

Miljöbilssituationen i Gotlands kommun

(6 stjärnor av 10 möjliga)

-

En granskning av Gröna Bilister

April 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 tillbaka på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska. De totala utsläppen av fossil koldioxid i Ånge 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 ibland 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.

Gotlands kommun blev ekokommun 1992 och beslutade 1996 att Gotland skall bli ett hållbart samhälle till år 2025. Kommunen anger själv att ”Hållbar utveckling kommer att spela en allt större roll i vardagslivet här på Gotland. Denna ekologiska hållbarhet kommer att betyda mer och mer på det globala planet då fler och fler regeringar, samhällen och individer insett att vi inte kan fortsätta tära på jordens resurser. En av de viktigaste faktorerna för att nå ett hållbart samhälle är att minska konsumtionen av naturens ändliga resurser och ersätta dem med jordens förnyelsebara resurser, detta för att ge kommande generationer möjligheter till ett bra liv.”¹

Utifrån detta står det klart att en minskad och miljövänligare bilism bör vara en viktig samhällsrelig 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. Granskningen sker med finansiellt stöd från Konsumentverket.

Kommunala mål

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 <http://www.sekom.nu/standard.asp?id=63>.

- 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.

Gotlands kommun är en ekokommun, vilket innebär extra höga krav på miljöanpassning. Kommunens ekoprogram, som antogs i juni 1998, slår bl.a. fast att ”uttagen av olja, metaller och andra mineraler från underjorden ska stegvis minska till vad som hinner läggas fast i jordskorpan igen”². Samtidigt antogs en kretsloppsplan med mål, tidplaner och fördelning av genomförandeansvar i kommunens strävan mot ett kretsloppsanpassat Gotland år 2025. I planens avsnitt om energi står bland annat att koldioxidutsläppen och användningen av fossila bränslen skall minska, att energiförsörjningen alltmer skall inriktas på förnybara energikällor samt att kommunens bilpark successivt skall övergå till bilar som drivs med förnyelsebara bränslen.

Gotlands kommuns mål är att minst 5 procent av fordonsparken varje år ska övergå till att kunna drivas med förnyelsebara drivmedel. Resterande fordon ska kunna drivas med fossilt bränsle utblandat med ett förnyelsebart drivmedel.

Kommunen har också visioner om ökad biogasanvändning både för uppvärmning samt för bränsle till bilar och formulerar nu ett projekt kring att få Gotland till ett försöksområde för miljöanpassade fordon.³

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

² http://www.gotland.se/imcms/servlet/GetDoc?meta_id=2055

³ Se bl.a. kommunens klimatstrategi, http://www.gotland.se/imcms/servlet/GetDoc?meta_id=14758.

Gotlands kommun inklusive de kommunala bolagen har totalt 274 personbilar varav 48 köpta och resten leasade.

Tills för något år sedan var en hög andel av kommunens personbilar drivna med RME, ett biodrivmedel tillverkat av raps. Dessa bilar har bytts ut mot bensindrivna fordon i takt med att leasingavtalen löpt ut. Urvalet av bilar på nybilsmarknaden för RME är idag mycket litet. Vill man dessutom att bilen ska vara utrustad med s.k. partikelfilter står inga tillverkare för sina garantier om bilen körs på RME.

Idag har kommunen endast två miljöbilar, båda Ford Focus Flexifuel som kan köras på bensin eller etanol. Ytterligare sex Flexifuelfordon levereras under våren 2006.⁴ Bilarna har tillkommit genom en särskild miljöbilsupphandling, genomförd i samarbete med Kommentus. Perioden 050901-081231 kan förvaltningarna välja mellan följande fordon:

- Fiat Punto Bi-Power - Gas/bensin
- Ford Focus 1,8 Flexifuel 5-d och HGV - Etanol/bensin
- Opel Combo Tour 1,6 CNG - Gas/bensin
- Opel Combo Skåp 1,6 CNG - Gas/bensin
- Saab 9-5 2,0t Bio Power Combi - Etanol/bensin
- Toyota Prius - El/bensin
- VW Golf Variant Bifuel 2,0 - Gas/bensin⁵

Hittills (060320) har endast Sociala omsorgsförvaltningen beslutat leasa miljöbilar.

Kommunens inköp av etanolbilar har skett trots att det i dagsläget inte finns något tankställe för etanol på Gotland. Enligt riksdagens beslut måste större tankställen saluföra minst ett biodrivmedel – i praktiken etanol – sedan den 1 april, men detta har ännu inte inträffat på Gotland. Detta innebär att miljöbilarna i dagsläget drivs på bensin, med undantag för de tillfällen då man har med sig bilarna till Stockholm där man tankar etanol. Gotlands etanolbilar slipper dessutom trängselavgifterna i Stockholm.

Kommunens nu gällande fordonsupphandling (050101-071201) har vissa grundläggande miljökrav, bl.a. att fordonet ska uppfylla miljöklass 2005, att HA-oljafria däck ska väljas i första hand och att en miljödeklaration ska tas fram. Dessutom har varje förvaltningschef ansvaret att inte köpa större fordon än vad uppgiften kräver, vilket lett till att leasingbilflottan som domineras av mindre och relativt bensinsnåla bilar.

Kommunen har inte formulerat kraven ännu för framtida upphandlingar, men bedömer att man då kan ställa tydliga miljöbilskrav utifrån den nya statliga miljöbilsdefinitionen.

Kommunen har inga förmånsbilar för privat nyttjande, vilket är positivt utifrån att tjänstebilar ofta är onödigt stora och motorstarka och den som har tjänstebil har begränsat incitament att hålla nere sin körsträcka.

Kommunen saknar helt uppgifter på hur många kommunanställda som regelmässigt utnyttjar tjänstebil. Vissa verksamheter har inrättat system där tjänstebilen bokas av den anställde från en bilpool, men det är inte genomfört systematiskt. Sedan 1994 har kommunens anställda minskat sitt körande med egen bil i tjänsten med en knapp tredjedel, vilket

⁴ <http://www.gotland.se/imcms/23229>.

⁵ Se <http://www.gotland.se/imcms/21417>.

är svagt jämfört med många andra kommuner som helt avskaffat rätten att använda privat bil i tjänsten.

Gotlands kommunfullmäktige har att behandla en motion om att göra Gotland till försöksområde för miljöbilar, samt förslag på att ta fram en kommunal miljöbilspolicy.

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 en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Inför varje fordonsupphandling, ställer Gotland kommun krav på miljödeklaration för varje offererad modell.⁶ Här ska ingå information om drivmedelsförbrukning, koldioxidsutsläpp, utsläpp av kolväten, buller samt miljöklass. Därutöver krävs att fordonens däck inte innehåller HA-oljor med mer än tre procent polyaromatiska kolväten (PAH) eller två procent zinkoxid. Smörjmedel ska inte innehålla klorerade paraffiner, nonylfenoletoxylat (NFE) eller blyföreningar.

I avtalen med Volkswagen står att ”Säljaren garanterar härmed att SDI respektive TDI motorerna kan drivas med 0-100% RME inblandning i dieseln med bibehållen garanti och service”.⁷

När kommunen upphandlar färdtjänst ställs krav på att bästa möjliga drivmedel används, vilket dock i praktiken inte inneburit att färdtjänstfordonen kör på biodrivmedel. För skolskjuts krävs att leverantören löpande ska pröva om miljöfarliga eller skadliga kemikalier kan bytas ut. Fordonet måste ha motorer av klass Euro 4 (miljöklass 2005) och drivas på bränsle av bästa möjliga tillgängliga miljöklass. Vid nyanskaffning av däck ska det miljövänligaste alternativet väljas. I 2006 års renhållningsupphandling kräver kommunen att alla åtta berörda chaufförer ska genomgå utbildning i sparsam körning under året.

Det är också möjligt för kommunen att minska sin bränslenota och därmed sin miljöbelastning genom att lära relevanta delar av personalen sparsam körning, ”ecodriving”. Gotlands kommun har utbildat försöksgrupper på 25-30 personer, men ett totalt vikarie-stopp innebar att åtskilliga som skulle utbildats aldrig blev utbildade (bristen på vikarier gjorde att de inte kunde ta ledigt från ordinarie jobb). Hur många som totalt genomgått utbildningen vet kommunen ännu inte, men frågan är ställd till samtliga förvaltningar och kommer att sammanställas första halvåret 2006.

Kommunen anger att ”effekterna var att personalen fick ökad kunskap om hur man kan bidra till miljön genom ett ändrat körsätt. Vi kunde även se små mätbara förändringar i rätt riktning på bränsleförbrukning.” Kommunen har ändå inte beslutat sig för om man vill gå vidare med utbildningen, utan villkorar det med statligt stöd i form av Klimp-bidrag – Gotland sökte medel för en större satsning på eco- och safety-driving.

⁶ <http://www.gotland.se/Inkop/avtal/037/37forfragan.pdf>

⁷ http://www.gotland.se/Inkop/avtal/037/037_index.htm

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.

För att stimulera medborgare att ta miljöbilsansvar erbjuder många kommuner exempelvis delfinansiering av merkostnaden vid inköp av miljöbil eller gratis parkering för miljöfordon. Gotlands kommun ger dock ingen sådan stimulans, tvärtom är all parkering på hela ön gratis (utom på Luftfartsverkets långtidsparkering och vid Färjeterminalen). Diskussioner om att införa p-avgift i Visby och att i så fall undanta miljöbilar har förekommit.

Studier har visat att en bilpool i medeltal minskar bilåkandet med 50 procent. Orsaken är att man inte är bunden till den egna bilen utan fritt väljer det färd sätt som är mest ekonomiskt och praktiskt för varje resa. En bilpoolsbil ersätter åtta till tolv privatägda bilar, vilket frigör stora ytor som man kan använda till annat än parkeringsplatser.⁸ På Gotlands finns dock ingen bilpool – kommunen anger till Gröna Bilister att ön är för glesbefolkad för att det ska fungera, men andra kommuner som är väl så glesbefolkade har beslutat införa bilpooler (t.ex. Arjeplog).

Gotlands kommun har demonstrerat sparsam körning (ecodriving) till allmänheten i samband med världsmiljödagen, men har inget systematiskt program för att sprida kunskapen finns. Inte heller finns det några diplomerade Gröna Trafikskolor på Gotland.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. Där bilarna finns, är det också av stor betydelse att de faktiskt finns inne, kan provköras och finns med i den lokala bilhandels marknadsföring. På denna punkt har Gröna Bilister funnit mycket stora skillnader mellan olika generalagenters och återförsäljares inställning och motivation.

Den begränsade tillgången på biobränslen för fordonsdrift på Gotland innebär att efterfrågan på bilar som kan drivas på etanol E85 eller biogas är liten. Fords återförsäljare AB Lundins Bil uppger att de ändå hittills under 2006 sålt mellan 15 och 20 FFV-fordon (Focus och Focus C-Max). Eftersom merkostnaden för att få en modell anpassad för FFV är liten i förhållande till bilarnas grundpris är det vanligt att kunden väljer det alternativet.

Toyota ökar snabbt sin miljöbilsförsäljning i Sverige, genom hybridbilen Prius. Större efterfrågan än tillgång har medfört långa leveranstider. Återförsäljaren Nils Jacobsson Bil AB rapporterar att man sålt de bilar man tilldelats, sex bilar, till företag och privatpersoner på Gotland.

Volkswagens återförsäljare i Visby BilCity har tidigare sålt cirka 60 RME-drivna Polo, framför allt till kommunen. Volkswagens nya dieselmotorer är dock inte godkända för drift med RME.

⁸ <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

⁹ För en komplett förteckning, se www.grontrafikskola.se

Den nya revolutionerande tekniken med partikelfilter för dieselmotorer erbjuds dessvärre inte i kombination med RME-drift. Filtret fungerar inte med dagens utformning med RME.

Tankställen

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 borttappad 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).

På Gotland finns inte ett enda tankställe för etanol E85, det i Sverige mest efterfrågade biodrivmedel för fordonsdrift. Det fanns för flera år sedan långt framskridna planer för lokal tillverkning av etanol i Roma. Av flera skäl kan den fabriken istället komma att hamna i Halmstad.

Inte heller finns det fordonsgas att uppbringa på Gotland. Det enda biobränsle för fordonsdrift som finns tillgängligt på ön är RME rapsmetylester som finns hos OKQ8 i Visby (Färjeleden) samt i Hemse (Ronevägen 9).¹⁰

Kommunen ser lokal produktion av biogas som en möjlighet att på kort sikt få till stånd en viss tillgång på biodrivmedeln för fordonsdrift. En enklare gastankningsstation förbereds på kommunen lantbruksskola, medan ett statligt stöd i form av Klimp-bidrag skulle möjliggöra en större satsning. Kommunen har sökt sammanlagt 14,8 miljoner kronor i statligt bidrag för en total biogassatsning på 45,8 miljoner kronor, omfattande fyra biogasanläggningar. I ett första steg skulle dock endast en mindre del av satsningen gälla biogasproduktion för fordonsdrift.¹¹

¹⁰ Läs mer om kommunens satsning på RME på http://www.gotland.se/imcms/servlet/GetDoc?meta_id=2965

¹¹ Läs ansökan på http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Gotland_2006.pdf.

Slutsatser och rekommendationer

Gotlands kommun får betyget 6 stjärnor av maximalt 10 för sitt arbete som miljöbilskommun, upp två jämfört med tidigare granskning. Det höjda betyget beror framför allt på en tydlig satsning på miljöbilar trots att det saknas biodrivmedel på ön. Bristen på bränsle på ett så geografiskt isolerat område som Gotland, gör att vi inte tillämpat vår gängse poängsättningsmodell, där några få procents miljöbilsinnehav är helt otillräckligt, utan vägt in kommunens offensiva ambitioner på området.

Därtill kommer som positiva faktorer satsningen på lokal biogasproduktion, avsaknaden av tjänstebilar, kraven vid upphandling av fordonstjänster, utbildningen i sparsam körning.

Utifrån vår granskning har vi fem huvudsakliga rekommendationer till Gotlands kommun:

- 1) Tillse att tankställen etableras för etanol och/eller biogas, vilket är en förutsättning för att få igång miljöbilsförsäljningen. Om ingen kommersiell aktör vill göra det, får kommunen göra det själv.
- 2) Inför tydliga miljöbilskrav i upphandling av tjänster - t.ex. bör upphandlingen av färdtjänst innehålla stegvis ökande krav på andel miljöbilar, under förutsättning att det finns tillgång till förnybara drivmedel.
- 3) Inför parkeringsavgifter på attraktiva platser i Visby, med gratis parkering för miljöbilar.
- 4) Starta en systematisk satsning på att lära ut sparsam körning, s.k. ecodriving.
- 5) Stimulera framväxten av en bilpool.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiering från Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Gotland kommun, företrätt av ekostrateg Bengt-Olof Grahn och Roland Pettersson, Upphandlarna.

För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.