

Arbetet i Landskrona kommun för att minska bilismens miljöpåverkan



4 gröna bilar av 10 möjliga

En granskning av Gröna Bilister

Februari 2012

Kommunerna har nyckeln till hållbar bilism

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar som följd. Sverige bidrar till denna utveckling främst genom att trafikens utsläpp av koldioxid ökar. Andra sektorer utsläpp har däremot stagnerat eller börjat minska. Flera konkreta miljö- och klimatmål både i Sverige och på EU-nivå berör direkt bilismen:

- 1) Använd mängd förnyelsebara drivmedel ska uppgå till minst 10 % år 2020.
- 2) Det genomsnittliga utsläppet av fossil koldioxid från personbilar ska år 2015 vara max 130 g/km, år 2020 preliminärt 95 g/km
- 3) Hela den svenska fordonsflottan ska år 2030 vara oberoende av fossila drivmedel.

Bilismen orsakar utsläpp även av andra ämnen som är skadliga för miljö och hälsa. Det rör sig bland annat om kväveoxider, kolväten, marknära ozon och partiklar. Dessa ämnen kan ge upphov till försurning, allergier, cancer och skador på växtligheten. Därtill anser sig allt fler människor vara bullerstörda, trafikdödligheten ökar ånyo efter ett par års minskning och trafikens barriäreffekter ökar när nya leder byggs, oavsett bilarnas drivmedel.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismens område.

Mer information om Gröna Bilisters kommungranskningar återfinns på organisationens hemsida: www.gronabilister.se/kommungranskningar

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Landskrona kommun, företrädd av Högni Hansson, Lilian Håkansson och Rainer Weich. Därtill på självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.

Slutsatser och rekommendationer

Arbetet i Landskrona kommun för att minska bilismens miljöpåverkan har både starka och svaga sidor. Betyget blir 4 gröna bilar av 10 möjliga. I den övergripande nationella kommungranskningen, genomförd i mitten av 2011, hamnade Landskrona på 48:e plats av 145, med 32 poäng mot vinnande Trollhättan på 79 poäng. 2010 hamnade kommunen på 31:a plats, vilket antyder att kommunens utveckling i miljöanpassad riktning varit långsammare än riksnittet.

I vår bedömning har vi utgått ifrån nuläget, väl medvetna om att mycket föreslås förändras i miljöförvaltningens förslag till nya miljömål. Bland det berömvärda märks i nuläget:

- Den relativt höga miljöbilsandelen (58 %) bland kommunens egna bilar.
- Beslutet att bara införskaffa miljöbilar, med prioritet för gasbilar.
- Inrättandet av en central bilpool
- Publika laddmöjligheter för elbilar
- Tillgång till fordonsgas
- Tjänstecyklar på flera förvaltningar
- Tillgången till en publik bilpool
- Viss utbildning i sparsam körning för kommunanställda

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Landskrona kommun:

1. Övergripande: Besluta om minst de miljömål som miljöförvaltningen föreslår
2. Ställ skyndsamt om till enbart miljöbilar i kommunala förvaltningen och bolagen, med prioritet för biogas och el och höga säkerhetskrav på bilarna
3. Bistå till lokal biogasproduktion för fordonsdrift
4. Precisera i resepolicy vilka transportslag som ska väljas vid olika typer av tjänsteresor, till exempel att gång eller cykel alltid ska väljas om resesträckan är mindre än 2 km, och att icke-resor är första prioritet
5. Kräv att de kommunala bilar som kan drivas av något förnybart bränsle tankas "rätt" till minst 70 %
6. Se till att alla förvaltningars tjänstecyklar (inkl eldrivna) kan bokas samordnat, på samma sätt som bilarna
7. För statistik över antal körda mil och mängd förbrukat bränsle vid kommunala tjänsteresor, som ett led i uppföljningen av resepolicy och miljömål

8. Förbjud användande av egen bil i tjänsten, eller kräv åtminstone att de är miljöbilar för att bevilja ersättning
9. Gör i resepolicyen klart vilka kommunalanställda som ska genomgå utbildning i sparsam körning, till exempel de som kör mer än 100 mil i tjänsten per år, de som kör tunga fordon eller de som är föredömen för många
10. Systematisera arbetet med ISA (intelligenta system för hastighetsanpassning) i kommunens bilar
11. Klimatkompensera kommunens alla resor, helst enligt Energimyndighetens rekommendationer
12. Integrera om möjligt kommunens fordon i den publika bilpoolen som nyligen inrättats
13. Avveckla förmånsbilarna inom de kommunala bolagen, eller tillse åtminstone att de framgent enbart är miljöbilar
14. Bistå i etableringen av ytterligare ett tankställe för biogas, t.ex. genom att ha med detta i upphandling av drivmedel för kommunens fordon
15. Stimulera taxi att välja bilar med förnybara drivmedel genom att begära detta när kommunen upphandlar färdtjänst och skolskjuts (ensamt eller tillsammans med andra kommuner), ge i andra hand förhöjd milersättning när man kör på dessa drivmedel
16. Stimulera medborgarnas gröna bilval genom att erbjuda gratis miljöbilsparkering, med fokus på bilar med särskilt låg klimatpåverkan
17. Utöka informationen till medborgarna om miljöbilar och förnybara drivmedel, med fokus på el och biogas

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:

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

Kommunens miljöpolicy består av en lokal Agenda 21 och ett tillägg för transporter, antaget hösten 2008. Skrivningarna utgår ifrån kretsloppssamhället och Det Naturliga Stegets fyra systemvillkor. Bolagen omfattas inte. Inom transportområdet finns ett antal mätbara mål, som så vitt bekant har 2008 som slutår:

- ⤴ Kommunägda fordon eller fordon som körs på entreprenad bör som huvudregel använda el, bio- eller naturgas som drivmedel. För det fall detta inte är möjligt, skall skälen därtill anges. Om sakliga skäl föreligger för att inte använda el, bio- eller naturgas bör istället teknik som överensstämmer med Vägverkets förslag till Riksdagen för definition av miljöbilar användas
- ⤴ Energiförbrukningen i vårt eget transportarbete bör ha minskat med 25 % jämfört med 1998.
- ⤴ Andelen anställda som går, cyklar, åker kollektivt eller samåker till arbetet bör vara minst 80 % uttryckt i antal km.
- ⤴ Andelen längre tjänsteresor med kollektiva färdmedel (ej flyg) bör vara minst 80 % uttryckt i antal km.

I augusti 2011 presenterade miljöförvaltningen förslag till nya miljömål till år 2020 för den kommunala verksamheten och bolagen, med transporter som ett av fyra huvudområden. 4 nya övergripande miljömål föreslås, varav två direkt berör transportsektorn:

- ⤴ Kommunens verksamheter ska vara fossilfria
- ⤴ Utsläpp från kommunens transportarbete ska minska

Detta konkretiseras med en mängd åtgärder:

- ⤴ fordonshanteringen samordnas för inköp, leasing, underhåll mm.
- ⤴ Bilpoolen utökas
- ⤴ Resepolicyn ses över
- ⤴ Inventera möjlig biogasproduktion, inom ramen för Färdplan Biogas Skåne 2020

- ⤴ Enbart leasa och köpa miljöfordon, med hög trafiksäkerhet (mäts i andel miljöbilar, andel förnybara drivmedel och energianvändning/km)
- ⤴ Samordnad fordonshantering till en förvaltning
- ⤴ Minska tjänsteresornas miljöpåverkan bl.a. genom att flytta privat bil i tjänsten till bilpool. Följs upp med CO2-utsläpp för tjänsteresor totalt och per årsanställd
- ⤴ Öka antalet laddstolpar för kommunens egna elfordon.
- ⤴ Komplettera med biogas och etanol på kommunens eget tankställe på förrådet.
- ⤴ Personal som kör i tjänsten ska erbjudas utbildning i sparsam körning
- ⤴ Underlätta användning av cykel genom tjänstecyklar eller en "cykelpool".
- ⤴ Skaffa logistikprogram för ruttoptimering av transporter.
- ⤴ Krav på miljöanpassade person- och godstransporter vid entreprenadarbeten

Transportarbetet tänks vägledas av Hållbar Mobilitet Skånes policydokument för inköp av fordon och fordonshantering, som dock i nuläget inte är antagna av Landskrona stad.

Den kommunala bilparken

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

- 1) Kommunbilar går ofta relativt långa sträckor (t.ex. de som används av hemtjänst eller gatukontor), innebärande att miljövinsten per bil är större för dessa fordon än för genomsnittet privatägda.
- 2) Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- 3) 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.
- 4) Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Landskrona kommun har 94 personbilsregistrerade fordon (köpta, leasade och långtidshyrda). Av dessa är 54 miljöbilar enligt den statliga definitionen som gäller fram till 2013. Andelen miljöbilar är således 57 %. Samtliga miljöbilar kan köras på förnybara drivmedel; 44 på etanol E85, 7 på fordonsgas och tre bilar är eldrivna. Vid nyanskaffande av bilar kräver kommunen miljöbilar och prioriterar de som kan framföras på biogas, helt i linje med Gröna Bilisters rekommendationer (el och biogas är de drivmedel som har lägst klimatpåverkan, följt av etanol och biodiesel). Inga säkerhetskrav ställs. Kraven gäller enbart personbilar, och inte för de kommunala bolagen, som däremot omfattas av förslaget till nya miljömål.

Kommunens egen bilpark uppfyller därmed redan till 57 % riksdagens mål för år 2030, och miljöbilsandelen ligger klart över riksnittet bland kommunerna.

De kommunanställdas bilanvändande

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonsflotta. Dessa ska också användas på ett förnuftigt sätt. Bilar som kan drivas av förnybara bränslen ska köras på dessa bränslen. Genom att organisera bilarna i bilpooler med centrala bokningssystem minimeras antalet fordon som behövs. Utbildning i sparsam körning och användande av ISA kan minska bränsleanvändningen med över 20 %. Gång, cykel eller spårbunden kollektivtrafik bör prioriteras vid kommunala resor. Videokonferenser eller virtuella möten kan ersätta vissa fysiska möten. Kommunen bör underlätta för de anställda att cykla eller gå till jobbet, och den bör erbjuda andra förmåner än bilar.

Landskrona kommun saknar kunskap om mängden drivmedel som förbrukats i kommunens bilar, men anger den sammanlagda körsträckan för förvaltningens bilar till 190 000 mil. Det är förvånande, utifrån att kommunens miljöpolicy ju anger att den egna energianvändningen ska ha minskat 25 % från år 1998. Kommunen erbjuder i nuläget inte möjlighet till videokonferenser eller andra virtuella möten, i motsats till t.ex. Östersund som årligen har hundratals sådana möten i syfte att minska transportarbetet men också att höja produktiviteten hos anställda.

Tankning av förnybara bränslen

Miljöbilar som kan drivas av något förnybart bränsle måste tankas med detta bränsle för att inte miljönyttan ska gå förlorad. Kommunen bör därför kräva att en betydande andel av transportarbetet utförs med det förnybara bränslet. Landskrona ställer tyvärr inga sådana krav. Inspiration kan hämtas t.ex. från Ovanåkers och Sandvikens kommuner som kräver att minst 70 % av körsträckan körs på det förnybara bränslet. Inte heller ställer kommunen några hållbarhetskrav på drivmedel man köper in, vare sig de fossila eller förnybara. Här går t.ex. Miljöstyrningsrådets kriterier att applicera. Däremot säkerställer man att de tre elbilarna laddas med miljömärkt, förnybar el.

Interna bilpooler

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna och minska behovet av att använda egen bil i tjänsten är att organisera interna bilpooler med ett centralt bokningssystem.

Landskrona har en kommunintern bilpool lokaliserad vid stadshuset, med sex bilar varav fyra miljöbilar (tre etanol - och en biogasbil), därtill en eldriven EU-moped. Bilarna används av flera förvaltningar, men huvudsakligen av personal i stadshuset. Det begränsade antalet bilar innebär att antalet användare också måste begränsas.

Under 2012 ska kommunens samtliga bilar ingå bilpoolen, men alla blir inte bokningsbara då vissa används intensivt av t ex omsorgsförvaltningen. Ett elektroniskt boknings- eller övervakningssystem planeras, alkoholås införs i viss, ännu inte beslutad omfattning.

Kommunens bilar är inte tillgängliga för privatpersoner t.ex. kvällar och helger, ett system som bl.a. Göteborg och Umeå infört, vilket minskar det totala bilbehovet och minskar kommunens bilkostnader.

Sparsam körning och ISA

Utbildning i sparsamt körsätt kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella. Detta visar flera undersökningar, bland annat av Vetlanda kommun. Pilotprojekt i Borås och Göteborg visade att införande av ISA sparade 10 % respektive 17 % bränsle.

Utbildning i sparsam körning har genomförts i kommunen, med ett tjugotal utbildade de senaste åren, utsedda av respektive förvaltning utan några centrala riktlinjer för vem som utbildas och utan uppföljning av resultatet. Miljöförvaltningen i Stockholm kan tjäna som föredöme; de utbildar alla som kör mer än 100 mil per år i tjänsten och erbjuder utbildningen till de som kör mer än 50 mil per år i tjänsten. Jönköpings kommun har satt gränsen vid 300 mil per år.

ISA, ”intelligenta system för anpassning av hastighet”, består av en elektronisk dosa som loggar körbeteendet och ett datorbaserat uppföljningssystem. Landskrona kommun har köpt 10 ISA, men hur de används och vilka effekter det haft är dåligt kartlagt. Flera kommuner har hunnit längre än Landskrona. Uddevalla kommun har ISA i samtliga bilar. Stockholms stad har för avsikt att utrusta samtliga sina bilar med ISA före årets utgång. Trelleborgs kommun installerar ISA i alla nya bilar.

Resepolicy

Ett viktigt instrument i arbetet med att minska miljöbelastningen från kommunanställdas resande är en resepolicy. Den bör innehålla tydliga regler för vilka färd sätt som ska väljas för olika slags resor, där gång och cykel prioriteras för korta resor, där virtuella möten ersätter vissa längre resor, och där spårbunden kollektivtrafik ska väljas framför bil och flyg.

Landskrona har en resepolicy, antagen av kommunstyrelsen i september 2000. Den anger att ”Vid val av färdmedel skall en sammanvägning av kostnader, miljöhänsyn, tidsåtgång och säkerhet göras. Arbetsmiljöfaktorer för den resande skall även vägas in. Eftersom flygresor innebär en stor belastning på miljön är målsättningen att andra färdmedel används i ökad utsträckning. Huvudregeln är därför att långväga tjänsteresor sker med tåg. För att stimulera till användande av tåg på tjänsteresor, subventionerar kommunstyrelsen förvaltningarnas kostnader för tågresor med 50 %. Landskrona kommun har avtal med SJ som innebär rabatterade priser. Undantag från huvudregeln får ske när annat färdmedel innebär antingen en väsentligt lägre total kostnad eller en väsentligt mindre tidsåtgång i kombination med andra uppenbara fördelar.”

Inriktningen är riktig och delfinansieringen av tågresor med 50 % är bland det mest långtgående vi sett. Vi är osäkra på om merkostnaden för tåg verkligen är så hög att delfinansieringen är fullt ut motiverad, men inser värdet av att överkompensera för att nå en beteendeförändring. Övriga formuleringar bör skärpas så att tydliga kriterier ges för när olika färd sätt ska väljas.

Miljöförvaltningen föreslår att resepolicyen nu skärps så "att personal vid lokala resor i första hand ska gå eller cykla, i andra hand ta buss eller tåg och i tredje hand åka bil. Vid lite längre resor i och utanför Skåne ska personal i första hand överväga alternativ till resan (t.ex. webbkonferens eller telefonmöte), i andra hand åka tåg eller buss och i tredje hand välja annat transportmedel. Precis som tidigare ska resor bokas via resebyrå Via Travel, Malmö. Vid resor till Stockholm ska man åka tåg, om man av någon anledning inte kan välja tåg medges undantag av närmaste chef. Ingen ersättning utgår för resor med egen bil i tjänsten kortare än fem km. Undantag kan medges av närmaste chef."

En ny policy enligt förslaget vore en stor förbättring, men hur den övergripande rangordningen i praktiken används bör fortsatt förtydligas. Till exempel tillämpar flera kommuner regeln att alla resor kortare än 2 km ska ske genom gång eller med cykel, och Håbo kommun¹ anger att gång, cykel eller kollektivtrafik alltid ska väljas om tidsåtgången är mindre än 50 % större än vid bilresa. Ansvarsfördelningen i resepolicyen är kortfattad: "Alla chefer har ett ansvar att bevaka att målsättningarna i denna policy efterlevs."

Erfarenheter från andra kommuner visar att kontinuerlig, strukturerad uppföljning är viktig för att en resepolicy ska få genomslag. Uppföljning kan ske i miljöbokslut, vid kommunrevision eller inom ett miljöledningssystem. Lunds kommuns uppföljning av sin resepolicy kan tjäna som inspiration. De genomför resvaneundersökningar och redovisar koldioxidutsläpp från respektive transportslag.

Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar

Landskronas förvaltningar har inga förmånsbilar, vilket Gröna Bilister är positiva till. Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar, och förmånsbilssystemet innebär att användaren inte fullt ut betalar för bilens faktiska kostnader. Dock har de kommunala bolagen 4 – 5 förmånsbilar, utan några miljökrav, som avses införas med kommande miljöpolicy.

För att minimera det slentrianmässiga bilkörandet bör det ej vara tillåtet att använda egen bil i tjänsten, annat än i undantagsfall. Kommunala bilpooler bör täcka bilbehovet. Flera kommuner har infört ett förbud, bland annat Östersund. En sådan regel skrivs med fördel in i resepolicyen. I Landskrona är det dock fortfarande tillåtet att använda egen bil. 2008 kördes ca 600 000 km med egen bil i tjänsten, efter det har omfattningen inte följts upp men bedöms vara oförändrad. Inga miljö- och säkerhetskrav ställs på bilarna.

Vissa minimikrav på bilarna ställs dock i resepolicyen, men de är så generösa att de allra flesta moderna bilar klarar dem. Till exempel är den maximalt tillåtna bensinförbrukningen 0,86 liter per mil. Ett alternativ till att förbjuda användande av egen bil är att ställa samma krav på dessa privata bilar som på kommunens egna bilar – i praktiken miljöbilskrav.

Många kortare tjänsteresor inom tätorten sker med fördel med cykel eller elmoped, t.ex. inom hemtjänsten. Cykelanvändandet gynnas om det finns en kommunal pool med välskötta cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem. I Hudiksvalls kommun

1 www.habo.se/sv/Miljo-Atervinning/Miljomal/Fossilbranslefri-kommun-2050/Resepolicy-for-Habo-kommun-/

bokas cyklarna i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning. I Landskrona kommun finns tjänstecyklar på vissa förvaltningar, och de hanterar själva bokningen. Även elcyklar/elmopeder finns.

Bränslestatistik, koldioxidutsläpp

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Många kommuner för statistik över hur mycket bränsle som används i kommunens personbilar och i andra fordon, uppdelat per bränsleslag. Landskrona kommun är ännu inte en av dessa. Information om använd mängd bränsleenergi skulle med fördel kunna ingå i miljöbokslutet och utgöra ett mått på om de kommunala tjänsternas med bil verkligen minskar – ett av de lokala miljömålen (se avsnittet ”Mål och visioner” ovan). Med hjälp av bränslestatistik uppdelat per bränsleslag är det också möjligt att räkna ut de fossila koldioxidutsläppen från kommunens bilar.

Klimatkompensation

Landskrona kommun klimatkompenserar ännu inte sina vägresor (eller några andra transporter). En allmän åsikt har varit att kommunallagen utesluter investeringar utanför kommunens gränser. Det är just klimatkompenserande projekt i utlandet som rekommenderas av Energimyndigheten². En utredning av Helsingborgs stad³ kom dock fram till att rättsläget är oklart och öppet för tolkning. SKL har tidigare hållit fast vid att klimatkompensation måste ske inom kommunens gränser, men har omprövat detta, men då det rättsliga läget ännu är oklart, vore det intressant att se någon kommun gå före och få till en rättslig prövning av frågan. Sådana prövningar i efterhand har tidigare klargjort att gratis parkering för miljöbilar är laglig om den utformas på rätt sätt.

Flera kommuner kompenserar redan sina transporter med lokala projekt som man hoppas ska minska utsläppen av växthusgaser, t.ex. Göteborg, Lund, Karlstad och Växjö. Det finns dock en risk att lokala pengapotter för klimatkompensation används till klimatåtgärder som skulle gjorts ändå, med andra medel, dvs. att de sammanlagda medlen för sådana åtgärder inte ökar i motsvarande mån. Landskrona klimatkompenserar inte sina utsläpp på något sätt.

Upphandling

Kommunala bilar

Ett viktigt verktyg för att uppnå en hög andel miljöbilar i kommunens flotta är att ställa tydliga krav vid upphandling. Landskrona kräver att alla nya bilar som införskaffas ska vara miljöbilar, med prioritet för gasbilar. Detta gäller dock inte de kommunala bolagen, vilket Gröna Bilister beklagar – en stor del av fordonsparken finns ofta inom bolagen.

2 <http://www.energimyndigheten.se/sv/Foretag/Klimatkompensation/>

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

Kommunen har anmält sig till den nationella elbilsupphandling⁴ som drivs av Stockholms stad och Vattenfall, med stöd av Energimyndigheten. 2013 avses en elbil upphandlas, 2014 två stycken och 2015 åter två.

Utöver miljöbilskrav bör också andra miljökrav ställas, t.ex. att vinterdäck ska vara dubbfria och att alla däck ska ha lågt rullmotstånd. Ett sådant arbete underlättas av EU:s kommande energiklassning av däck. Miljöstyrningsrådet⁵ tillhandahåller riktlinjer för upphandling, där ambitionsnivån "avancerad" utgör en realistisk grund att stå på. Landskrona kommun tillämpar dock inte dessa.

Transporttjänster

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 en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp. Landskrona har varken krav eller ekonomiska styrmedel för att påskynda omställningen på detta sätt.

Drivmedelskrav

Landets kommuner kan bidra till att drivmedel produceras på ett bättre sätt genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. Biobränslen bör ha en säkerställd klimatnytta jämfört med bensin och diesel, och alla drivmedel bör produceras under rimliga arbetsvillkor. Miljöstyrningsrådet är i färd med att ta fram förslag till sådana drivmedelskriterier. Regeringen har också presenterat förslag på hållbarhetskriterier⁶, som dock endast gäller biodrivmedel.

Ett första steg för Landskrona kommun kan vara att följa Växjö's exempel och efterfråga en hållbarhetsbeskrivning, samt förhåra sig om företagen ställer några hållbarhetskrav på sina underleverantörer.

Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller 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:

- 1) Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil
- 2) Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen
- 3) Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljöanpassat
- 4) Medborgarna bör uppmuntras att minimera bilanvändandet och dela bil

4 <http://www.elbilsupphandling.se/>

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

6 <http://www.regeringen.se/sb/d/12167/a/142454>

Ekonomisk stimulans till miljöbilsanvändare

2006 – 2009 hade Landskrona bidrag för merkostnaden vid inköp av gasbilar, delfinansierat med statliga KLIMP-anslag. När det statliga stödet upphörde, avslutades också stödet.

Ett trettiotal kommuner erbjuder parkeringsförmåner för miljöbilsägare, men inte Landskrona, som bör överväga att införa detta specifikt för de miljöbästa bilarna. Förmåner är normalt sett undantag från p-avgifter, men kan också vara t.ex. att de bästa p-platserna förbehålls vissa biltyper. Kommuner bör dock inte låsa fast sig vid ett enskilt drivmedel genom att, exempelvis, enbart avgiftsbefria biogasdrivna bilar. Kristianstad fick underkänt i länsrätten för ett sådant system, med motiveringen att det var ett brott mot likställighetsprincipen som inte sakligt motiverades⁷. Mer teknikneutrala lösningar tidigare har godkänts av länsrätten med hänvisning till miljönytta som sakligt skäl, vid prövning av Södertäljes och Faluns parkeringsregler.

I avvaktan på en skärpt miljöbilsdefinition kan Landskrona kommun med fördel avgiftsbefria laddhybridbilar, rena elbilar, gasbilar och snåla etanolbilar. (Till exempel skulle man kunna avgiftsbefria etanolbilar som drar mindre än 0,7 liter bensin per mil.) Ett alternativ är att avgiftsbefria miljöbilar (enligt aktuell statlig definition) som kan laddas från elnätet eller drivas av något icke-fossilt bränsle. En sådan princip blir något enklare, och öppnar för andra förnybara drivmedel än biogas och etanol. Bland annat Norrköpings kommun tillämpar en sådan striktare miljöbilsdefinition.

Bilpooler och samåkning

Den som är med i en bilpool minskar i medeltal sitt bilåkande med ungefär 50 % jämfört med om man har egen bil, och en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar.

I Landskrona har Sunfleet nyligen öppnat sin första bilpool. Under arbetstid i veckorna är bilpoolen dedikerad till de anställda hos Arbetsförmedlingen, kvällar och helger är den öppen för allmänheten. Bilpoolen är placerad på Säbygatan 16. Till en början finns två miljöbilsklassade men dieseldrivna bilar där. Om bilarna ofta är fullbokade kan bilpoolen utökas⁸.

När två personer delar bil istället för att ta var sin, minskar klimatpåverkan med nästan hälften (inte riktigt eftersom körsträckan ökar något). Samåkning är därmed ofta miljömässigt effektivare än någon annan enskild åtgärd, ändå är det få kommuner som har ett långtgående arbete inom detta område. Landskrona stimulerar samåkning genom att erbjuda utfartsparkeringar och planerar en cykelparkering vid stationen för 2012. Inom detta område finns god potential att göra mer, eftersom stora delar av reseströmmarna från kommunen sker i riktningarna Helsingborg respektive Lund-Malmö.

7 <http://www.mynewsdesk.com/se/view/pressrelease/groena-bilisters-bedoemning-miljoebilsparkering-tillaaten-gasbilsparkering-foerbjuden-329520>

8 http://www.mynewsdesk.com/se/pressroom/sunfleet-ab/pressrelease/view/sunfleet-oepnar-bilpool-i-landskrona-728535?utm_source=alert&utm_medium=email&utm_campaign=Alert&utm_content=

Information, evenemang och kampanjer

Kommunen har en viktig roll att informera om hållbar bilism och mobilitet. Det kan t.ex. göras via den kommunala webbplatsen, på arbetsplatser inklusive skolor, genom egna kampanjer och medverkan i andras.

Landskrona deltar inte Europeiska trafikantveckan och anordnar så vitt bekant inte regelbundna cykeldagar, Arbeta hemma-dagar eller liknande.

Kommunens webb är dåligt uppdaterad vad gäller trafikrelaterad miljöinformation, vilket visas av detta citat; "Vinterhalvåret 2001/02 var första gången som partiklar PM10 mättes i Landskrona och det är än för tidigt för att kunna dra några slutsatser om utvecklingen av partikelhalterna"⁹ Kommunen har dock en särskild webbaserad information om hur man kör miljöanpassat¹⁰,

Kommunens miljöredovisningar har årliga teman, 2010 var temat miljögifter, 2009 var det klimatanpassning. 2011 års redovisning är ännu inte publicerad¹¹.

Förnybara drivmedel

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. Etanoldrivna bilar, gasdrivna bilar och RME-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappad miljönytta som följd. Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt underlag för att något bränslebolag ska erbjuda sig att sälja bränslet, dels genom att själv tillverka bränslet.

Etanol E85

Det går att tanka E85 på ett flertal mackar i Landskrona kommun, då alla större bränslebolag numera säljer E85.

Fordonsgas

Landskrona utvinnet biogas från deponi, men den används i dagsläget för värmeproduktion på hetvattencentralen och inte till fordonsbränsle. Kommunen avser utreda om lokal biogasproduktion för fordonsdrift kan etableras.

Det finns ett tankställe för fordonsgas i Landskrona, på Föreningsgatan, driftat av E.On. I hela västra Skåne är tillgången på fordonsgas relativt god; den landskronabo som t.ex. använder sin gasbil till Lund, Malmö eller Helsingborg finner flera gasmackar på alla dessa

9 <http://www.landskrona.se/Invanare/Miljoe--haelsa/Miljoe/Luft/Luftkvalitetmaetvaerden.aspx>

10 <http://www.landskrona.se/Invanare/Miljoe--haelsa/Kommunens-klimatarbete/Klimatarbete/Koer-mindre-miljoefarligt.aspx>

11 <http://www.landskrona.se/Invanare/Miljoe--haelsa/Miljoe/Kommunens-miljoearbete/Miljoeredovisning.aspx>

ställen. Det vore dock värdefullt om det i Landskrona fanns ytterligare något tankställe för gas.

El till elbilar och laddhybrider

I Landskrona kommun finns i nuläget två publika laddmöjligheter för elbilar, driftade av E.On, med kortbetalning. I Helsingborg etableras snabbladdningsmöjligheter för elbilar, så att en elbil kan laddas på tjugo minuter istället för åtskilliga timmar. Detta minskar behovet av motsvarande möjlighet i Landskrona, och ökar förutsättningarna för en framgångsrik elbilslansering i kommunen.

Nybilsförsäljning

Kommuner kan i viss mån styra vilka nya bilar kommuninvånarna köper genom information och ekonomiska styrmedel. Gröna Bilister ser det därför som ett utvidgat kommunalt ansvar att kommuninvånarna väljer bilar med låg miljöpåverkan, även om möjligheten att styra köpbeteendet naturligtvis är begränsad.

Miljöbilar

I Landskrona finns totalt 16 882 personbilar registrerade, varav 1 282 miljöbilar. Miljöbilsandelen är därmed 7,6 %, klart under rikssnittet på 10,8 %. De 16 882 bilarna fördelar sig på 14 063 bensindrivna, 2 060 dieseldrivna, 637 på etanol, 71 på gas, 49 hybrider, 1 elbil och en "övrig".

2011 registrerades 176 nya miljöbilar av totalt 641 nya bilar. Miljöbilsandelen var därmed 27,5 %, långt under rikssnittet på 40,2 % (även Helsingborg ligger under rikssnittet, på 32,5 %). Miljöbilarna fördelade sig på 81 dieseldrivna, 44 bensin, 1 hybrid, 1 elbil, 18 gasbilar och 31 etanolbilar, dvs bara 52 bilar eller 8,1 % av totalen var fossilbränslefria. Att elbilsregistreringen ännu är försumbar är inte så mycket att orda om, men de mycket få gasbilarna (troligen nästan enbart kommunens egna) pekar på att arbetet med att få till en grönare bilpark i Landskrona har bara börjat.

Då en stor del av de nya bilarna i Landskrona köps i någon av grannkommunerna, med störst utbud av nya bilar i Malmö, Helsingborg och Lund, är det svårt för kommunen att effektivt arbeta direkt mot bilhandeln. Istället bör arbetet inrikta sig på hushållen.