

# Miljöbilssituationen i Gävle

\*\*\*

3 stjärnor av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

December 2005

## Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar och allt våldsammare väder som följd. En huvudanledning till Sveriges bidrag av den ökande växthuseffekten är att trafikens utsläpp fortsätter att öka, medan andra sektors utsläpp har stagnerat eller börjat minska. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har beräknat att trafiksektorns koldioxidutsläpp kommer att öka med 10 procent till år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hålls oförändrade, innebär det enligt samma källa att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskar med nio procent.

EU har två konkreta mål med bäring på transporter med personbil:

- 1) Använd mängd förnyelsebara drivmedel ska 2010 uppgå till minst 5,75 procent av den totala marknaden för drivmedel.
- 2) Det genomsnittliga utsläppet av fossil koldioxid från personbilar ska 2010 vara max 120 g/km.

Varje land har ett ansvar att leva upp till målen och målen bör också gälla för det lokala miljöarbetet. Riksdag och regering har slagit fast att det finns ett sektorsansvar, innebärande att även trafikens koldioxidutsläpp måste minska. Gävle kommun anger själv att "De största källorna till växthusgaser är transport, energianvändning och industrier."<sup>1</sup>

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress. Gävle kommun anger att "IVL har på uppdrag av Gävle kommun granskat den lokala luftkvaliteten och funnit att Gävle överskrider miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid (NOx) samt flyktiga organiska kolväten (VOC). Också kolväten och partiklar kan antas ligga på en hög nivå."<sup>2</sup> Då trafiken står för en stor del av dessa miljö- och hälsofarliga utsläpp, stärker det betydelsen av att genomföra ett arbete i linje med vad Gröna Bilister granskar i denna studie.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan, kombinerat med en granskning av andra tongivande aktörer inom kommunen. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismområdet.

Mattias Goldmann  
Kommungranskare, Gröna Bilister

---

<sup>1</sup>[http://epi.gavle.se/upload2/\\_Kommunledningskontoret/Overgripandeplanering/Miljo/Miljomal/Miljomalen%20oskarm.pdf](http://epi.gavle.se/upload2/_Kommunledningskontoret/Overgripandeplanering/Miljo/Miljomal/Miljomalen%20oskarm.pdf)

<sup>2</sup> [http://epi.gavle.se/upload2/\\_Bygg&Miljo/Fysisk%20planering/Gavlerapp2.pdf](http://epi.gavle.se/upload2/_Bygg&Miljo/Fysisk%20planering/Gavlerapp2.pdf).

## Kommunala mål och visioner

Kommunala mål för trafikens miljöpåverkan innebär inte i sig någon miljöförbättring – det är praktisk handling som räknas och som Gröna Bilister betygsätter. Men vi presenterar ändå de relevanta kommunala målen, eftersom de har betydelse för:

- Medborgare som kan begära att målen uppfylls.
- Miljöengagerade politiker och tjänstemän som kan hänvisa till antagna mål för att driva igenom en miljöriktig trafikpolitik.
- Oppositionspolitiker som kan bevaka att den politiska majoriteten uppfyller avgivna löften och politiskt beslutade åtgärder.
- Journalister som kan kritiskt granska om beslutade mål uppfylls.

## Lokala miljömål

Gävle kommun antog i april 2005 lokala miljömål. Häribland finns flera mål som relaterar till en generell minskning av trafikflödet;

- Biltrafikökningen skall i förhållande till invånarantalet under perioden 2003 till 2010 vara 1,0 % lägre än den nationella ökningen under samma period.
- 2010 ska antalet körda mil för tjänsteresor med bil inom kommunkoncernen ha minskat med 10 % jämfört med 2005.<sup>3</sup>

## Övergripande miljösyn

Kommunen har antagit en övergripande miljösyn som om den implementeras starkt styr mot ökad miljöbilism:

- Sluta kretsloppen och få balans mellan de processer som bryter ned och de som bygger upp.
- Minska energiförbrukningen och öka energieffektiviteten.
- Åstadkomma rena flöden vid produktion, energianvändning och utnyttjande av naturresurser.
- Anpassa människors aktiviteter till naturens kretslopp och bevara de ekologiska och de livsuppehållande processerna.
- Bevara den biologiska mångfalden och genetiska variationen.

## Agenda 21

Agenda 21 firade under år 2002 tio år i Gävle. I jubileumsskriften togs miljöbilism upp specifikt:

---

<sup>3</sup>[http://epi.gavle.se/upload2/\\_Kommunledningskontoret/Overgripandeplanering/Miljo/Miljomal/Miljomalen%20skarm.pdf](http://epi.gavle.se/upload2/_Kommunledningskontoret/Overgripandeplanering/Miljo/Miljomal/Miljomalen%20skarm.pdf).

”I rapporten som nämns i ovan konstaterar man att det har varit svårt att få igång aktiviteter kring trafik och transporter. Detta har dock vänt på senare tid, mycket tack vare fenomenet EcoDriving, kampanjen Bilfri dag, LIP-pengar till kollektivtrafik och cykelsatsningar och att en cykelutvecklare anställdes på Tekniska kontoret.”<sup>4</sup>

Kommunen har dock inte längre någon Agenda 21-samordnare

## Transportpolicy

Kommunledningskontoret leder arbetet med att ta fram en övergripande transportpolicy som syftar till att ge säkrare och miljövänligare transporter inom kommunkoncernen.

## Regionala miljömål

Gävleborgs län har regionala miljömål och åtgärder som delvis berör kommunernas arbete för miljövänligare bilism:

- 2010 skall utsläppen av koldioxid från den landbaserade transportsektorn understiga 830 000 ton per år, vilket motsvarar nivån år 1999.
- Länsstyrelsen skall stödja projekt för introduktion av alternativa bränslen såsom t.ex. etanol och metanol från inhemska råvaror.
- Länsstyrelsen, kommunerna och landsting bör skapa uppslutning kring en aktionsplan om ökad användning av biobaserade drivmedel i offentlig verksamhet. Exempel på åtgärder i aktionsplanen: etanobussar, minst en etanelpump (E85) i varje kommun, miljöfordon, utbilda personal inom offentlig verksamhet i att välja miljövänliga transporter och energisnålt körsätt, upphandlingskrav, upprättande av styrande policys och bilpooler.
- Kollektivtrafikbolag, transportbolag och övriga transportörer bör år 2005 ha utbildat sina chaufförer i energisnålt körsätt.
- Kommunerna och Vägverket bör informera offentliga upphandlare, näringsliv och enskilda hushåll om hur man når en miljövänligare biltrafik. Målet är en ökning av andelen fordon inkl. arbetsmaskiner/redskap med bättre avgasrening och bränsleeffektivitet.<sup>5</sup>

## Landstingets klimatinvesteringsprogram

Gävleborgs läns landsting beviljades år 2003 klimatinvesteringsbidrag, Klimp, med totalt drygt 2,7 miljoner kronor. Flera av projekten berör miljövänligare bilism och påverkar Gävle kommun:

- **Ökad användning av miljöfordon.** ”Målet under perioden är att öka antalet etanolfordon inom de leasingflottor som landstinget och kommunerna har från 150

<sup>4</sup> [http://epi.gavle.se/upload2/\\_Kommunledningskontoret/Agenda%2021/Gävle10.pdf](http://epi.gavle.se/upload2/_Kommunledningskontoret/Agenda%2021/Gävle10.pdf)

<sup>5</sup> <http://www.x.lst.se/NR/rdonlyres/93FFBAE4-140D-4851-BED9-729770159DEE/21601/Miljomalsrapport1.pdf>.

st. till 350 st. Om Landstinget genomför åtgärden får det förutom gynnsamma effekter på miljön genom minskade koldioxidutsläpp, också förstärkta drivkrafter i länet för att undersöka möjligheten till etanolproduktion, samt förstärkta drivkrafter för bensinbolagen att iordningställa pumpstationer. [...] Denna åtgärd får samtidigt en direkt folkbildande effekt då betydligt fler miljöfordon kommer att rulla på vägarna och med sina skyltar ange utvecklingen för biobränslet etanol i Gävleborg.” Projektet minskar koldioxidutsläppen med 400,4 ton.

- **Etablering av etanelpumpar.** ”Åtgärden syftar till att efter samråd med bensinbolagen ta en del av kostnaden för att iordningställa etanelpumpar för E85. Frågan om pumpar har länge varit en "hönan eller ägget" diskussion i länet där bensinbolagen är osäkra på lönsamheten i hanteringen och därför avvaktande med tanke på investeringskostnaderna. De presumtiva köparna och brukarna av leasingfordon har valt bort etanolalternativet med hänvisning till att inga pumpar finns. Genom en kombinerad satsning på både pumpar och miljöfordon kan denna ”Moment 22”-situation upphöra och dessutom kan förutsättningar skapas för Gävleborgarna att göra egna aktiva miljöval i vetskapen om att detta miljösystem är heltäckande och fungerande.” Projektet minskar koldioxidutsläppen med 1 480 ton.
- **Smarta bokningssystem.** För att öka fordonens tillgänglighet och attraktionskraft och därigenom minska användningen av egen bil vid tjänsteresor förses fordonen med elektronisk utrustning kopplat till ett bokningssystem, som via ny teknik med Internet och mobiltelefon underlättar för brukarna. Projektet minskar koldioxidutsläppen med 100 ton.
- **Smarta motorvärmare.** En miljöinsats för att undvika kallstarter med ökad bränsleförbrukning och onödiga luftföroreningar i samband med dessa. ”Speciellt måste nu de behov som finns hos de miljöfordon som drivs med etanol (E85) uppmärksammas.” Projektet minskar koldioxidutsläppen med 135,7 ton.

Projektet gäller 1 oktober 2003 till 1 oktober 2006.<sup>6</sup>

## Kommunens bilinnehav

Kommunens eget bilinnehav är av stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan i kommunen, bl.a. för att:

- Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöbilar och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- Kommunen köper tillräckliga volymer bilar för att komma förbi ”hönan och ägget situationen”; privatpersoner kan tvingas avstå från att t.ex. köpa en etanolbil därför att det lokalt saknas tankmöjligheter, men kommunen kan med sina fordon stimulera fram att det etableras sådana tankmöjligheter. Exempelvis har OKQ8 angett att de vid drygt tio etanolbilar på en ort är beredda att erbjuda etanoltank.
- Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

---

<sup>6</sup> [http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/klimpans/lt\\_gavleb.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/klimpans/lt_gavleb.pdf).

Gävle kommun ägde och leasade 30 november 2005 totalt 280 bilar. Av dessa var 4 hybridbilar (Toyota Prius) och 11 etanolbilar (Ford Focus Flexifuel). Miljöbilsandelen var därmed drygt 5 procent. Miljöbilarna finns bl.a. på förvaltningen Bygg och Miljö och Gävle Energi. Situationen är praktiskt taget oförändrad jämfört med för två år sedan, i stark kontrast med andra kommuner som sedan dess ökat miljöbilsinnehavet till över 50 procent.

Gävleborgs läns landsting delfinansierar totalt 200 etanolbilar med 2 000 kronor. Också kommuner kan ansöka om bidrag, vilket Hudiksvall gjort (76 bilar), liksom Ovanåker (10) och Söderhamn (3), men inte Gävle kommun. Gävle Energi ansökte om bidrag för fem etanolbilar men fick avslag.<sup>7</sup>

Kommunen startar nu en bilpool med 20-25 bilar, med syfte att minska kommunens totala bilinnehav. De förvaltningar som väljer att ingå i bilpoolen får stå för omkostnaderna för sina bilar även i fortsättningen, men får ersättning när bilen används av någon annan. Eftersom bilarna kommer att stå parkerade i några av parkeringshusen i centrala Gävle är det i första hand de förvaltningar som har sina lokaler i centrum som kan vara med. Bilarna ska vara försedda med alkolås, vilket Tekniska kontoret redan tidigare beslutat och kommer att ha genomfört fullt ut till år 2008.

Socialtjänsten har sedan mars 2005 en egen bilpool, bestående av 32 fordon på totalt 12 uppställningsplatser. Syftet är att effektivisera och minska den totala kostnaden för leasingbilar. Fordonen kan bokas av socialtjänstens anställda via datorn. Förvaltningens egen utredning visar att "Förvaltningen har i dag en överkapacitet i sin bilpool vilket bokningssystemet klart visar på. Behovet att ha en bil på var 10: de anställd är inte rimligt. Alla problem kan inte lösas akut med att det finns en bil tillgänglig. Problemet måste vid dessa tillfällen lösas på ett mer kostnadseffektivt sätt genom att använda andra färdstätt."<sup>8</sup>

Gävle Energi har sedan 1995 en bilpool, i nuläget innehållande sju fordon. All personal inom bolaget, drygt 150 personer, har tillgång till fordonen.

## Upphandlingskrav och utbildning

Genom att ställa miljörelaterade krav när kommunen upphandlar transporter, kan kommunen till en mycket låg kostnad stimulera fram en positiv utveckling. Då t.ex. färdtjänst och skolskjuts vanligen körs av taxibolag, får kraven dessutom effekter på sektorer som kommunen normalt sett inte påverkar. Miljöeffekten blir dessutom stor, eftersom dessa fordon kör väsentligt mer än genomsnittsbilen – en taxibil motsvarar i uppemot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Gävle kommun anger att det beslutats om att det ska tas fram en policy för hur upphandlingar av transporter ska utformas, som en del av förslagen för att nå de lokala miljömålen, men det arbetet har inte påbörjats. Relevanta miljökrav från kommunstyrelsen saknas vid upphandlingar av transporttjänster såsom färdtjänst och skolskjuts. Trots detta använder för- och grundskola sedan augusti 2005 busstransporter från Perssons Buss AB med alkolås och "miljöbättre bränsle".

<sup>7</sup> <http://www.lg.se/templates/Page.aspx?id=8897#3.%20Ökad%20användning%20av%20miljöfordon.>

<sup>8</sup> [http://epi.gavle.se/upload2/\\_SocialtjanstGavle/Rapporter/2005/Rapport%202005\\_07%20Minskning%20av%20bilpoolen%202005%202006%20Socialtj%20E4nst%20G%20E4vle.pdf.](http://epi.gavle.se/upload2/_SocialtjanstGavle/Rapporter/2005/Rapport%202005_07%20Minskning%20av%20bilpoolen%202005%202006%20Socialtj%20E4nst%20G%20E4vle.pdf.)

Utbildning i sparsam körning, så kallad ecodriving, har genomförts med deltagare från bl.a. Gävle Energi, Markbyggarna, Stadhusservice, Bygg samt Miljö och Omvårdnad. Flera förvaltningar rapporterar dock att ingen utbildning skett under år 2005.

## Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller kommunens leverantörer, utan av kommunens medborgare. För att minska denna del av trafikens miljöproblem, är det viktigt att stimulera medborgarna att göra rätt. Det innebär bl.a. att:

- Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil.
- Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.
- Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.

När Gröna Bilister har granskat landets kommuner, har vi huvudsakligen funnit följande typer av stimulans till medborgarna:

- Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil, t.ex. delfinansiering av merkostnaden för gasbil eller bränslecheck.
- Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil, t.ex. gratis parkering.
- Information till medborgarna såsom miljöbilsvisningar, nyhetsbrev etc.
- Utbildning till medborgare, t.ex. i sparsam körning.
- Kommunala företrädare som goda föredömen.

## Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får ingen stimulans från Gävle kommun.

Skillnaden är slående jämfört med exempelvis Linköpings kommun, som erbjuder delfinansiering av extrakostnaden när man köper biogasbil (näringslivet får 30 procent av merkostnaden ersatt, medan privatpersoner och kommunal verksamhet får 50 procent av merkostnaden). Gävle har tidigare sökt nationella Klimp-bidrag för att införa en delfinansiering av miljöbilsinköp, men fick då avslag, och har inte åter sökt bidrag för detta.

Landstinget Gävleborg fick Klimp-bidrag 2003 bl.a. för att perioden 2004-2006 delfinansiera inköp av 200 etanolbilar med 2 000 kronor per bil. Hittills har 149 bilar i länet fått detta bidrag, varav en stor del dock är landstingets egna fordon (Gävle kommun har inte sökt om att få detta bidrag).

## Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil

Närmare trettio kommuner i hela landet erbjuder gratis parkering för miljöbilar, men inte Gävle.

Vid Kommunfullmäktiges sammanträde den 26 april 2004 väckte Bodil Ceballos (mp) motionen ”Tillåt gratisparkering för miljöbilar i Gävle Kommun”. Tekniska Nämnden beredde ärendet och anförde att ”Förslag om slopande av parkeringsavgift för

miljövänliga bilar har i Gävle kommun tidigare behandlats i två motioner 1993 resp. 1997 och i en interpellation 2001. I samtliga tre fall avstyrkte gatukontoret resp. tekniska kontoret förslaget, vilket även blev resultatet i kommunfullmäktige. I tidigare yttranden har som huvudsakligt skäl för avstyrkan anförts att nuvarande lagstiftning, enligt kontorets uppfattning, inte medger någon särbehandling av miljövänliga bilar i avgiftshänseende. Någon förändring härvidlag har fortfarande inte skett, varför tekniska kontoret inte heller nu kan göra annat än avstyrka motionen.”<sup>9</sup>

Kommunstyrelsen behandlade motionen vid sitt sammanträde den 27 januari 2005. Fullmäktige rekommenderades ”att uppdra åt Tekniska nämnden att utreda och åiterrapportera till Kommunstyrelsen för vidare ställningstagande, möjligheter att genomföra förslaget om gratisparkering för miljöbilar under en försöksperiod. Detta blev den 7 mars 2005 kommunfullmäktiges beslut. Någon åiterrapportering har ännu inte skett, men kommer enligt uppgift att ske under våren 2006.”<sup>10</sup>

## Bilpool

I Gävle finns sedan 1998 en bilpool för allmänheten, startad av HSB-föreningarna Blomstret och Eken på Söder. Bilpoolen drivs i samverkan med OKQ8. Bilpoolen har cirka 20 medlemmar och två fordon.

Kostnaden för att vara med i bilpoolen är 1 000 kronor deposition, 200 kronor/månad och 20 kronor/mil inklusive bränsle. Bokning och skötsel sker genom OKQ8 och ingår i leasingavtalet.<sup>11</sup>

I en politisk debatt i juni 2005 ville ingen tillfrågad politiker ställa sig bakom att kommunen aktivt skulle stödja den befintliga bilpoolen.<sup>12</sup>

## Information och utbildning till medborgarna

Kommunens Agenda 21-kontor har ordnat möte om bilpooler och sparsam körning under Stadsbibliotekets miljökvällar. De har dock varit måttligt välbesökta – sammanlagt kom 12 personer.

Kommunen har ”tänk om”-exempel på webbplatsen, varav två berör två miljövänligare bilism:

- Tänk om alla sänkte hastigheten i trafiken med i snitt 10 km/h på landsvägarna - Då skulle bensinförbrukningen minska med 213 miljoner liter per år och utsläppen av koldioxid med 500 000 ton.

<sup>9</sup> [http://epi.gavle.se/upload2/Styrelser\\_Namnder/Teknisk\\_namnd/Protokoll/TN%202004-09-15.pdf](http://epi.gavle.se/upload2/Styrelser_Namnder/Teknisk_namnd/Protokoll/TN%202004-09-15.pdf)

<sup>10</sup> [http://epi.gavle.se/upload2/Styrelser\\_Namnder/Kommunstyrelse/Protokoll/2005/KSprot0127.pdf](http://epi.gavle.se/upload2/Styrelser_Namnder/Kommunstyrelse/Protokoll/2005/KSprot0127.pdf).

<sup>11</sup> Läs mer på [http://www.lg.se/upload/epi/tru/pdf/Slutrapport\\_Inventering\\_av\\_bilpooler.pdf](http://www.lg.se/upload/epi/tru/pdf/Slutrapport_Inventering_av_bilpooler.pdf) samt <http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=128&parent01=10>.

<sup>12</sup>

[http://gavle.yourvoice.se/fragepanelen.asp?file=open24/public/questionPanel/showQuestion.asp&question\\_id=230](http://gavle.yourvoice.se/fragepanelen.asp?file=open24/public/questionPanel/showQuestion.asp&question_id=230).

- Tänk om alla svenska bilister använde motorvärmare innan kallstart - Då skulle utsläppen av koldioxid minska med 130 000 ton enbart under den första kilometern, svavelutsläppen skulle dessutom minska med 11 000 ton per år.<sup>13</sup>

I Gävle finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, men invånarna i kommunen kan lära sig sparsam körning på Brynäs trafikskola.<sup>14</sup>

## Bilförsäljning

För att kommuninvånarna ska kunna ta miljöbilsansvar är det av stor betydelse att det går att köpa miljöbil inom den egna kommunen eller i grannkommunerna – endast få är beredda att åka långa sträckor för att köpa en miljövänligare bil.

Det är av stor betydelse att bilhandlarna faktiskt har miljöbilarna inne, så att de kan provköras och finns med i den lokala bilhandelns marknadsföring. På denna punkt har Gröna Bilister funnit mycket stora skillnader mellan olika generalagenters och återförsäljares inställning och motivation.

Miljöbilförsäljningen i Gävle har länge dominerats av Ford med etanol/flexifuel-versionen av Focus. Denna modell har dominerat Focus-försäljningen långt innan det öppnades tankställe för etanol i kommunen. Under hösten 2005 har Saab och Volvo börjat sälja och marknadsföra sina etanolbilar, med betydande väntetider framför allt för Saab.

## Bränsletillgång

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinst, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensin eller diesel – etanol- (flexifuel), gas- (bifuel) och RME-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappat miljönyttan som följd. Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt underlag för att något bensinbolag ska erbjuda sig att sälja bränslet (gäller vanligen etanol), dels genom att själv tillverka bränslet (gäller vanligen biogas).

I Gävle finns möjlighet att tanka etanol E85 på OKQ8, Skogsmursvägen 37 samt sedan i juni 2005 på Shell, Norra Rådmansgatan 38, Norrtull. Shellmacken har öppnats med 30-procentigt stöd av landstingets statliga Klimp-bidrag, liksom etanolmackar i Bollnäs, Edsbyn och Ljusdal (Statoil) och Hudiksvall (OKQ8). Landstinget gick hösten 2005 ut med en förfrågan till bränsleleverantörer för de kommuner i länet som ännu inte har tankställe för etanol, Hofors, Ockelbo och Nordanstig. Inga intresseanmälningar har ännu kommit in.<sup>15</sup>

Möjligheter att tanka biogas, fordonsgas eller RME (rapsmetylester) saknas.

Gävle kommun har, i motsats till Örebro kommun, inga krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME (rapsmetylester) i konventionell diesel, trots att detta skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.

<sup>13</sup> [http://epi.gavle.se/gk/t\\_sida.asp?id=3705&gv=16546&ss=8365](http://epi.gavle.se/gk/t_sida.asp?id=3705&gv=16546&ss=8365).

<sup>14</sup> Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>.

<sup>15</sup> <http://www.lg.se/templates/Page.aspx?id=9099>.

## Slutsatser och rekommendationer

Gävle kommun får betyget 3 av maximala 10 från Gröna Bilister. Inom grön bilism har kommunen åtskilligt att lära från landets miljöbilsbästa kommuner och inte minst från Gävleborgs läns landsting som bedriver ett intressant arbete på området.

Bland det positiva i kommunens arbete märks:

- Kommunens påbörjade arbete att minska det egna bilinnehavet, genom kommuninterna bilpooler.
- Visst inköp av miljöfordon, som dock har avstannat trots möjlighet att få bidrag från landstinget.
- Utbildning i sparsam körning för kommunanställda, som dock verkar gå på sparlåga.
- Tillgången till en allmän bilpool, genom HSB, som dock politiker inte aktivt vill stödja.
- Kommunens relativt goda information om bilism och miljö på webbplatsen.

Gröna Bilister presenterar fem huvudsakliga rekommendationer till Gävle kommun:

1. Öka andelen miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar.
2. Ställ krav på att successivt ökande andel av de fordon som används i transporttjänster som kommunen köper, ska utföras med fordon drivna med förnybara drivmedel eller hybridteknik (i linje med bl.a. Linköpings kommuns beslut).
3. Inför gratis parkering för miljöbilar, i linje med den motion som kommunfullmäktige behandlade i januari år 2005.
4. Etablera lokal produktion av biogas för fordonsdrift.
5. Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Naturvårdsverket, som dock inte påverkar rapportens innehåll eller den poängmässiga bedömningen. Rapporten är baserad på enkätsvar från Gävle kommun, företrätt av bl.a. miljöhandläggare Lars Westholm, samt landstingets Klimp-sekreterare Kent Jonelind. Detta har kompletterats med utförliga självständiga granskningar av kommunens dokument, samt tal med relevanta bilföretags återförsäljare och andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).