kan köras förnybart eller med el.

Gröna Bilister förordar att kommunernas upphandlingspolicies automatiskt ska börja använda den nya miljöbilsdefinitionen som urvalskriterium när denna träder i kraft. Detta förväntas ske den 1 januari 2013. Kombinerar man ett sådant krav med krav på högsta säkerhetsbetyg vid Euro NCAP:s tester, finns redan över 40 bilmodeller att välja på<sup>1</sup>, och fler tillkommer kontinuerligt.

Sedan 1 juli 2011 gäller lagen om miljökrav vid upphandling av bilar (SFS 2011:846)<sup>2</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>3</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 drivas med icke förnyelsebara drivmedel får endast köpas efter särskilt beslut av respektive förvaltningschef. Beträffande övriga krav gäller generellt att miljöstyrningsrådets avancerade nivå ska gälla som utgångspunkt.”

Tomelilla tillämpar principen att gasbilar ska prioriteras om det planerade tankstället med biogas blir verklighet. En sådan policy kan bli tungan på vågen för att få ett tankställe med biogas till Mora, eftersom det ger ett litet men säkert underlag för gasförsäljningen. Kan flera kommuner kring Siljan enas om samma princip ökar chanserna ytterligare att locka ett drivmedelsbolag att börja sälja biogas i området.

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>4</sup>. Flera kommuner gör redan detta, bl a Östersund.

Den 1 november 2012 blev det möjligt att som urvalskriterium för däck använda EU:s nya däckmärkning<sup>5</sup>. Klassning för rullmotstånd, buller och bromssträcka på vått underlag ska anges. Klass A bör krävas i varje kategori. Skillnaden i bränsleförbrukning för en bil med däck av klass A jämfört med klass G är cirka 0,5 liter per 100 km.

## 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.

<sup>1</sup>

[http://www.gronabilister.se/file.php?REF=2f885d0f8e2e131bfc9d98363e55d1d4&art=933&FILE\\_ID=20120926110606\\_1\\_4.pdf](http://www.gronabilister.se/file.php?REF=2f885d0f8e2e131bfc9d98363e55d1d4&art=933&FILE_ID=20120926110606_1_4.pdf)

<sup>2</sup> <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110846.htm>

<sup>3</sup> <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110847.htm>

<sup>4</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Fordon/>

<sup>5</sup> Förordning EG nr 1222/2009, se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:342:0046:0058:SV:PDF>



### **Krav att köra förnybart**

*Mora 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 Mora är ännu inte en av dessa.

För Moras del skulle ett sådant krav kunna få betydelse för att få ett tankställe för biogas till kommunen, eftersom det säkrar försäljningsunderlaget vid sidan om ett löfte att köpa eller leasa gasbilar (se diskussionen i avsnittet om upphandlingskrav ovan).

### **Hållbarhetskrav på drivmedel**

*Mora 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>6</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 fördröjts, och skydd av biologiska värden saknas. Sociala krav saknas både för biodrivmedel och fossila drivmedel. Lagkraven räcker alltså inte.

Mora ställer i dagsläget inga hållbarhetskrav på drivmedel utöver lagkrav.

Miljöstyrningsrådet (MSR) har tagit fram förslag till ambitiösa upphandlingskrav för drivmedel<sup>7</sup>. Flera kommuner tillämpar dessa, bl a Halmstad, Sundsvall och Sölvesborg.

SKL Kommentus genomförde våren 2011 en upphandling ”Stationstankning 2011” med ett förfrågningsunderlag<sup>8</sup> som innehöll krav i linje med MSR. Flera kommuner avropar från dessa ramavtal, bl a Högsby, 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 % talloljediesel sommartid. Också OKQ8 och Statoil säljer numera dieselkvaliteter med 20 – 30 % förnybar råvara. (Dessa kallas Diesel Bio+ respektive Diesel+.)

### **Energiförbrukning**

*Mora får 1 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 kom-

<sup>6</sup> <http://energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Ingen-fuletanol-i-Sverige-under-2011/>

<sup>7</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Drivmedel/>

<sup>8</sup> [http://msr.se/PageFiles/4143/SKL\\_Kommentus\\_forfragningsunderlag.pdf](http://msr.se/PageFiles/4143/SKL_Kommentus_forfragningsunderlag.pdf)

munens 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 Mora är en av dessa. Detta beror till stor del på Energimyndighetens energieffektiviseringsstöd<sup>9</sup>. De kommuner som tar del av detta stöd ska årligen rapportera den förbrukade mängden drivmedel till personbilar och lätta lastbilar.

Mora har lämnat förbrukningsstatistik uppdelat per drivmedelsslag för de senaste två åren. Härur kan utläsas att användningen av drivmedelsenergi legat i stort sett stilla. Användningen av alternativ energi<sup>10</sup> har också legat stilla, och uppgick de två senaste åren till 10 %. Uppgifterna kommer från kommunens drivmedelsleverantör och gäller därför alla fordon i kommunal tjänst, inte bara bilar. Gissningsvis är andelen alternativ energi som används i personbilarna högre.

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 %.

Mora för ännu inte statistik över antalet körda mil i kommunens fordon, så någon energieffektivitet i det kommunala transportsystemet går inte att räkna ut.

## Resepolicy

*Mora 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 färdssätt 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.

Mora har en resepolicy med riktlinjer enligt ovanstående beskrivning. Kommunen uppger dock själv att policyn är dåligt implementerad och att den aldrig följts upp. Det finns ett beslut att uppdatera resepolycyn, men arbetet med detta har inte kommit igång.

Flera kommuner har nyss antagit strikta resepolices med krav på uppföljning, t ex Alvesta, Fagersta och Falköping. Här finns gott om inspiration att hämta i arbetet med Moras nya resepolicy.

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

<sup>9</sup> <http://energimyndigheten.se/sv/Offentlig-sektor/Statligt-stod-till-energieffektivisering-i-kommuner-och-landsting/>

<sup>10</sup> Energi från drivmedel som till övervägande del är förnybar, som etanol E85, fordonsgas och el.

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 färd sätt i inbjudan.

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**

*Mora 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 transporter, 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.

Mora använder virtuella mötesformer, men har ingen samlad bild av omfattningen. Kommunen bör inventera detta, och se till att attraktiv och modern utrustning för sådana möten finns att tillgå för alla intresserade. Då kan konkret prioritet för virtuella möten skrivas in i den kommande resepolicy.

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**

*Mora får 3 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 boknings-

system. 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.

Mora har en bilpool med central bokning via intranätet. Flera förvaltningar har tillgång till bilarna. Alla poolbilar miljöbilar.

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**

*Mora får 0 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.

Mora har inte utbildat några anställda i sparsam körning de senaste två åren.

Här finns inspiration att hämta inom länet: 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**

*Mora 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 Mora 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**

*Mora 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. Mora gör ännu inte detta.

Helst bör klimatkompensation ske via CDM-projekt enligt Energimyndighetens rekommendationer<sup>11</sup>. Ett problem är att detta innebär investeringar utanför kommunens gränser, vilket kommunallagen tycks utesluta. En utredning av Helsingborgs stad<sup>12</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.

<sup>11</sup> <http://www.energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Pressmeddelanden-2007/Valj-ratt-vid-klimatkompensation/>

<sup>12</sup> <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

## Egen bil i tjänsten

*Mora 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 resepolicyen (se ovan).

Mora 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. Förra året kördes drygt 30 000 mil i privat bil.

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.

Hagfors tillåter egen bil i tjänsten om resan blir betydligt längre då den anställde först måste ta sig till tätorten för att hämta en bilpoolsbil. Sådana undantagsregler kan vara relevanta i mindre kommuner. Lilla Edet menar att för tjänstemän som bor utanför huvudorten där kollektivtrafiken är undermålig blir miljöbelastningen mindre om de använder egen bil i de fall resan till annan ort påbörjar eller avslutar arbetsdagen. I sådana fall bör en skriftlig överenskommelse krävas, vilket är fallet i bl a Tibro.

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

*Mora 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.

Mora erbjuder inte några förmånsbilar till sina anställda.

### **Tjänstecyklar**

*Mora 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 välskött cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem.

Mora har en cykelpool med 3 cyklar, som bokas via intranätet. 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 rutinemässigt. Södertälje undersöker möjligheten att låta hemtjänsten använda elmopeder.

I storstäderna Göteborg och Stockholm där det finns låncyklar 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**

*Mora får 2 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 Mora har ännu inte på allvar kommit igång med detta arbete.

I Moras trafikbeställning till Dalatrafik för åren 2013 och 2014 nämns möjligheten att inför nästa upphandling år 2014 "ställa krav på CO<sub>2</sub>-utsläpp på bussarna t ex biogas eller

miljödiesel". Det vore en mycket god idé att bestämma sig för ett sådant krav redan nu. Genom att garantera ett visst underlag ökar möjligheten att få en biogasmack till kommunen.

I den upphandling av skolskjutsar som genomfördes år 2012 ställdes krav att förarna under kontraktperioden ska utbildas i sparsam körning, och att det finns system som följer upp bränsleförbrukningen. Positivt är också kravet på alkolås. Mer allmänt hållet är kravet att entreprenören ska använda sig av ett miljöledningssystem.

I nationellt perspektiv går arbetet 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 särskoleskjutsar 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>13</sup>, t ex Danderyd och Jönköping. 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>14</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.

<sup>13</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Persontransporter/>

<sup>14</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)



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

*Mora får 2 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 att minimera miljöpåverkan av varutransporter är det lika viktigt att effektivisera dem som att använda rätt fordon. Därför är det glädjande att Mora och Orsa tillsammans är i färd med att upphandla en logistikcentral för samordnade varutransporter. Upphandlingen gäller såväl logistikcentralen som varutransporterna.

I förfrågningsunderlaget skriver kommunen: "Förstudien visar att det finns en stor potential till förbättringar av kommunernas logistik genom att samordna och styra logistiken bättre. Att minska den tunga trafiken i centralorten och till våra verksamheter ger bara fördelar. Många effekter kommer att märkas direkt såsom minskade utsläpp, förbättrad service och säkerhet."

Anbudsgivaren ska arbeta utifrån ett miljöledningssystem, som bl a omfattar rutiner för kontinuerlig redovisning av fordonsflottans miljöprestanda och hela verksamhetens koldioxidutsläpp. Miljöstyrningsrådets baskrav<sup>15</sup> utgör en lägstanivå som anbudsgivarens fordonspark ska uppfylla. Dessa baskrav utgörs främst krav på grundläggande miljöklassning av avgasutsläppen, men innebär också att alla förare ska vara utbildade i sparsam körning.

Utöver dessa minimikrav kommer upphandlaren att bedöma anbudsgivarens fordonspark enligt mervärdesprincipen, där t ex bättre miljöklassning och högre andelar miljöfordon och förnybara drivmedel ger en ekonomisk bonus då anbudets pris bedöms.

## 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

*Mora 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.

<sup>15</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Godstransporter/>

Mora erbjuder inga parkeringsförmåner för miljöbilsägare.

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 Mora.

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

*Mora 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 Mora, och kommunen har inte vidtagit några åtgärder för att inspirera till att bilpooler startas.

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 styrelseuppgiften 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 dörknackningskampanjer 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

*Mora får 0 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.

Mora har ännu inte på allvar inlett arbetet med att underlätta samåkning och med att integrera bilismen i miljövänlig pendling. Ett nytt resecentrum är på gång, och en trafikstrategi och en handlingsplan för mobility management är på väg att antas.

Linköping har samåkningsparkeringar vid samtliga utfarter från staden. Flera mindre kommuner har också flera utfartsparkeringar, t ex Alvesta och Eslöv. Kramfors har byggt pendlingsparkeringar med gratis motorvärmare i anslutning till kollektivtrafik. De har dessutom undersökt var samåkning skett spontant, och byggt parkeringsplatser just där. Flera andra norrlandskommuner erbjuder också motorvärmare vid pendlings- och samåkningsparkeringar, t ex Berg, Lycksele och Piteå.

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. Alingsås och Lekeberg erbjuder cykelparkering vid pendlings- och samåkningsparkeringarna.

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 pendlingsparkeringar 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**

*Mora får 0 poäng av 8 möjliga. Riksgenomsnittet är 3,26 poäng.*

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

Ännu finns inget tankställe för fordonsgas i Mora, och heller ingen publik laddplats för elbilar.

### **Produktion av förnybara drivmedel**

*Mora får 0 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, fritureolja, 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.

Biogasproduktion i norra Dalarna har varit på tal i några år. Ett samarbete mellan Dala Vatten och Avfall, Moravatten AB och sju dalakommuner har etablerats. Förutom Mora ingår Gagnef, Leksand, Malung-Sälen, Orsa, Rättvik och Älvdalen i samarbetet. Dala Vatten och Avfall har nu tagit fram en rapport för vidare behandling i respektive kommun. Rapporten pekar på tekniska, ekonomiska och marknadsmässiga problem med en större satsning på biogasproduktion för fordonsbruk. Även om inga beslut är tagna finns risken att ambitionsnivån sänks. Rapporten rekommenderar dock att kommunerna ska arbeta för att biogas används som bränsle i kollektivtrafik, kommunala fordon och hos kommunala entreprenörer.

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**

*Mora får 0 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. Detta är möjligt att göra även om biogas inte produceras i närområdet. Till exempel transporterar Kils kommun i Värmland sitt organiska avfall ända till Jönköpings biogasfabrik. Naturligtvis minskar miljönyttan ju längre avfallet måste transporteras.

Mora samlar ännu inte in något organiskt avfall från hushåll, eller från skolor och restauranger, för att röta till biogas.

### **Nybilsförsäljning**

*Mora 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 Mora utgjordes nybilsförsäljningen till 43,74 % av miljöbilar år 2011. Detta är över riksgenomsnittet på 40,14 %. Det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet från nya bilar i Mora var 141 g/km år 2011, enligt Naturvårdsverkets och Trafikverkets Bilindex för år 2011.

Detta är något lägre än genomsnittet 142 g/km för riket som helhet. Inte i någon kommun var det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet lägre än 120 g/km.

## Luftkvalitet

*Mora 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.

Partiklar är sällan ett hälsoproblem i mindre tätorter som Mora. I Moras miljömål<sup>16</sup> anges att årsmedelvärdet av koncentrationen av kvävedioxid bör vara lägre än 20 µg/m<sup>3</sup>, i enlighet med de nationella målen. En utvärdering<sup>17</sup> år 2010 visade att detta mål är uppfyllt: koncentrationen i tätorten var 12,7 µg/m<sup>3</sup> i medeltal.

---

<sup>16</sup> [http://www.mora.se/Documents/PDF-filer/Utvecklingsenheten/H%C3%A5llbara%20Mora/webversion\\_090223.pdf](http://www.mora.se/Documents/PDF-filer/Utvecklingsenheten/H%C3%A5llbara%20Mora/webversion_090223.pdf)

<sup>17</sup> <http://www.mora.se/Documents/PDF-filer/Utvecklingsenheten/H%C3%A5llbara%20Mora/uppf-miljoplan10-08-06.pdf>