

Miljöbilssituationen i Ekerö

3 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Maj 2007

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.

Transporter är den största enskilda källan till flera miljö- och hälsofarliga utsläpp i åtskilliga av landets kommuner. Ekerö kommun anger själv att ”Personbilstrafiken står för huvuddelen av trafikmängden. Den tunga trafiken har den största ökningstakten. För att minska våra utsläpp av koldioxid måste vägtrafiken hejda sin ökningstakt”¹.

Trafiken är dessutom ofta huvudorsak till att kommunen inte klarar fastställda miljö-kvalitetsnormer för bland annat cancerframkallande partiklar. Utifrån detta står det klart att en minskad och miljövänligare bilism bör vara en viktig samhällsrelaterad 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.

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

¹ http://www.ekero.se/upload/natur_miljo/Miljöprogram%202006%20-%202010.pdf

Kommunala mål

Kommunala mål för trafikens miljöpåverkan innebär inte i sig någon miljöförbättring – det är praktisk handling som räknas och som Gröna Bilister betygsätter. 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.

Miljöpolicy

Ekerös miljöpolicy anger bl.a. att kommunen ska ”sträva efter att ständigt förbättra miljöarbetet genom att integrera miljötänkandet i alla verksamheter, utbilda, informera och inspirera till ett miljömässigt ansvarsfullt handlande såväl till medborgare, personal som förtroendevalda och i upphandlingen påverka den långsiktiga utvecklingen mot inköp

av miljöanpassade varor och tjänster”. Dessutom ska ”vår verksamhet skall genomsyras av långsiktighet där de mest miljöeffektiva och ekonomiskt försvarbara åtgärderna väljs”².

Ordval som dessa pekar tydligt mot en omställning till grön, förnybar bilism.

Miljöprogram

Kommunens miljöprogram, som gäller för åren 2006-2010, anger bl.a. att ”Kommunen arbetar, inom ramen för all samhällsplanering, för en effektivare energianvändning inom bebyggelse och transportsektorn”³.

Miljöprogrammet är ett målstyrningsdokument och anger därmed inte vilka konkreta åtgärder som ska genomföras. Detta medför att den som utövar eller har ansvaret för en verksamhet själv måste välja de mest miljö- och kostnadseffektiva åtgärderna för att målen ska uppnås. Respektive nämnd är ansvarig för att verksamheten bedrivs i linje med miljöpolicy och miljömålen.

Ekokommun

Ekerö är en ekokommun, vilket innebär extra höga krav på miljöanpassning. Sveriges Ekokommuner ”vill främja utvecklingen mot ett mer kretsloppsanpassat samhälle byggt på

² http://www.ekero.se/upload/natur_miljo/Miljoprogram%202006%20-%202010.pdf

³ Ibid.

en ekologisk grundsyn där livsmiljön ger människor möjlighet att uppnå en hög livskvalitet och en god hälsa”⁴.

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

Ekerö kommun äger och leasar cirka 50 personbilar varav en enda miljöbil (Ford Focus Flexifuel). Miljöbilsandelen är därmed endast två procent, bland det absolut lägsta Gröna Bilister uppmätt i hela Sverige.

Kommunen har en lång rad krav för sina fordonsinköp, varav flera är utmärkta ur andra perspektiv (t.ex. antisladdsystem). På miljöområdet är kraven dock inte särskilt långtgående, endast att bensinförbrukningen inte får överstiga 8,5 liter per 100 km och att däcken ska vara fria från HA-oljor. I kraven finns också ”bensinmotor”, vilket miljömässigt är ett negativt krav om det tolkas som att kommunen inte kan välja etanol eller biogas. Troligen ska det dock inte tolkas så, eftersom kommunen redan införskaffat en etanolbil.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Ekerö kommun helt avstår från förmånsbilar som löneförmån.

Upphandlingskrav transporttjänster

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 privatbilars körsträcka och utsläpp.

Färdtjänstresor upphandlas i Stockholms län av landstinget. De har en kraftigt förhöjd milersättning för bilar som framförs med förnybara drivmedel, vilket har inneburit en påskyndad omställning av taxibolagens fordon.

⁴ <http://www.ekero.se/t/Page.aspx?id=867>. Se även www.sekom.nu

Kommunen upphandlar själv skolskjuts och har ett detaljerat underlag som bl.a. anger att

- Anbudsgivaren skall använda sådana drivmedel till sina fordon som ger lägsta möjliga miljöbelastning. Anbudsgivaren åtar sig att vid nyanskaffning av fordon välja de fordon som ger den lägsta belastningen på miljön.
- Användningen av bränslen med lägsta möjliga miljöbelastning såsom ”grön” bensin, etanolblandning, gasdrift, rapsolja eller liknande bränsle är att föredra framför övriga drivmedel.
- En mjuk körstil kan sänka bränsleförbrukningen med upp till 20 %. Ett mjukt körsätt innebär också att fordonet släpper ut mindre hälsofarliga avgaser. Därför är det ett krav att fordonen framförs med ett mjukt körsätt.
- De däck som används får inte innehålla mer än 3 % polyaromatiska föreningar (PAC). Rätt ringtryck skall hållas så att rullmotståndet och bränsleförbrukningen inte är större än nödvändigt.
- Miljövänliga bilvårdsmedel skall användas vid fordonstvätt och annat underhåll.
- Motorvärmare skall användas för undvikande av kallstart.

Upphandlingsunderlaget anger dock också att ”För att åstadkomma skolskjutsar med mindre miljöpåverkan än dagens trafik kan det bli nödvändigt att ersätta konventionella bränslen, bensin och diesel, med alternativa bränslen. [...] I denna upphandling skall anbudet baseras på konventionell drift (bensin/diesel) enligt de förutsättningar som anges i anbudsunderlaget. Anbudsgivaren som vill/kan offerera alternativa bränslen skall göra detta som ett alternativ till konventionell drift. Alternativet skall prissättas så att skillnaden mellan alternativen kan utvärderas”.

Detta innebär i praktiken att kommunen inte styr mot förnybara drivmedel, trots de många goda intentionerna i underlaget.

Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning, ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transportererna går något snabbare.

Kommunen har utbildat cirka 20 personer inom hemtjänsten i sparsam körning. Att prioritera hemtjänsten är ofta klokt, eftersom man här kör långa sträckor, men kommunen bör utvidga utbildningen till andra enheter som också kör långt, till dem som kör kommunen tunga fordon (t.ex. parkförvaltning, sophämtning etc.) samt till de som fungerar som föredömen för andra.

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.

Ett drygt trettio kommuner gör detta genom att erbjuda särskilda parkeringsförmåner för miljöbilar, vilket Ekerö inte gör. Ett femtiotal kommuner delfinansierar medborgares

miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil – men inte Ekerö.

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande runt 50 procent när man går med i en bilpool. Dessutom har det visat sig att en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar. Det frigör stora ytor som man kan använda till annat än parkeringsplatser.⁵ Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare – men inte Ekerö.

Åtskilliga kommuner informerar på sin webbplats om miljöfordon och hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bilkörande – men den informationen är bristfällig på Ekerös webbplats.

Drygt 50 kommuner deltog i fjol i Europeiska Trafikantveckan, som en del av sitt arbete för att minska trafikens miljöbelastning. Bl.a. Stockholm medverkade – men inte Ekerö.

Allt sammantaget så är Ekerö kommuns stimulans till medborgarna att ställa om till en mer långsiktigt hållbar bilism näranog obefintlig.

Tankställen och bränslekrav

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).

Tekniska kontoret byggde under 2004 ett större bränslelager vilket minskar kommunens egna transporter för att tanka. Det är positivt, men kommunen har inte aktivt arbetat för att öka tillgången på förnybara drivmedel⁶. Inom kommunen finns i nuläget ett tankställe för förnybara drivmedel, Statoils mack för etanol E85 i Träkvista. Därutöver finns inom länet åtskilliga andra tankställen för etanol och biogas.

Kommunen har i motsats till Örebro kommun, inte några formella 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.

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.

⁵ <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

⁶ http://www.ekero.se/upload/natur_miljo/Ekero-MiljoRedo2005-2.pdf

I Stockholms län finns goda möjligheter att köpa etanolbilar från Ford, Saab och Volvo, gasbilar från bl.a. Opel, Volkswagen och Volvo och hybridbilar från Toyota. Dessutom finns et antal fossilbränsleddrivna bilar som är så bränslesnåla att de uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition.

Slutsatser och rekommendationer

Ekerös miljöbilsarbete behöver förbättras. Kommunen får betyget 3 av maximala 10 för sitt arbete. Det som är godkänt är:

- Avsaknad av förmånsbilar.
- Satsningen på utbildning i sparsam körning, ecodriving – som dock hittills är begränsad till hemtjänsten.
- Tydlig miljöbilsstimulans i färdtjänsten – som dock samordnas av Stockholms läns landsting.
- Åtskilliga bra miljökrav vid upphandling av skolskjuts – men det ställs inga krav och ges ingen stimulans att ställa om till miljöbil och förnybara drivmedel.
- Vissa relevanta miljökrav för kommunens fordonsinköp/leasing – men det ställs inga krav att ställa om till miljöbil och förnybara drivmedel.

Gröna Bilister har åtta huvudsakliga rekommendationer till Ekerö kommun:

- 1) Ställ om de egna fordonsköpen till miljöbilar – en enda miljöbil är pinsamt dåligt.
- 2) Stimulera fler tankställen för E85 bl.a. genom att köpa etanolbilar, och/eller ha en egen E85-tank för kommunala fordon.
- 3) Ställ miljöbilskrav på leverantörer av skolskjuts.
- 4) Inför någon form av stimulans till medborgare med miljöbil, som parkeringsförmåner eller delfinansiering av merkostnaden vid nybilsinköp.
- 5) Inför en bilpool för allmänheten.
- 6) Utvidga utbildningen i sparsam körning (ecodriving) till att också omfatta andra områden än hemtjänsten.
- 7) Informera medborgarna om miljövänligare bilism på webbplatsen, etc.
- 8) Medverka i Trafikantveckan 2007.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Ekerös kommun, företrätt av bl.a. Pamela Johansson, upphandlare. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.