

Uddevalla kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan



**4 gröna bilar av 10 möjliga
(40 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	7
Krav att köra förnybart.....	7
Hållbarhetskrav på drivmedel.....	7
Energiförbrukning	8
Resepolicy	9
Virtuella möten	10
Tjänstebilspool	10
Sparsam körning.....	11
ISA.....	11
Klimatkompensation	11
Egen bil i tjänsten	12
Förmånsbilar	13
Tjänstecyklar	13
Upphandlade transporter.....	13
Persontransporter.....	13
Övriga transporter.....	15
Allmänhetens bilanvändande	16
Parkeringsförmåner	16
Allmänna bilpooler.....	16
Samåkning och pendling	18
Tillgång till förnybara drivmedel.....	19
Tanknings- och laddningsmöjligheter	19
Produktion av förnybara drivmedel	19
Avfallsrötning	20
Nybilsförsäljning	20
Luftkvalitet	20

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. Uddevalla 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 Uddevalla kommun.

För att få nationellt perspektiv på Uddevalla kommuns miljöarbete hänvisar vi till webbsidan 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.

Resultat i siffror

Uddevalla får 40 poäng av 100 möjliga i Kommunranking 2012. Kommunen hamnar därmed på plats 49 av 147 deltagande kommuner. Av de 23 deltagande kommunerna i Västra Götalands län hamnar Uddevalla på plats 13.

Alla kommunala bilar i Uddevalla är miljöbilar, vilket placerar Uddevalla i topp i rankinglistan över högst andel miljöbilar. Andelen bilar som kan drivas förnybart eller med el är 99 %, vilket ger en andraplats plats i denna rankinglista.

Slutsatser och rekommendationer

Bland det berömvärda i Uddevallas miljöarbete märks:

- Den hundra procentiga andelen miljöbilar i kommunens fordonsflotta, varav nästan alla kan drivas förnybart eller med el.
- Att statistik förs över drivmedelsförbrukning uppdelad per bränsleslag och antal körda mil i kommunal tjänst, vilket underlättar uppföljningen av miljöarbetet.
- Att energianvändningen i de kommunala fordonen minskar.
- Arbetet med att ta fram ett energieffektiviseringsprogram. Även om det ännu inte är antaget har det redan börjat implementeras i verksamheten.
- Den centrala bilpoolen med miljöbilar, som flera förvaltningar har tillgång till.
- Att alla som kör mer än 200 mil i tjänsten om året utbildas i sparsam körning.

- Att något högre ersättning betalas ut vid tjänsteresor om alternativbränsle används i privat bil.

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Uddevalla kommun:

- Inled arbetet med att formulera skarpa miljökrav vid upphandling av tjänster som innefattar fordonstransporter. Samarbeta gärna med grannkommuner eller länstrafikbolag.
- Förverkliga kommunens mål att bygga en uppgraderingsanläggning för biogas av fordonskvalitet. Samarbeta gärna med grannkommuner och med kommersiella aktörer som är experter på sådana anläggningar.
- Skärp kraven för att miljöbilar ska få parkeringsförmåner. Följ den kommande miljöbilsdefinitionen, eller formulera egna, teknikneutrala krav, så att bara bränslesnåla bilar som kan drivas förnybart eller med el avgiftsbefrias. Kräv att det förnybara drivmedlet verkligen tankas i betydande omfattning och följ upp detta krav.
- Se till att samma krav ställs på kommunala bolag som på kommunen själv vid upphandling av fordon. Prioritera bilar på förnybara drivmedel eller el i en politiskt antagen skrivelse, för att säkerställa att den framgångsrika satsningen på förnybara alternativ fortlever.
- 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.
- Anslut Uddevalla till den gemensamma fordonsupphandlingen i Västra Götalands län med Göteborgs ambitiösa miljökrav som vägvisare.
- 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 Kommentus avtal, som följer MSR:s krav.
- Skärp resepolicyen med 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 policyen.
- Utveckla kommunens bilpoolssystem så att tjänstecyklar bokas i samma system, och man får tips om kollektiva förbindelser och kan hitta samåkningspartners.
- 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, i enlighet med förslaget i den kommande energiplanen.
- Förbjud användandet av egen bil i tjänsten, förutom i reglerade undantagsfall.
- Avveckla förmånsbilarna, eller se till att de är spjutspetsbilar med den bästa miljötekniken, t ex laddhybrider.

- Följ upp den ambitiösa satsningen på utbildning i sparsam körning genom repetitionskurser och genom analys av bränsleförbrukningen. Använd digitala körjournaler för att premiera dem som kör snålast, både på individ- och förvaltningsnivå.

Analys

Kommunens bilar

Den kommunala bilparken

Uddevalla får 6 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.

Uddevalla kommun förfogade våren 2012 över 127 personbilsregistrerade fordon, alla miljöbilar. Av dessa var 121 etanolbilar, 3 var gasbilar, och 2 var elbilar. Kommunen innehade också en elhybridbil.

Dessa siffror ger en miljöbilsandel på 100 %, och en andel bilar på förnybara drivmedel på 99 %. Uddevalla delar förstaplatsen bland de kommuner som har högst andel miljöbilar med Karlstad och Surahammar. Riksgenomsnittet är 63 %. Vad gäller andelen bilar som kan drivas förnybart eller med el delar Uddevalla andraplatsen med Södertälje. Här är riksgenomsnittet 39 %.

Uddevalla har sedan år 2005 rapporterat mycket höga andelar miljöbilar i kommunens bilflotta. År 2005 var siffran 82 %, år 2010 var den 99 %, och år 2011 var den 96 %. Etanolbilarna har alltid dominerat.

Poängsättningen i denna kategori baseras på Miljöfordon Syds nyckeltal "CO₂-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 CO₂-klimat < 60 g/km. Om CO₂-klimat > 160 g/km delas inga poäng ut.

Upphandlingskrav för kommunala bilar

Uddevalla får 4 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.

Uddevalla kräver miljöbilar vid köp eller leasing, där undantag ska motiveras och godkännas. Trots den konsekventa satsningen på etanolbilar finns ingen uttrycklig policy att prioritera bilar som kan drivas förnybart eller med el, vilket Gröna Bilister förespråkar. En sådan policy bör i grunden vara teknikneutral, men kan ange en prioritetsordning för de drivmedel som finns på marknaden idag, t ex 1) el eller biogas, 2) etanol eller biodiesel.

Uddevalla ställer inte samma krav på de kommunala bolagen som på kommunen själv vid fordonsupphandling. Även om bolagen kan göra miljömedvetna val oberoende av kommunala beslut, är det en god idé att formulera gemensamma krav för att göra miljöarbetet konsekvent och långsiktigt.

Utöver miljöbilskrav finns väsentliga krav att ställa relaterade till avgasemissioner, buller och säkerhetsutrustning. Gröna Bilister rekommenderar att liksom Jönköping utgå från Miljöstyrningsrådets (MSR) avancerade krav¹. Flera kommuner gör redan detta, bl a Danderyd och Östersund.

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."

På säkerhetssidan kräver Kalmar alkoholås, medan Hörby kräver att ISA skall vara installerat (se avsnittet om ISA nedan). Hörby kräver också motorvärmare till diesel- och etanolbilar, samt att däckens rullmotstånd ska redovisas. Lindesberg tillämpar Svanens kriterier för däck.

Den 1 november 2012 blir det istället möjligt att som kriterium använda EU:s nya däckmärkning². 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.

Alingsås kräver att anbudsgivaren ska beskriva det miljöarbete som bedrivs vid försäljningsstället och på verkstaden. Linköping kräver att bilarna ska servas med oljor, smörjmedel och andra kemiska produkter som uppfyller kriterier för miljömärkning.

Sedan 1 juli 2011 gäller lagen om miljökrav vid upphandling av bilar (SFS 2011:846)³, 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 speci-

¹ <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Fordon/>

² Förordning EG nr 1222/2009, se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:342:0046:0058:SV:PDF>

³ <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110846.htm>

ficerats i den tillhörande förordningen (SFS 2011:847)⁴. 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.

Kommunsamarbete gör det lättare att få gehör för ambitiösa krav. Mellerud har varit drivande att få till stånd gemensam fordonsupphandling i Västra Götaland. Den har nu inletts, med Göteborgs hårda miljökrav som vägvisare. Uddevalla gör klokt i att ansluta sig till denna.

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

Uddevalla får 3 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. Uddevalla kräver att åtminstone 70 % av sträckan körs på det förnybara bränslet.

Hållbarhetskrav på drivmedel

Uddevalla 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 %⁵. 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.

Uddevalla ställer i dagsläget inga hållbarhetskrav på drivmedel utöver lagkrav. De ställer heller inga krav på att använda någon form av miljömärkt el till sina elbilar.

Miljöstyrningsrådet (MSR) har tagit fram förslag till ambitiösa upphandlingskrav för drivmedel⁶. Flera kommuner tillämpar dessa, bl a Halmstad, Sundsvall och Sölvesborg. Göteborg har varit en föregångare när det gäller hållbarhetskrav på drivmedel och har inspirerat till MSR:s krav. Hösten 2011 antog trafiknämnden i Göteborg ett uppdaterat kravdokument⁷. En ambitiös uppföljning har nu inletts, t ex med renhållningsentreprenader och bussbranschen.

⁴ <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110847.htm>

⁵ <http://energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Ingen-fuletanol-i-Sverige-under-2011/>

⁶ <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Drivmedel/>

⁷ http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/Miljo/TU_Drivmedel_slutlig_110921.pdf

SKL Kommentus genomförde våren 2011 en upphandling "Stationstankning 2011" med ett förfrågningsunderlag⁸ som innehöll krav i linje med MSR. Flera kommuner avropar från dessa ramavtal, bl a Eskilstuna, Jönköping, Nyköping och Värnamo.

Växjö kommun har varje år möten med sina drivmedelsleverantörer. De måste beskriva hur de säkerställer klimatpåverkan i varje produktionsled, hur ofta deras representanter gör besök på fabrikena, vem de talar med, vilka rättigheter arbetarna har, om de har kollektivavtal, osv.

Kalmar kräver av sina drivmedelsleverantörer att de skriver under Global Compact⁹. Detta är ett initiativ av FN för företag som vill ta ansvar för mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö och motverka korruption.

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.

Många kommuner som själva har elbilar kräver någon form av miljömärkt el till dessa. 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. Flera kommuner använder Naturskyddsföreningens märkning "Bra Miljöval" som kriterium för inköp av el, t ex Kristinehamn, Lund och Smedjebacken.

Energiförbrukning

Uddevalla får 3 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 Uddevalla är en av dessa. Detta beror till stor del på Energimyndighetens energieffektiviseringsstöd¹⁰. De kommuner som tar del av detta stöd ska årligen rapportera den förbrukade mängden drivmedel till personbilar och lätta lastbilar.

Uddevalla har lämnat förbrukningsstatistik uppdelat per drivmedelsslag för de två senaste åren, liksom uppmätta körsträckor. Energianvändningen i kommunens fordon har minskat med 19 % på ett år. Det är en förtjänstfull stor minskning, som naturligtvis inte kan upprätthållas år efter år. Det finns många skäl till att drivmedelsanvändningen fluktuerar.

⁸ http://msr.se/PageFiles/4143/SKL_Kommentus_forfragningsunderlag.pdf

⁹ <http://www.unglobalcompact.org/>

¹⁰ <http://energimyndigheten.se/sv/Offentlig-sektor/Statligt-stod-till-energieffektivisering-i-kommuner-och-landsting/>

Användningen av alternativ energi¹¹ uppgick år 2011 till 30 %, vilket är klart över riksgenomsnittet på 20,4 %. Uddevalla hamnar på plats 27 i denna rankinglista. Robertsfors ligger i topp med 78 % alternativ energi. Liksom Uddevalla har de satsat konsekvent 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 uppmätta körsträckor och förbrukad energin kan en de facto energieffektivitet beräknas. För Uddevallas del blir siffran 5,7 kWh per mil. Som jämförelse ha en medelstor bensinbil som drar 0,7 liter per mil en energieffektivitet på 6,2 kWh/mil. Uddevallas energieffektivitet är således föredömligt hög.

Resepolicy

Uddevalla får 1 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.

Uddevallas resepolicy antogs av kommunfullmäktige i juni 2003, och börjar bli föråldrad vad gäller regler för miljöanpassat resande. Policyn anger att möjligheten att samordna flera resor ska undersökas, liksom möjligheten till samåkning. Hyrbil får användas om resan är längre än 10 mil. Längre resor ska företrädesvis ske med tåg. Uppföljning sker på förvaltningsnivå. Inga regler för detta anges i resepolicyen, som endast uttrycker att uppföljning är viktig. Central uppföljning planeras i det energieffektiviseringsprogram som är på väg att antas.

Tydligare regler för val av färdstätt vore önskvärda. I Falkenberg gäller virtuella resor i första hand, cykel, gång och kollektivtrafik därefter. Är detta inte praktiskt möjligt väljer man en biogasdriven bilpoolsbil. Jönköping och Lund anpassar lokaler för möten och utbildningar så att kollektivtrafik ska kunna väljas, och anger lämpligt färdstätt 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.

Regler för ansvar och kontinuerlig uppföljning bör skrivas in i resepolicyen, så att sådana insatser inte blir av engångskaraktär. Uppföljningen av resepolicyen skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Ansvaret för efterlevnaden vilar ofta på förvaltningscheferna. Flera kommuner följer upp tillämpningen i en årlig miljöredovisning eller motsvarande (t ex Borås, Gislaved och Lidköping). I andra kommuner sker uppföljning vid kommunrevision (t ex Lund), eller inom miljöledningssystemet (t ex Trollhättan). 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

¹¹ Energi från drivmedel som till övervägande del är förnybar, som etanol E85, fordonsgas och el.

genomför återkommande resvaneundersökningar bland de anställda (t ex Helsingborg, Nacka och Västerås).

Virtuella möten

Uddevalla 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.

Uddevalla använder virtuella mötesformer, bl a vid kommunsamarbete som rör energi- och klimatrådgivningen.

Att virtuella mötesformer blir allt vanligare är tydligt. Kalmar har börjat ställa krav på SKL om att kunna ordna med webbmöten för att undvika resor, och flera kommuner uppger också att de har virtuella möten med SKL. 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

Uddevalla 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 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.

Uddevalla har en bilpool med central bokning. Flera förvaltningar har tillgång till bilarna. Alla poolbilar är miljöbilar. Kommunen samarbetar dock ännu inte med en extern aktör så att bilarna kan hyras ut till anställda eller allmänhet utanför arbetstid.

Även i en kommun som Uddevalla med föredömligt bilpoolsarbete kan systemet utvecklas. 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

Uddevalla 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.

Uddevalla utbildar alla som kör mer än 200 mil i tjänsten om året i sparsam körning. Detta är en utmärkt princip.

Ingen utvärdering har dock gjorts av utbildningens effekt. Detta är beklagligt eftersom det gjort det möjligt att ifrågasätta nyttan av ytterligare satsningar. Sådana nya satsningar föreslås i det kommande energieffektiviseringsprogrammet för dem som kör mycket.

All erfarenhet visar dock att utbildningen gör långsiktig nytta, förutsatt att repetitionskurser hålls. Positiva exempel kan hämtas från den egna kommunen. Uddevalla Omnibus följer upp utbildningarna noga och premierar de förare som kör snålast. Effekten är tydlig.

ISA

Uddevalla får 1 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.

Uddevalla har använt ISA i ett försöksprojekt för att utvärdera om det är intressant för en större satsning.

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 att gå vidare och använda det på reguljär basis. 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

Uddevalla 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. Uddevalla gör ännu inte detta.

Helst bör klimatkompensation ske via CDM-projekt enligt Energimyndighetens rekommendationer¹². Ett problem är att detta innebär investeringar utanför kommunens gränser, vilket kommunallagen tycks utesluta. En utredning av Helsingborgs stad¹³ 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 transporternas 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

Uddevalla 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).

Uddevalla tillåter att egen bil används i tjänsten, men betalar endast ut ersättning efter särskild prövning av arbetsledaren. Något högre ersättning utgår om "alternativbränsle" används i den privata bilen.

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. Åle följer upp hur mycket privata bilar som används i tjänsten och försöker få ned siffrorna. Lidköping följer upp koldioxidutsläppen från privata bilar i tjänsten.

¹² <http://www.energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Pressmeddelanden-2007/Valj-ratt-vid-klimatkompensation/>

¹³ <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

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

Uddevalla 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.

Uddevalla erbjuder förmånsbilar, men ser till att alla förmånsbilar är miljöbilar.

Tjänstecyklar

Uddevalla 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.

Uddevalla har cirka 15 tjänstecyklar varav några är elcyklar. De bokas på respektive förvaltning. För att öka cykelanvändningen är det en god idé att dessa bokas centralt, i samma digitala system som bilpoolbilarna.

Flera kommuner (t ex Haparanda, Hudiksvall, Ronneby och Vara) använder redan ett sådant system. 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.

Upphandlade transporter

Persontransporter

Uddevalla 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 Uddevalla 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 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 nivå¹⁴, t ex Danderyd, Ekerö 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"¹⁵ (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.

¹⁴ <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Persontransporter/>

¹⁵

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

Uddevalla 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 Uddevalla ännu inga upphandlingskrav som styr mot ökat användande av miljöfordon eller förnybara 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.

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 varustransporter.

För att minimera miljöpåverkan av varustransporter 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 varustransporter 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 varustransporter 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

Uddevalla får 3 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.

Uddevalla erbjuder idag gratis parkering för alla bilar som uppfyller den nuvarande miljöbilsdefinitionen. Inga krav ställs på att förnybara drivmedel tankas i bilar som är avsedda för detta. För att göra förmånen teknikdrivande bör kommunen använda den nya miljöbilsdefinitionen som kriterium så fort denna införs. Kommunen kan också formulera egna skarpare krav. Exempelvis förväntas krav på "rätt" tankning ej ingå i den kommande miljöbilsdefinitionen.

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

Uddevalla får 1 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 Uddevalla. Insatser för att etablera bilpoolsverksamhet finns dock som ett förslag i kommunens Energiplan. Denna är dock inte antagen ännu. En effektiv metod för att få en bilpool till orten är att låta ett företag administrera kommunens tjänstebilspool, så att dessa bilar även kan användas av allmänheten (se avsnittet om tjänstebilspool ovan).

Den privata bilpool som finns i Borlänge (Bilpolarna) kom 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 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 ny-

byggda 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

Uddevalla 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.

Uddevalla bedriver ännu inget aktivt arbete riktat mot allmänheten inom detta område. Planering pågår dock för pendlingsparkeringar, och planer finns också för serviceställen för cyklar på strategiska platser.

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 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

Uddevalla får 5 poäng av 8 möjliga. Riksgenomsnittet är 3,26 poäng.

Liksom i nästan alla svenska kommuner går det att tanka etanol E85 i Uddevalla, och liksom på de flesta större orter finns E85 att tillgå på flera mackar.

Fordonsgas går att tanka vid Slängom. Tankstället drivs av FordonsGas.

Det finns ännu ingen publik laddstation för elbilar i Uddevalla kommun. Enligt elbilssajten uppladdning.nu erbjuds laddning för allmänheten i en privatbostad på Riksdalers gränd 3 efter överenskommelse per telefon.

I Uddevalla finns också ett tankställe för RME, med det är endast avsett för kommunens fordon.

Produktion av förnybara drivmedel

Uddevalla 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, frityroljor, sopor som avger deponigas och rester från jord- och skogsbruk. Det är slöseri att inte ta tillvara dessa råvaror, och kommunerna spelar en nyckelroll för att se till att så sker.

I kommunranking 2012 delas poäng ut till de kommuner som är direkt inblandade i produktion av förnybara bränslen, eller är med i pågående produktionsprojekt där spaden har satts i jorden. Produktionen behöver inte ske inom kommunens gränser; vi uppmuntrar kommunsamarbete. 30 % av de deltagande kommunerna på detta vis direkt inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet.

Uddevalla är ännu inte engagerat i biogasproduktion på detta sätt. Kommunen har dock ett mål att bygga en egen uppgraderingsanläggning för biogas av fordonskvalitet.

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. Sundsvalls kommun har inlett produktion av biogas i flytande form, och Lidköping inleder snart produktion större skala. Att kyla gasen till flytande form underlättar transport av stora mängder gas.

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

Uddevalla 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. Uddevalla samlar in både organiskt avfall från hushållen och matavfall från skolor och restauranger. Det organiska materialet transporteras till Trollhättan, där rötningen sker.

Nybilsförsäljning

Uddevalla 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 Uddevalla utgjordes nybilsförsäljningen till 40,63 % av miljöbilar år 2011. Detta är nära riksgenomsnittet på 40,14 %. Det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet från nya bilar i Uddevalla var 139 g/km år 2011, enligt Naturvårdsverkets och Trafikverkets Bilindex för år 2011. Detta är lägre än för riket som helhet, där siffran var 142 g/km. Inte i någon kommun var det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet lägre än 120 g/km.

Luftkvalitet

Uddevalla 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 (NO₂) 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.

Uddevalla klarar med relativt god marginal miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar PM10, enligt mätningar utförda av luftvårdsförbundet Luft i Väst¹⁶.

¹⁶ <http://www.luftivast.se/var/uploads/Mätningar/hemsuddevalla.pdf>