

Uppföljning av Helsingborgs klimatväxlingsprogram

Period: jun-dec 2017





Uppföljning av Helsingborgs stads klimatväxlingsprogram, för 2017

Bakgrund

Sedan juni 2017 har Helsingborg ett klimatväxlingsprogram där resor med flyg och egen bil i tjänsten beläggs med en avgift som motsvarar 50 procent av kostnaden för resorna. Pengarna används till att bekosta JOJO-kort för resor med kollektivtrafiken och bidrag till el-cyklar. Genom det nya systemet skapas ett tydligt incitament för att välja klimatvänliga färdmedel när det är möjligt.

Orsaken till det ambitiösa klimatväxlingsprogrammet för flygresor är att antalet flygresor som görs av tjänstepersoner och politiker i staden har legat på en hög nivå sedan många år tillbaka. Vi flyger bland annat mycket till Stockholm. Under 2016 var antalet flygresor till Stockholm per kommunanställd i Helsingborg högre än för Malmö och Lund (fakta från Fossilbränslefria kommuner, 2017). Helsingborgs stad har klimatkompenserat sina flygresor redan 2010, från början genom ett 4 procentigt påslag på resorna som gick till en klimatkompensationsfond. 2013 höjdes avgiften till 10 procent, men antalet flygresor var fortsatt högt.

När det gäller resor med egen bil i tjänsten vill staden styra över en så stor del av resorna som möjligt till kollektivtrafik eller i andra hand till stadens egna fordon. Under 2017 drevs stadens fordonsflotta till 78 procent av fossilbränslefria drivmedel, medan majoriteten av drivmedel i privatägda bilar fortfarande utgjordes av bensin och diesel.

Klimatfondens användningsområden

Gratis Jojokort

Kollektivtrafiken i Skåne erbjuder allt större möjligheter att snabbt och enkelt nå platser över hela Skåne. För att i än högre grad styra mot att stadens anställda alltid överväger buss eller tåg innan de väljer sin egen bil ska alla resor med Skånetrafiken finansieras centralt via påslagen från flygresor och resor med egen bil i tjänsten. Detta innebär att dessa tjänsteresor blir helt kostnadsfria för stadens verksamheter.

Bidrag till elcyklar

En del verksamheter tillhandahåller elcyklar för tjänsteresor i närområdet. Det finns hög potential att öka antalet elcyklar och dess användande. Särskilt vid en situation där det kommer att vara mycket dyrare att köra med egen bil i tjänsten. Klimatväxlingen ska subventionera inköpen av elcyklar med 6 000 kronor per inköpt elcykel. Subventioneringen ska bekostas av fonderade medel. Mellanskillnaden mellan cykelns pris och 6 000 kronor får verksamheterna själva stå för.

Klimatfonden intäkter och utgifter

Under perioden juni till december 2017 betalades totalt 1,8 miljoner kronor till klimatfonden. Klimatväxling för flygresor gav 0,8 miljoner kronor och klimatväxling för egen bil i tjänsten gav 1,0 miljon kronor. Av dessa medel användes 0,5 miljoner kronor till

bidrag för 87 elcyklar och 0,3 miljoner kronor till JOJO-kort för resor med Skånetrafiken. Utöver dessa kostnader avsattes 72 tusen kronor till miljöförvaltningen för administration. I nuläget kommer det alltså in mer pengar i klimatfonden än vad som används och det finns idag ett överskott på ca 0,9 miljoner. Modellen behöver testas under en längre period för att vi ska få en tydligare bild av dess effekter.

Metod för uppföljning av flygresor och resor med egen bil i tjänsten.

Under 2017 gick Helsingborgs stads anlitade resebolag i konkurs vilket innebar att vi blev av med statistik för perioden januari till augusti 2017. I uppföljningen använder vi statistik över antalet resor från perioden september till december 2017. Vi skalar upp statistiken till helår 2017 baserat på medelvärdet för månaderna i den tillgängliga perioden.

Statistik från 2013 används för jämförelse över antalet resor eftersom 2013 är det enda året när det finns avresedatum kopplat till flygstatistiken, så att vi kan jämföra samma period på året.

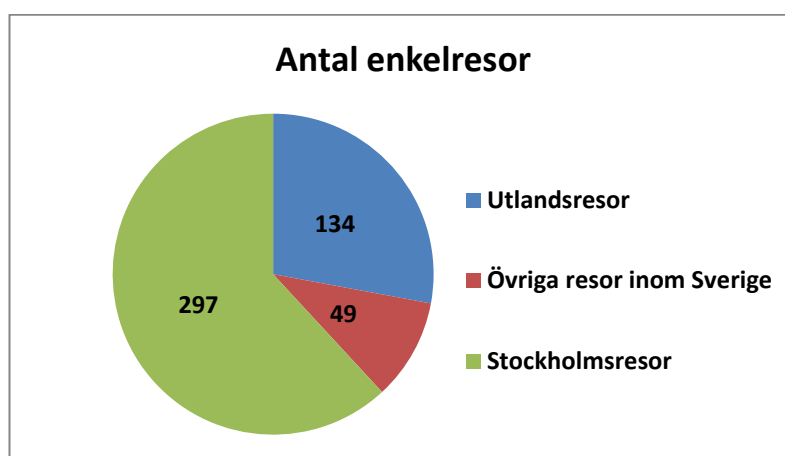
För åren 2011, 2012 och 2016 finns helårsstatistik över antal resor och utsläpp av koldioxid. Eftersom det saknas avresedatum kopplat till resorna vet vi inte om det finns resor i statistiken som beställdes under det aktuella året men genomfördes året därpå.

Flygstatistiken för 2014 och 2015 är inte komplett. Det framgår inte om resorna är enkelresor eller tur- och returresor, det finns inga uppgifter om koldioxidutsläpp, och det saknas helt statistik för vissa månader. Därför tar vi inte med de åren i uppföljningen. Antalet mil med egen bil i tjänsten är uträknat baserat på kostnader för milersättning.

Resor med flyg och egen bil i tjänsten, 2017

Under perioden september till december 2017 gjordes 480 flygresor (sträckor), varav 297 till eller från Stockholm (figur 1). Antalet tågresor till eller från Stockholm under samma period var 485.

Den totala körsträckan med egen bil i tjänsten var 120 000 mil, varav 70 000 mil under första halvåret 2017 och 50 000 mil under andra halvåret 2017.



Figur 1. Fördelning av flygresor mellan olika destinationer under perioden september till december 2017.



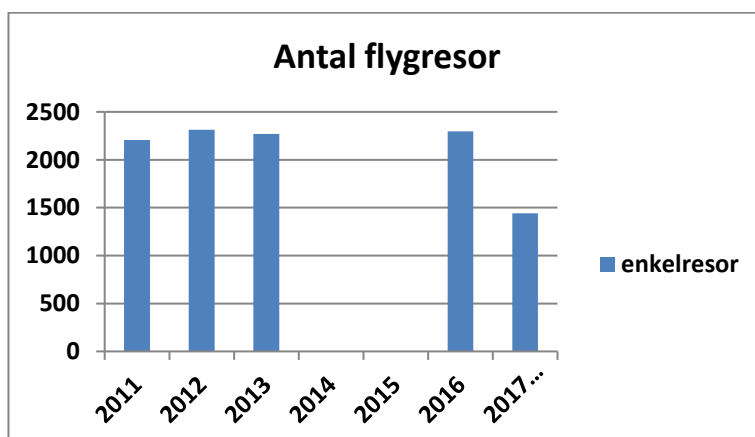
Jämförelser med tidigare år

Flygresor

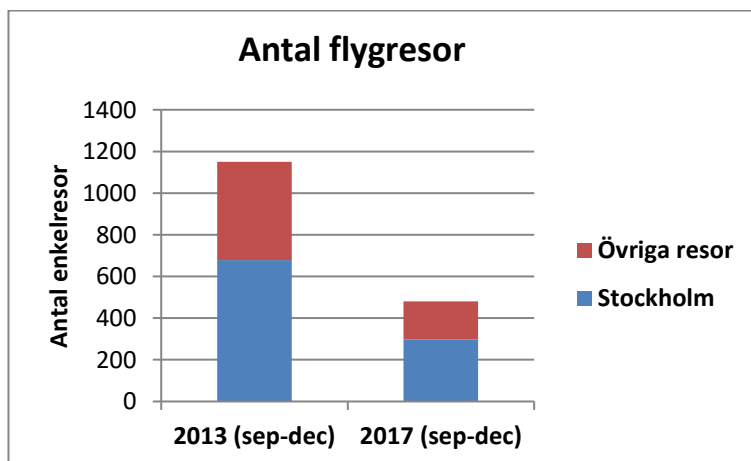
Den genomsnittliga månadskostnaden för flygresor under perioden juni till december när klimatväxlingsprogrammet hade börjat gälla var 223 000 kronor, vilket var en minskning med 12 procent jämfört med perioden januari till maj 2017 och en minskning med 30 procent jämfört med perioden januari till december 2016.

Det uppskalade värdet för antalet flygresor för hela 2017 är 1440 vilket är lägre än för övriga år under perioden 2011 till 2017 (figur 2). Jämfört med 2016 har antalet resor minskat med 37 %. Under perioden september till december 2017 var antalet flygresor 58 procent lägre jämfört med samma period under 2013 (figur 3). Även andelen resor till Stockholm med flyg, jämfört med tåg, har minskat. Under perioden september till december 2017 stod flygresorna för 38 procent av Stockholmsresorna jämfört med 58 procent under helåret 2016 och 67 procent under helåret 2013 (figur 4).

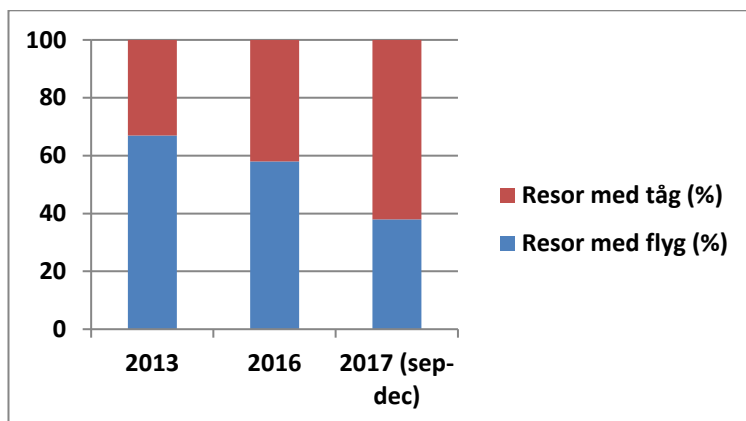
Koldioxidutsläppen för flygresorna under perioden september till december 2017 uppgick till 91 ton. Det uppskalade värdet för utsläpp av koldioxid för hela 2017 är högre än för 2016 även om antalet resor var betydligt fler under 2016 (figur 5). Beroende på vilka destinationer som är aktuella ett visst år kan utsläppen av växthusgaser variera stort.



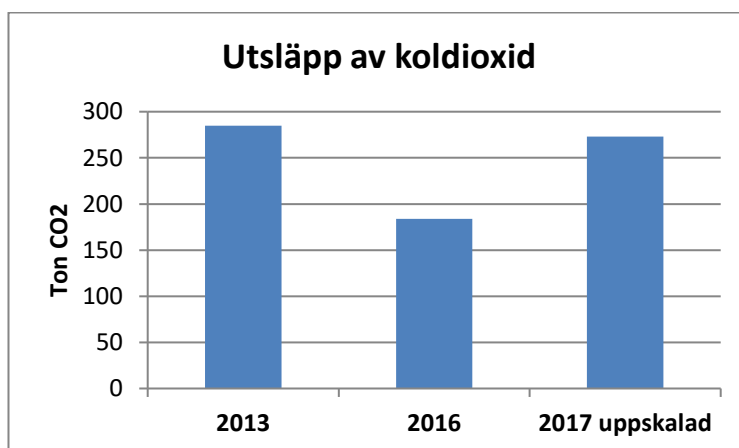
Figur 2. Antal sträckor som flögs per år under perioden 2011 till 2017. Statistik för åren 2014 och 2015 saknas.



Figur 3. Antal flygresor till Stockholm och övriga destinationer under hösten 2013 och hösten 2017. Tur och returresor syns som två resor i statistiken medan enkelresor syns som en resa i statistiken.



Figur 4. Andel resor till Stockholm med flyg respektive tåg åren 2013, 2016 och perioden september till december 2017.

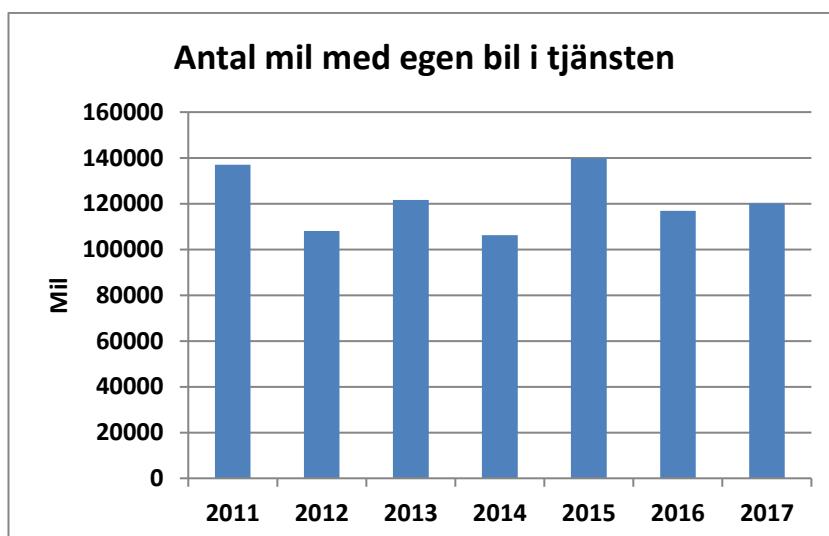


Figur 5. Flygresornas totala utsläpp av koldioxid (ton). Utsläppen för 2017 är uppskalade baserat på månadsmedelvärde för perioden september till december 2017.

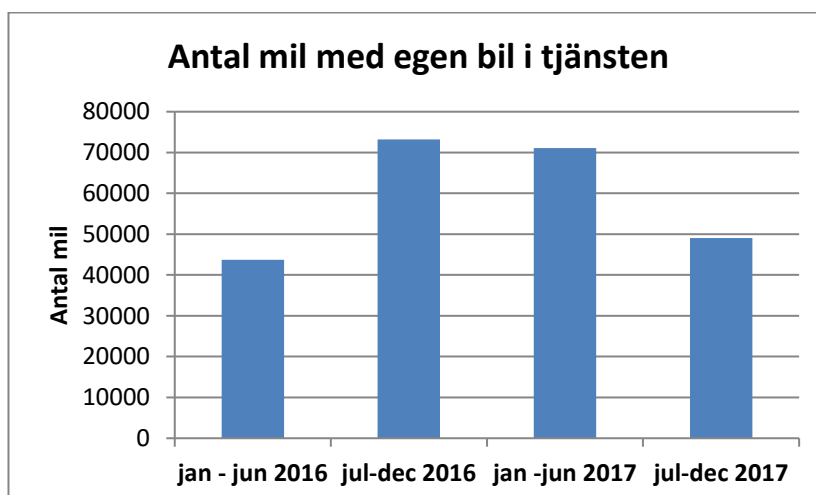
Resor med egen bil i tjänsten

Antalet mil med egen bil i tjänsten har legat på ungefär samma nivå sedan 2011 och helåret 2017 är inget undantag (figur 5). Halvårsstatistik för 2016 och 2017 visar på ett lägre värde för hösten 2017 jämfört med våren 2017, men eftersom fördelningen är ojämn även under 2016 går det inte att dra några slutsatser utifrån den statistiken (figur 6).





Figur 6. Antalet mil med egen bil i tjänsten under perioden 2011 till 2017.



Figur 7. Antalet mil med egen bil i tjänsten, halvårsvis för 2016 och 2017.

