

# Miljöbilssituationen i Vellinge

\*

1 stjärna av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

Mars 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 också slagit fast att det finns ett sektorsansvar, innebärande att även trafikens koldioxidutsläpp måste minska.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress.

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 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.

Vellinge kommuns Agenda 21 slår fast att ”Tanken är att vi gemensamt ska anpassa vår kommun till ett samhälle i kretslopp, dvs. en långsiktigt hållbar utveckling.”

Under åren 2004-2006 arbetar Vellinge kommun med lokala miljö kvalitetsmål, som avspeglar läget och ambitionen i kommunen.<sup>1</sup>

Kommunen har ett konkret och detaljerat trafiksäkerhetsprogram, där medborgarnas synpunkter är inarbetade, men motsvarande saknas för trafikens miljödimension.<sup>2</sup>

## Vellinge kommuns bilinnehav

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

- 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.
- 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.

Vellinge kommun äger och leasar totalt knappt 40 personbilar. Av dessa är inte en enda miljöbil.

Tolv av Vellinge kommuns anställda har tjänstebilar, vilket är negativt ur miljösynpunkt eftersom dagens tjänstebilsutformning inte stimulerar mindre eller bränslesnålare fordon och inte heller ger något incitament att köra snålt eller låta bilen stå. Den politiska ledningen kör AUDI A6 Avant 2,5 TDI Quattro, samt SAAB 9-5 Aero sedan. Ingen av dessa båda är föredömen ur miljöperspektiv.

## 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 runda tal tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Kommunens trafiksäkerhetsprogram slår fast punkterna ”Upphandling, med krav på trafiksäkerhet, av skolskjuts och andra transporter av skolbarn och ungdomar. Uppföljning,

<sup>1</sup> <http://www.vellinge.se/templates/Page.aspx?id=398>.

<sup>2</sup> <http://www.vellinge.se/templates/Page.aspx?id=1304>.

med avseende på trafiksäkerhet, av de upphandlade tjänsterna.”<sup>3</sup> Inga liknande krav ställs på miljöområdet – kommunen anger till och med att ”Vi planerar inte att ställa några sådana krav.”

Vellinge är en av allt färre kommuner som inte utbildat någon i personalen i sparsam körning, så kallad ecodriving.

## Stimulans till medborgarna

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får ingen stimulans från Vellinge 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).

Gratis parkering för miljöbilar är en relevant stimulans i många kommuner, men den förutsätter i Vellinges fall att en relativt hög andel kommunala parkeringsplatser först avgiftsbeläggs. I nuläget är p-platser avgiftsbelagda endast under tiden 1 maj - 30 september, och endast på några få platser (framför allt Höllviken och Falsterbo).<sup>4</sup> Personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är undantagna från avgiften, och samma beslut skulle kunna tas för miljöbilar. Kommunen påstår i sitt enkätsvar till Gröna Bilister att ”kommunen får enligt lag inte subventionera enskilda privatpersoner eller privata företag”, som argument för varför miljöbilar inte ges gratis parkering. Åtskilliga andra kommuner har dock sedan flera år infört gratis parkering för miljöbilar (bl.a. Göteborg).

I Vellinge finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, och inte heller någon trafikskola där allmänheten kan lära sig sparsam och miljöanpassad körning, så kallad ecodriving.<sup>5</sup> Vellinge erbjuder inte heller medborgarna möjlighet att avstå från privat bilinnehav genom att gå med i en bilpool.<sup>6</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. 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.

Vellinges bilköp sker huvudsakligen i Malmö, där Ford står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen. Återförsäljaren säljer knappast längre några Ford Focus som endast är bensindrivna, försäljningen domineras helt av etanolversionen. Toyota rapporterar om en ökande försäljning av hybridbilen Prius, med en väntetid på cirka sex månader. Volvo säljer alltfler biogasbilar (Bi-Fuel), inte minst till taxi och kommuner. Saabs återförsäljare

<sup>3</sup> <http://www.vellinge.se/templates/Page.aspx?id=1304>.

<sup>4</sup> Beslut i kommunfullmäktige 2003-11-26 §91.

<sup>5</sup> Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>

<sup>6</sup> Se [www.bilpoolarna.se](http://www.bilpoolarna.se).

har börjat marknadsföra den kommande etanol/flexifuelversionen av Saab 9-5 som börjar levereras strax efter halvårsskiftet 2005.

## 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 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 Vellinge saknas helt tankställen för biobränslen och kommunen uppger själv att man inte verkat för att sådana tankställen ska etableras. Närmaste publika tankställe för etanol E85 finns i Malmö (OKQ8 och Statoil) och Svedala (OKQ8). I Malmö finns också fordonsgas med en ökande andel biogas (Sydkraft), el (Sydkraft) och RME rapsmetylester (Statoil).

Vellinges 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.

## Slutsatser och rekommendationer

Vellinge kommuns miljöbilsarbete är underkänt. Kommunen får betyget 1 av maximala 10 från Gröna Bilister. Bland det positiva märks:

- Kommunens trafiksäkerhetsprogram, med möjlighet att införa liknande åtgärder också för miljövänligare bilism.
- Införandet av parkeringsavgift delar av året, med möjlighet att utöka detta och undanta miljöbilar.
- Den geografiska närheten till Malmö, med goda möjligheter att köpa och tanka miljöbilar.

Gröna Bilister presenterar sju huvudsakliga rekommendationer till Vellinge kommun:

1. Öka successivt andelen miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar.
2. Ställ miljökrav på de fordon som används i transporttjänster som kommunen köper.
3. Tillse att en pump med förnybara bränslen etableras, främst för etanol E85 och biogas.
4. Utbilda relevanta delar av den egna personalen i sparsam körning, ecodriving.
5. Stimulera medborgarna att välja miljöbil, exempelvis genom gratis busskort för den som köper miljöbil eller genom att avgiftsbelägga parkeringsplatser, med undantag för miljöbilar.

6. Inför en bilpool för allmänheten.
7. 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 Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Vellinge kommun, företrätt av Gert Åberg personaldirektör och tjänstebilsansvarig, kombinerat med utförliga självständiga granskningar av dokument samt samtal med relevanta bilföretags återförsäljare. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).