

Miljöbilssituationen i Robertsfors

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 ansvaret också gäller sektorsvis, med målet att trafikens koldioxidutsläpp år 2010 ska vara tillbaka på 1990 års nivå, för att långsiktigt 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.

Mattias Goldmann
Kommungranskare, Gröna Bilister

Miljösituationen i kommunen

Robertsfors har kartlagt sin klimatpåverkan och funnit att transportsektorn är den enskilt största sektorn av koldioxidutsläpp i Robertsfors kommun med nästan 50 procent eller närmare 14 800 ton koldioxid.¹

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.

Pilotkommun för hållbar utveckling

I augusti 2001 påbörjades projektet ”Hållbara Robertsfors”, senare kallat ”Robertsfors kommun – pilotkommun för hållbar utveckling”. Syftet är att utforma en modell för hur ett framgångsrikt arbete med hållbar utveckling kan bedrivas och bli en förebild för andra kommuner. ”Vi har spänt bågen hårt genom att säga att denna modell ska kunna vara tillämpbar inte bara i regionens kommuner utan också vara av intresse för alla andra kommuner oavsett kultur och välfärdsnivå såväl nationellt som internationellt, som seriöst vill arbeta med att ställa om samhället i hållbar riktning.”²

Ekokommun

Robertsfors är sedan juni 2004 med i Sveriges Ekokommuner. ”Vi ser föreningen som en viktig samarbetspartner, inte minst vad gäller att vidareutveckla ekokommunbegreppet samt sprida det till andra kommuner och andra länder.”³

”Ekokommunbegreppet förpliktigar och kräver en ständig uppdatering och förnyelse om begreppet ska fortsätta att spela en roll i vår föränderliga värld. Vi vill därför gärna se oss som ”den femte generationens ekokommun”, inte därför att övriga skulle vara sämre utan därför att vi verkar i en ny tid med nya förutsättningar.”⁴

Gröna Bilisters kommungranskningar visar att ekokommuner inte utmärker sig som särskilt aktiva på miljöbilsområdet, trots att ekokommunernas fyra systemvillkor entydigt uttalar att trafiken måste bli energieffektivare och övergå till förnybara drivmedel:

¹ <http://www.ac.lst.se/files/wxeeMcgE.pdf>.

² Se [/www.hallbara.robertsfors.se](http://www.hallbara.robertsfors.se) samt http://www.robertsfors.se/Global/Nyheter_PDF/Konf.pdf.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

1. Ämnen från jordskorpan får inte systematiskt öka i naturen.
2. Ämnen från samhällets produktion får inte systematiskt öka i naturen.
3. Det fysiska underlaget för naturens produktion och mångfald får inte systematiskt utarmas.
4. Effektiv och rättvis resursomsättning för att tillgodose mänskliga behov.

Transportpolicy

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

Forum för hållbar utveckling

Västerbottens alla kommuner medverkar i Forum för Hållbar utveckling i Västerbotten, FHU, med transporter som ett av sina fem fokusområden. FHU ger stöd till företag, innovatörer och andra aktörer.⁵ I vad mån Robertsfors miljöbilsarbete påverkats är dock svårt att säga.

Nätverket för ett säkert och miljöanpassat transportsystem

Vägverket, landstingen, kommunerna och länsstyrelserna i Norr- och Västerbottens län driver gemensamt Nätverket för ett säkert och miljöanpassat transportsystem, med fokus på transportrelaterade miljöproblem. Bl.a. har en utredning om åtgärder för minskning av koldioxidutsläpp tagits fram, men det är svårt att bedöma om den gjort något avtryck i Robertsfors agerande.

Samverkansgrupperna för hållbar utveckling i Västerbottens län

Samverkansgrupperna är ett nätverk som pågår t o m 2006, med fokus på genomförandet av de regionala miljömålen. Gruppen ”Energiproduktion, Byggverksamhet, Skog och trä” fokuserar delvis på transporter och fordonsbränslen.

Klimatinvesteringsprogram

Robertsfors har sökt och 2004 beviljats stöd från Klimatinvesteringsprogrammet Klimp, men inte för transportrelaterade frågor utan byte av kylskåp. Ingen av posterna i ansökan berörde trafik.

⁵ <http://www.ac.lst.se/files/EUXqqPLL.doc>.

Kommunen ingår i BioFuel Regions ansökan för 2006, som bl.a. avser delfinansiering av etanolbilar och tankställen för E85.⁶

BioFuel Region

Kommunen 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”⁷ Sundsvalls, Örnsköldsviks, Härnösands, Kramfors, Umeå, Vindeln, Vännäs, Lycksele, Vilhelmina, Storuman, Sorsele, Malå, Norsjö, Robertsfors och Skellefteå kommuner stöttar BFR:s arbete, liksom länsstyrelserna och Landstingen i Västernorrland och Västerbotten. Inom BFR finns, enligt organisationen själv:

- Processindustriell struktur som är van att hantera nya processtekniska krav
- Stor kunskap kring biobränslen för energiframställning
- Kvalificerade, välutvecklade, högteknologiska och framgångsrika tillverkare
- Stort engagemang från offentliga aktörer
- God råvarupotential för storskalig produktion⁵

På miljöbilsområdet har regionen slagit fast följande mål:

- Tillgänglighet för medvetet och aktivt nyttjande av biodrivmedel för 95 procent av befolkningen innan utgången av 2006.
- Minst 60 tankställen innan utgången av 2006.
- Utvecklade rutiner för offentlig miljöanpassad upphandling av fordon och drivmedel.
- Symbolprojekt som gemensamt system för fri parkering för miljöbilar i hela BFR.

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.

⁶

www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Bio_Fuel_Region_AB_2006.pdf

⁷ http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel_Region.pdf.

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

Robertsfors kommun ägde och leasade 22 personbilar den 15 december 2005. Av dessa var 7 miljöbilar, samtliga av etanoltyp. Det ger Robertsfors en miljöbilsandel på 32 procent, vilket inte är landsledande men fullt acceptabelt.

Kommunen har inte fastställt några konkreta upphandlingskrav för framtida inköp av bilar, men policyn för resor och transporter anger att andelen miljöanpassade fordon i kommunens fordonspark skall öka med 30 procent till år 2007.

Ingen förtroendevald eller anställd har förmånsbil, vilket är positivt ur miljösynpunkt.

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.

Kommunens rese- och transportpolicy anger att ”I upphandling av resor och transporter skall kraven på trafiksäkerhet och miljö öka. Vi skall ständigt arbeta med att utveckla upphandlingarna.” Där skrivs också att ”Miljökrav skall ställas vid alla kommunala upphandlingar av resor och transporter. EKV-delegationen har tagit fram en databas som är ett hjälpmedel för att ställa miljökrav vid offentlig upphandling. Uppdragstagaren skall beskriva hur miljösäkringen av transportuppdraget skall göras. Detta kan göras genom en beskrivning, policy, rutiner m m. Krav på förarnas kompetens, utförande av uppdraget, typ av bränsle samt fordonens utrustning och tekniska prestanda skall ställas. Exempel på krav som skall övervägas vid upphandlingar; bränsleförbrukning, typ av bränsle, utbildning i sparsam körning, årlig redovisning av bränsletyp, bränsleförbrukning och körd sträcka.”

Konkret har det dock ännu inte inneburit särskilt mycket vad gäller miljökrav på upphandling av transporter som färdtjänst och skolskjuts.

Kommunens granskning av koldioxidutsläppen fastslog redan våren 2004 att ”utbildning i sparsam körning en åtgärd som ger stor miljövinst. Det är en åtgärd som skulle kunna genomföras för både bensinbilar, lastbilar och traktorer. Sparsam körning innebär jämn körning med rätt växel, service av bil, användning av motorvärmare mm. Sparsam körning kan ge en minskning av bränsleförbrukningen med 10-15%.” Som räkneexempel angavs att ”Ifall alla bilar i Robertsfors hemtjänst skulle köras sparsamt skulle det ge en minskning av koldioxidutsläppen med 5 ton per år, vilket motsvarar 24 000 liter bensin. Med ett bensinpris på 9,40 kr per liter innebär det en besparing på nästan 22 000 kr per år. Personalen inom hemtjänsten skulle med stor sannolikhet även köra sparsamt privat. Detta skulle innebära en minskning av koldioxidutsläppen med cirka 64 ton per år inom Robertsfors kommun.”⁸

Trots detta har kommunen enligt uppgift inte utbildat sin personal i sparsam körning.

⁸ <http://www.ac.lst.se/files/wxeeMcgE.pdf>.

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.
- Kommunal företrädare som goda föredömen.

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

I Robertsfors finns ingen diplomerad Grön Trafikskola eller trafikskola som lär ut sparsam körning.⁹

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.

Miljöbilsförsäljningen i Västerbotten har länge dominerats av Ford med etanol/flexifuel-versionen av Focus. Under hösten 2005 har Saab och Volvo börjat sälja och marknadsföra sina etanolbilar, med betydande väntetider framför allt för Saab.

⁹ Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>.

Toyota rapporterar om en lägre försäljning av hybridbilen Prius (Årets Bil 2005) i Norrbotten än i övriga Sverige, delvis på grund av att bilen är särskilt utvecklad för trafik i större städer.

Gasfordon säljs i Sverige av ett tiotal bilmärken, men då det i dagsläget inte finns något tankställe för fordonsgas norr om Uppsala, saluförs dessa bilar inte i Västerbotten.

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 Robertsfors finns möjlighet att tanka etanol E85 på OKQ8, Storgatan. År 2003 tankades 17 kubikmeter E85, drygt en halv procent av volymen tankad bensin.¹⁰ Möjligheter att tanka biogas eller RME (rapsmetylester) saknas. Biogasproduktion har utretts, men endast för gårdsbruk.¹¹

Robertsfors 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.

¹⁰ <http://www.ac.lst.se/files/wxeeMcgE.pdf>.

¹¹ <http://www.hallbara.robertsfors.se/worddok/Biogas.doc>.

Slutsatser och rekommendationer

Robertsfors kommun får betyget 3 av maximala 10 från Gröna Bilister. Inom grön bilism har kommunen åtskilligt att lära från landets miljöbilsbästa kommuner. Bland det positiva i kommunens arbete märks:

- En relativt hög andel miljöbilar med tydligt uttalad ambition att fortsatt höja andelen.
- Avsaknaden av förmånsbilar.
- Kommunens ambition att ställa miljökrav vid upphandling av fordonstjänster.
- Lokal tillgång till etanol som ger goda möjligheter att snabbt öka andelen miljöbilar.

Gröna Bilister presenterar fem huvudsakliga rekommendationer till Robertsfors kommun:

1. Öka andelen miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsle drivna 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. Etablera lokal produktion av biogas för fordonsdrift.
4. Förverkliga BioFuel Regions mål angående gynnande av miljöbilar.
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 Konsumentverket, som dock inte påverkar rapportens innehåll eller den poängmässiga bedömningen. Rapporten är baserad på enkätsvar från Robertsfors kommun, företrätt av kommunchef Mats Karlsson. Detta har kompletterats med utförliga självständiga granskningar av kommunens dokument, samtal med relevanta bilföretags återförsäljare och andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.