

Östersunds kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan



7 gröna bilar av 10 möjliga

En granskning av Gröna Bilister

Juni 2011

Innehåll

Tankning av förnybara bränslen	10
Intern bilpool.....	10
Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA	10
Resepolicy.....	11
Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar.....	11
Virtuella möten	12
Bränslestatistik, koldioxidutsläpp	12
Klimatkompensation	12
Drivmedel	13
Inköp av miljöbilar	15
Parkeringsförmåner	15
Bilpooler för allmänheten.....	16
Information, evenemang och kampanjer.....	16
Biogas	17
El till elbilar och laddhybrider	18
Övriga förnybara drivmedel.....	18

Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar som följd. Detta är utgångspunkten för riksdagens och regeringens beslut att Sveriges klimatpåverkan år 2020 ska ha minskat med 40 % jämfört med år 1990, och andelen biodrivmedel i bränslemixen ska nå 10 %. Samma år 2020 ska EU uppnå "20-20-20": klimatpåverkan ska ha minskat 20 % jämfört med år 1990, energieffektiviteten ska ha ökat 20 %, och andelen förnybar energi ska nå 20 %. För år 2020 har EU satt ett preliminärt mål för nya personbilars genomsnittliga koldioxidutsläpp på 95 gram per kilometer mot de 130 som gäller för år 2012. Globalt sett ska världens klimatpåverkan till år 2020 ha minskat med en procentsats som i skrivande stund diskuteras i FN:s regi.

I Sverige står trafiken för största delen av Sveriges koldioxidutsläpp. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har beräknat att trafiksektorns koldioxidutsläpp ökade med 10 procent år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hållits oförändrade, hade det enligt samma källa inneburit att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskat med nio procent. Transporterna är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bl.a. allergier, cancer och bullerrelaterad stress.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismens område.

Mer information om Gröna Bilisters kommungranskningar återfinns på organisationens hemsida: www.gronabilister.se/kommungranskningar

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Östersunds kommun, företrädd av Anne Sörensson. Det kompletteras med självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.

Slutsatser och rekommendationer

Östersunds kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan är huvudsakligen imponerande, men har också några plumpar i protokollet. Betyget blir 7 gröna bilar av 10 möjliga. I det nationella klommunindexets poängbedömning får Östersund 63 poäng, vilket räcker till en nionde plats bland landets kommuner, ner från en fjärde plats 2010. Bästa kommuner 2011 är Trollhättan, Göteborg och Stockholm.

Gröna Bilisters betygssystem skärptes hösten 2009. I det tidigare systemet hade betyget blivit 9 stjärnor av 10 möjliga; samma betyg som Östersund tidigare haft och grunden för att kommunen då utsetts till Miljöbilsbästa kommun. Kommunens arbete för hållbar bilism är fortsatt imponerande bl.a. gällande:

- Det Sverigeledande arbetet för elbilar, bl.a. med vintertest av elbil och Norra Europas första snabbbladdningsstation
- Tillgången på biogas
- Förbudet mot användning av egen bil i tjänsten
- Den detaljerade resepolitik som styr mot icke-resor eller miljösmarta resor
- Gratis miljöbilsparkering med krav på att tanka "rätt"
- Bra kampanj- och projektarbete, bl.a. med trafikantveckan i Europa och det kommunala miljöpriset som återkommande relaterat till miljöbilar

I vissa avseenden har dock arbetet stagnerat:

- Biogassatsningen, där utvidgningen tillsammans med Sundsvalls kommun försenats och hushållens komposterbara avfall fortsatt inte används
- Miljöbilsandelen bland kommunens egna bilar ökar mycket sakta
- Antalet fordon i kommunal regi ökar
- Andelen förnybara drivmedel ökar långsamt, diesel ökar snabbare
- Utbildningen i sparsam körning har inte systematiserats eller utvidgats
- De båda privata bilpoolerna växer sakta eller inte alls

På vissa områden saknar vi fortsatt initiativ från kommunen:

- Kommunens fordon hyrs fortfarande inte ut till allmänheten genom en externt upphandlad bilpool
- Kommunens bolag omfattas inte av en rad av de miljökrav som gäller för förvaltningarna
- Resepolicyn är för vag

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Östersunds kommun:

1. Bygg ut biogasproduktionen skyndsamt
2. Inkludera lokala rötningsbara avfallet i biogasproduktionen
3. Inför lokal stimulans för gasbilar på samma sätt som för elbilarna
4. Fortsätt med gratis miljöbilspartering och följ fortsatt upp tankningskraven, som bör höjas till 70 %
5. Kräv att de kommunala bilar som kan drivas av något förnybart bränsle tankas "rätt" till minst 70 %
6. Se till att alla förvaltningar och bolag verkligen använder rapporteringssystem för sina tjänstebilar
7. Inför tydliga riktlinjer för att minska det totala antalet personbilar i kommunal regi
8. Skärp resepoliticyn gällande när respektive färd sätt ska väljas och konkretisera här vilka kommunalanställda som ska utbildas i sparsam körning
9. Ställ hållbarhetskrav på förnybara och fossila drivmedel som köps in
10. Utrusta samtliga bilar med ISA (intelligenta system för hastighetsanpassning)
11. Säkerställ att biljournaler används
12. Klimatkompensera kommunens alla resor, helst enligt Energimyndighetens rekommendationer, i andra hand enligt kommunstyrelsens förslag

Koldioxidutsläpp och luftföroreningar

Enligt kommunens beräkningar har utsläpp av växthusgaser (inkl. fossil koldioxid) i kommunen minskat med 44 % från år 1990 till år 2008. De beräknade fossila koldioxidutsläppen i Östersunds kommun som geografisk enhet minskade mellan 2007-2008 med 12 973 ton. Transporter stod under 2008 för huvuddelen av de totala fossila koldioxidutsläppen med 75%.

Luftmätningar visar att miljö kvalitetsnormerna uppfylls, men den svagt positiva trenden som fanns tidigare har brutits och luftkvaliteten har de senaste tre åren inte förbättrats.

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:

- 1) Medborgare som kan begära att målen uppfylls.
- 2) Miljöengagerade politiker och tjänstemän som kan hänvisa till antagna mål för att driva igenom en miljöriktig trafikpolitik.
- 3) Oppositionspolitiker som kan bevaka att den politiska majoriteten uppfyller avgivna löften och politiskt beslutade åtgärder.
- 4) Journalister som kan kritiskt granska om beslutade mål uppfylls.

Östersunds kommun var första kommun i landet som miljöcertifierat hela verksamheten enligt ISO 14001 och näst första kommun att registrera sig enligt EU:s standard EMAS.

1993 beslutade Östersunds kommun att en lokal Agenda 21 skulle tas fram. Med hjälp av kommunens invånare formulerades visioner som sträckte sig fram till 2025. Medan Agenda 21-processen gått i stå eller funnit andra former i de flesta av landets kommuner, antog Östersund i februari 2009 en ny Agenda 21¹. Den sträcker sig till år 2040, med en vision som delvis direkt berör trafiken:

- ”Här andas man landets renaste stadsluft”
- ”Den bilfria stadskärnan”
- ”Den minskande användningen av dubbdäck”
- ”Det finns gott om trygga och säkra gång- och cykelvägar. Både gods- och persontransporter är miljövänliga och effektiva. Kollektivtrafiken är väl utbyggd, behovsanpassad och mycket populär.”
- ”Det är vanligt att privatpersoner, företag och kommun delar på miljöbilar”

1 <http://www.ostersund.se/agenda21>

- "Även på landsbygden klarar man sig utan bil tack vare den behovsstyrda kollektivtrafiken."
- "Alla fordon, båtar och arbetsredskap som finns är miljövänliga. De går enbart på förnyelsebara bränslen som biogas och vätgas och är dessutom mycket bränslesnåla. Elbilar har kommit starkt sedan systemet med laddningsstationer blev fullt utbyggt."

I den externa miljörevisionen föreslogs att miljömålen ska formuleras "SMARTA": Specifikt, Mätbart, Acceperat, Realistiskt och Tidssatt².

Inom ramen för Borgmästaravtalet har nämndernas mål, strategier och åtgärder inom energi-/ klimatområdet sammanställts.

Till år 2010 skulle Östersunds koldioxidutsläpp minska med 15 procent räknat från år 1998, vilket krävde att utsläppen minskar med 8757 ton under 2009 och 2010. Det bedömdes som möjligt utifrån att "Den beslutade nationella ökningen av inblandning av etanol i bensin från 5-10 % kommer sannolikt att innebära en reduktion på ca 3700 ton fram till 2010." Denna utökade låginblandning har ännu inte genomförts, och det bedöms som osäkert om Östersund klarade sitt klimatmål (det framgår inte av miljöredovisningen).³

Kommunfullmäktige fastställde den 16 september 2010 ett nytt klimatmål; "Utsläppen av luftföroreningar liksom växthusgaser minskar med 60 % till 2020 i jämförelse med 1990".

Kommunfullmäktige har också fastställt ett antal trafikrelaterade etappmål:

- ✦ Ett andra tankställe för biogas och 300 gasfordon i kommunen, "under år 2011 och framåt"
- ✦ Andelen miljöbilar av åretruntbilar ska öka och vara minst 80 % av personbilsflottan.
- ✦ Bränsleförbrukningen i liter per mil samt liter per timme mätt i bensinekvivalenter ska minska med 5 % till utgången av 2011 jmf med 2005 (Gatukontoret).
- ✦ Ersätta 700 bilresor i tjänsten kortare än 5 km genom att välja miljövänliga alternativ under 2011
- ✦ Trafikens hastighet i staden ska minska för att öka säkerheten, minska buller och med målsättningen att koldioxidutsläppen ska minska. En hastighetsöversyn genomförs och en hastighetsplan tas fram.

Kommunen tar nu fram en specifik elbilspolicy som bl.a. ska beröra:

- ✦ krav på laddplatser vid planering av nya bostadsområden och pendlarparkeringar

2 <http://www.ostersund.se/omkommunen/miljoarbetet.4.3f31d357118c7a4571680002272.html>

3

<http://www.ostersund.se/download/18.7f28657312becb03a0b800011929/Sammanst%C3%A4llt+Energi+Klimatplan+Osd+kommun+101123.pdf>

- ⤴ p-bot för de som parkerar på laddplatser
- ⤴ prioritering av kommuns bilupphandling och eventuella krav i ägardirektiv
- ⤴ enhetlig skyltning
- ⤴ hur många laddplatser behövs och av vilken sort

Kommunala bilparken

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

- 1) Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- 2) 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.
- 3) Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.
- 4) Kommunbilar inom t.ex. hemtjänst eller på gatukontor har relativt långa körsträckor, med en större miljövinst per bil än för genomsnittet privatägda fordon.



Kommunalrådet framför Peugeots vintertestsbil, i samverkan med Jämtkraft och Östersunds kommun

I maj 2011 hade Östersunds kommun 231 personbilsregistrerade fordon, varav 138 miljöbilar, motsvarande 60 procent miljöbilar. Miljöbilsandelen är därmed klart högre än snittet för landets kommuner, men också mycket lägre än landets ledande kommuner på detta område, och det gamla målet "75 % av kommunförvaltningens fordon ska vara anpassade för och drivas med förnyelsebara bränslen till år 2005" är alltså inte uppnått ens våren 2011. Ökningstakten är också anmärkningsvärt långsam; redan i Gröna Bilisters granskning hösten 2006 hade kommunen 54,5 procent miljöbilar. 2006 hade kommunen totalt 189 personbilar, vilket alltså ökat med 22 procent på fyra år. Kommunens tidigare

ägardirektiv till sina bolag Jämtkraft och Östersunds bostäder att köpa miljöbilar tycks ha tagits bort, vilket är ett steg i fel riktning.

Miljöbilarnas fördelning

Drivmedel	Andel 2006	Andel 2011
El	0	4
Etanol	93	58
Fordonsgas	0	80
Annat förnybart drivmedel	10 elhybrider	1

Kommunledningen bestämde redan år 2001 att endast miljöfordon ska köpas om inte särskilda skäl finns. Dessa skäl måste anges av respektive förvaltningschef i en avvikelserapport. När systemet infördes skrevs endast 3-4 sådana per år, 2009-2010 var de drygt tio per år – en besvärande ökning. Bland miljöbilarna prioriteras de som kan drivas med förnybara drivmedel, inklusive el. Den snabba omställningen till gasbilar beror delvis på att kommunen fick statligt Klimp-bidrag för att täcka merkostnaden för inköp av 116 biogas- och elhybridfordon. Under tiden gasanläggningen färdigställdes, införde kommunen inköpsstopp för nya personbilar. Kommunen har beslutat att köpa tio elbilar under fyra år, har redan inskaffat tre (Peugeot) och anmält sig till SKL:s elbilsupphandling, med möjlighet att köpa fem fordon per år - både personbilar och transportfordon.

Kommunen följer inte Miljöstyrningsrådets upphandlingskriterier, nivå "avancerad" vid fordonsinköp, men utrustar allt fler bilar med ISA-system för att minska bränsleförbrukningen (18 bilar har detta installerat maj 2011). Förutom detta miljökrav ställs dessutom säkerhetskrav på bilarna.

Östersunds kommun har anmält sig till den nationella elbilsupphandling⁴ som drivs av Stockholms stad och Vattenfall, med stöd av Energimyndigheten. Antalet bilar som slutligt köps in är ännu inte klart.

Enligt Trafikverket köpte kommunen 22 nya bilar 2010 (alla kommuner köpte totalt 4 913 bilar). De genomsnittliga koldioxidutsläppen för dessa bilar var 163 g/km, klart över riksgenomsnittet på 142 g/km. Snittförbrukningen var likaledes klart högre, 0,68 liter per mil mot 0,58 för riket. Trafikverket tar dock ingen hänsyn till de förnybara drivmedlens lägre klimatpåverkan⁵.

Jämtkraft redovisar att de har 70 personbilregistrerade fordon, varav 11 är miljöbilsklassade (4 diesel, 4 el, 2 biogas och 1 elhybrid). 16 % miljöbilar är en anmärkningsvärt låg andel, särskilt som Jämtkraft redan 2006 fick ägardirektiv att vid nyinköp köpa miljöbilar i möjligaste mån.

4 [□] <http://www.elbilsupphandling.se/>

5 <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Att-valja-bil/Bilindex-over-bilars-klimatpaverkan/>

Kommunanställdas bilanvändning

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonsflotta. Dessa ska också användas på ett förnuftigt sätt. Bilar som kan drivas av förnybara bränslen ska köras på dessa bränslen. Genom att organisera bilarna i bilpooler med centrala bokningssystem minimeras antalet fordon som behövs. Utbildning i sparsam körning och användande av ISA kan minska bränsleanvändningen med över 20 %. Gång, cykel eller spårbunden kollektivtrafik bör prioriteras vid kommunala resor. Videokonferenser eller virtuella möten kan ersätta vissa fysiska möten. Kommunen bör underlätta för de anställda att cykla eller gå till jobbet, och den bör erbjuda andra förmåner än bilar.

Tankning av förnybara bränslen

Miljöbilar som kan drivas av något förnybart bränsle måste tankas med detta bränsle för att inte miljönyttan ska gå förlorad. Kommunen bör därför kräva att en betydande andel av transportarbetet utförs med det förnybara bränslet. Detta krav ställer Östersund på kommunmedborgarna som har gratis miljöbilspartering, och därmed indirekt på sig själva eftersom kommunens miljöbilar har miljöbilsparteringstillstånd.

Hela stadsbussparken går på förnyelsebara bränslen; 5 biogasbussar, 18 RME och 7 etanolbussar. Vintertid går dock RME-bussarna på fossil diesel.

Intern bilpool

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna och minska behovet av att använda egen bil i tjänsten är att organisera interna bilpooler med ett centralt bokningssystem.

Östersunds kommun har en välfungerande kommunal bilpool med 13 miljöbilar som personal från alla förvaltningar har tillgång till. Även politiker kan hyra bilarna. Bokningen sker genom ett centralt webbaserat system som tillåter uppföljning. Alla poolbilarna har alkoholås. Poolbilarna hyrs ut internt cirka 2 000 gånger per år men kan inte hyras av vare sig kommunanställda eller allmänhet. Bilarna står därmed normalt parkerade kvällar och helger – en onödig kostnad och miljöbelastning då de skulle ersätta miljösämre bilar om de utnyttjades även denna tid. Det finns dock andra bilpooler som öppna för allmänheten i Östersund (se nedan).

Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA

Utbildning i sparsamt körsätt kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella. Enligt undersökningar i bl.a. Vetlanda. Pilotprojekt i Borås och Göteborg visade att införande av ISA sparade 10 % respektive 17 % bränsle.

Utbildning i sparsam körning har genomförts inom alla förvaltningar bland dem som använder bil i tjänsten, med 400 förare eller fler. Numera finns det ramavtal där varje enhet som vill ha utbildningen avropar själva, men den centrala uppföljningen att det faktiskt sker i tillräcklig grad verkar väl svag. Miljöförvaltningen i Stockholm utbildar till exempel alla förare som kör mer än 100 mil per år i tjänsten. De som kör mer än 50 mil

per år i tjänsten erbjuds sådan utbildning. Jönköpings kommun har satt gränsen vid 300 mil per år.

ISA, ”intelligenta system för anpassning av hastighet”, består av en elektronisk dosa som loggar körbeteendet och ett datorbaserat uppföljningssystem. Östersunds kommun har ISA i 18 av kommunens fordon. Under fyra månader utvärderades effekterna av ISA i fem bilar. Bränsleförbrukningen minskade med över 15 %, vilket enligt kommunen själva troligen är högre än effekten långsiktigt.

Resepolicy

Ett sätt att minska miljöbelastningen till följd av de kommunanställdas resande är att ha en resepolicy med tydliga regler för vilka färdstätt som ska väljas för olika slags resor, där gång och cykel prioriteras för korta resor, där virtuella möten ersätter vissa längre resor, och där spårbunden kollektivtrafik ska väljas framför bil och flyg.

Östersunds resepolicy anger att ”I första hand bör alternativ till att resa övervägas, t ex telefon, e-post, telefonmöte, video- eller web-konferens innan beslut fattas om att resa.” För resor inom kommunen ska man gå, cykla eller använd elcykel om möjligt. I andra hand gäller buss, sedan bilpoolsbil eller annan tjänstebil. Vid resa med bil bör samåkning eftersträvas. I resepolicyen framgår det inte att egen bil i tjänsten inte tillåts; ”Bilresor i tjänsten ska i första hand ske med fordon som kommunen äger eller leasar.” Resor utanför kommunen sker med buss eller tåg eller med bilpools- eller tjänstebil utifrån vad som är praktiskt och lämpligt utifrån det aktuella resmålet. Vid beställning av taxi och hyrbil ska miljöbil efterfrågas. Uppföljning av resepolicyen sker centralt via data från den upphandlade resebyrån, och redovisas årligen i miljöredovisningen.⁶

Tankarna är riktiga, men ordval som ”bör övervägas”, ”om möjligt”, ”eftersträvas” och ”efterfrågas” är för vaga och försvårar också en meningsfull uppföljning. Kommunen bör fastslå tydliga kriterier för när olika färdstätt ska väljas. Till exempel tillämpar Håbo kommun i sin nya resepolicy⁷ principen att gång, cykel eller kollektivtrafik alltid ska väljas om tidsåtgången är mindre än 50 % större än vid bilresa.

Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar

Östersunds kommun erbjuder inga förmånsbilar, vilket är positivt. Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar. För att minimera det slentrianmässiga bilkörandet bör det ej vara tillåtet att använda egen bil i tjänsten, annat än i undantagsfall. Östersund anger i sitt enkätsvar till Gröna Bilister att de infört ett förbud mot detta, med mycket restriktiva undantag för korta resor, men så framstår det inte i resepolicyen (se ovan).

Många kortare tjänsteresor inom tätorten sker med fördel med cykel eller elmoped, t.ex. inom hemtjänsten. Cykelanvändandet gynnas om det finns en kommunal pool med välskötta cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem. I Östersunds kommun

6 <http://www.ostersund.se/download/18.63d22a4d12631dd9bf3800013619/resepolicy.pdf>

7 [®] <http://www.habo.se/sv/Miljo-Atervinning/Miljomal/Fossilbranslefri-kommun-2050/Resepolicy-for-Habo-kommun-/>

bokas cyklar och elcyklar i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning. 24 elcyklar finns att tillgå, mer än i någon annan kommun Gröna Bilister granskat. Enligt kommunens utvärdering har elcyklarna i många fall ersatt bil, inte cykel.

Virtuella möten

Telefon- och videokonferenser kan ersätta många fysiska möten. Förutom att minska miljöbelastningen från transporterna, sparar de tid och pengar. Telia räknar med att de sparat in 50 % av sina resekostnader sedan de börjat hålla virtuella möten i större skala⁸.

Östersunds kommun håller regelbundet videokonferenser och Skypekonferenser, t.ex. med andra kommuner och Trafikverket. Rådhuskomplexet får under hösten 2011 tillgång till nya videokonferenslokaler inom huset.

Enbart kommunledningsförvaltningen anger att de 2010 genomförde 23 videokonferenser och 76 telefonkonferenser. De ersatte 888 tjänsteresor med bil med 174 bussresor, 340 promenader och 374 cykelresor.⁹

Bränslestatistik, koldioxidutsläpp

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Många kommuner för statistik över hur mycket bränsle som används i kommunens personbilar och i andra fordon, uppdelat per bränsleslag.

2010 var energiförbrukningen för Östersunds kommunala vägtransporter 9 423 MWh, vilket är en liten minskning jämfört med år 2008 (9 769 Mwh), men en ökning gentemot år 2007 (8 558 MWh). 2009 är det senaste år vi fått förbrukning per drivmedel, med siffror även för 2008 och 2007. Diesel dominerar mycket stort, före bensen, med väsentligt mindre användning av etanol och biogas, och med endast marginella förändringar över tid utom att biogasen sexdubblades mellan det inledande året 2007 och 2008.

Kommunen kan inte ange energiförbrukning per körd km eftersom inte alla förvaltningsenheter lämnar in sina biljournaler enligt den rutin som finns, trots påminnelser. Kommunen behöver skärpa sin styrning på detta område.

Klimatkompensation

Östersunds kommun klimatkompenserar ännu inte sina vägresor (eller några andra transporter), men kommunstyrelsen efterfrågade den 7 juni 2011 ett uppdrag från

8 ⁸

http://svt.se/2.33782/1.1971220/tjansteresor_kostar_100_miljarder_arligen?lid=is_search527895&lpos=1&queryArt527895=telia+virtuellm%F6te&sortOrder527895=0&doneSearch=true&sd=47225&from=siteseSearch&pageArt527895=0

9

<http://www.ostersund.se/download/18.571b09fa12fff470c6f80004593/Milj%C3%B6redovinsning+2010.pdf>

kommunfullmäktige att utreda klimatkompensation av hela verksamheten och hur kommunen på sikt kan bli klimatneutral.

Beslutet, som fokuserar på lokal kompensation, är i linje med den vanliga åsikten att kommunallagen utesluter investeringar utanför kommunens gränser; just sådana projekt som Energimyndigheten rekommenderar¹⁰. En utredning av Helsingborgs stad kom dock fram till att rättsläget är oklart och öppet för tolkning¹¹. SKL har tidigare angett att klimatkompensation måste ske inom kommunens gränser, men anger nu att klimatkompensation med exempelvis CDM-projekt godkänns om de sker i samband med inköpet av resan, varan eller tjänsten. En kommun som väljer att göra detta kan eventuellt ge upphov till en rättslig prövning. Sådana prövningar i efterhand har tidigare klargjort att gratis parkering för miljöbilar är laglig om den utformas på rätt sätt.

Flera kommuner kompenserar redan sina transporter med lokala projekt som man hoppas ska minska utsläppen av växthusgaser, t.ex. Göteborg, Lund, Karlstad och Växjö. Det finns dock en risk att lokala pengapotter för klimatkompensation används till klimatåtgärder som skulle gjorts ändå, med andra medel, dvs. att de sammanlagda medlen för sådana åtgärder inte ökar i motsvarande mån.

Upphandling av transporter och drivmedel

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.

Kommunen ska enligt sin egen trafikplan ställa krav på förnyelsebara bränslen när persontransporter upphandlas. Kraven ser dock olika ut i olika upphandlingar beroende på hur behov och fordonspark ser ut, och ibland används istället bonusar för att påskynda omställningen. Kommunen krävde i sin färdtjänstupphandling 2008 att 10 % av körda km skulle köras på förnyelsebara bränslen år, vilket trappas upp till 40 % år 2011. För vissa tunga transporter har det inte bedömts möjligt att ställa krav på förnybara bränslen, men för bussar och sopbilar har det gått.

Entreprenörer som upphandlas för annat än transport (t.ex. byggföretag) ska uppfylla Trafikverkets miljökrav vid upphandling av tjänster, med bonus om de använder bra miljöfordon, avdrag om de använder dåliga fordon. Lätta fordon ska inte vara äldre än 12 år, minst 50% av fordonen ska vara miljöbilar.

Drivmedel

Sveriges kommuner kan bidra till att drivmedel produceras på ett bättre sätt genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in.

¹⁰ <http://www.energimyndigheten.se/sv/Foretag/Klimatkompensation/>

¹¹ <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

Biobränslen bör ha en säkerställd klimatnytta jämfört med bensin och diesel, och alla drivmedel bör produceras under rimliga arbetsvillkor. Miljöstyrningsrådet har tagit fram sådana drivmedelskriterier, som de i skrivande stund reviderar. Riksdagen har också antagit hållbarhetskriterier¹² för biodrivmedel, utifrån EU:s direktiv. För de fossila drivmedlen saknas sådana kriterier.

Göteborgs och Stockholms stad försökte tillsammans med SL och Luftfartsverket ställa hållbarhetskrav i deras senaste drivmedelsupphandling. Efter juridiska påtryckningar från drivmedelsbolagen drogs emellertid kraven tillbaka. De ansågs vara för stränga sett i proportion till de volymer drivmedel staden köper in. Ju fler kommuner som ställer hållbarhetskrav, desto större är chansen att bränslebolagen tillgodoser dem.

Östersunds kommun ställer i nuläget inga hållbarhetskrav alls på de drivmedel man köper in, och frågar inte heller var de kommer ifrån, vilka råvaror som använts eller hur tillverkningsprocessen varit. Ett undantag är elen för elbilarna, som är lokalt producerad vindkraft.

Kommunen kan som ett första steg följa Växjö's exempel och efterfråga en hållbarhetsbeskrivning, samt förhåra sig om drivmedelsföretagen ställer några hållbarhetskrav på sina underleverantörer.



Östersunds elbilar laddas med lokalt producerad vindkraft

Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller 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:

- 1) Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil.

¹² <http://www.regeringen.se/sb/d/12167/a/142454>

- 2) Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.
- 3) Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.
- 4) Medborgarna bör uppmuntras att minimera bilanvändandet och att delta i bildelning.

Inköp av miljöbilar

Östersund är en av det femtiotal kommuner som tidigare erbjudit bidrag till merkostnaden vid inköp av gasbilar med hjälp av statliga KLIMP-anslag. Dessa projekt är nu avslutade.

Östersunds kommun och Jämtkrafts har fått 1,9 miljoner från Energimyndigheten för demonstration av elbilar i vinterklimat, med 25-procentigt bidrag upp till 50 000 kronor till 28 elbilar. Företag, organisationer och privatpersoner i Östersund med omnejd kan söka och i juni 2011 hade 11 bidrag delats ut; 3 till kommunen, 3 till Jämtkraft, 1 till Åre kommun, 1 till Norrmontage, 1 till Sundsvalls Energi, 1 till Sundsvalls elnät och 1 till Länsförsäkringar.¹³ För att få bidra måste följande krav uppfyllas:

- ⤴ Bilens som köps/leasas ska vara fabriksny
- ⤴ Bilens ska klara minst 4 stjärnor i Euro Ncaps krocktest
- ⤴ Service ska finnas på orten
- ⤴ Bilens ska vara registrerad som personbil i bilregistret¹⁴

Därtill förbinder sig användaren att ge viss information till kommunen. Elbilarna fördelas på 10 Peugeot och 1 Citroën Stödet är ett utmärkt exempel på hur kommuner kan komplettera den nationella, kommande supermiljöbilspremierna, som ju bara gäller för privatpersoner.

Parkeringsförmåner

Östersund är en av de cirka 30 kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar, med 743 bilar registrerade för förmånen¹⁵. För att beviljas tillstånd kräver kommunen att man till minst 50 % tankar det avsedda förnybara bränslet i bilar avsedda för detta. Detta krav följs upp med stickprovskontroller, vilket Gröna Bilister är positiva till. Erfarenheter

13

<http://www.ostersund.se/omkommunen/miljoarbetet/grontrafik/elbilar.4.681ed50d128c67eafe380005069.html>

14

<http://www.ostersund.se/omkommunen/miljoarbetet/grontrafik/elbilar/bidragforattkoraelbilellerladdhybrid.4.681ed50d128c67eafe380005181.html>

15

<http://www.ostersund.se/download/18.571b09fa12fff470c6f80004593/Milj%C3%B6redovinsning+2010.pdf>

från andra kommuner visar att kontroller ger effekt. Att höja nivån till 70 %, som i Göteborg, vore rimligt.

För en årlig avgift på 200 kr får miljöbilar enligt Trafikverkets definition parkera gratis under högst fyra timmar i följd på kommunala p-platser i inre p-zonen, nio timmar i yttre. (Ansökningsblankett kan laddas ner från kommunens hemsida¹⁶.) I vissa kommuner är tillståndet gratis, men en avgift på Östersunds nivå är rimlig, bland annat för att täcka kostnaden för stickprovskontroller. P-förmånen finns kvar till och med 2012, kanske längre, vilket bidrar till en fortsatt omställning.

Kommunen har beställt särskilda skyltar för laddstolpar och avser utnyttja den kommande möjligheten att bötfälla icke-elbilar som parkerar där.

I avvaktan på en skärpt miljöbilsdefinition kan Östersunds kommun med fördel avgiftsbefria laddhybridbilar, rena elbilar, gasbilar och snåla etanolbilar. (Till exempel skulle man kunna avgiftsbefria etanolbilar som drar mindre än 0,7 liter bensin per mil¹⁷.) Ett alternativ är att avgiftsbefria miljöbilar (enligt aktuell statlig definition) som kan laddas från elnätet eller drivas av något icke-fossilt bränsle. En sådan princip blir något enklare, och öppnar för andra förnybara drivmedel än biogas och etanol. Bland annat Norrköpings kommun tillämpar en sådan striktare miljöbilsdefinition.

Bilpooler för allmänheten

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande med ungefär 50 procent när man går med i en bilpool, och en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar.

I kommunen finns två privata bilpooler; Östersunds Bilpool och Sunfleet¹⁸ Kommunen informerar om bilpoolerna på sin hemsida och har bjudit in dem att delta på olika evenemang för att synas. Sunfleet har fem miljöbilsklassade bilar som alla står hos Arbetsförmedlingen, men har inget samröre med kommunen. Östersunds Bilpool har 30 medlemmar och två bilar (en etanol, en biogas), med en gratis parkering i parkeringshuset. De skulle vilja hyra kommunbilar vid de tillfällen de egna bilarna inte räcker till, kvällar och helger då kommunbilarna inte används. Kommunen har dock hittills avvisat detta.

16 [®] http://www.ostersund.se/download/18.7f28657312becb03a0b800011994/Microsoft+Word+-+2011+ANS_MF_parkering.pdf

17 För etanolbilar är certifieringsbränslet fortfarande bensin, så att bränsleförbrukningen anges som förbrukningen av bensin.

18 <http://www.bilpool.org/> respektive <http://www.sunfleet.com/bilpooler/ostersund/>

Information, evenemang och kampanjer

Östersund har ett omfattande informationsarbete om hållbar bilism riktat mot allmänheten, till stora delar utformat av Grön Trafik-kontoret. Bland mycket annat har de:

- ✦ Stöttat bilpoolen med annonser, lokal och föreläsare för informationstillfällen
- ✦ Genomfört åtskilliga företagsbesök och hållit miljöfika för företagare
- ✦ Årligen arrangerat Europeiska Trafikantveckan
- ✦ Stimulerat cykling med vintertestkampanj och cykelutmaningen sommardid

Östersunds årliga miljöpris har under en följd av år direkt relaterat till kommunens arbete för hållbar bilism. Priset gick år 2009 ut till Frösö biluthyrning för deras satsning på biogasfordon i bl.a. färdtjänsten, medan det år 2010 gick till Lotta Bernervall för satsningen på hemkörning av mat i biogasfordon.

Kommunägda Jämtkraft arbetar tillsammans med bl.a. Mälarenergi för att lyfta Sverige till ett föregångsland när det gäller elbilar¹⁹. Kommunen har tidigare inlett samåkningsprojekt på Norderön, men de har haft väldigt liten effekt. Istället driver kommunen och kollektivtrafiken nu testresenärprojekt för att få bilister att ta bussen.

Projektet Green Highway syftar till miljövänlig utveckling i en grön korridor mellan Bottenhavet og Atlanten, med satsningar på biogas- och eldrift för fordon. 100-punktslistan har åtskilliga konkreta initiativ och åtgärder kring hållbar bilism för allmänheten.²⁰

Tillgång till förnybara drivmedel

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. Etanoldrivna bilar, gasdrivna bilar och RME²¹-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 bränslebolag ska erbjuda sig att sälja bränslet, dels genom att själv tillverka bränslet. Då etanol E85 nu är allmänt tillgängligt i hela landet, omfattar granskningen biogas, biodiesel och el.

Biogas

Vid Göviken finns ett tankställe för biogas, öppet för allmänheten dygnet om och med möjlighet att betala med visakort. Biogasen framställs av lokalt avloppsslam och

19 [□] <http://www.mynewsdesk.com/se/pressroom/gavle-energi/pressrelease/view/gaevleregionen-i-gemensam-storsatsning-paa-elbilar-424686> Se också <http://www.gronabilister.se/press/pressmeddelanden/15/4-vi-berommer-gavles-elbilssatsning>

20 Se <http://www.greenhighway.nu/>

21 [□] Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

mejeriavfall, vilket motsvarar behovet för omkring 400 personbilar varav cirka 80 kommunala. Trots Klimp-stöd för en privat gasmack centralt i Östersund, har ingen sådan etablerats.



Östersunds gasmack i Göviken; först i Sverige att certifieras av Energigas Sverige.

2010 minskade biogasproduktionen de fossila koldioxidutsläppen med 947 ton. På sin webbplats listar kommunen vilka företag som kör på biogas, bl.a. två taxiföretag, en bilpool, Carlsberg, Securitas, Sweco och Swedbank. 79 privatpersoner kör gasbil.

I nuläget samlas hushållens organiska avfall inte in för rötning till biogas för fordonsbruk, inte heller t.ex. restaurangavfall. Den befintliga biogasanläggningen vid Göviken ska få utökad lagerkapacitet så att mer biogas kan användas, efter beslut om investeringsmedel vid kommunstyrelsens möte i maj. En ny gasmack planeras öppnas i oktober vid bussdepån, med gas för både lätta och tunga fordon. Generellt sett är det olyckligt att blanda bussar och bilar, och ingen bilsbilist skulle godta det, men vi hoppas att kommunen löser detta på ett bra sätt. Med en provisorisk tankmöjlighet för bussar, kan de fem inköpta gasbussarna användas redan nu, dock med fossil naturgas då produktionen av flytande biogas i Sundsvall inte kommit igång i tillräcklig omfattning ännu.

Östersunds och Sundsvalls planer på en ny och större gemensam biogasproduktion har kraftigt fördröjts, men har under våren 2011 tagit ny fart, bl.a. med kommunstyrelsens policybeslut om att biogas är strategiskt viktigt, och att kommunen även i nästa bussupphandling ska satsa på biogas.

I maj 2010 godkände kommunstyrelsen förslag till samarbetsavtal om projektering av en regional biogasanläggning för flytande fordonsgas, tillsammans med Sundsvalls kommun. Organiskt hushållsavfall ska samlas in i Östersund och skickas till Sundsvall för gasproduktion. En förprojekteringsutredning till en kostnad av drygt 20 miljoner ska vara klar om cirka ett år, och därefter bestäms om kommunerna ska gå vidare med investeringar på cirka 300 miljoner i själva anläggningens uppförande. Scandinavian Biogas gör också en separat förstudie för ett större biogasprojekt i Östersund.

Sveg har nyligen fått miljötillstånd för en pilotanläggning för etanolproduktion, med kompletterande biogasproduktion från restprodukter. Därmed finns en rad möjligheter

för lokal och regional biogasproduktion, vilket också nyligen presenterades på ett offentligt seminarium.²²

El till elbilar och laddhybrider

I Lillänge har Östersunds kommun och Jämtkraft etablerat Norra Europas första snabbbladdningsstation, där elbilar kan laddas på 20-30 minuter. Ett trettiotal väl synliga laddstolpar har satts upp i kommunen, anslutna till ursprungsmärkt, förnybar el. Från 1 juli kan andra bilister som parkerar vid en laddstolpe bötfällas.

Jämtkraft/Green Highway har också satt upp laddstationer i Åre, Krokombäck och Östersund där man kan ladda från 10 A till 32 A. Nio laddstationer har byggts upp längs Green Highway, fler planeras. Jämtkraft/Green Highway har ansökt hos Energimyndigheten om förstudie om snabbbladdning tillsammans med Elforsk, med planer för snabbbladdningar längs Green Highway, som syftar till att skapa en fossilbränslefri transportkorridor mellan Bottenhavet och Atlanten.

Övriga förnybara drivmedel

Stadsbussar och Länstrafik, som delvis finansieras kommunalt, kräver förnybara drivmedel och har ett eget tankställe för E95 och RME. Ett tankställe för EcoPar/Biosyn har etablerats eftersom Teknisk förvaltning ville köra fordon på detta. EcoPar är syntetisk diesel av naturgas, med stora hälsomässiga vinster jämfört med konventionell fossil diesel, men endast små klimatvinster. Kommunen har köpt in Biosyn med 20 % bioråvara, vilket förhoppningsvis är ett första steg på väg mot den övergång till biogas (BioPar) som tillverkaren sedan länge utlovat. EcoPar/BioSyn har utmärkta koldgenskaper och kan användas ner till -40C, vilket är en avgörande fördel gentemot konventionell biodiesel som RME.

Bilförsäljning

Kommuner kan i viss mån styra vilka nya bilar kommuninvånarna köper genom information och ekonomiska styrmedel. Gröna Bilister ser det därför som ett utvidgat kommunalt ansvar att kommuninvånarna väljer bilar med låg miljöpåverkan, även om möjligheten att styra köpbeteendet naturligtvis är begränsad.

Trafikverket rankar Östersund som landets 250:e kommun avseende klimatpåverkan från bilar, med hänsyn tagen till de förnybara drivmedlens reducerade klimatpåverkan.

Totalt registrerades 1 484 nya bilar i Östersund 2010; 972 dieslbilar, 325 bensinbilar, 175 etanolbilar, 11 gasbilar. Kommunen anger att 108 privatpersoner har gasbil, vilket antyder att Trafikverkets siffra för 2010 är för låg. De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya bilar i Östersund var år 2010 158 g/km, något över riksgenomsnittet på 153 g/km. Det var

22

<http://www.ostersund.se/omkommunen/miljoarbetet/grontrafik/seminarier.4.4245d22611aa00647ef80002530.html>

en minskning på 3,6 % jämfört med året innan. Snittförbrukningen var likaledes något lite högre, 0,63 liter per mil mot 0,62 för riket, men den minskade 7,3% jämfört med år 2009.

Siffrorna avser *fossila* koldioxidutsläpp, beräknade utifrån livscykelanalyser (LCA) av respektive bränsleslag och utifrån de förhållanden som gäller på den svenska marknaden, såsom de redovisas i den årliga skriften "Index över nya bilars klimatpåverkan"²³. De kommunvisa utsläppen är dessutom beräknade utifrån *riksgenomsnitt* av tankningsbeteendet, vilket utgör en felkälla.

Östersunds kommun testar tillsammans med Jämtkraft och Peugeot elbilar i vinterklimat. "Avtalet innebär att Peugeot väljer att placera 40 av sina första Peugeot iOn i Östersund", anges det, men i nuläget finns 10 sådana bil på plats, med en option för kommunen att köpa fler. Kommunrådet AnnSofie Andersson anger att Östersund ska bli "ett internationellt vintertestcenter för elbilar i stadsmiljö. Testbilarna kommer också att bidra till forskning och utveckling när det gäller eltrafik."²⁴ Det finns redan projekt inom service och underhåll av elfordon, samt en världsunik elskoter. Jämtkraft, Peugeot och kommunen avser att fortsätta med SmartGrids-projekt, och någon form av samarbete sker under Trafikantveckan. Det är för tidigt att uttala sig om hur framgångsrikt detta samarbete kommer att bli, men det går redan att slå fast att det är nydanande och bör inspirera andra kommuner, energibolag och bilföretag.

23 <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Att-valja-bil/Bilindex-over-bilars-klimatpaverkan/>

24 <http://www.mynewsdesk.com/se/pressroom/peugeot/pressrelease/view/elbil-en-peugeot-ion-rullar-snart-i-oestersunds-kommun-492375>