

Miljöbilssituationen i Hedemora

3 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Februari 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.

Hedemora är sedan 1998 ekokommun. Kommunen anger själv att ”För att bli medlem i Sveriges Ekokommuner krävs att kommunfullmäktige eller kommunstyrelse beslutar att ansöka om medlemskap. Dessutom ska man ha antagit ett program med det uthålliga samhället som ett övergripande mål för sina verksamheter i enlighet med Riodokumentets Agenda 21. Kommunen ska givetvis bedriva sitt arbete enligt det antagna programmet och de fyra systemvillkoren ska beaktas i samtliga kommunala beslut. De fyra systemvillkoren är:

- Ämnen från jordskorpan får inte systematiskt öka i naturen
- Ämnen från samhällets produktion får inte systematiskt öka i naturen
- Det fysiska underlaget för naturens kretslopp och mångfald får inte systematiskt utarmas.
- Effektiv och rättvis resursomsättning.

Samtliga fyra villkor utgör en tydlig indikation på att ekokommuner bör främja minskad miljöbelastning från trafiken och därmed miljöbilar.

Hedemora har deltagit aktivt i insamlandet av skrotbilar. Kommunen har ett eget miljöpris, men det har inte nyligen delats ut till trafikrelaterade initiativ.

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

Hedemora kommun äger och leasar totalt 65 personbilar. Av dessa är inte en enda miljöbil. Kommunen anger att det framgent kommer att ställas miljökrav vid fordonsupphandling, förfrågningsunderlagen är under utarbetande och har inte kunnat bedömas.

Hedemora kommun äger inga tjänstebilar, vilket är positivt ur miljösynpunkt eftersom dagens tjänstebilsutformning inte stimulerar mindre eller bränslesnålare fordon och inte heller ger något incitament att köra snålt eller låta bilen stå.

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.

Hedemora kommun anger att de ställer miljöbilsrelaterade krav när transporter upphandlas. Det gäller bland annat vissa krav på bränsleförbrukning och utbildning i sparsam körning, så kallad ecodriving.

Kommunen har däremot inte utbildat den egna personalen i ecodriving, sparsam körning, trots att det inte enbart innebär en tydlig miljövinst utan också minskar kommunens bränslekostnader.

Stimulans till medborgarna

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får ingen stimulans från Hedemora 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 Hedemoras fall att en relativt hög andel kommunala parkeringsplatser först avgiftsbeläggs.

I Hedemora finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, men allmänheten kan lära sig sparsam och miljöanpassad körning, så kallad Ecodriving på två trafikskolor i kommunen.¹

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.

Fords återförsäljare Hedemora Bilforum AB står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen i Hedemora, med Ford Focus FFV (etanoldrift). Toyotas återförsäljare i regionen säljer hybridbilen Prius, men det finns ingen återförsäljare i Hedemora.

Saabs har börjat marknadsföra den kommande etanol/flexifuelversionen av Saab 9-5 som, liksom Volvos S40/V50 i etanolutförande, kommer att börja levereras under 2005.

Volvo, Fiat, Opel, VW och Mercedes marknadsför biogas/bifuel-bilar, men då det inte finns fordonsgas i regionen är det inte relevant att sälja dessa bilar i Hedemora eller grannkommuner.

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

¹ Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>.

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 Hedemora finns möjlighet att tanka etanol E85 på OKQ8, Gussarvsgatan 27. Detta beror delvis på påstötningar från kommunens sida. Däremot saknas möjligheter att tanka biogas/fordonsgas eller RME (rapsmetylester). Etanol E85 finns också att tillgå bl.a. i Falun, Borlänge, Rättvik och Ludvika.

Hedemoras 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

Hedemora kommuns miljöbilsarbete är underkänt. Kommunen får betyget 3 av maximala 10 från Gröna Bilister. Bland det positiva märks:

- Kommunens miljörelaterade krav på leverantörer av transporttjänster, med bl.a. krav på bränsleförbrukning och utbildning i sparsam körning, s.k. ecodriving.
- Avsaknaden av kommunala tjänstebilar.
- Kommunens medverkan till att det nu är möjligt att tanka etanol E85 i kommunen.
- Tillgången till två trafikskolor som lär ut sparsam körning, delvis beroende på sådana krav i kommunal upphandling.

Utifrån granskningen presenterar Gröna Bilister sju huvudsakliga rekommendationer till Hedemora kommun:

1. Börja köpa in miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar.
2. Ställ krav på att en 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. Utbilda relevanta delar av den egna personalen i sparsam körning, ecodriving.
4. Stimulera medborgarna att välja miljöbil, exempelvis genom gratis busskort för den som köper miljöbil eller genom att avgiftsbelägga parkeringsplatser, med undantag för miljöbilar.
5. Inför en lokal bilpool för allmänheten.
6. Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).
7. Satsa på att etablera biogas för fordonsdrift, med stora miljövinster som följd.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Hedemora kommun, företrätt av inköpschef Åke Öhrnberg, kombinerat med utförliga självständiga granskningar av kommunala dokument samt samtal med relevanta bilföretags återförsäljare. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.