

Miljöbilssituationen i Umeå

5 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Maj 2006

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 sektorer utsläpp har stagnerat eller börjat minska.

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 ansvaret också gäller sektorsvis, med målet att trafikens koldioxidutsläpp år 2010 ska vara tillbaks på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska. De totala utsläppen av fossil koldioxid i Umeå har ökat med 6 procent från 1990 till 2000, varav industrin dock står för huvuddelen av ökningen.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress. Transporter är den största enskilda källan till flera miljö- och hälsofarliga utsläpp i åtskilliga av landets kommuner. Trafiken är dessutom ofta huvudorsak till att kommunen inte klarar fastställda miljö-kvalitetsnormer för bland annat cancerframkallande partiklar. Utifrån detta står det klart att en minskad och miljövänligare bilism bör vara en viktig samhällsrelaterad prioritering, i linje med Gröna Bilisters arbete.

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.

Kommunala mål

Kommunala mål för trafikens miljöpåverkan innebär inte i sig någon miljöförbättring – det är praktisk handling som räknas och som Gröna Bilister betygsätter. 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.

Umeå kommuns vision som den presenteras i ”energiprogram för hållbar utveckling” är att ”Vi ska tillsammans skapa ett Umeå där energiförsörjningen genomsyras av ett helhetstänkande och utgår från förnybara energikällor”. Visionen konkretiseras i sex mål, varav tre berör miljöbilism:

- År 2010 ska de sammanlagda utsläppen av koldioxid från fossila bränslen ha minskat med tio procent jämfört med utsläppt mängd år 1990.
- År 2010 ska trafikarbetet i Umeå ha minskat med 5 procent per person jämfört med år 2001.
- I Umeå ska målen för luftkvalitet vara samma som de av riksdagen beslutade nationella miljökvalitetsmålen och miljökvalitetsnormerna.¹

För kommunens interna verksamhet slås fast att ”År 2020 ska Umeå kommuns interna verksamhet vara fri från fossila bränslen”.

Målen är kopplade till sex strategier, varav tre är kopplade till miljöbilism:

- Kommunen ska främja introduktion och utbyggnad av miljöanpassad energiteknik.
- Kommunen ska aktivt arbeta med information och rådgivning för miljöanpassad och resurssnål energianvändning.
- Kommunen ska aktivt arbeta för en övergång till förnybara energikällor, bättre energihushållning och energieffektivisering.

Umeå kommun ingår i BioFuel Region (BFR), som ”ska bli en världsledande region inom stora delar av kedjan för utveckling av kunskap och teknik, för produktion och användning av cellulosabaserade biodrivmedel”². Sundsvalls och Örnsköldsviks kommuner stöttar BFR:s arbete sedan år 2002, liksom länsstyrelserna i Västernorrland och Västerbotten. Därefter har fler kommuner tillkommit. Inom BFR finns, enligt organisationen själv:

- Kunskapsbasen för produktion och marknadsintroduktion av bioetanol

¹ Umeå kommun: Energiprogram för hållbar utveckling (2003).

² http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel_Region.pdf

- Kunskapsbasen för marknadsutveckling av FT-diesel
- Processindustriell struktur som är van att hantera nya processtekniska krav
- Stor kunskap kring bibränslen för energiframställning
- Kvalificerade, välutvecklade, högteknologiska och framgångsrika tillverkare
- Stort engagemang från offentliga aktörer
- God råvarupotential för storskalig produktion.³

BioFuel Region har som mål att:

- Bli marknadsledande region i Sverige, där Sverige är ledande industriland i Europa inom kompletta system för cellulosebaserade biodrivmedel.
- Uppnå den internationellt största andelen förnybara drivmedel per capita och den högsta kunskapsnivån inom detta nya tillväxtområde.
- Vara självförsörjande på drivmedel för transporter år 2030.
- Utveckla konkreta systemlösningar för hållbara transportsystem i glesbygd och tätorter med hjälp av biodrivmedel.

På miljöbilsområdet har regionen slagit fast följande mål:

- Tillgänglighet för medvetet och aktivt nyttjande av biodrivmedel för 95 procent av befolkningen inom tre år.
- Minst 60 tankställen innan utgången av 2005.
- Utvecklade rutiner för offentlig miljöanpassad upphandling av fordon och drivmedel
- Symbolprojekt som gemensamt system för fri parkering för miljöbilar i hela BFR

I den lokala politiska debatten i Umeå har det under de senaste åren förekommit flera motioner som berört frågan om miljöbilar. Dessa har gällt upphandling och introduktion av syntetiska drivmedel. Centerpartiet föreslår kommunfullmäktige besluta ”att vid nästa upphandling av fordon (leasade, hyrbilar och inköp) ska andelen fordon med förnyelsebara drivmedel vara minst 50 procent”.⁴ Miljöpartiet vill ”ge kommunstyrelsen i uppdrag att utarbeta plan för övergång till syntetisk diesel, som t ex "Eco-Par", i kommunens fordon”, samt ”ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda möjligheterna att producera syntetiska drivmedel via förgasning och syntesgas i Umeå kommun, eller om detta inte är möjligt följa utvecklingen inom detta område.”⁵

³ Ibid.

⁴ Motion från centerpartiet 030428: Fordon med förnyelsebara drivmedel (Eric Bergner och Mattias Larsson).

⁵ Motion från miljöpartiet de gröna 030614: Introduktion av syntetiska drivmedel (Jabar Amin).

Umeå kommuns bilinnehav

Kommunens eget bilinnehav har stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan då:

- 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.
- Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Umeå kommun äger och leasar 169 personbilar. De kommunala bolagen äger och leasar därutöver 50 personbilar. Kommunen har 34 miljöbilar, vilket ger en miljöbilsandel på 20 procent. De kommunala bolagen ytterligare nio, vilket ger en miljöbilsandel något under kommunens. Miljöbilarna är av typen flexifuel (etanol E85) respektive elhybridbilar.

Umeå efterfrågar i sina upphandlingar dels fordon med förnybara drivmedel, dels traditionella fordon. De kommunala verksamheterna får därefter själva välja vilken typ av fordon de leasar. Det finns därmed ingen styrning mot miljöbilar.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Umeå kommun helt saknar förmånsbilar.

Samhällsbyggnadskontoret med ca 250 anställda har påbörjat en förstudie för att undersöka etablering av förvaltningsintern tjänstebilpool för att minska behovet av egen bil i tjänsten.

Upphandlingskrav 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 motsvarar sju-åtta privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Umeå kommun saknar generellt krav att i första hand köpa eller leasa miljöbil. Däremot har kommunen ett krav som säger att om en förvaltning vill leasa miljöbil så ska den vara av etanol- eller hybridtyp.

Umeå kommun ställer i dagsläget inga krav på miljöbilar vid uppköp av fordonstjänster såsom färdtjänst och skolskjuts. De använder sig av EKU:s miljökrav, vilket bl.a. innebär att bensindrivna bilar inte ska dra mer än 7,5 liter per 100 km och dieslbilar inte mer än 6,9 liter per 100 km. Tyngre fordon och minibussar får dock dra mer.⁶ Kommunen kräver också att fordonen är maximalt fem år gamla, vilket är ett mycket trubbigt instrument för att minska miljöbelastning och öka säkerheten.

⁶ http://www.eku.nu/criterion/doc/eku-015_20.doc.

Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning, Ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transportererna går något snabbare.

Kommunen samarbetar med Vägverket, landstinget, några företag och vissa körskolor för att utbilda personal i sparsam körning, så kallad Ecodriving. Det är dock okänt hur många som utbildats. Utbildningen fortsätter på förvaltningsinitiativ, och inte på grund av ett centralt fattat beslut om att prioritera sparsam körning.

I Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund lär man sig ett mer miljöanpassat körmönster, bl.a. med Ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.⁷ I Umeå finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, men allmänheten kan lära sig sparsam och miljöanpassad körning, så kallad Ecodriving på fyra trafikskolor i kommunen.⁸

Stimulans till medborgarna

För att få hög utväxling på det kommunala miljöbilsarbetet, är det helt centralt att medborgarna också engageras, eftersom större delen av de bilar som finns i kommunen ägs av kommunmedborgare eller företag som är verksamma i kommunen.

Sedan början av år 2005 parkerar miljöbilar gratis två timmar i parkeringshusen Nanna och Parketten. Fordon som kan köras på biodrivmedel eller med hybridteknik är godkända. Kommunen anger också att ”För miljöfordon som kan köras på biodrivmedel, gäller att ägaren, på anmodan, ska kunna visa att minst halva volymen använt drivmedel är biodrivmedel. Kan ägaren inte visa detta dras parkeringstillståndet in.”. Blanketten finns på kommunens hemsida, kan beställas i pappersform och är enkel att fylla i.⁹

Kommunen stimulerar däremot inte privatpersoner att köpa miljöbil genom att delfinansiera merkostnaden vid nybilsinköp.

Medlemmar i bilpooler minskar i genomsnitt sitt bilåkande med ungefär 50 procent och en bilpoolsbil ersätter normalt åtta till tolv privatägda bilar.¹⁰ Därför är det positivt att det i Umeå finns tillgång till bilpool, Ålidhems bilpool. Den är dock relativt liten. Umebygdens bilpool lades ned i början av år 2004.¹¹

UMAM, Umeå Akademiska Miljöförening har startat en samåkningspool för att göra bilresandet till och från Umeå miljövänligare, trevligare och billigare. Initiativet riktar sig till studenter i Sverige, Finland, Danmark och Norge som ska ta sig till och från Umeå.¹²

Umeå har arrangerat aktiviteter som bilfri dag och gratis kollektivtrafik, för att peka på möjligheterna att avstå från privatbilism.¹³

⁷ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

⁸ Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>

⁹ <http://www.umea.se/download/18.118a770101d8a3a91980001506/blankett2.pdf>.

¹⁰ Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

¹¹ <http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=128&parent01=10>

¹² <http://www.vertex.umea.com/nr6-99/c2.html>

Tankställen och bränslekrav

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 miljönytta 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 Umeå finns fem tankställen för etanol E85, tre OKQ8, en Shell och en Statoil.

Konsultföretaget Sweco har tagit fram en förstudie som slår fast att Umeå har potential att driva kollektivtrafik, taxi och kommunens egna fordon på biogas. En satsning på biogas i Umeå skulle också ha stor betydelse för hela landet, eftersom Sveriges nordligaste biogas-pump i dagsläget finns i Uppsala. Norrmejerier fick 2005 kommunens miljöpris för sin produktion av biogas.¹⁴ Biogasen ersätter dock eldningsolja för villor och kan i dagsläget inte användas för fordonsdrift.

Kommunen har, i motsats till Örebro kommun, inte några 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.

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. Där bilarna finns, är det också av stor betydelse att de faktiskt finns inne, 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.

Ford står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen i Umeå. Carstedts Bil säljer praktiskt taget enbart den bränsleflexibla varianten av Focus, FFV. Under 2005 såldes cirka 200 stycken. Etanolbilen har köpts av såväl offentliga förvaltningar som privata företag och privatpersoner.

Saab har flera månaders väntetid på Biopower-versionen av 9-5 och Volvo säljer allt mer av S40/V50 i etanolversion.

Burlin Motor, som marknadsför Toyota, har sålt cirka 100 exemplar av hybridbilen Prius, med kommunen som en stor kund. Då det saknas tankställe för gas, har inga gasbilar sålts i Umeå, uppger bl.a. Volvos återförsäljare Bilbolaget Nord.

¹³ <http://www.umea.se/arkiv/arkivpress/5.bbd1b101a585d704800050595.html>.

¹⁴ <http://www.umea.se/arkiv/arkivnyheter/5.25c07b9c1082f11e4977fff3253.html>.

Slutsatser och rekommendationer

Umeå kommuns miljöbilsarbete har inte utvecklats sedan Gröna Bilisters första granskning och vissa då uttalade ambitioner har inte förverkligats. Umeå får betyget 5 av maximala 10 för sitt arbete, vilket innebär en sänkning med en stjärna jämfört med tidigare granskning. Bland det särskilt positiva märks:

- Kommunens medverkan i BioFuel Region, som är pådrivande för introduktion av förnybara bränslen för fordonsdrift.
- Kommunens avsaknad av tjänste- och förmånsbilar.
- Stimulansen att köpa miljöbil, med gratis parkering i två parkeringshus, inklusive kravet på att etanolbilar verkligen ska köras på etanol.
- Vissa förvaltningars utbildning av anställda i sparsam körning, s.k. Ecodriving.
- Samhällsbyggnadskontorets förstudie för etablering av förvaltningsintern tjänstebilpool för att minska behovet av egen bil i tjänsten.

Utifrån granskningen presenteras åtta huvudsakliga rekommendationer till Umeå kommun:

1. Ställ krav på att de fordon som kommunen köper, leasar och hyr ska vara miljöbilar enligt BioFuel Regions definition (i linje med bl.a. Trollhättans och Kristianstad kommuns beslut) – miljöbilsandelen har inte utvecklats i tillräcklig takt.
2. Ställ krav på att fordon som används i transporttjänster som kommunen köper ska utföras med miljöbilar (i linje med bl.a. Linköpings kommuns beslut) – dagens krav är verkningslösa.
3. Vidga satsningen på biobränslen till att också omfatta egen produktion av biogas för fordonsdrift, i linje med Swecos förstudie.
4. Inrätta en kommunal bilpool, företrädesvis med miljöbilar, för resor i tjänsten så att dessa bilar ersätter privata fordon i tjänsten, med betydande miljö- och säkerhetsvinster (i linje med Göteborg).
5. Vidga gratisparkeringen för miljöbilar i p-huset till att också omfatta annan kommunal parkering (i linje med Karlstads kommuns beslut).
6. Fatta ett centralt beslut om utbildning av berörda kommunanställda i sparsam körning, till skillnad från dagens förvaltningsdrivna utbildning (i linje med Värnamo kommuns beslut).
7. Stimulera medborgare att starta en allmän bilpool, i första hand med miljöbilar.
8. Kräv 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, baserad på enkätsvar från Umeå kommun företrätt av Christina Berggren, SHBK Miljö, Umeå kommun. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.