

Klimatkompensation för samhällsbetalda resor

Anders Gottberg
Birgitta Johansson
Chris Bales

Falun
2017-10-28

Klimatkompensation för samhällsbetalda resor

Sammanfattning

Vår genomgång av problematiken med klimatkompensationsavgifter visar att klimatkompensation för samhällsbetalda resor (fortsättningsvis klimatkompensation) är en bra metod som används av många kommuner i varierande form. För att vara verkningsfull bör den dock kombineras med flera andra åtgärder.

Vid våra samtal med kommunala företrädare har följande lyfts fram som viktiga åtgärder att göra tillsammans med klimatkompensation:

- Kommunen har en tydlig klimatstrategi
- Upphandlingsriktlinjerna är väl utarbetade
- Det finns en resepolicy som anknyter till alla delar i klimatarbetet
- Cheferna och de som reser har god kännedom om resepolicy
- Det finns en lättillgänglig manual för att boka sin resa eller sitt fordon
- Det finns en direkt återkoppling till vad resvalet innebär för förvaltningens ekonomi

Vi kan konstatera att ämnet klimatkompensation är svårgenomträngligt genom att det definieras, utformas och tillämpas så olika, relaterar till en mängd andra styrdokument med varierande fokus på målgrupp, omfattning, genomförande och tidsaspekter. Kanske inte så konstigt med tanke på att kommunerna har olika förutsättningar när det gäller utbredning, invånarantal, befolkningstäthet, kommunikations- och näringslivsstruktur mm. Även var kommunen är belägen och klimatet spelar in. Det vi fått veta talar dock för att klimatkompensation som metod kan vara värd att använda. Trots olikheterna finns det många gemensamma uppfattningar om klimatkompensation som en del av ett verkningsfullt klimatarbete.

Innehåll:

Bakgrund	1
Klimatkompensation i samverkan med andra åtgärder	1
Motiv till klimatkompensationen och vem betalar	3
Utvärdering av klimatavgifter	3
Kommunens agerande får betydelsefulla spridningseffekter	5
Utformning av kostnader och nytta	6
Borgmästaravtalet	7
Referenser - urval av dokument med kopplingar till rapporten.	9

Bifogas rapporten som bilagor

- A Frågeformulär som användes som stöd vid samtalen med kommunerna
- B Kontaktpersoner ansvariga för klimatkompensation i kontaktade kommuner
- C Intervju med Mörbylånga kommun 2017.
- D Intervju med Växjö kommun 2017.
- E Intervju med Hälsingborgs kommun 2017.
- F Sammanfattning av CERO kartläggning 2009-2013 i Falu kommun
- G Inriktningsbeslut för transporter i Falu kommun
- H Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon (inklusive policy och riktlinjer för resor i tjänsten. 2017) ¹
- I Göteborgs Stad Trafikkontoret: Klimatkompensation. 2016 ²
- J Klimatkompensation i relation till klimatarbete i stort - översikt
- K Miljöfordonssatsningar i några utvalda kommunorganisationer

¹ Medgivande från Göteborgs stad 2017-09-27; stadsjurist Erica Farberger om att bilägga tidigare opublicerad handling.

² Lika ovanstående.

Bakgrund

Författarna som är aktiva i Naturskyddsföreningen i Falun har försökt bilda sig en uppfattning om klimatkompensationsavgifter skulle kunna vara ett viktigt hjälpmedel för en kommun att nå sina klimatmål. Frågan väcktes efter en föreläsning med Johan Ehrenberg från tidningen ETC som ägde rum på stadsbiblioteket 26 oktober 2016.

Vi har sett närmare på tillämpningen av instrumentet **“klimatkompensation för samhällsbetalda resor”** i ett antal kommuner i Sverige. Undersökningen har skett i form av telefonsamtal och brevväxling med exekutiva handläggare och ansvariga på ett antal kommuner.

Som stöd för samtalen användes en frågelista som vi sammanställt; se **Bilaga A**. Från början tänkte vi att alla kontaktade skulle kunna svara på frågorna. Det arbetssättet visade sig dock vara för ambitiöst i förhållande till den tid som kontaktade handläggare var villiga att lägga ned för att svara på frågorna. Efterfrågade kompletteringar besvarades i allmänhet inte. Bara några få regelrätta intervjuer gjordes konsekvent enligt denna mall, nämligen företrädare för Mörbylånga, Växjö och Helsingborg. Dessa tre kommuner visade sig ha något olika angreppssätt och gav därigenom ett bra underlag för diskussioner över hur andra kommuner kan utforma sin egen klimatkompensation. Försättningsvis saxades därför frågor som handläggarna direkt kunde svara på och kompletterades med inläsning av dokument som dessa har tagit stöd i eller producerat. Till rapporten hör en referensförteckning med dokument som vi tagit del av. Vidare en lista över kontaktpersoner; se **Bilaga B**. Vidare finns i **Bilagorna C - G, J och K** finns eget material och bearbetningar av andra källor. **Bilagorna H och I** är material från Göteborgs kommun.

Rapporten är ett försök att ge en översikt av hur klimatkompensation tillämpas i praktiken och att ringa in problematiken. Den gör inget anspråk på vetenskaplighet.

Klimatkompensation i samverkan med andra åtgärder

När vi pratat med “miljöstrategerna/klimathandläggarna” i olika kommuner återkommer följande synpunkter om vad som gör att klimatkompensation gör skillnad. En gemensam uppfattning är att ett program för klimatkompensation inte ensamt och isolerat förmår kommunorganisationerna att uppnå klimatneutralitet i sin verksamhet. Det handlar också om att ha en kraftfull resepolicy, förankring i förvaltningens olika delar och på olika nivåer i organisationen, samt att det vardagliga transportvalets konsekvenser synliggörs för berörda chefer och medarbetare. I

Örebro kommuns utvärdering 2014³ framförs till exempel att incitamentet för att minska användningen av fossila drivmedel bör vara att avgifterna framgår tydligare vid resvalet.

Klimatkommunernas ger i en rapport 2016 en bra beskrivning: *“Region Skåne arbetar med resvanor mot sina ca 34 000 medarbetare. Inom tjänsteresor har regionen en intern klimatväxlingsmodell som gör det dyrare att välja resor med höga CO2-utsläpp och enkelt och/eller gratis att välja hållbara färdssätt eller distansmöten. En mycket effektiv åtgärd kopplat till tjänsteresorna i Region Skåne har varit att följa upp statistiken för resorna och kommunicera den för ledningsgrupper, på intranät etc. När de anställda ser nedbruten statistik över kostnader och utsläpp och kan jämföra sig med andra avdelningar händer plötsligt massor av saker nästan automatiskt. Regionen har sedan 2015 ett statistikuppföljningsprogram som automatiskt tar in kostnader och utsläpp från olika tjänstereseslag och uppdateras varje månad. Alla medarbetare har tillgång till detta och kan följa upp statistiken för hela organisationen eller för respektive förvaltning, avdelning, enhet eller kostnadsansvar. Det här är uppskattat av ledningsgrupper och väldigt effektivt ur beteendepåverkanssynpunkt. Det är viktigt att statistiken är nedbruten så långt som möjligt - enligt Region Skånes erfarenhet är det lätt att skylla ifrån sig på en annan avdelning om fler än 100 personer omfattas av statistiken.”*⁴

I rapporten refererar man även till forskning⁵ som menar att:

- Man ska prioritera att integrera och fokusera de ekonomiska incitamenten för miljöåtgärder för att påverka de flesta i organisationen och inte enbart de redan intresserade.
- Det är bättre att informationsåtgärder och internutbildningar prioriterar övergripande miljömedvetenhet än att försöka påverka attityder.
- Man bör arbeta med grupper och individer snarare än att ha insatser som är generella även om det är mer resurskrävande.
- Ledningen måste ta och visa sitt miljöansvar för att de anställda ska förstå att dessa frågor är viktiga för hela organisationen.
- Även grupper och individer behöver ha återkoppling av statistik – det räcker inte att göra det enbart på organisationsnivå.

³ Örebro kommun: Uppföljning av klimatavgift/klimatkonto 2011 – 2014

⁴ Att skapa klimatsmarta beteenden” Rapport från Klimatkommunerna 2016

⁵ Young, W., Davis, M., McNeill, I.M., Malhotra, B., Russell, S., Unsworth, K. & Clegg, C.W. (2013). Changing Behaviour: Successful Environmental Programmes in the Workplace. Business Strategy and the Environment, 24:689-703

Motiv till klimatkompensationen och vem betalar

En fråga som återkommer är vem som ska betala klimatväxlingen. De flesta förvaltningar upplever sig som underfinansierade. Hur ska man kunna avsätta medel för ytterligare ett åtagande? Man kan anta att om inga aktiva åtgärder görs så kommer verksamheten fortgå med dolda och onödigt höga klimatkostnader. Omställningen kommer ändå, men långsamt och utifrån beslut som inte kommunen kan påverka. Allt talar för att en sådan strategi på sikt blir väldigt dyr. Man kan således istället anta att de flesta nu inser att det blir dyrare att skjuta en klimatväxling framför sig. Ledningar är därför villiga att understödja åtgärder. För medarbetare handlar det dessutom om gemensamma resurser, varför den individuella uppoffringen inte blir så stor.

De verksamheter som antas drabbas hårdast anses vara hemtjänst och andra reseberoende förvaltningar ⁶. Erfarenheten visar emellertid att dessa förvaltningar dock får indirekt nytta genom en snabbare omställning till klimatsmarta arbetssätt och fordon. Borås kommun har till exempel infört ruttoptimering, köpt in elcyklar och satsat på nyckelfria lås i hemtjänsten. Det minskar bland annat transportkostnaderna och spar arbetstid då personal inte behöver hämta nycklar ⁷. Ändrade arbetssätt som är rationella till den nya villkoren kan förväntas betala kostnaderna inom några år från det att de genomförts.

Klimatavgiftens storlek kan vara betydelsefull för utfallet. Erfarenheten från Helsingborgs kommun är att den 4 %-iga avgift på flygresor som infördes 2004 inte haft avsedd effekt. Flygresorna har istället ökat. Anledningen kan vara att avgiften är så liten att den betraktas som en i raden av administrativa pålägg. Men det kan också vara så att den berörda gruppen är okänslig och att andra styrinstrument som resepolicy etc inte förankrats tillräckligt. Kommunen har nu bestämt sig för att reformera systemet i riktning mot ett bonus/malus-system. ⁸

Utvärdering av klimatavgifter

Klimatkompensation kan tillämpas på flera områden i den kommunala verksamheten. Ofta indelas klimatarbetet på olika kommunala sektorer eller sfärer. Delarna är naturligtvis beroende av varandra och överlappande. En återkommande indelning är i fastigheter och service, - verksamheter, - och resor och transporter. Vanligast verkar det vara att klimatkompensera resor och transporter, medan andra styrmedel är mer förekommande i de andra sektorerna. Det anses relativt lätt att skapa klara regler

⁶ Se även bilaga C Intervju med Mörbylånga kommun 2017

⁷ Se Miljöbarometern 2016 Borås stad Åtgärd MM.7.7a.1

⁸ Se även Bilaga E Intervju med Helsingborgs kommun 2017

kring resor, men det finns ändå lagtekniska hinder genom skatte- och upphandlingsregler. Starka grupper i förvaltningarna verkar också kunna utverka undantag, i varje tillfälligt. Det kan också vara så att vissa arbetsfordon är svåra att ersätta och att det är svårt att upphandla jobb med entreprenadmaskiner. CO2-belastningen är också svåranalyserad genom att uppgifter måste inhämtas från olika ställen. Framför allt är själva omställningseffekten svår att mäta. Örebro kommun har gjort en utvärdering 2010. Den är visserligen några år gammal, men i den säger man att verksamheterna saknar kunskap för att kunna mäta eller att räkna ut hur mycket koldioxidbelastningen har minskat. Man säger att det logiskt ändå bör vara så att belastningen minskar när biltransporterna minskar.⁹

Av de kommuner som vi varit i kontakt med finns ingen som har gjort precisa uppföljningar av effekterna av själva klimatkompensationen. Slutsatsen från tidigare refererade Klimatkommunernas rapport 2016 säger så här om problematiken:

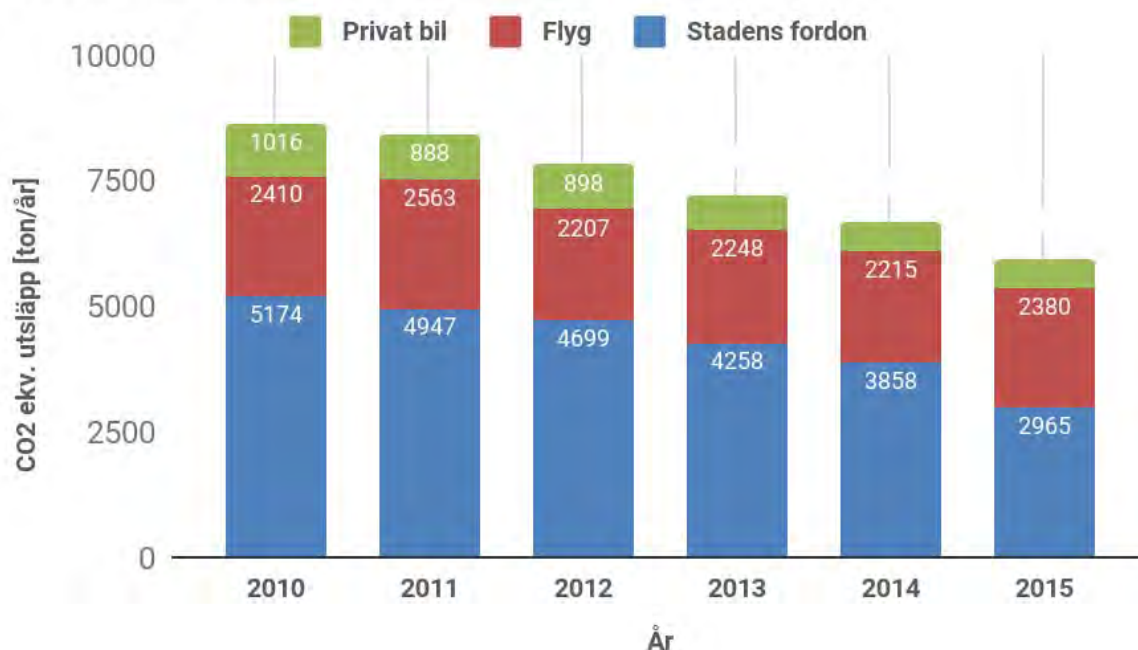
“Sammantaget är det svårt att utvärdera och mäta effekterna av beteendepåverkande åtgärder då många faktorer påverkar vårt beteende och det går sällan att särskilja en specifik åtgärd från den större kontexten. Det går dock att visa att beteendepåverkande åtgärder ökar acceptansen för hårda styrmedel, vilket i sig borde vara ett tillräckligt starkt argument för att fortsätta arbeta med det. Det kan dock ta många år innan beteenden förändras, varför det är viktigt att tänka på tidsramarna vid utvärdering.” Borås kommun kommer att påbörja en uppföljning av sin klimatkompensation 2017.

De flesta kommuner rapporterar till exempel också nyckeltal om CO2-utsläpp per anställd i kommunorganisationen till Kommun- och landstingsdatabasen (KOLADA). Statistiken kännetecknas dock av uppenbara orimligheter. Det är även oklart hur stor del av den rapporterade organisationen som omfattas, till exempel om upphandlade tjänster ingår, om kommunala bolag ingår och så vidare. En jämförelse av kommuner är därför statistiskt otillförlitlig.

Flera kommuner följer dock trenderna för CO2- belastningen i en mer övergripande kontext, se nedanstående diagram där Göteborg stads utsläpp av växthusgaser visas. Där syns en tydlig sammanlagd minskning. Det visar på framgång för stadens strävan efter att minska utsläpp från tjänsteresor, men det är också tydligt att utsläpp från flygresor inte minskar. Där har man inte lyckats på samma sätt och 2015 stod flygresor för hela 40% av de sammanlagda utsläppen, en uppgång från 28% år 2010.

⁹ Örebro kommun: Örebro_Utvärdering av klimatkontot 2010 Ksu 201205

CO2 Ekv. utsläpp Göteborg stads tjänsteresor



Utsläpp från Göteborg stads tjänsteresor uppdelat på egna fordon (exklusive diesel till arbetsmaskiner), privata bilar och flygresor ¹⁰.

Med en så kallad CERO-kartläggning ¹¹ skulle dock finnas bra förutsättningar för en kommande utvärdering eftersom det innebär att det finns en etablerad metod för att göra beräkningarna. Se även **Bilaga F**.

Kommunens agerande får betydelsefulla spridningseffekter

Det är en allmänt vedertagen uppfattning att det är på transportsidan som det, för närvarande, är svårast att minska vår koldioxidbelastning. Trots energisnålare fordon ökar tvärtom de totala utsläppen genom att vi reser mer och fraktar mer varor. När man ser på vad en kommun genererar genom sin verksamhet står arbetspendlingen med individuella fordon för merparten av CO₂-utsläppen medan själva resandet i tjänsten står för en mindre del ¹². Det är dock av stor betydelse hur kommunen hanterar sina egna resor. Det är enklare att hantera åtgärder inom sitt eget förvaltnings- och verksamhetsområde än att bestämma att alla människor som bor och verkar i kommunen ska bete sig på ett visst sätt. Där är beslut på statlig nivå också betydligt mer avgörande. Kommunen har emellertid även ett ansvar att uppnå koldioxidneutralitet inom kommunens geografiska område. Det finns mål för detta och

¹⁰ Klimatkompensation – En guide för stadens organisationer; Göteborgs stad 2016. Se även bilaga I.

¹¹ CERO uttyds Climate and Economic Research in Organisations. För förklaring av begreppet se Robe'rt, Marcus mfl; Effektivisering av kommunala transporter -en komparativ analys av 20 CERO-kommuner, KTH 2013

¹² Se exempelvis bilaga F: Sammanfattning av CERO kartläggning 2009-2013 i Falu kommun

det finns också samarbeten på regional nivå och med staten. Av intresse är de så kallade Cero-studierna^{13, 14} som gjorts för 20 kommuner i Sverige, bland annat i Falu och Örebro kommuner. Den visar att åtgärder inom kommunens organisation har en positiv effekt på medarbetarnas privata val av transporter till och från arbetet. Kommunens val av åtgärder får spridningseffekter i samhället genom medvetande om nya tekniska möjligheter och en praktisk träning i klimatvänligt beteende. Kommunens agerande är också betydelsefullt genom att till exempel etablera nya marknader och infrastruktur för miljöfordon. Det är även något som Länsstyrelsen Dalarna framhåller: *"Offentliga verksamheter bör vara föregångare vad gäller introduktion av nya fordon och bränslen. Om vi ska uppnå 70 procent minskning av utsläppen i transportsektorn till 2030 bör kommunernas fordonsflottor vara fossilfria innan dess. Därför är omställning av kommunernas fordonsflottor en viktig åtgärd."*¹⁵

Utformning av kostnader och nytta

Klimatkompensationssystemet ska ses som en åtgärd på kort sikt och som kommer att avskaffa sig själv. Klimatkompensationens syfte är att den ska motivera klimatpositiva val. En del kommuner har valt komplicerade bonus/malus-system för att skapa rättvisa system och för att bättre kunna följa upp åtgärden, exempelvis Göteborg. Helsingborgs kommun planerar att införa det. Nackdelen är att systemet fordrar stor administrativ kraft, men det kan man kanske kosta på sig i en stor kommun. Andra kommuner försöker göra det så enkelt som möjligt och lägger helt enkelt på en schablonmässig avgift som belastar kommunens tjänsteresor. Modellen kan vara att endast beröra kommunens fordon, beröra vissa förvaltningar eller ett visst transportslag och undantag för fordon eller resor som definitionsmässigt har en låg klimatbelastning; miljöklassade fordon, tåg, biogasdrivna bussar mm. Systemet utvidgas efterhand till att omfatta alla samhällsbetalda resor, anställda såväl som politiker, resor med privatfordon, flyg, bil, skärpta krav på klimatnytta, att inga verksamheter undantas osv. Vidare att systemet kopplas till en avgiftstrappa där kostnaden för klimatbelastande resor höjs med vissa intervaller. Mörbylånga, Kalmar och Torsås är exempel på sådana kommuner.¹⁶

De medel som genereras genom klimatkompensationen kan hanteras på olika sätt. Ett sätt är att köpa internationella utsläppsrätter, ett annat är att återföra dem i den lokala ekonomin. Klimatfonden kan betraktas som en skatt med ändamålet att

¹³ CERO 2009; Kartläggning och strategisk analys av klimatpåverkan, ekonomi och hälsa från resor inom Falu kommun.

¹⁴ Robe'rt, Marcus mfl, KTH: CERO 2013, Effektivisering av kommunala transporter -en komparativ analys av 20 CERO-kommuner.

¹⁵ Remissversion - Åtgärdsprogram 2018-2020 till Dalarnas miljömål, sid 59; Länsstyrelsen Dalarna 2017

¹⁶ Se avgiftstrappan i bilaga C som tillämpas i Mörbylånga, Kalmar och Torsås kommuner. Borgholms och Nybro kommuner kommer troligen att följa efter med en liknande modell.

generera klimatnytta genom medvetandehöjande och beteendeförändrande insatser för personalen. Den kan också bekosta klimatnyttig infrastruktur såsom en användbar reseportal, laddstolpar, investeringar i solceller eller hjälp till inköp av miljöfordon. Vi tror att en återföring av kompensationspengarna till kommunen är att föredra. Även om det medför ytterligare arbete för kommunen så ökar motivationen när man direkt ser hur pengarna gör nytta. Till klimatavgiftens positiva effekter hör även att internkalkylen för drift av miljöfordon förbättras relativt fordon med mindre klimatnytta ¹⁷.

Borgmästaravtalet

Tidningen Aktuell hållbarhet undersökte 2016 hur många av Sveriges kommuner som tillämpade klimatkompensation.¹⁸ Det visade sig vara 37 stycken. Av dessa var det bara 11 där kompensationen innefattade både kommunens förvaltningar och bolag, (fast inte självklart upphandlade tjänster). 20 av dessa kommuner har vid något tillfälle också deklarerat sig som så kallade ekokommuner, ytterligare ett antal ingår i de 37 klimatkommunerna (varav en del är kommunalförbund eller landstingskommunala). Man kan se dessa olika åtaganden som tecken på engagemang som medfört framgång i det lokala klimatarbetet även om det naturligtvis inte säger allt. Falun är inte med i någon av dessa sammanslutningar och i Miljöbarometerns hållbarhetsindex för 2016 framgår att Falu kommun kan bli betydligt bättre på många områden. Göteborg, Karlstad och Linköping är kommuner som har lyckats med att bedriva ett framgångsrikt klimatarbete. De hamnar i topp i kommunernas hållbarhetsindex. Typiskt nog har de också anslutit sig till det så kallade Borgmästaravtalet.

Borgmästaravtalet 2030 kan, för närvarande, betecknas som det mest avancerade instrumentet för att arbeta med klimatförbättrande åtgärder på lokal nivå. I avtalet förbinder sig kommunen till utsläppsminskningar om minst 40%, att öka resiliensen mot klimatförändringar och att man upprättar en energi/klimatstrategi.

Utsläppsminskningsdelen av strategin ska bygga på en så kallad Baseline Emissions Inventory eller basårsinventering. Baseline emissions betyder utsläpp vid ett visst år. Dessa data används som jämförelsevärde med senare mätningar som görs på samma sätt. Jämförelsevärdet kan vara för en stad, region eller land. 1990 används som standard, eftersom det är året som EU och Kyotoprotokollet använder. Om en kommun inte har data för det året kan ett annat år användas istället som "baseline"¹⁹.

¹⁷ Se även bilaga C Intervju med Mörbylånga kommun 2017

¹⁸ Se även bilaga J Sammanställning från tidningen Aktuell Hållbarhet över kommuners engagemang i klimatkompensation tillsammans med våra kommentarer.

¹⁹ Om baseline emissions. [Encyclopedia.com](https://en.wikipedia.org/wiki/Baseline_emissions) 2016

Genom avtalet ges tillgång till erfarenhetsutbyte, metodhjälp och finansiering. Sedan juni 2016 är avtalet av global omfattning och förenar över 700 städer i 119 länder, dock huvudsakligen Europa, på klimat- och energiområdet. Det gemensamma målet är att bekämpa klimatförändringarna genom samordnade lokala klimatåtgärder. Initiativet representerar för närvarande mer än 200 miljoner invånare och om man räknar avtalsslutande parter omkring 600 miljoner.

Referenser - urval av dokument med kopplingar till rapporten.

Med svart understruken text; dokumentet kan nås via internetlänk vid tiden för rapportens publicering. Med röd text; externa dokument som inte är sökbara på internet

Aktuell Hållbarhet 2016

Borås Stad: Riktlinjer för resor. 2016

Covenant of Mayors (Borgmästaravtalet)

Encyclopedia.com 2016 Om baseline emissions

Falu kommun: CERO 2009; Kartläggning och strategisk analys av klimatpåverkan, ekonomi och hälsa från resor inom Falu kommun.

Falu kommun: Energi- och klimatprogram för Falu kommun. 2012

Falu kommun: Resepolicy 2015-10-01

Göteborgs Stad: Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon inklusive policy och riktlinjer för resor i tjänsten. 2017

Bilaga H

Göteborgs Stad Trafikkontoret: Klimatkompensation. 2016 **Bilaga I**

Göteborgs stad: Miljöfordon och bilpooler.

Intervju med Mörbylånga kommun 2017. **Bilaga C**

Intervju med Växjö kommun 2017. **Bilaga D**

Intervju med Helsingborgs kommun 2017. **Bilaga E**

Kalmar kommun: Mötes- och resepolicy. 2015

Karlstad kommun: Riktlinjer för Karlstads kommuns klimatkompensation, 2016

Karlstad kommun: Riktlinjer för tjänsteresor inom koncernen Karlstads kommun 2013

Karlstads kommun: Miljö- och klimatstrategi- sifferbilaga. 2016

Karlstads kommun: Uppföljning av Karlstads kommuns miljö- och klimatstrategi. Sid 10-16, 54-57.

Klimatkommunerna: Borgmästaravtalet

Klimatkommunerna rapport 2016 Klimatkommunernas rapport 2016 "Att skapa klimatsmarta beteenden"

Länsstyrelsen Dalarna 2017: Åtgärdsprogram 2018-2020 till Dalarnas miljömål, sid 59

Miljöbarometern 2016 Borås stad Åtgärd MM.7.7a.1

Miljöbarometern: Hållbarhetsindex för Falu kommun. 2016
<http://kommunrankning.miljobarometern.se/resultat/falun/>

Miljöfordon Syd och Bisnod: Miljöfordonsdiagnosen 2017

Mörbylånga kommun: Avgränsning för klimatkompensering 2014-08-18. Teknisk beteckning: Mörbylånga_Avgränsning klimatkompensering 20140930.pdf

Mörbylånga kommun: Klimatkompensering

Naturvårdsverket: Transporter och trafik

Nicklas Stern & Mattias Goldman: Bilpoolsboom, 2030-sekretariatet, Tankesmedjan Fores. 2017

Robe'rt, Marcus mfl, KTH: CERO 2013, Effektivisering av kommunala transporter -en komparativ analys av 20 CERO-kommuner. Se även sammanfattning **Bilaga F**

Landstinget Dalarna: Miljöredovisning 2015

Växjö kommun: Fossilbränslefritt Växjö 2007

Växjö kommun: Klimatkompensering av samhällsbetalda resor i Kalmar län. 2013

Växjö kommun: Plan för klimatanpassning Växjö kommun 2013

Växjö kommun: Transportplan 2014

Örebro kommun: Intern klimatavgift a'la Örebro kommun, webseminarium 2011. PP hallbarutvecklingvast.se/.../webseminarium_27-4-2011

Örebro kommun: System för klimatkompensation i Örebro kommun. Teknisk beteckning: Örebro_Beslut om införande av klimatavg 2009.doc

Örebro kommun: Rutin för hantering av klimatkontot och klimatavgiften. Teknisk beteckning:: Örebro_Rutin klimatkontot.doc. 2016-09- 26.

Örebro kommun: Örebro_Utvärdering av klimatkontot 2010 Ksu 201205

Örebro kommun: Uppföljning av klimatavgift/klimatkonto 2011 – 2014. Teknisk beteckning: Örebro_Tjänsteskrivelse KSU uppföljning klimatavgift 2011 – 2014_150109.docx.

BILAGA A

Frågeformulär som användes som stöd i samtalen med kommunerna

1. Vilken tjänstebeteckning, plats och roll har du i din organisation?

2. Var befinner sig kommunen i processen för att införa ett operativt klimatkompensationssystem för samhällsbetalda resor?

- När infördes det?
- Eller är ni på gång att införa det? I så fall när planeras det att bli operativt?

3. När fattades beslut i fullmäktige om att införa klimatkompensation?

- Hur lång är ledtiden mellan beslut och när systemet blev operativt?
- Finns det tidigare motioner/initiativ i frågan som avslagits?

4. Hur var den politiska processen?

- Vem eller vilket parti tog initiativ till klimatkompensationssystemet?
- Var det en kontroversiell fråga eller var fullmäktige samsynt? Svar saknas, kanske finns det ett fullmäktigeprotokoll?
- Vilka var de vanligaste invändningarna mot systemet?
- Är det någon enskild person eller faktor som varit betydelsefull för att införa systemet?

5. Hur ser målbild för klimatneutralitet och delmål ut för:

- samhällsbetalda resor?
- verksamheter?
- lokalanvändning och fastigheter?
- Hur är målbilden relaterad till övergripande mål om klimatneutralitet för själva organisationen och för organisationens geografiska verksamhetsområde?
- Är det några delar av verksamheten som över överskådlig tid inte kommer att kunna bli klimatneutrala och som fortsatt måste klimatkompenseras?
- Hur viktigt anser du att ert klimatkompensationssystem är för att nå de allmänna klimatmålen?

6. Hur förbereddes införandet?

- Gjordes en systemutredning?
- Gjordes en ekonomikonsekvensutredning?
- 7. Vad är det för typ av system och vilken omfattning har det?

- Dvs det kan vara ett bonus - malus system eller ett enklare system där man tex lägger på en viss procent på verksamheten eller aktiviteten?
- Används en avgiftstrappa?
- Debiteras användningen av privatfordon i tjänsten?
- Gäller det alla typer av verksamheter eller är det begränsat till ett visst slag; fossildrivna resor med flyg eller med bil, eller gäller det alla verksamhetsresor?
- Vilka fossilberoende delar av ert samhällsuppdrag är för närvarande undantagna och hur tänker man inbegripa dessa?

8. Hur har systemet förankrats i organisationen och vilken effekt har det?

- Har man haft en introduktion till chefer och andra anställda?
- Vilka reaktioner kommer från dessa?

9. Vilken effekt har systemet?

- Görs uppföljning av effekten på övergripande nivå. Det kan handla om CO2, färre resor, verksamhetsförlust. Svar önskas
- Påverkar klimatkompensationsavgiften den enskilde verksamhetsutövaren till positiva åtgärder för att undvika den, dvs syns kostnaden på golvet?

10. Finns en resepolicy för minskad koldioxidbelastning i organisationen?

- Om ja, vilka är stolparna i denna?
- Kan man belägga ett positivt samband mellan klimatkompensationsavgifterna och en resepolicy som syftar till att minska ett fossilberoende resande?

11. Systemets kamerala effekt och handhavande?

- Hur mycket pengar har systemet genererat under den tid det varit i bruk?
- Vilka regler finns för hur pengarna ska användas?
- Vem beslutar om användningen av medlen?
- Vad har de hittills använts till?

12. Vilka verksamhetsgrenar eller aktiviteter belastas mest av det system som är igång. Blir dessa kompenserade på något sätt?

13. Finns förebilder som varit betydelsefulla och som du kan ange?

BILAGA B

Kontaktpersoner ansvariga för klimatkompensation i kontaktade kommuner

Personlig kontakt har inte erhållits med ansvariga markerade med rött. Uppgifter har erhållits genom andra källor såsom närstående medarbetare eller internet.

Borås		Susanne Arneborg	033-35 30 11	
Göteborg		Alexander Sjöberg		alexander.sjoberg@trafikkontoret.goteborg.se
Helsingborg	Miljöchef	Jens Gille		jens.gille@helsingborg.se
Jönköping		Anneli Viklund	036-10 56 00	
Kalmar	Strateg Ekologisk hållbarhet	Karin Lövström	0480-45 01 65	karin.lofstrom_1@kalmar.se
Karlstad	Miljöstrateg	Per-Olof Haster	054- 540 46 75	per-olof.haster@karlstad.se
Linköping	Miljöstrateg	Helena Åström Kock	013-26 30 25	
Mörbylånga	Miljö- och klimatstrateg	Elvira Laneborg	0485-477 33	elvira.laneborg@morbylanga.se
Mörbylånga	Kommunalråd	Henrik Yngvesson		henrik.yngvesson.morbylanga.se
Torsås	Energi- och klimatrådgivare /samordnare	Annika Persson-Åberg	0486- 331 83	annika.persson-aberg@torsas.se
Växjö	Miljösamordnare	Henrik Johansson	0470-41330	henrik.johansson@vaxjo.se
Örebro	Planerare	Tomas Bergkvist	019-21 62 30, 070-381 62 30	tomas.bergkvist@orebro.se

BILAGA C

Intervju med Mörbylånga kommun 2017

Samtal med Elvira Laneborg Miljö - och klimatstrateg och
Henrik Yngvesson, Kommunalråd (m)

Klimatkompensationsavgifter för samhällsbetalda resor beslutades 1 mars 2014 och infördes 2015. Beslut fattades 2013 och 2015 var systemet igång efter ytterligare beslut om ett förtydligande när det gäller avgränsningen, dvs några verksamheter som skulle undantas till att börja med.

Arbetet är en del i länets gemensamma satsning på att bli en fossilbränslefri region till år 2030. I länet tillsattes 2006 en klimatkommision av olika aktörer; kommuner, regionförbund, länsstyrelse och näringsliv, Linnéuniversitet och energiproducenter. 2008 fattades politiskt beslut på regional nivå om att dra igång arbetet. Praktiskt bedrivs arbetet i det som kallas Klimatsamverkan Kalmar län som är ett gemensamt initiativ av länsstyrelsen och regionförbundet för att öka takten i länets energi- och klimatarbete.

Moderaten Henrik Yngvesson inlämnade motion. Tanken var att samtliga kommuner skulle börja klimatkompensera. Moderaterna blev de som verkställde tanken och inlämnade 2014 en i stort sett likalydande motion i 8 av 12 fullmäktigeförsamlingar i Kalmar län, varav fyra kommuner antog den. Ursprunget kommer troligen från den moderata gruppen i Växjö. Växjö tillhör de så kallade klimatkommunerna. Hur den politiska diskussionen gått i kommunerna har varit olika. Det verkar inte ha varit en ideologisk, partiskiljande fråga eller beroende av politisk majoritet. I Torsås kommun var fullmäktige i stort sett enigt medan det rådde oenighet i andra kommuner, både bland de som slutligen antog och de som inte antog motionen. I fyra kommuner i länet lyftes inte frågan överhuvudtaget. Vilka? Efter det att motionerna antagits har majoriteterna förändrats i flera kommuner. Detta verkar inte ha betytt särskilt mycket. Det påbörjade arbetet har fortsatt, men det parti som drivit frågan kan ha ändrats. Kommunalpolitisk pragmatism verkar ha varit vägledande.

Henrik tror att den viktigaste spärren för att införa ett klimatkompensationssystem har varit att det ansetts administrativt krångligt. Elvira skriver att vanliga argument mot klimatkompensering är att det inte är hundra procent effektivt, att det är svårt att säkerställa att åtgärderna som avgifterna finansierar verkligen leder till koldioxidreducering och att det är krångligt. Mörbylånga kommuns metod för att möta detta har varit att lansera ett enkelt system som är tillgängligt för många och fokuserat på omställning. Henrik Yngvesson har varit politiskt drivande och också i egenskap av kommunalråd kunnat vara drivande. Vid tiden för inlämnande av motionerna i länet var han även distriktsordförande för Moderaterna i Kalmar län.

Klimatkompensationssystemet ingår i en klimatstrategi om utfasning av fossilbränsle för hela kommunens geografiska verksamhetsområde och yta, inbegripet privat- och näringars användning av fossil energi till 2025 då kommunen ska vara klimatneutral.

De viktigaste delarna i strategin för kommunalt huvudmannaskap är transporter, fastigheter och förändringar i vanor och attityder. a) samhällsbetalda resor ska vara klimatneutrala 2020. Hur b) verksamheter ska klimatneutraliseras anges inte specifikt. c) Man räknar med att kunna nå målet för kommunens fastigheter 2025. Kommunen arbetar på olika nivåer inom bostadsbyggande, turism och samhällsplanering.

Mörbylånga kommun har två stora industrier. Dels ett slakteri med 500 anställda och dels en cementfabrik. Cementfabriken arbetar med alla delar i den industriella hanteringen, med bla omställning till eldrift för omvandlingsprocesser. Man arbetar med vindkrafts- och solcellslösningar. Stora mängder CO₂ frigörs ur kalkstenen vid tillverkningen och måste omhändertas med framtida teknik för koldioxidlagring, om det är möjligt.

Delmålet om kommunal klimatkompensation för samhällsbetalda resor bedöms ha spridningseffekter.

Det kommer en ny klimatstrategi för 2017 -2020 som väntas antas av Miljö- och byggnadsnämnden 16 februari. Därefter ska den också till kommunstyrelse och slutligen till kommunfullmäktige för antagande. Den innehåller en annan uppdelning än ovan nämnda.

Systemutredning gjordes inte. Det ansågs för krångligt. Ekonomikontoret gjorde en beräkning av hur avgiften skulle belasta olika verksamheter/förvaltningar. Beräkningen har i stort stämt med utfallet.

Man valde att direkt tillämpa ett enkelt system med pålägg på alla fossilberoende resor med flyg och bil inom kommunens verksamhetsområde.

Transportsätt med lågt fossilberoende undantogs eftersom bidraget till klimatneutralitet ändå ansågs ha relativa fördelar i sammanhanget. Tåg räknades inte in eftersom det ansågs krångligt att beräkna sträckor som kördes med dieseldrivna fordon. Bussar undantogs eftersom länsstrafikens upphandling förutsatte fossilfria bränslen från 2017. Användningen av privatfordon i tjänsten har inte debiterats. Det är en fråga som kommer att behandlas vid revision av systemet.

Under 2014 och 2015 undantogs inspektionsresor som görs av miljö- och hälsoskyddsinspektörer, livsmedelsinspektörer och byggnadsinspektörer. Från 2016 ingår alla typer av resor inklusive inspektion, hemtjänst, skolundervisning och skötsel av teknisk service såsom VA, gator, park och infrastruktur.

En avgränsning är att kommunala tjänster som köps in omfattas inte av klimatkompensationen. Det är tex arbetsfordon och indirekta transporter från leverantörer och konsulter, färdtjänst, assistansverksamhet, omsorg med mera. Här måste istället upphandlingen beakta koldioxidbelastningen. De kommunala bolagen omfattas inte av kompensationsavgiften på grund av hinder i kommunallagen. När det gäller skolmaten finns en samordnad lösning mellan kommunerna Mörbylånga, Torsås och Kalmar för att minska transportbehovet.

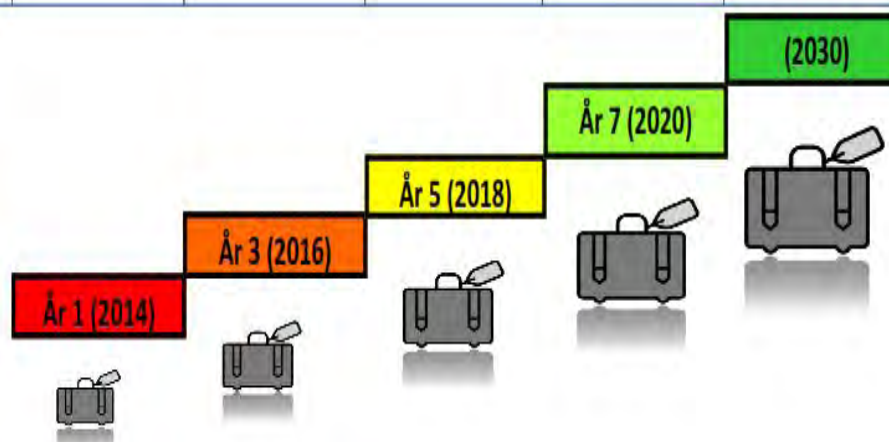
Avvecklingsplan för fossilbränslebaserade resor i Kalmar län - ett bidrag till ett fossilbränslefritt 2030

Tåg, buss och fossilbränslefri bil är de mest klimatvänliga resealternativen och klimatkompenseras inte.



 	Inrikes:	+10 % priset	+20 % priset	+30 % priset	+40 % priset	+50 % priset
	Utrikes:	+5 % priset	+10 % priset	+20 % priset	+40 % priset	+50 % priset
	Fossilbränsle bil	+5 % priset	+10 % priset	+20 % priset	+40 % priset	+50 % priset
					Fossil bil förekommer inte inom offentlig verksamhet	
Milstolpar nooil	utsläppen av fossil koldioxid från vägtrafiken 5 % lägre än 1990				Alla samhällsbetalda resor = klimatneutrala	Inget nettoutsläpp av fossil koldioxid
Milstolpar Miljömål					Nationella miljökvalitetsmål uppfyllda (ej	

Modellen ska utvärderas och uppdateras minst en gång per mandatperiod eller vid behov efter aktuell klimatforskning respektive teknikutveckling.



Avgiftstrappa för samhällsbetalda resor. [Mörbylånga kommun 2016](#)

Systemet har kommit som ett direktiv till organisationen. Chefer och andra har mest velat ha information om vad som gäller. Det är politikerna som bestämmer om ett sådant system ska finnas i kommunen. Hittills har inte gjorts någon uppföljning av systemets effekter. Anledningen är tidsbrist.

Klimatkompenseringen har gett incitament för verksamheterna att byta sina fordon till fordon med förnybart bränsle som inte klimatkompenseras.

Kommunen har ingen resepolicy. Tanken finns att ta fram en tydlig mötes- och resepolicy. Arbetet har påbörjats men är inte avslutat.

Mörbylånga kom igång 2015. Då generades omkring 60' kr. För 2016 genererades 300' kr. Inkomsterna i fonden stämmer väl överens med de beräkningar som kommunens ekonomikontor gjort inför starten.

Medlen från klimatfonden får användas till åtgärder som leder till en begränsning av klimatpåverkan eller till energiförbättrande åtgärder. När pengarna ur fonden anslås till ett projekt utvärderar man först 1) om det kan antas bidra till minskade CO2-utsläpp och/eller energianvändning, 2) om det är ny teknik eller arbetsmetoder används eller en tillämpning av "god" teknik som är relativt okänd, 3) om projektet kan tjäna som föredöme och få spridningseffekter. Det kan till exempel handla om cykelparkering, tjänstecyklar, elcyklar, el- eller biogasbilar, laddstolpar, utrustning för resfria möten, teknik för minskad energiförbrukning och informations- eller utbildningsinsatser mm. Solceller nämns dock inte bör tilläggas.

Miljönämnden beslutar om pengarnas användning.

När man söker pengar ur fonden används en enkel blankett där man presenterar sitt förslag. För pengarna har förvaltningarna i Mörbylånga köpt in elcyklar, laddstolpar för elfordon och ett system för komprimering av sopor som ska minska transportkostnaderna vid insamling.

Det är inte miljö- och byggnadsnämnden som bestämmer om fördelning av medlen. Det gör kommunledningsutskottet efter underlag från miljöverksamheten. Kriterierna är ganska enkla, det ska vara klimatförbättrande åtgärd och ett angeläget område. Gärna med spridning till olika avdelningar eller olika typer av insatser.

Hemtjänsten står för ca 70 % av fondens kompensationsavgifter gissar Elvira utan att direkt kunna belägga det. Det beror förstås på att det just är där som många resor görs. Henrik säger att socialtjänsten belastas genom besök av omsorgstagare som är placerade på annan ort.

Ingen direkt kompensation ges till de olika förvaltningarna för den avgift som de måste betala. Systemet fungerar så är det ett incitament för de avdelningarna som har störst avgifter att ställa om. Indirekt så gynnar dock kommunens omställningsarbete med exempelvis inköp av elbilar alla förvaltningar och särskilt de som är mest beroende av biltransporter. Under 2016 har 24 elbilar inköpts.

Innan systemet infördes tittade man på flera andra kommuners system och pratade med de kommuner som infört klimatkompensering. Bland annat Växjö och Örebro kommuner.

Bilaga D

Intervju med Växjö kommun

Samtal med Henrik Johansson, miljösamordnare Växjö kommun

Tel: 0470-41330

henrik.johansson@vaxjo.se

Kommunstyrelsen beslutade september 2009 (efter en motion) att införa ett kommuninternt klimatkonto där kommunens bolag och förvaltningar gör inbetalningar utifrån sina utsläpp av fossilt koldioxid med start för år 2009. Dessa utsläpp gäller alla aktiviteter utom flygresorna där kommunen klimatkompenserar genom att köpa utsläppsrättigheter. Alla bolag och förvaltningar kan sedan ansöka om att få ta del av pengar på klimatkontot. Kriterier för att få projektmedel från klimatkontot är: klimatnytta, innovation samt möjligheterna att nå ut till kommunmedborgarna.

De olika förvaltningarna och bolagen betalar in 250 kr/ton CO₂, från det som härstammar från tjänsteresor eller inköp av bränslen. När satsningen inleddes bestämdes nivån 100 kr/ton, vilket ansågs ligga lågt, men i nivå med handeln med utsläppsrätter. Sen tyckte man dock att det behövdes mer pengar in i klimatkontot, och att 250 kr kanske kunde vara en rimlig nivå och något mer styrande. Henrik tror dock för att det ska bli riktigt styrande så måste man nog upp ännu högre. Någon egentlig uppföljning / utvärdering av vad klimatkompensationsavgiften haft för effekt har inte gjorts. Det avgörande för att sänka koldioxidutsläppen i förvaltningarna bedöms inte vara den interna "klimatskatten" utan de mål som satts upp. Dessa revideras och följs upp varje år. Nyckeln till framgångarna anses vara motivationen bland politikerna, att man kan visa upp något och den ömsesidighet och tävlan som finns från övriga klimatkommuner i landet.

Sedan finns det utsläpp som kan härstamma från aktiviteter som inte ingår i klimatkontot, men som ingår i målet om fossilbränslefrihet ändå. Det är utsläpp från energianvändning. Här kan inte de olika förvaltningarna eller bolagen styra vilken typ av bränslemix som finns i fjärrvärme, även om utsläppen nu är låga. Det är också utsläpp från inköpta entreprenader/verksamheter. Detta omfattar allt från skolskjutsar och färdtjänst till grävarbeten och anläggningsarbeten vid exploateringsområden. Även dessa ingår dock i klimatmålen.

Klimatpolicyn i kommunen påbörjades i politisk enighet 1996. Inga årtal sattes upp vid detta tillfälle, men senare bestämdes 2020 som det år som kommunala verksamheter skulle vara fossilfria. Man är på god väg att uppnå det målet. Helt koldioxidneutrala kommer man dock inte att bli. Kvar är till exempel flygresor för

internationella samarbeten mm. För kommunens geografiska område är målbilden 2030 för klimatneutralitet inom energiområdet. Från basåret 1993 är beräkningen att man minskat sina utsläpp med 57 % och man bedömer att genomsnittet per person är omkring 2000 kg CO₂ekv år 2015. I stort sett all industriverksamhet i kommunen är nu koldioxidneutral. Utmaningen på energisidan är transporterna, varav cirka 50 % kommer från privatbilismen. Växjö's strategi för en omställning till ett fossilbränslefritt samhälle omfattar en kombination av beteendepåverkan, energieffektiviseringar och övergång till förnybar energi i såväl uppvärmnings- som transportsektorn.

Den stora utmaningen med ett konsumtionbaserat klimatmål diskuteras och man sneglar på Göteborg kommuns ansträngningar. Henrik efterlyser nyckeltal och lagstöd från den nationella nivån.

Om konsumtionen räknas in i ekvationen tror Henrik att man skulle behöva dubbla eller möjligtvis tredubbla dagens genomsnittliga belastning. Han är dock förvissad om att Växjö's aktuella genomsnitt ligger en bit under det nationella och anser att det finns en god möjlighet att till 2030 nå 85 % jämfört med basåret.

Övrigt material från Växjö kommun:

Fossilbränslefritt Växjö 2007

<http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Kommunledningsf%C3%B6rvaltningen/H%C3%A5llbarhetsgruppen/Milj%C3%B6dokument%20och%20broschyrer/08%20Fbf%20V%C3%A4xj%C3%B6.pdf>

Plan för klimatanpassning Växjö kommun 2013

<http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Kommunledningsf%C3%B6rvaltningen/H%C3%A5llbarhetsgruppen/Internationellt/Klimatanpassning.pdf>

Transportplan 2014

http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gator_trafik/Transportplan_Vaxjo_kommun_webb.pdf

BILAGA E Intervju med Helsingborgs kommun 2017-01-23

Samtal med Jens Gille, chef miljöförvaltningen Helsingborgs kommun,
jens.gille@helsingborg.se

Klimatkompensationsavgifter för samhällsbetalda resor infördes 2010. Systemet ska revideras 2017.

Kommunens arbete för klimatneutralitet har utgångspunkt i de nationella målen. Ett närmare samarbete finns med 9 (av 33) andra kommuner i Skånes län.

Klimatkompensationssystemet ingår i en energistrategi som innebär energineutralitet i den meningen att tillförseln av förnybar energi från anläggningar inom staden motsvarar den mängd energi som staden använder. Energianvändningen ska vara effektiv och resurssnål och komma från uthålliga förnybara energikällor. Målet ska var uppnått inom hela Helsingborgs kommun geografiska område 2035.

a) Delmål till 2020 är att Stadens fordonspark och de transporter som kommunen anlitar drivs av fossilfritt bränsle, i första hand lokalt producerat. b) Användning av köpt energi (inklusive verksamhetsenergi) per kvadratmeter i kommunägda lokaler, bostäder och andra kommunala verksamheter har minskat med minst 30 % jämfört med 2005 års nivå. c) All energi som används i kommunägda lokaler, bostäder och andra kommunala verksamheter ska vara förnybar 2035.

Delmålet om kommunal klimatkompensation för samhällsbetalda resor bedöms ha spridningseffekter.

Införandet förbereddes med en systemutredning och en ekonomikonsekvensutredning.

Hittills har endast samhällsbetalda flygresor belagts med en avgift på 4% av kostnaden för resan. Kommunens miljörapport för 2015 visar att systemet inte har varit tillräckligt effektivt, Flygresorna i kommunen har under perioden ökat. Vid kommande revision ska ett bonus-malussystem tillämpas. Vid kommande system ska kommunens alla verksamheter omfattas av ett klimatkompensationssystem och man diskuterar en utformning med ett bonus/malus-system. Avgifterna ska höjas så att de påverkar utfasningen av fossilbränsle positivt och i ökad omfattning. Exempelvis pågår en diskussion om att höja flygkompensationavgiften med 10 %. Man inför också avgiftsfria bussresor i kommunen och subventionerade tågresor.

Användningen av privatfordon i tjänsten har inte debiterats. Det är en fråga som kommer att behandlas vid revision av systemet.

Anledningar till att nuvarande klimatkompensationssystem anses brista i effektivitet kan vara den snäva avgränsning till flygresor, att kostnaden är låg och att den endast belastar toppen i förvaltningsorganisationen. Dvs, den uppfattas inte som ett styrmedel, utan bara som en del av en allmän OH-kostnad.

Resepolicy från 2010 säger att miljö- och klimathänsyn ska vara en självklar del av alla beslut. I policyn behandlas val av transportslag, alternativ till resande och ekonomiska styrmedel för att minska resandet.

Klimatkompensationsavgifterna uppgår till mellan 3- och 400' per år.

Klimatfonden ska ge direkt klimatnytta.

Pengarna samlas in av miljöförvaltningen. Miljönämnden beslutar om användningen .

Fonden har använts till laddstolpar och el-cyklar. Idag finns mellan 40-60 laddstolpar i kommunen. Klimatkompensationsfonden har finansierat ett mindre antal av dessa.

BILAGA F

Sammanfattning av CERO kartläggning 2009-2013 i Falu kommun

Falu kommun var med tillsammans med 19 andra kommuner i ett forskningsprojekt 2009-13 för att kartlägga resvanor och tjänsteresor som gjordes av kommunanställda. Falun hade tur att vara med en initial kartläggning 2009 samt en uppföljning 2013 (en av enbart 4 kommuner). Kartläggning och uppföljning visade följande saker:

- Falun ligger strax under snittet för utsläpp per capita i en jämförelse bland de 20 kommunerna.
- Klimatkompensation kan vara en bra åtgärd tillsammans med andra åtgärder och framförallt uppföljning av effekterna från de olika åtgärderna.
- Kostnader för en kommun och utsläppsnivån är kopplade och det är möjligt att hitta åtgärder som minskar kostnader såväl som utsläpp.
 - Dock för Falun ökade kostnader med 3% per capita samtidigt som utsläppen minskade under perioden 2009-13 med 13% per capita därför att totala reslängden ökade.
- Resandet till/från jobbet (85% av totalen) leder till betydligt mer utsläpp än tjänsteresor.
 - 48 % av anställda tycker att kommunen ska jobba för att minska bilresandet till/från jobbet.
 - Många reser till jobbet med bil därför att de använder sin privata bil i tjänsten.
 - Färre anställda reste med bil till/från jobbet i 2013 jämfört med 2009 och färre använde privatbil för tjänsteresor vilket ledde till en minskning i utsläpp eftersom kommunens bilar hade lägre utsläpp än de anställdas.
 - Kommunen hade medvetet köpt in bilar med relativt låga utsläpp.
- År 2013 var tjänsteresor med flyg många fler än 2009.

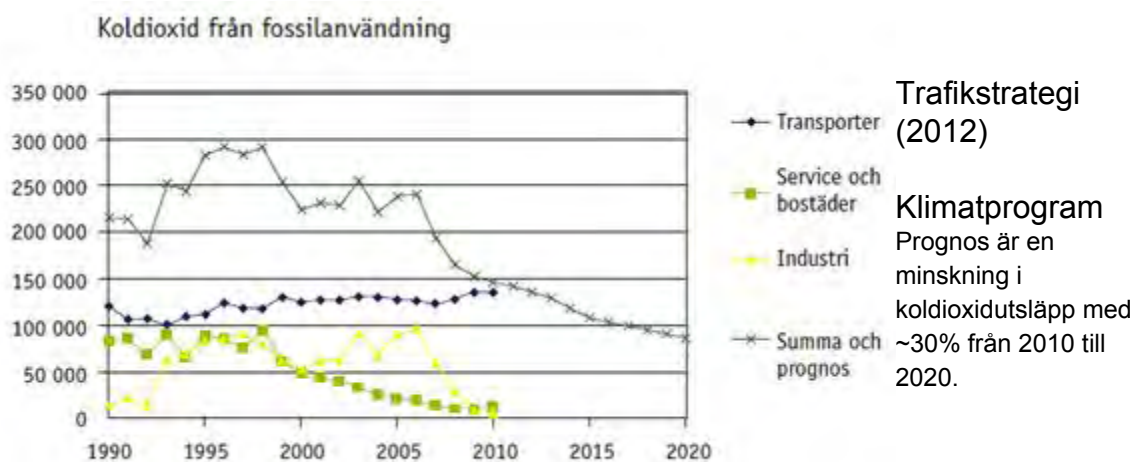
BILAGA G

Inriktningsbeslut för transporter i Falu kommun

Falu kommun har en rad policydokument som är relevanta för utsläpp från resor i kommunen. Nedan finns en sammanställning av dessa klimatmål och milstolpar som finns i de olika policydokumenten.

Energi- och klimatprogram för Falu kommun (Falu kommun, 2012)

- 2030 är Faluns fordonsslotta oberoende av fossila bränslen
- 2015 finns 50 elfordon i kommunen och det går att tanka biogas i Falu kommun
- 2035 är Falun fossilbränslefritt
- 2020 har Falun minskat sina utsläpp av växthusgaser med 60 % sedan 1990 (se figur nedan)
- 2015 har Falun minskat sina utsläpp av växthusgaser med 50 % sedan 1990 (se figur nedan)



Hållbara transporter inom Miljöprogram 2020 - Falu kommun

(Antaget av kommunfullmäktige 2014-09-18, § 192)

För område 2.2 Hållbara transporter anges delmålet att det hållbara resandet har ökat och specificeras:

- Antalet resor med buss har ökat med 20 % under perioden 2014-2020
- Biltrafiken har 2020 minskat (km/innevånare, år)
- Cyklandet (mätt vid kommunens mätstationer) har 2020 fördubblats jämfört med 2013.



Göteborgs
Stad

Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon

Beslutad i Kommunfullmäktige 2017-01-26

Bilagor:

Göteborgs Stads trafiksäkerhetskrav på fordon
Beslutade i Kommunfullmäktige 2012-09-06

Göteborgs Stads definitioner av miljöfordon
Beslutade i Kommunfullmäktige 2016-02-25

Göteborgs Stads policy och riktlinjer för resor i tjänsten
Beslutad i Kommunfullmäktige 2015-09-10

Mål för andelen miljöfordon, krav på fordon och användning av drivmedel

Mål och krav på Göteborgs Stads fordonsflotta. Målen gäller som genomsnitt för Göteborgs Stad medan krav och prioriteringar gäller för respektive kommunal förvaltning och helägt bolag.

.....

Mål för andelen miljöfordon

100 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna i Göteborgs Stads flotta ska vara miljöfordon senast 2020.

Vid utgången av 2015 var 96 procent av personbilarna miljöbilar. Om det föreslagna målet ska nås behöver alla personbilar i kommunflottan vara miljöbilar i fortsättningen när de byts ut. Bland personbilar finns miljöbilsmodeller tillgängliga i alla storleksklasser och användningsområden. Vid utgången av 2015 var 82 procent av de lätta lastbilarna miljöbilar. Bland lätta lastbilar är tillgången på gasdrivna modeller osäker de närmaste åren och det är därför inte rimligt att ha så mycket högre ambition än ungefär dagens nivå.

Mål för antal elbilar

Antalet eldrivna personbilar och lätta lastbilar i kommunflottan ska öka med ungefär 50 fordon årligen och målsättningen är att ha minst 400 elfordon i form av personbilar och lätta lastbilar år 2020.

Vid utgången av 2015 hade Göteborgs Stad ca 150 elbilar. Målsättningen ska visa att staden fortsätter satsa på elektrifierade transporter. Vi vill öka antalet elfordon i en ambitiös men rimlig takt med tanke på kostnad och fordonsutbud.

De flesta av dagens elfordon dras med betydande merkostnader och därför bedömer vi inte att det är ekonomiskt försvarbart med ett mål om alltför högt innehav av elbilar.

Det tillkommer dessutom ofta en betydande engångskostnad för att installera laddning. Målsättningen är att Göteborgs Stad har 400 elbilar som ett symboliskt tal inför fyrahundraårsjubileet år 2021.

Mål för andelen gasdrivna fordon

Minst hälften av Göteborgs Stads personbilar och lätta lastbilar ska vara gasdrivna.

Vid utgången av 2015 var 51 procent av fordonen gasdrivna och andelen har länge varit stabil. Men under 2014 sjönk andelen nyköpta gasfordon från 50 till 40 procent och 2015 blev den 33 procent på grund av brist på gasdrivna lätta lastbilar. Målet syftar till att upprätthålla satsningen på biogas som ett lokalt och förnybart drivmedel.

Mål för fordonens energiförbrukning

Den genomsnittliga energiförbrukningen hos de personbilar och lätta lastbilar som köps in eller hyrs av Göteborgs Stad år 2020 ska vara minst 25 procent lägre än 2015 års fordon.

Målet syftar till att uppmuntra inköpare att välja energieffektiv teknik och ta tillvara det utbud av snålare fordon som förväntas komma som en effekt av EU-krav. Om fordonsinköpare konsekvent väljer snåla modeller kan målet nås. Det är en fortsättning på tidigare mål som inneburit att nyinköpta fordon blivit ungefär 5 procent snålare varje från år 2010.

Mål för användning av drivmedel som tankas vid pump

Mängden fossila drivmedel som tankas vid pump ska ha minskat med 90 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

Kommunfullmäktige beslutade 2012 att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som tankas från pump ska ha minskat med 30 procent fram till 2015 och ha minskat med 90 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

Mål för användning av drivmedel som levereras till depå

Mängden fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 50 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

I kommunfullmäktiges beslut från 2012 sägs att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 20 procent fram till 2015 och ha minskat med 50 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå.



Krav vid val av fordon

- Personbil ska vara miljöfordon.
- Lätt lastbil ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell att tillgå.
- Tunga fordon ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell. Kravet gäller enbart fordon som används i verksamhet som inte är konkurrensutsatt.
- Vinterdäck ska vara dubbfria.

Som definition av miljöfordon gäller kommunfullmäktiges beslut.

Observera att kommunfullmäktige även har beslutat trafiksäkerhetskrav som gäller vid inköp av fordon till kommunflottan.

Miljöfordonsdefinition och trafiksäkerhetskrav finns i slutet av denna skrift.

Prioritering av bränsle vid val av personbil och lätt lastbil

1. Välj i första hand gasfordon, elfordon eller laddhybridfordon.
Som elfordon räknas både batteribilar och bränslecells-bilar.
2. Välj i andra hand etanolfordon eller annat förnybart drivet fordon.
3. Välj i tredje hand elhybridfordon.
4. Välj i sista hand annat fordon som enbart kan drivas på fossilt bränsle.

Välj energieffektiva modeller i respektive kategori. Valet av fordon ska göras med hänsyn till funktion och ekonomi. I det fall ett fordon väljs som enbart kan drivas på fossilt bränsle måste det finnas särskilda skäl som ska dokumenteras.

Prioriteringen ovan är en rekommendation och varje inköpare och avropare får själv göra en avvägning av praktiska, ekonomiska och miljömässiga förhållanden.

Krav på dieselmotor till personbil och lätt lastbil

- **Personbil** får väljas med dieselmotor endast om den har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering¹⁸.
- **Lätt lastbil** får väljas med dieselmotor om det inte finns andra motoralternativ för det aktuella behovet, eller om dieselmotorn har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering¹⁹.
- **Laddhybridbil** får väljas med dieselmotor även om den inte har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering enligt ovan, om den till helt övervägande del kommer att köras på el.

Bullerkrav för personbilar och lätta lastbilar

- När val av miljöfordon och bränsle är gjorda enligt ovan ska den minst bullrande modellen väljas.
- Vid inköp av däck ska väljas sådana som har bra våtgrepp, lågt rullmotstånd och lågt buller.

Drivmedelsanvändning

- Den el och fordonsgas som används i Göteborgs Stads flotta ska vara förnybar.
- Flerbränslefordon ska till helt övervägande del köras på det miljöanpassade alternativet.
- Laddhybridfordon ska till helt övervägande del köras på el.

¹⁸ För att dieselmotorer i lätta fordon inte ska släppa ut mer kväveoxider i verklig drift än andra fordon krävs sannolikt att de uppfyller EU:s kommande krav på kväveoxidutsläpp vid kallstart (-7 grader C) i så kallat Type06-prov eller motsvarande, samt kommande krav på övervakning av bilers utsläpp i verklig trafik (RDE, Real world driving emissions) där det finns så kallade "not to exceed"-gränsvärden eller motsvarande. Det är osäkert när denna teknik införs, men eventuellt 2017-2018. Vid osäkerhet, rådfråga trafikkontoret.

¹⁹ För dieselkrav, se föregående not.

Strategi för att stödja fordonspooler

Bilpooler erbjuder miljöanpassade, trafik-säkra och flexibla bilresor och de bidrar till att minska antalet bilar i stadsmiljön. Med bilpool menas här att ett företag eller organisation erbjuder publika poolbilar som är placerade nära användarna och är tillgängliga för en större grupp användare genom ett öppet bokningssystem där bil kan bokas med kort varsel för enstaka resor.

Mål för perioden 2012-2015 om att främja utvecklingen av bilpooler syftade i första hand till att öka användningen av poolbilar hos företag och allmänhet. Utvecklingen av bilpooler har varit mycket positiv.

Kännedomen om bilpooler har ökat, utbudet är bredare och marknaden är etablerad på allvar. Genom fortsatt stöd till bilpooler kan Göteborgs Stad bidra till att denna positiva utveckling fortsätter.

En åtgärd är att prioritera bilpooler vid beräkning av parkeringstal och upplåtelse av parkeringsytor. Göteborgs Stads Kommunfullmäktige beslutade 2017-01-26 om kvalitetskrav som ska användas i sådana sammanhang. Om det i framtiden skulle beslutas nationella riktlinjer eller krav på bilpooler bör Göteborgs Stad övergå till att tillämpa nationella krav.

Fordonspooler i Göteborgs Stads flotta

- 20 procent av personbilarna i Göteborgs Stads flotta ska ingå i bilpool.
- Alla förvaltningar och bolag ska tillhandahålla fordonspooler med cyklar, lastcyklar eller bilar när det är ändamålsenligt för att stödja ett miljöanpassat resande i tjänsten.

De allra flesta lätta lastbilar används till verkstad, renhållning eller varutransport och sådana fordon kan inte ingå i pooler där vem som helst får boka. Många personbilar i t.ex. hemtjänst, hemsjukvård och socialtjänst är heller inte lämpliga för öppen bokning. De används effektivt i verksamheterna, ofta av flera förare, men till specifika ändamål och lämpar sig inte som bilpoolsbil.

Bilar som lämpar sig bättre att ingå i en öppen pool är "kontorsbilar" för tjänsteresor till möten och liknande. De kan tillhandahållas i en fordonspool som kan bokas av många. De kan också ingå som en del av bredare fordonspooler med cyklar, eldrivna fyrhjulingar med mera. Ny teknik med elcyklar gör det möjligt att oftare cykla även när resenären har viss utrustning genom att använda lastcyklar.

Dessa mål handlar om hur Göteborgs Stad hanterar sina fordon. Det finns också en övergripande policy för resor i tjänsten. Där regleras bland annat hur anställda ska välja färdmedel.

Främja publika fordonspooler

- Göteborgs Stads förvaltningar och bolag ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten, företag och organisationer.

Göteborgs Stad ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten. Det görs genom att stadens verksamheter ibland använder kommersiella bilpooler till tjänsteresor. Begreppet fordonspooler används för att tydliggöra att även cyklar och lastcyklar kan ingå i pooler. Vid utgången 2015 använde ett tjugotal förvaltningar och bolag bilar från kommersiella fordonspooler som komplement till stadens egna fordon. Bilpoolsföretag kan då sätta ut fler fordon på lämpliga platser i staden och dessa fordon utnyttjas av många andra användare.

Göteborgs Stad bör också fortsätta främja fordonspooler genom att samverka med olika bilpoolsaktörer och stödja en effektivare användning av fordon.

Lägre parkeringstal med bilpooler

- Bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal.

Initiera regeländringar

- Göteborg Stad ska fortsätta verka för att regeringen ändrar trafikförfattningen så att parkeringsplatser för bilpool kan reserveras på gatumark.

Prioritera bilpoolsparkering

- Göteborgs Stad som fastighetsägare, markägare, planmyndighet och parkeringsaktör ska prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser.

Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler på gatumark. Däremot kan exempelvis Parkeringsbolaget, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtiden-koncernen hjälpa bilpoolsaktörer att få tillgång till lämplig parkering på tomtmark och i garage. Det är angeläget att så sker även i fortsättningen. Det måste då hanteras enligt gängse kommersiella villkor för att tillgodose krav på likabehandling enligt kommunallagen.



Prioriterade aktiviteter för att stödja en fortsatt introduktion av elfordon

Här presenteras en genomgång över vad Göteborgs Stad bör prioritera fram till år 2020 för att stödja en bredare introduktion av eldrivna fordon.

.....

Samverkan och uppmuntran

Göteborgs Stads bolag och förvaltningar ska samverka internt och med akademi, fordonstillverkare, konsultbransch, forskningsorgan och energibolag för att stödja elfordonsmarknaden. Information och vägledning för fordonsanvändare är också viktig. Staden ska erbjuda en testarena och samverka med etablerade aktörer i projekt som har potential att skalas upp och kommersialiseras. Efterkonverteringar och sÄrlösningar är dock inte lämpliga att stödja med offentliga medel. Utvecklingen av tunga eldrivna fordon i kollektivtrafik, renhållning och godsleveranser är särskilt angelägen och där har kommunala och regionala aktörer stor betydelse.

Bränsleceller förutspås kunna ersätta batterier i en del av framtidens eldrivna fordon. Det krÄver infrastruktur för exempelvis vÄtgas. Induktionsladdning och elvÄgar Är andra intressanta utvecklingsspår där man förser elfordon med ström kontinuerligt. Göteborgs Stad bör bevaka utvecklingen och medverka i sådana utvecklingsprojekt enligt samma kriterier som ovan.

Laddning

Antalet elbilar mer Än fördubblas varje År och behovet av laddning växer. Det Är dock inte publik laddning som Är mest efterfrÄgat utan mÖjligheten att ladda där bilen står lÄnge, exempelvis vid hemmet och arbetet.

Inom Göteborgs Stad har Parkeringsbolaget, Göteborg Energi, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtiden-koncernen ett ansvar för att erbjuda attraktiva lösningar för bilÄgarna. Inom ramen för respektive bolags

kommersiella verksamhet behÖver man gÖra investeringsplaner och strategier för att mÖta det växande behovet av laddning. Det kan handla om att erbjuda betallosningar som mÖjliggör för intresserade fordonsÄgare att vÄlja elfordon, exempelvis genom att erbjuda förhöjd mÅnadshyra för parkering under en lÄngre period snarare Än att krÄva betalt direkt vid investeringstillfÄllet. Man kan också behÖva bygga fler laddpunkter i ett urval parkeringsytor för att kunna erbjuda laddning till nya kunder.

I takt med ökande antal elbilar ökar också behovet av publik laddning. Flera kommersiella aktörer etablerar laddning i Göteborg. Kommunala förvaltningar och bolag ska stödja och underlätta sådana aktiviteter genom att upplåta lämplig mark och erbjuda likvärdiga villkor inom ramen för kommunallagens bestämmelser.

På gatumark ska Göteborgs Stad vara mycket restriktiv med att etablera laddning. På gatumark ska mÅnga behov jÄmkas samman och ytorna anvÄnds till mÅnga varierande Ändamål. Investeringar i laddinfrastruktur innebÄr att platsen under lÄng tid kommer anvÄndas till parkering där bilar laddas. Det Är bÄttre att hänvisa sådana behov till tomtmark, garage, bensinstationer, köpcentra och liknande. Vid pendelparkeringar Är det inte motiverat att satsa offentliga medel på laddning fram till 2020. Eftersom bilÄgare normalt kör en kortare strÄcka till pendelparkeringen sÅ har bilen stor kapacitet kvar Även om den inte laddas. Det Är bÄttre att kommunala investeringar i laddinfrastruktur täcker andra behov.

Upphandling

Göteborgs Stad ska bevaka möjligheter att ställa krav på eldrift i exempelvis upphandlingar av färdtjänst och vissa transporter. I dagsläget är utbudet av lämpliga fordon litet men utbudet ökar och det bör vara möjligt om några år att kräva en viss andel eldrift inom vissa upphandlade tjänster.

Kollektivtrafik

Göteborgs Stad ska fortsätta samverka med Västtrafik, bussbolag, energibolag och fordons-tillverkare för att öka användningen av eldrivna bussar i kollektivtrafiken. En ökad andel eldrift i Göteborgs bussflotta skulle ge betydande positiva effekter på buller, luftkvalitet och stadsmiljö.

Göteborg förtätas och fler resor ska ske med kollektivtrafik. För att kollektivtrafiken ska kunna bli ett attraktivt förstahandsval behöver den komma oftare och närmare.

Förtätningen av staden och den planerade utbyggnaden av kollektivtrafiken är förenat med målkonflikter kring bland annat luftkvalitet och buller som behöver hanteras. Elbussar öppnar möjligheter att öka närheten till kollektivtrafik utan att inverka på stadslivskvaliteter. Kollektivtrafiken är en betydande källa till bullerstörningar. Tunga fordon med förbränningsmotorer ger dessutom upphov till lågfrekvent buller som dämpas dåligt i byggnaders fasader och därför är en stor källa till bullerstörningar inomhus.

Elbussar påverkar inte inomhusmiljön på samma sätt och skulle därför kunna öppna nya möjligheter för kollektivtrafik att komma ofta och komma nära boende, under hela dygnet.

Nybyggnation

Parkeringshus, garage och tomtmark där bilar står uppställda länge, exempelvis nattetid, är exempel på ytor där elfordon oftast kommer att laddas. Göteborgs Stad behöver utreda om det går att ta fram riktlinjer, krav eller rekommendationer för detaljplaner, bygglov

eller genomförandeavtal som säkerställer att det förbereds för laddning vid renovering eller nybyggnation av parkeringshus och p-ytor.

Det är mycket dyrare att installera sådan utrustning i efterhand och det är önskvärt att fastighetsägare och byggbolag förbereder laddning i byggskedet. Eventuella krav eller riktlinjer behöver inte innebära att laddutrustning måste anslutas utan endast förberedelser med rördragningar och liknande som kräver små extra kostnader. Riktlinjer saknas idag och det behovet ökar i takt med att det förbereds många byggprojekt i centrala delar av staden.

Inga parkeringssubventioner

Göteborgs Stad ska inte erbjuda billig eller gratis parkering till användare av elbilar. Billig parkering ökar bilåkandet och konkurrerar med målen om att öka gång, cykel och kollektivtrafik, och att biltrafiken ska minska. Erfarenheter från tidigare miljöbilsparering i Göteborg visar också att man får problem med parkeringstillgången i takt med att antalet gratisparkerare ökar.

Det är dessutom sannolikt förbjudet att erbjuda parkeringssubventioner till en viss fordonskategori. Enligt en dom i högsta förvaltningsdomstolen var exempelvis ett undantag från parkeringsavgift i Region Gotland olaglig och ska upphävas.

Trafiksäkerhetskrav på fordon

Kommunfullmäktige har antagit trafiksäkerhetskrav för de fordon som ingår i stadens fordonsflotta. Kraven gäller kommunala förvaltningar och helägda bolag.

Krav vid nyanskaffning av personbilar

Fordonen ska uppfylla följande krockskyddskrav:

- Ha fått minst 32,5 poäng vid provning enligt testmetod i det europeiska krockprovningsprogrammet EuroNCAP före 2009
 - eller har fått minst 31,5 poäng vid provning av skydd för vuxna åkande vid bedömning enligt Euro NCAP-testmetod från 2009, varav minst 2 poäng för pisksnärtskydd, och vara försedda med bilbältespåminnare på förarplatsen och främre sittplatsen
 - samt ha fått minst 14 poäng för fotgängarskydd vid provning enligt Euro NCAP
 - eller enligt intyg från tillverkaren ha motsvarande krockskyddsegenskaper som i punkterna ovan
- Fordonen ska vara försedda med antisladdsystem.
- Fordonens tjänstevikt får inte understiga 900 kg och inte överstiga 1.900 kg.
- Fordon som köps, leasas eller hyrs för minst 1 års användning ska vara försedda med ISA (intelligent speed adaption, automatisk hastighetsindikation)

Krav vid nyanskaffning av lätta lastbilar och lätta bussar

- Fordonen ska vara försedda med krockkuddar på förarplats och passagerarplats fram, ABS-bromsar, huvudstöd och trepunktsbälte på de platser som används samt antisladdsystem.

- Fordon som köps, leasas eller hyrs för minst 1 års användning ska vara försedda med ISA (intelligent speed adaption, automatisk hastighetsindikation)

Rekommendationer för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar

- Fordon som körs mer än 1.500 mil per år bör avvecklas när de är äldre än 8 år räknat från första registreringsdatum.

Krav på däck på personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar

- Vidinterväglag ska dubbfria vinterdäck användas och de ska vara tillverkade för nordiska förhållanden.
- Sommardäck ska användas under sommarhalvåret.
- Däckens mönsterdjup ska vara minst 3 mm på sommardäck och 4 mm på vinterdäck.

Krav vid nyanskaffning av tunga fordon

- Fordon som köps, leasas eller hyrs för minst 1 års användning ska vara försedda med ISA (intelligent speed adaption, automatisk hastighetsindikation).

Rekommendation för alla fordon

- Fordon som används 1.000-1.500 mil eller mer per år bör utrustas med alkoholås.

Beslut:

Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon 2012-09-06.

Definitioner av miljöfordon

Kommunfullmäktige har fastställt definitioner av miljöfordon. De används vid upphandling av kommunens fordon och i vissa miljökrav på leverantörer.

Senaste definitionen fastställdes i februari 2016. Den gäller fordon som registrerats där-
efter. Äldre miljöfordon ska uppfylla stadens tidigare definitioner och behöver inte retroaktivt uppfylla skärpta krav.

Personbil

Som miljöfordon räknas den personbil som uppfyller kraven för miljöbil i Vägtrafikskattelagen vid tidpunkten för första registrering.

Observera att staden dessutom ställer vissa krav på dieslbilar, dubbdäck m.m. enligt rubriken "Miljökrav på fordon och drivmedel" ovan.

Lätt lastbil och lätt buss

Som miljöfordon räknas den lätta lastbil och lätta buss som uppfyller kraven för miljöbil i Vägtrafikskattelagen vid tidpunkten för första registrering. Göteborgs Stad räknar även som miljöbil den lätta lastbil och lätta buss som i vägtrafikregistret är registrerat för drift med fordonsgas eller etanol, även om den inte uppfyller de nationella kraven.

Lätta lastbilar som registrerats innan februari 2016 betraktas som miljöfordon om de är registrerade för drift med el, etanol eller fordonsgas.

Tunga fordon (>3,5 ton)

Ett tungt miljöfordon ska vara registrerat för drift med något av följande drivmedel:

- Enbart drivmedel el. (Denna kategori omfattar elfordon.)
- Drivmedel "el" i kombination med annat drivmedel. (Denna kategori omfattar elhybridfordon och laddhybridfordon.)

- Minst ett annat drivmedel utöver diesel, bensin, gasol/LPG och el. (Denna kategori omfattar fordon som är godkända för alternativa drivmedel som biodiesel, RME/FAME, HVO-diesel, biogas/fordonsgas/metangas samt vätgas.)

Den tidigare definitionen av tunga miljöfordon, som gäller fordon som registrerats innan februari 2016, är i stort sett likadan men vissa krav på teknisk funktion hos elhybrider är slopade i nya definitionen.

Beslut:

Definition av lätta och tunga miljöfordon i Göteborgs Stad 2016-02-25.

Policy för resor i tjänsten

Policyn innebär att

- De minst klimatpåverkande färdmedlen ska väljas
- Resor ska genomföras på ett kostnadsmedvetet sätt
- Färdsätt och logi ska väljas så att arbetstiden utnyttjas effektivt
- Webb- och videomöten ska ersätta resor när det är lämpligt
- Säkerhet och arbetsmiljö ska vägas in vid val av resa.

En samlad bedömning av ovanstående faktorer ska ligga till grund för beslutet inför val av resa.

Riktlinjer för resor i tjänsten

Dessa riktlinjer syftar till att konkretisera policyn.

Omfattning

Policyn och riktlinjerna gäller för medarbetare och förtroendevalda i Göteborgs Stads samtliga förvaltningar och de bolag eller andra organisationer där staden, direkt eller indirekt, utser en majoritet av styrelsen samt i stadens anknutna stiftelser.

Bakgrund

Göteborgs Stad är en stor organisation med många anställda och förtroendevalda. Varje år företas resor med olika syften och ändamål. Policyn med dess riktlinjer anger förutsättningar och förhållningssätt när stadens representanter reser och är på konferens.

Arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljö och säkerhet

Alla arbetsgivare ansvarar för medarbetarnas arbetsmiljö och ska enligt arbetsmiljölagstiftningen bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Trafiksäkerhet för resor i tjänsten är därmed en arbetsmiljöfråga och arbetsgivaren har ansvar för att åstadkomma en så god

trafiksäkerhet och arbetsmiljö som möjligt för medarbetarna. Trafiksäkerhetsaspekten ska vägas in i valet av färdmedel.

Trafikförordningen

Den som vistas på väg ansvarar för att agera utifrån regelverket i Trafikförordningen.

Detta är särskilt viktigt för den som framför fordon.

Förhållningssätt

För Göteborgs Stads räkning reser medarbetare i tjänsten och förtroendevalda i sina uppdrag. Sättet att planera och genomföra en resa är viktigt för att på bästa sätt använda skattemedlen. Innebörden av resa är allt mellan en kortare förflyttning till fots och en utrikes flygresor.

- Staden ska minska den negativa klimatpåverkan och de som reser ska inför varje beslut om resa använda sig av det för miljön mest skonsamma färd sättet.
- Klimatkompensation för resor med bil och flyg ska redovisas i syfte att genomföra förbättringar för miljön. Detta görs av respektive förvaltning och bolag årligen och samordnas genom trafikkontoret.
- Resfria möten ska användas om det går.
- Resor ska i första hand ske gåendes, med cykel eller kollektivt (spårvagn, buss, tåg, båt).
- Om resa med bil väljs ska de i första hand ske med fordon där Göteborgs Stad bestämmer dess miljö- och trafiksäkerhetsprestanda.
- Flyg får enbart väljas för resor längre än 50 mil. Undantag kan ske.
- Under tjänsteresa får medarbetare inte utnyttja, medverka till eller bedriva kommersiellt sex, eskortservice eller besöka bordell- och sexklubbar.

Prioritering vid val av resa

Vid val av resa ska en sammanvägning göras av syftet med resan, tid, kostnad, klimatpåverkan samt säkerhet och arbetsmiljö (utan inbördes ordning).

För personer med funktionsnedsättning kan ytterligare faktorer behöva ingå i bedömningen inför beslut om resa för att resan alls ska kunna genomföras.

Resfria alternativ

Innan en resa beställs ska resenären i samråd med sin chef överväga om det är möjligt att ersätta resan till förmån för telefonmöte eller videokonferens och liknande.

Arbetsgivaren ska tillhandahålla verktyg och informera personal om användandet för webb-baserade möten så att det är enkelt att ersätta fysiska resor med arbete via datornätverk och telefon eller liknande.

Gå och cykla

I första hand ska medarbetaren välja att gå eller cykla.

Utifrån arbetsgivarens arbetsmiljöansvar bör alla tjänsteändanden med cykel ske med cykelhjälpm och vid halt väglag bör cykel vara försedd med dubbdäck.

Kollektiv resa

I andra hand ska medarbetaren välja att resa kollektivt (spårvagn, buss, tåg, båt).

Stadens bilar

I tredje hand ska medarbetare välja att resa med bilar som tillhandahålls av staden.

Miljö- och säkerhetskrav för stadens bilar anges i separata beslut. Om bil används och fler ska resa ska samåkning övervägas.

Taxi

Taxi kan väljas om ingen av stadens bilar finns att tillgå och om inget kollektivt alternativ finns eller då det är mer kostnadseffektivt än andra alternativ.

Privat bil (undantag)

Privat bil får användas, men det ska i så fall vara beslutat av chef.

Arbetsgivarens arbetsmiljöansvar gäller för medarbetare som reser i tjänsten vilket gör att Göteborgs Stad prioriterar att stadens bilar används i första hand före privata.

Flyg

Flyg får enbart ske för resor där hela sträckan inklusive eventuell mellanlandning är längre än 50 mil, enkel väg. Undantag kan ske när den samlade bedömningen av faktorerna i policyn ger vägande skäl för det.

För resor under 50 mil kan flyg väljas om annat alternativ inte är realistiskt utifrån en sammanvägning av policyns faktorer.

Bonuspoäng

Eventuella bonuspoäng, rabatter och liknande för tjänsteresor med flyg, buss och tåg och dylikt får enbart utnyttjas för resor i tjänsten.

Resor till och från arbetet

Arbetsgivaren ska verka för att medarbetarna uppmuntras att resa miljöanpassat till och från arbetsplatsen.

Göteborgs Stad har flera separat beslutade aktiviteter inom detta område riktade både till medborgare generellt och till medarbetare specifikt.

Konferens

Syftet med arrangemanget ska ha entydig anknytning till verksamhetens uppdrag. Det kan gälla antingen att tillföra kunskaper och erfarenheter som bedöms nödvändiga för verksamheten eller att uppfylla förpliktelser som är en konsekvens av att Göteborg är rikets näst största stad.

Antalet deltagare ska noga övervägas. Ett tydligt motiv måste finnas för valet av deltagare.

Bortavaron från arbetet ska stå i rimligt förhållande till det förväntade utbytet med aktiviteten, minst hälften av den ianspråktagna arbetstiden bör användas för resans egentliga syfte.

Logi

Förtroendevalda och tjänstemän i Göteborgs Stad ska i möjligaste mån förlägga boendet i anslutning till tjänsteresor, kurser och konferenser mm. till porrfilmsfria anläggningar.

Planering och beställning

Resa och logi beställs via den av Göteborgs Stad upphandlade resetjänsten.

Resa ska planeras och beställas i god tid så att samordning och kombination av biljetter blir möjliga och det mest fördelaktiga färd-sättet och login kan väljas. Vid beställning av resa ska förutom arbetstiden även medarbetarens fritid tas i beaktande.

Resa ska normalt företas i 2:a klass eller motsvarande, såvida inte särskilda skäl eller omständigheter finns i det enskilda fallet.

Lokal anvisning

Befogenhetsfördelning för resa, konferens och logi ska anges i lokal anvisning, detta gäller både inom Sverige och utomlands. Befogenhet att besluta om undantag från flygresor under 50 mil ska anges i lokal anvisning.

Den förvaltning och bolag som erbjuder medarbetare parkeringsplats för privat bil ska precisera detta i anvisning. Regelverket kring parkeringsplatser för medarbetare styrs bland annat av skattelagstiftning och stadens Parkeringspolicy.

Förvaltning och bolag kan i lokala anvisningar precisera ytterligare aktiviteter och beslut utöver de som nämns i policyn och riktlinjerna. Lokala anvisningar ska i så fall ha policy och riktlinjer som minsta nivå.

Anvisningar som beslutats lokalt innan denna policy med tillhörande riktlinjer beslutats kan fortsätta att gälla under förutsättning att de har den nya policyns och riktlinjernas regelverk som miniminivå.

Kommunikation och uppföljning

Varje förvaltning och bolag ansvarar för att kommunicera och följa upp innehåll och efterlevnad av denna policy med tillhörande riktlinjer.

Klimatkompensation

- En guide för stadens organisationer



Göteborgs
Stad



Nu är det dags igen

Den här broschyren är till för att göra ditt arbete med klimat-kompensation lite lättare. Göteborgs stad har klimatkompenserat i ett internt system sedan 2010. Utsläppen från stadens resor räknas om till en kostnad som ska investeras i åtgärder som kan minska utsläppen och effektivisera arbetet. I denna broschyr har vi samlat erfarenheter och tips om hur man kan jobba systematiskt med dessa klimatinvesteringar. Vi hoppas att den hjälper dig att hitta en bra metodik för arbetet och en balans mellan olika sorters åtgärder.

Erfarenhet från tidigare år

De vanligaste åtgärderna utgörs av cyklar och elcyklar, webb- och videokonferensutrustning, kort till kollektivresor och merkostnader för el- eller gasfordon. Det är bra åtgärder för både hälsan, miljön och arbetsmiljön. Men när de första satsningarna är genomförda har en del organisationer svårt att hitta nya.

För att få god effekt år efter år är det bra att tänka långsiktigt. Investeringar i fordon och utrustning kanske kan varvas med utredningar eller utbildning. En återkommande kurs i sparsamt och trafiksäkert körsätt kan minska utsläppen ytterligare. En översyn av körscheman kan minska körtiderna och utbildningar i webb-mötesteknik kan minska onödigt resande. Antagligen slutar dina medarbetare använda lånecyklarna efter några år om ni inte har ett serviceavtal för att hålla utrustningen hel och ren.

Det är lika viktigt att investera i utbildningar, personalkostnader och underhåll som i utrustning och material. Försök också att ha en bra blandning av åtgärder. Kom ihåg att klimatkompensationen även kan användas till personalkostnader eller för att stärka personalens kompetens och möjligheter att välja miljöanpassade lösningar.

Ni tar besluten

Stadens organisationer bestämmer själva hur klimatpengarna ska användas. Ni har frihet att välja de åtgärder ni vill, så länge de är inriktade på resande, resfria möten, fordon, godstransporter eller drivmedel. Däremot har kommunfullmäktige beslutat att klimat-kompensationen inte ska gå till miljöåtgärder som helt saknar koppling till transporter, som exempelvis energieffektivisering i byggnader, avloppsrening och kemikalier.

Övning ger färdighet

Vissa av er har stor erfarenhet av klimatkompensation och är väldigt duktiga på hela kedjan av åtgärder, för andra är det en nyare process. För att underlätta arbetet ger vi på nästa uppslag några förslag till goda processer för de vanligaste klimatkompensationerna.

ENGAGERA OCH FÖRANKRA

Klimatkompensation handlar om mer än investeringar. Det är också ett arbetssätt för att hitta kloka åtgärder och förankra dem i din organisation. Det finns ingen mall för hur detta arbete ska utformas, du behöver hitta ett sätt som passar er. Att tillsätta en arbetsgrupp för att diskutera och föreslå åtgärder är en bra väg att gå. Enkäter och utredningar kan förse er med viktigt underlag. Regelbunden kommunikation med ledningsgrupper och medarbetare stärker klimatkompensationens förankring i din organisation.

KOLLEKTIV- TRAFIK, CYKEL OCH GÅNG

VARFÖR SATSA?

För att minska resekostnader på ett hälsofrämjande sätt.

ÅTGÄRDER

Köpa cyklar, elcyklar, låsbara cykelställ, väderskydd, dusch etc.

Skaffa regnkläder/-poncho, dubbdäck, hjälm, reflexväst.

Ha Västtrafiks företagskort till utlåning.

Införa Västtrafiks tjänst för att boka biljett med mobilen och skicka faktura till arbetsgivaren.

Ha lånekort för Styr&Ställ.

Skapa bokningssystem för låne-cyklar, regnkläder, Västtrafikkort, Styr&Ställ-kort etc.

UPPFÖLJNING OCH KONTINUITET

Enkäter om hur resandet kan stödjas.

Ha cykeldagar, servicedagar.

Delta i Cykelutmaningen eller Cykelvänlig Arbetsplats och andra kampanjer.

Teckna serviceavtal så att cyklarna alltid fungerar och är fräscha.

TÄNK PÅ ATT

Utgå från medarbetarnas interna drivkrafter, såsom hälsa, kondition etc.

Gör gång och cykling attraktivt, inga pekpinnar.

Grupptävlingar kan ge bra inspiration.

RESFRIA MÖTEN

VARFÖR SATSA?

För att minska restider och kostnader och samtidigt effektivisera arbetet.

ÅTGÄRDER

Ta hjälp av Intraservice för att avropa tjänster för webb- och videomöten. För de flesta räcker det att ha tillgång till funktionen på sin egen dator eller surfplatta.

Skaffa system som kan kommunicera med externa aktörer även om de saknar särskild programvara.

Utbilda personal, öva i resfria möten för att skapa positiv känsla och uppnå effektiva möten.

UPPFÖLJNING OCH KONTINUITET

Upprepa utbildningstillfällen för nya anställda och nya grupper i takt med att användningen ökar.

Gör användarenkäter för att säkerställa att tekniken fungerar och används.

Byt ut vissa fysiska möten mot webbmöten även om ni inte sitter åtskilda för att få upp rutin och visa fördelarna även för dem som är skeptiska eller teknikovana.

Få med externa parter och gör det till ett gemensamt projekt.

TÄNK PÅ ATT

Detta är inte i första hand en teknikfråga. Anställda behöver få se hur det fungerar och vänja sig vid mötesformen. Först då kan det ta fart.

Övriga distansdeltagare ska inte behöva särskild utrustning utan kunna delta via vanlig webbläsare.

Ett bra webbmöte kräver mer förberedelser, men blir ofta effektivare än fysiska möten eftersom man strukturerar dem bättre.

FORDON OCH LOGISTIK

VARFÖR SATSA?

För att minska miljöpåverkan från stadens fordon.

Fordons- och drivmedelskostnader är en stor utgiftspost.

UPPFÖLJNING OCH KONTINUITET

Analysa data om drivmedelsanvändning, fordonsinnehav och körsträckor.

Enkäter till personal om hur fordon används och om de behöver stöd.

Utbildningar i sparsam körning måste repeteras om de ska ha bestående effekt.

Ruttplanering förutsätter återkommande analys och korrigering.

ÅTGÄRDER

Finansiera merkostnader för el- eller gasfordon.

Finansiera merkostnader för ISA-utrustning och utbilda medarbetarna i hur den kan användas för att minska miljöpåverkan.

Inför ett system för rutt-optimering av exempelvis hemtjänst eller servicepersonal.

Håll koll på bränsleanvändningen, se till att rätt drivmedel används.

TÄNK PÅ ATT

Miljöfordon måste införskaffas enligt stadens policy. Sådana åtgärder kräver inte klimatkompensationsmedel utan kommer att bli av ändå. Tänk därför på att inte använda hela klimatkompensationen till fordonskostnader utan avsätt en viss andel, beroende på situation och behov, till andra åtgärder som annars riskerar att inte bli av.



Tipslista

Cykla och gå till arbetet

- Ordna säker cykelparkering, gärna med tak och låsbart cykelhus.
- Omklädningsrum med duschmöjlighet.
- Subventionera cyklar, tillbehör, skor eller regnkläder till anställda som regelbundet cyklar eller går till arbetet. Tänk på att det kan vara förmånsbeskattat.
- Administrera den av kommunfullmäktige beslutade cykel-förmånen på 1.500 kr per anställd under tre år (handling 2012 nr 114). Den anställda lämnar in kvitton på cykelrelaterade kostnader som arbetsgivaren betalar, sedan förmånsbeskattas den anställda för detta belopp.
- Finansiera administration av personalcykel. Det är ett hyrköp-avtal med nettolöneavdrag som hanteras av Gatubolaget.
- Bekosta deltagande i Cykelutmaningen (cykelutmaningen.se) eller liknande friskvårdsaktiviteter som uppmuntrar till gång och cykling.
- Delta i trafikkontorets kampanj Cykelvänlig arbetsplats (cykelvanlig.se).

Tjänstecykel

- Ge anställda tillgång till cykel för tjänsteärenden. Elcyklar underlättar tjänsteresor – man slipper bli svettig och kan beräkna restiden mer exakt. Gatubolaget kan leverera cyklar.
- Dubbade däck om cyklarna används vintertid.
- Ha avtal om service så att cyklarna är funktionsdugliga och trafiksäkra.
- Tillhandahåll regnkläder, torkskåp med värme och avfuktare (drar mindre energi än värmeteroskåp). Gärna cykelställ med tak och kompressorer till cykelpumpar.
- Tillhandahåll företagskort till låncyklarna Styr och ställ.
- Skaffa cykelhjälm till kontoret.
- Tips på hjälm som tar mindre plats, en sorts krockkuddehjälm (hovding.nu).

Fordon

- Gör en fordons- eller samordningsutredning för att se över dagens organisation och få förslag på effektiviseringar, trafikkontoret kan hjälpa till.
- Finansiera installation av laddstolpar.
- Se över möjligheten att teckna avtal med kommersiell bilpool för delar av era fordon. Kommersiella bilpooler är öppna för allmänheten och genom att teckna sådana avtal bidrar staden till att öka tillgången på bilpooler även för företag och allmänhet. Avtal med två leverantörer (Bilpoolen och Sunfleet) finns, vänd er till Gatubolaget som administrerar avtalet.

- Använd klimatkompensationsmedel om det krävs för att täcka merkostnader för ändamålsenliga och energieffektiva miljö-fordon, exempelvis merkostnad för gasfordon, laddpunkter och liknande.
- Utbilda personalen i sparsamt körsätt.

Kollektivtrafik

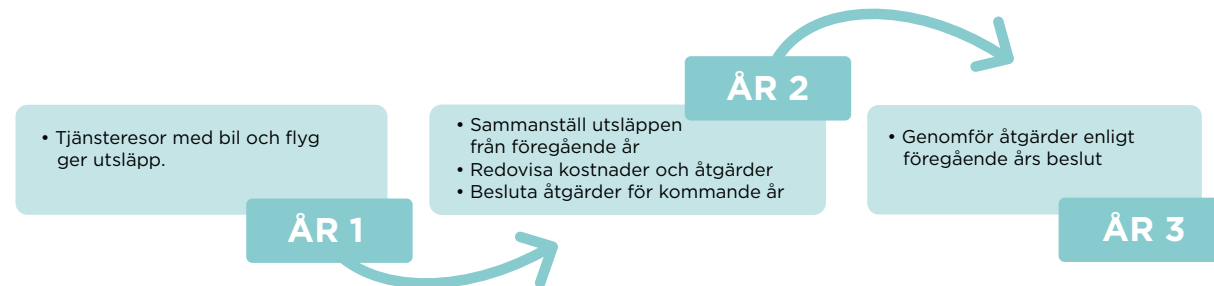
- Administrera företagskort från Västtrafik till de anställda. Västtrafik har ett färdigt upplägg som hanteras med nettolöneavdrag av arbetsgivaren.
- Överväg om ni vill subventionera någon del av kort-kostnaden. Tänk på att det kan vara förmånsbeskattat.
- Realtidsinformation på arbetsplatsen i form av bildskärm med aktuella avgångstider för bussar och spårvagnar.
- Tillhandahåll Västtrafiks nya tjänst där anställda kan beställa kollektivbiljetter med mobilen och arbetsgivaren kan betala mot faktura.

Resfria möten

- Inför webb- och videokonferensutrustning. Staden har ett ramavtal om webb- och videokonferenssystem. För teknisk information och beställning, kontakta Intraservice.
- Utbilda personalen i webb- och videokonferensanvändning.
- Skaffa bra högtalartelefon till telefonmöten.

Övrigt

- Genomför en resvaneundersökning för att kartlägga möjligheter att effektivisera resandet, trafikkontoret kan hjälpa till.
- Utred ruttoptimering eller annat stöd för att effektivisera resandet. Staden har ett ramavtal för ruttoptimering, kontakta Intraservice.
- Inventera godsflöden för att kartlägga möjligheter till effektiviseringar.
- Sprid informationsblad till medarbetare med råd och tips. Cykelkartor finns att beställa hos Göteborgs Stads kontakt-center: tel 031 - 365 00 00.
- Se över era parkeringskostnader – vem får parkera, har man fast plats, vad kostar det och är kostnaden lägre än marknadsvärdet? Subventionerad parkering ska förmånsbeskattas. Parkeringsbolaget kan hjälpa till.
- Finansiera en mobilitetsansvarig i organisationen som håller ihop arbetet med resfria möten, resor, fordon, bilpooler, drivmedel och klimatkompensation.
- Bekosta personal eller reklam för att återkommande marknadsföra era mobilitetstjänster. Ta fram enkla bokningssystem för att boka högtalartelefoner, videorum, låncyklar, hjälm etc. om det ordinarie bokningssystemet inte räcker.

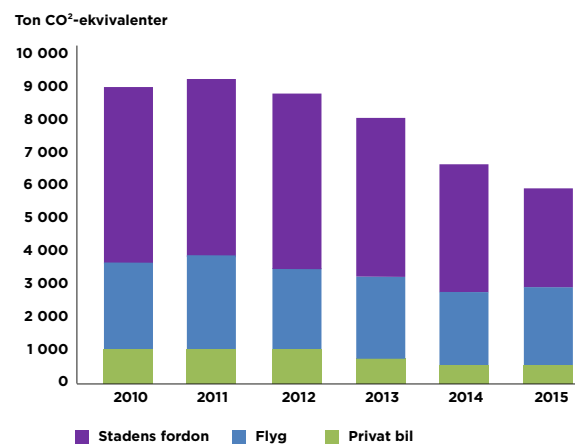


Ny resepolicy

Under 2015 uppdaterade staden sin resepolicy. De nya riktlinjerna säger att arbetsgivaren ska se till att det är enkelt att använda resfria möten. Tjänsteresorna ska i första hand göras med kollektivtrafik och cykel om det fungerar. Privat bil i tjänsten ska tillåtas enbart i undantagsfall och resor kortare än femtio mil ska inte göras med flyg. Klimatkompensationen skapar utrymme att investera i åtgärder som stödjer policyn.

Varför klimatkompenserar vi?

Göteborgs kommunfullmäktige beslutade år 2009 att alla stadens förvaltningar och helägda bolag ska klimatkompensera sina resor. De klimatkostnader som uppstår vid tjänsteresor ska investeras i klimatåtgärder inom den egna organisationen. Åtgärder ska stödja resfria möten, fler resor med kollektivtrafik och cykel men också minska fossilbränsleanvändningen i egna fordon. Resor med privat bil i tjänsten, arbetsgivarens bil och bilpool, flyg och taxi ska klimatkompenseras. Kollektivtrafik, arbetsmaskiner och gods-leveranser omfattas däremot inte.



Klimatutsläppen beräknar vi med hjälp av schabloner för utsläpp per km eller liter drivmedel. Utsläppen summeras som koldioxid-ekvivalenter, vilket innebär att klimateffekten av olika växthusgaser summeras till koldioxid. Koldioxidvärdet räknas om till "klimat-kostnad" genom att multiplicera 1 kg koldioxid med 1,50 kr, ett värde som hämtades från nationell miljövärdering. Detta räknar vi på trafikkontoret ut åt er.

När ska det investeras?

Klimatkompensationssystemet löper i en treårscykel, där den ekonomiska kompensationen för utsläppen från resor år 1 budgeteras under år 2 och åtgärder genomförs under år 3. Summorna kan skjutas mellan åren om det underlättar goda investeringar. Det räcker att den totala investeringen över de tre åren ungefär motsvarar utsläppen.

Trafikkontorets roll

Trafikkontoret sammanställer uppgifter om resor och drivmedel och räknar om till den miljökostnad som ska investeras i klimat-kompensation. Uppgifterna om det gångna årets klimatkostnad skickar vi ut till stadens bolag och förvaltningar i början av följande år. I de flesta fall behöver ni enbart kontrollera att underlaget är rätt. Ett fåtal förvaltningar kan behöva justera för drivmedel till rena godstransporter och arbetsmaskiner, som inte behöver klimat-kompenseras. Bolagen behöver komplettera med uppgifter om resor med privat bil i tjänsten, trafikkontoret kan hjälpa till att räkna om körsträckor till klimatinvestering.

Vi hjälper gärna till med förslag till investeringar och stöd för att bedöma olika åtgärders effekt. Inom ramen för klimatkompensationen arrangerar vi också seminarier för att ni ska kunna hålla er uppdaterade och dra nytta av andras erfarenheter.

Hur ska investeringarna redovisas?

Trafikkontoret skickar årligen ut instruktioner när det är dags att redovisa åtgärder för klimatkompensation. För närvarande görs det i stadens uppföljningssystem Rapport under hösten. Rapporteringen består av en kort sammanställning över beräknade kostnader för klimatkompensation, vilka klimatförbättrande åtgärder som planeras och antalet flygresor kortare än 50 mil. Sedan går trafikkontoret igenom inrapporteringen och redovisar stadens samlade klimatkompensationsarbete till trafikinämnden. Enligt stadens miljöprogram ska förvaltningar och bolag ha en mobilitetsansvarig. Det betyder att alla stadens organisationer måste ha en ansvarig som ser till att det finns en samlad bild av resfria möten, resor, fordon, klimatkompensation och liknande.

Vi vill vara ert stöd

Trafikkontoret vill vara ett stöd i ert mobilitetsarbete. Exempel på verksamhet vi kan bidra med är:

- Genomföra resvaneundersökningar, enkäter och kartläggning av en organisations resebetende och möjliga åtgärder.
- Utredda och föreslå åtgärder relaterade till fordon och logistiklösningar.
- Fungera som processtöd och bollplank i ert arbete med hållbar mobilitet.
- Bistå med sakkompetens och processledning vid införande av ruttoptimeringssystem.

Har ni frågor om klimatkompensation eller hållbart resande går det alltid bra att höra av sig till oss.

Göteborgs Stad Trafikkontoret
Box 2403, 403 16 Göteborg

☎ Telefon: 031-365 00 00

✉ E-post: klimatkompensation@goteborg.se

BILAGA J

Klimatkompensation i relation till klimatarbete i stort

Tidningen **Aktuell Hållbarhet** ställde en fråga till samtliga kommuner om klimatkompensation för samhällsbetalda resor. Frågan gäller aktuella förhållanden 2016.

Frågan som ställdes: *Har kommunen ett system/program (eller motsvarande) för att klimatkompensera det nettoutsläpp av växthusgaser som sker inom kommunorganisationen (inklusive kommunala bolag)?*

Utifrån enkäten uppgger 4 % att de tillämpar klimatkompensation och 14 % uppgger att de delvis klimatkompenserar. Svaret delvis kan bero att de kommunala bolagen inte omfattas. Ungefär var tjugonde kommun har ett system för klimatkompensering av utsläpp. De flesta lägger en extra avgift på framför allt flygresor men också bilresor. Pengarna går till en kommunkontrollerad fond som delar ut medel till utsläppsminskande investeringar. Några av de som svarat nej har aktivt tagit ställning till frågan och bestämt sig för att man gör andra åtgärder istället. Till exempel Eskilstuna som säger att "Strategin är att helt få bort fossila bränslen och skapa 'negativa utsläpp', inte att klimatkompensera dem och konservera ett ohållbart beteende". Här ser man uppenbarligen klimatkompensation som ett redskap för att slippa ansvar, inte som ett steg på vägen. Inga kommuner i Dalarna svarar varken ja eller delvis.¹

Det finns många olika sätt att kompensera för utsläpp och det finns vissa juridiska gråzoner för vad en kommun får göra. Man kan tolka nedanstående tabell som att man tagit mer eller mindre avancerade steg för att ha en struktur för klimatkompensation. Av de 33 "klimatkommunerna"² (markerade med blå färg) svarar 17 ja eller delvis. Noteras kan att Örebro, som bedriver ett väldigt aktivt klimatarbete, svarar nej. Medan Borgholm som endast fattat ett formellt beslut i fullmäktige och ännu inte är operativa svarar delvis.

Troligen så arbetar alla svenska kommuner på ett eller annat sätt med klimatfrågan, men man orkar olika mycket. Och kanske är man bra på en enskild fråga som att se till att kommunen skaffar miljöfordon till exempel. I nedanstående tabell har uppgifterna från Aktuell hållbarhets enkät om klimatkompensation sammanställts med uppgifter om hur kommunerna förhåller sig till andra verktyg för att minska klimatbelastningen. Nämligen om man ingår i de så kallade klimatkommunerna och om man har undertecknat dess förlängning i Borgmästaravtalet³. Som en spegling har också de kommuner som ingick i den så kallade Cero-studien listats. Träffar på någon eller flera av dessa parametrar fås för 99 svenska kommuner. Deltagande i programmen säger inget om hur bra man lyckats med att minska CO₂, men det är ändå något av ett mått på kloketen och den politiska viljan att ta ett helhetsgrepp på klimatproblematiken.

¹ Aktuell hållbarhet

² Klimatkommunerna

³ Undertecknare av Borgmästaravtalet

Nedanstående tabell är uppställd efter Sveriges kommuner och landsting (SKL) kommungruppsindelning för 2017 ⁴ som är en omarbetning av den tidigare kommungruppsindelningen från 2011. Indelningen används för att underlätta jämförelser och analyser i olika statistiska sammanhang ⁵.

Klimatkommuner med blå text. Fet stil står för undertecknare av Borgmästaravtalet.

Kommun	Klimatkompråga	Klimatkommun	Borgm. kommun	Cero-studie 2013	Kommungrupp	Kommungruppsdefinition
A. Storstäder och storstadsnära kommuner						
Göteborg	Ja	X	X		A1	Storstäder. Minst 200 000 invånare i kommunens största tätort
Malmö	Nej	X	X		A1	
Stockholm	Nej	X	X		A1	
Botkyrka	Delvis	X			A2	Pendlingskommun nära storstad. Minst 40 % utpendling till storstad eller storstadsnära kommun
Danderyd	Delvis				A2	
Haninge	Nej		X	X	A2	
Huddinge	Delvis			X	A2	
Järfälla	Nej			X	A2	
Kungsbacka	Nej		X	X	A2	
Kungälv	Ej svar		X		A2	
Kävlinge	Delvis				A2	
Lerum	Delvis		X		A2	
Lomma	Nej	X			A2	
Mölnadal	Nej	X			A2	
Nacka	Delvis			X	A2	
Nynäshamn	Delvis		X		A2	
Sigtuna	Delvis			X	A2	
Sollentuna	Delvis	X			A2	
Sundbyberg	Nej			X	A2	
Tyresö	Nej			X	A2	
Täby	Ja				A2	
Upplands Väsby	Delvis	X			A2	
Upplands-Bro	Ja				A2	
Vellinge	Nej	X			A2	

⁴ SKL <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/kommungruppsindelning-2017.html>

⁵ Omarbetningen har bland inneburit att Falun hamnat i gruppen "mindre städer" tillsammans med exempelvis Kalmar, Nyköping och Härnösand istället för gruppen "större städer" som Västerås, Borås, Örebro. Man skulle också kunna tänka sig Falun och Borlänge tillsammans enligt med den definition som tvåkärnig stad som förs fram i den gemensamma översiktsplanen för kommunerna. En sådan definition kan kanske vara meningsfull i sammanhang med att man räknar på CO2-utsläppen. Nackdelen är att städerna saknar rådighet över åtgärderna.

Kommun	Klimatkompråga	Klimatkommun	Borgm. kommun	Cero-studie 2013	Kommungrupp	Kommungruppsdefinition
Värmdö	Nej	X			A2	
Österåker	Nej			X	A2	
B. Större städer och kommuner nära större stad						
Borås	Ja	X			B3	Större stad. Minst 40 000 och mindre än 200 000 invånare i kommunens största tätort
Eskilstuna	Delvis	X	X	X	B3	
Gävle	Nej			X	B3	
Halmstad	Delvis		X		B3	
Helsingborg	Delvis	X	X		B3	
Jönköping	Delvis	X	X		B3	
Karlstad	Ja	X	X		B3	
Linköping	Ja	X	X		B3	
Luleå	Nej		X		B3	
Lund	Delvis	X	X		B3	
Södertälje	Nej	X	X	X	B3	
Trollhättan	Nej		X		B3	
Umeå	Delvis		X		B3	
Uppsala	Delvis	X			B3	
Västerås	Delvis	X	X	X	B3	
Växjö	Delvis	X	X		B3	
Örebro	Nej	X	X	X	B3	
Östersund	Nej	X	X		B3	
Alvesta	Delvis		X		B4	Pendlingskommun nära större stad. Minst 40 % utpendling till större stad
Eslöv	Ja				B4	
Forshaga	Ja		X		B4	
Höganäs	Delvis				B4	
Klippan	Delvis				B4	
Lessebo	Nej		X		B4	
Askersund	Nej		X		B5	Lågpendlingskommun nära större stad. Mindre än 40 % utpendling till större stad
Boden	Delvis		X		B5	
Finspång	Nej	X	X		B5	
Robertsfors	Delvis				B5	
Sala	Nej			X	B5	
Sandviken	Delvis	X			B5	
Säffle	Nej	X			B5	
Älvsbyn	Nej		X		B5	

Kommun	Klimatkompråga	Klimatkommun	Borgm. kommun	Cero-studie 2013	Kommungrupp	Kommungruppsdefinition
C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner						
Falköping	Nej	X	X		C6	Mindre stad/tätort. Minst 15 000 och mindre än 40 000 invånare i kommunens största tätort
Falun	Nej			X	C6	
Gotland	Nej			X	C6	
Hudiksvall	Delvis				C6	
Härnösand	Delvis				C6	
Hässleholm	Nej	X	X		C6	
Kalmar	Ja		X	X	C6	
Karlskoga	Delvis				C6	
Karlskrona	Nej		X		C6	
Kristianstad	Nej	X	X		C6	
Lidköping	Nej	X	X		C6	
Ljungby	Nej		X		C6	
Nyköping	Nej			X	C6	
Oskarshamn	Nej		X		C6	
Piteå	Delvis		X		C6	
Skellefteå	Delvis	X	X		C6	
Skövde	Nej		X		C6	
Västervik	Delvis				C6	
Boxholm	Nej	X			C7	Pendlingskommun nära mindre tätort. Minst 30 % ut- eller inpendling till mindre ort
Emmaboda	Delvis				C7	
Högsby	Delvis		X		C7	
Mönsterås	Delvis				C7	
Mörbylånga	Delvis		X		C7	
Olofström	Nej	X			C7	
Oxelösund	Delvis				C7	
Ronneby	Ja		X		C7	
Simrishamn	Delvis				C7	
Sävsjö	Nej		X		C7	
Tomelilla	Delvis				C7	
Torsås	Ja				C7	
Älmhult	Nej		X		C7	
Arvika	Nej		X		C8	Landsbygdskommun med minst 15000 invånare i kommunens största tätort, lågt pendlingsmönster
Hagfors	Nej		X		C8	
Haparanda	Nej			X	C8	
Jokkmokk	Nej		X		C8	

Lycksele	Ej svar	X	X	C8	
Åmål	Ej svar	X		C8	
Övertorneå	Nej		X	C8	
Arjeplog	Nej		X	C9	Landsbygdskommun med minst två kriterier för besöksnäring, dvs antal gästnätter, omsättning inom detaljhandel/ hotell/ restaurang i förhållande till invånarantalet.
Borgholm	Delvis		X	C9	
Åre	Delvis			C9	

BILAGA K

Miljöfordonssatsningar i några utvalda kommunorganisationer

Sammanfattning av Miljöfordonsdiagnos 2017 ¹

Nedan följer direkt ur rapporten:

- I kommunerna finns 2500 fordon som via sitt certifieringsvärde, blandad körning, klarar gränsen för bonusfordon och släpper ut under 60 g CO₂/km
- Miljöfordonsdiagnosens indikator Klimateffektivitet redovisar att det i praktiken finns 15 400 fordon (PB + LLB) som når ner till ett fossilt koldioxidutsläpp om 60 g eller mindre om de tankas med rätt bränsle. Hos de bästa kommunerna och landstingen är 9 av 10 bilar fossiloberoende.
- Snittet för kommunerna är 3 av 10 bilar och för landstingen 4 av 10 bilar. För Sverige i stort är snittet 6 bilar av 100
- Kommunerna är i genomsnitt 15 gånger bättre och de tio bästa kommunerna 25 gånger bättre på elbilar än Sverige i övrigt
- Kommunerna i genomsnitt är 20 gånger bättre och de tio bästa kommunerna 70 gånger bättre på gasbilar än Sverige i övrigt
- De 10 bästa kommunerna har dubbelt så stor andel elbilar som laddhybrider medan det för Sverige som snitt är tvärt om, högre andel laddhybrider än elbilar
- Nyköping ökar sitt innehav av fossiloberoende fordon mest (39,2 %) genom att både köpa etanol och gasfordon. Mörbylånga kommer tvåa genom att de bytt ut nästan 30 % sina fordon mot batterielbilar.

¹ Miljöfordonsdiagnos är ett webbverktyg som hjälper till att granska kommuners och landstings fordonsflottor.

Miljöfordon Sverige är en intresseförening med företag, kommuner privatpersoner som medlemmar.

Miljöfordonsdiagnos 2017, daterad 2017-04-26, har genomförts av Miljöfordon Syd och Bisnode.

I Miljöfordonsdiagnosen redovisas olika parametrar som kan användas som indikatorer på hur långt organisationen kommit i sitt energi- och klimatarbete avseende fordonsflottan. Här kan utläsas miljöbilsdefinitioner, värdering av klimatnyttan för olika bränslen, vilken typ av fordon som kommuner och landsting väljer mm.

Miljöbilsandelen har beräknats på andelen miljöbilar och lätta lastbilar som uppfyller Sveriges nationella miljöbilsdefinitioner och är registrerade på kommunen och dess majoritetsägda bolag.

[Länk till rapporten Miljöfordonsdiagnos 2017](#)

- Landstingen som genomsnitt har 4 gånger högre andel laddhybrider (PB) än Sverige i snitt
- Två kommunerna har över 20 % elfordon totalt (PB + LLB). Sölvesborg toppar med 21,7 % och Varberg är god tvåa med 20,2 %. Batterielfordon står för 3 % av kommunernas personbilsbestånd som därmed har ökat med 1 procentenhet sedan förra året
- För kommunernas personbilar minskade koldioxidutsläppen med 7 g/km (från 134 till 127 g/km) i genomsnitt mellan 2015 och 2016. En förbättring med 5,3 procent, vilket innebär en minskning av koldioxidutsläppen med 3 675 ton, beräknat på 35 000 fordon och 1500 mil. Lägst klimatpåverkan bland kommunerna har Botkyrka med 38 g fossil koldioxid/km och personbil, då hänsyn tagits till användning av förnybara drivmedel. Detta värde kan jämföras med att samma fordon kan släppa ut 110 gram fossil koldioxid/km och personbil om de drivs med enbart bensin och diesel. Detta innebär en besparing av fossil koldioxid på 65 %
- Om vi jämför klimateffektiviteten för 2010 och 2016 ser vi att Botkyrka nått målet om att reducera sina fossila koldioxidutsläpp med över 70 % (PB+LLB)
- Helsingborgs kommunfordon har lägst utsläppsnivå av fossil koldioxid med ett snitt per fordon på 48,7 g fossil koldioxid (PB+LLB)
- Hos de bästa kommunerna (ex Stockholm och Botkyrka) och landstingen (ex Region Skåne) är över 90 % av personbilarna miljöfordon. Snittet är 77 % för landsting och 60 % för kommuner.
- För lätta lastbilar (LLB) ligger Stockholm i topp med över 70 % miljöfordon. Bästa landsting är Region Örebro län som har 35 % miljöfordon av sina LLB. Kommuners och landstings snitt för andel miljöfordon av lätta lastbilar är ca 20 respektive 16 %.

Fordonsstatistik ²

Vi jämförde Falu kommun fordonsflotta för personbilar och lätta lastbilar med några andra kommuner. De kommuner som vi valde var sådana som uppvisat bra resultat eller som vi särskilt intresserat oss för. Till den sistnämnda kategorin hör de kommuner som var med i CERO-studien 2013 och de kommuner som vi haft kontakt med. Liksom i Bilaga J har vi också placerat in kommunerna i respektive kommungrupp, samt de andra parametrar som vi tittat på i detta sammanhang.

² [Länk till fordonsstatistik](#) från Miljöfordonsdiagnosrapporten.

Plats i kommuntävlingen	Kommun	Klimatkomp-fråga	Klimat-kommun	Borgm. kommun	Cero 2013	Antal fordon st 2016	Antal miljöfordon st 2016	Andel Miljöfordon % 2016	Kommungrupp	Stora framsteg
1	Stockholm	Nej	X	X		415	392	95	A1	
2	Göteborg	Ja	X	X		1739	1598	92	A1	
3	Danderyd	Delvis				23	21	91	A2	
4	Botkyrka	Delvis	X			100	91	91	A2	
5	Trollhättan	Nej		X		235	211	90	B3	
6	Malmö	Nej	X	X		636	564	89	A1	
7	Helsingborg	Delvis	X	X		424	374	88	B3	
8	Sölvesborg					93	81	87	C7	X
9	Nacka	Delvis			X	60	52	87	A2	
11	Eskilstuna	Delvis	X	X	X	455	391	86	B3	
12	Karlstad	Ja	X	X		347	295	85	B3	
13	Varberg					235	198	84	C6	X
15	Höganäs	Delvis				95	79	83	B4	X
16	Huddinge	Delvis			X	108	89	82	A2	
19	Linköping	Ja	X	X		440	358	81	B3	
22	Jönköping	Delvis	X	X		613	491	80	B3	
24	Borås	Ja	X			582	464	80	B3	
31	Örebro	Nej	X	X	X	541	414	77	B3	
39	Lund	Delvis	X	X		302	225	75	B3	
51	Kalmar	Ja		X	X	367	262	71	C6	
58	Alvesta	Delvis		X		81	57	70	B4	X
60	Västerås	Delvis	X	X	X	286	201	70	B3	
61	Lidköping	Nej	X	X		198	139	70	C6	
63	Växjö	Delvis	X	X		323	226	70	B3	
65	Gotland				X	304	211	69	C6	
73	Mörbylånga	Delvis		X		83	56	68	C7	
87	Tyresö	Nej			X	111	72	65	A2	
88	Gävle				X	383	248	65	B3	
92	Östersund	Nej	X	X		372	238	64	B3	X
96	Sigtuna	Delvis			X	100	63	63	A2	
99	Haninge	Nej		X	X	106	65	61	A2	X
108	Borgholm	Delvis		X		72	43	60	C9	
133	Torsås	Ja				57	32	56	C7	
135	Sundbyberg				X	25	14	56	A2	X
143	Nyköping				X	150	82	55	C6	X

Plats i kommuntävlingen	Kommun	Klimatkomp-fråga	Klimat-kommun	Borgm. kommun	Cero 2013	Antal fordon st 2016	Antal miljöfordon st 2016	Andel Miljöfordon % 2016	Kommungrupp	Stora framsteg
148	<i>Södertälje</i>	<i>Nej</i>	<i>X</i>	<i>X</i>	X	217	116	54	B3	
152	Falun				X	267	142	53	C6	
155	<i>Kungsbacka</i>	<i>Nej</i>		<i>X</i>	X	305	161	53	A2	
157	Sala				X	103	54	52	B5	
158	Österåker				X	44	23	52	A2	
195	Haparanda				X	52	22	42	C8	
197	Järfälla				X	116	49	42	A2	