

Miljöbilssituationen i Höör

2 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Juni 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 tillbaks 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. 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 samhällelig 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

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.

Miljömål

Lokala miljömål med handlingsplan ersätter Höörs Kommun s lokala Agenda 21 med handlingsplan och tidigare program som Miljövårdprogram för Höörs kommun. De lokala miljömålen är i nuläget ute på remiss, med Gröna Bilister som en av de remissvarande instanserna¹. Det enda målet som avser grönare bilism är att ”2012 är kommunens hela bilpool miljöfordon enligt Vägverkets definition”. Att helt avstå från mål gällande kommunmedborgarna eller kommunen som geografisk enhet är utomordentligt svagt och kommunen föreslås komplettera målet med:

- År 2012 ska miljöbilsandelen i kommunen som geografisk enhet vara klart högre än rikssnittet.
- Det ska finnas goda tankmöjligheter för både biogas och etanol i kommunen.
- Senast år 2012 ska minst 50 procent av alla transporter som kommunen upphandlar (direkt eller via aktörer såsom Skånetrafiken) framföras med förnybara drivmedel.
- Det ska vara lätt att ha tillgång till bil utan att äga bil, t.ex. genom att en bilpool för allmänheten etableras.

Fyra åtgärder i planen avser miljöanpassad bilism:

- Ecodriving – samtliga anställda i Höörs Kommun som kör bil i tjänsten/kommunens bilar skall regelbundet erbjudas utbildning i s.k. Ecodriving (20 pers/år).
- Fordon till kommunens bilpark skall vid upphandling successivt bytas ut till miljöfordon.
- Kommunen skall inte köpa in däck som innehåller HA-olja till kommunens bilar (och arbetsfordon).
- Revidera policyn för miljöanpassad upphandling samt information till inköpsansvariga inom kommunen.

¹ Läs remissvaret på www.gronabilister.se, under remisser.

Dessa åtgärder måste preciseras, särskilt avseende det successiva utbytet av fordon – i dag har kommunen en enda miljöbil (av sextioalet fordon), varför en snabb utbytestakt och en fullständig utfasningsplan för fossilbränslebilen bör fastslås. Också ambitionsnivå för Ecodriving synes låg. Åtgärderna bör vidare kompletteras med:

- Kommunens fordon ska snarast göras tillgängliga för allmänheten kvällar och helger, såsom sker i Linköping, Göteborg och diskuteras på Gotland.
- En bilpool för allmänheten kopplat till bostads- eller energibolag initieras.
- Ecodriving krävs i upphandling av fordonstjänster och erbjuds allmänheten.
- Kommunen deltar i Trafikantveckan, EU-kommissionens och Naturvårdsverkets program för minskad miljöbelastning från trafiken.
- Kommunen säkerställer att arbetet för miljövänligare bilism granskas årligen av en extern, ideell aktör.
- Parkeringsförmåner för miljöbilar introduceras, kombinerat med begränsad gratisparkering för andra fordon.
- Framtida upphandlingar av fordonstjänster ska alltid innehålla krav på en successivt ökande andel förnybara drivmedel, samt tydlig ekonomisk stimulans för den som tidigt uppnår en hög andel.
- Vid inköp av tunga miljöfordon i kommunala förvaltningar och bolag ska i första hand miljöfordon väljas.
- Krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin, i linje med Örebro kommuns beslut att bensin ska ha 10 procent etanol år 2007 och 15 procent år 2012, samt en successivt ökande andel RME i konventionell diesel.

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.

Höör kommun äger och leasar 66 personbilar. Av dessa är en (1) miljöbil, vilket är bland de absolut lägsta miljöbilsandelarna Gröna Bilister registrerat.

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

Utbildning

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

Höör kommun utbildade 130 anställda under år 2006 i ”sparsam körning” och det finns planer på att fortsätta och utvidga utbildningen. Antalet är imponerande högt – knappast någon annan kommun i samma storlek som Gröna Bilister granskat har på ett år utbildat så många. För framtiden anges ambitionen till mer måttliga 20 utbildade per år.

Kommunens inköp av 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 privatbilers körsträcka och utsläpp.

Kommunen har hittills inte ställt några miljöbilsrelaterade krav på sina transportentreprenörer. De miljökrav som ställs är relativt låga och konventionella, t.ex. begärs endast Euro 2-klassade bussar för skolskjuts, även om årsmoeller 2006 och 2007 ger högre utvärderingspoäng i upphandlingen.

Färdtjänst upphandlas av Skånetrafiken, som inte heller ställer miljöbilskrav.

I "Förslag till Lokala Miljömål med åtgärdsplan", som är ute på remiss, anges att man i framtiden ska ställa högre miljökrav på sina transporter. Det har dock ännu inte fått något genomslag – i den kommunala taxiupphandlingen för sarskoletaxi ställs i nuläget inga miljökrav.

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 Höör inte gör. Ett femtiotal kommuner delfinansierar företags och myndigheters miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensenbil – men inte Höör.

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.² Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare – men inte Höör.

² <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

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

Höörs svar på om man gör något för att stimulera grönare bilism är ”Nej”, vilket bedöms vara korrekt - och ledsamt.

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).

Kommunen har enligt egen uppgift inte bedrivit något aktivt arbete för att få fler tankställen för E85 och biogas. De två bensinstationerna med störst omsättning i kommunen säljer enligt statliga direktiv E85 (etanol) som drivmedel. Tillgången på etanol är därmed tillräcklig. Däremot saknas tankställe för biogas.

Kommunen har i motsats till Örebro kommun, inte några 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.

Enligt miljömålsprogrammet fanns det i mars 2007 22 miljöbilar i kommunen, enligt regeringens definition.

I Skåne 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 ett antal fossilbränsleddrivna bilar som är så bränslesnåla att de uppfyller regeringens miljöbilsdefinition.

Slutsatser och rekommendationer

Höors miljöbilsarbete är undermåligt. Kommunen får betyget 2 av maximala 10 för sitt arbete. Det som trots allt är positivt är:

- Avsaknad av förmånsbilar
- Den breda satsningen på utbildning i sparsam körning, Ecodriving

Gröna Bilister har åtta huvudsakliga rekommendationer till Höör kommun:

- 1) Byt ut fordonsparken mot miljöbilar, med en konkret avvecklingsplan för fossilbränslebil.
- 2) Ställ miljöbilskrav på leverantörer av skolskjuts och färdtjänst (kan göras även om Höör inte själv upphandlar detta).
- 3) Inför någon form av stimulans till medborgare med miljöbil, som parkeringsförmåner eller delfinansiering av merkostnaden vid nybilsinköp.
- 4) Inför en bilpool för allmänheten.
- 5) Behåll och vidga ambitionen i sparsam körning (Ecodriving).
- 6) Informera medborgarna om miljövänligare bilism på webbplatsen, etc.
- 7) Anta en miljöplan med väsentligt mer konkreta och förpliktigande åtgärder än vad som anges i det på trafikområdet undermåliga remissförslaget (se Gröna Bilisters remissvar).
- 8) Medverka i Trafikantveckan 2007.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Höors kommun, företrätt av bl.a. Gert Hörberg. 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.