

# Miljöbilssituationen i Örnsköldsvik

\*\*\*\*\*

9 stjärnor av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

Oktober 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.

Örnsköldsviks kommun anger själv att det höga bilberoendet är ett hot mot kommunens framtida utveckling; ”Kommunens tätorter är små och glesa och hälften av befolkningen bor i orter eller på landsbygden där bilinnehav är en förutsättning för att nå arbetsplatser, fritidssysselsättning, service etc. Vårt bilberoende kommer att vara stort inom överskådlig tid”.<sup>1</sup> Utifrån det fortsatta transportbehovet slår kommunen fast att ”för att uppnå långsiktig hållbarhet måste i första hand nyttjandet av fossila bränslen minskas, och transportlösningar med låg energiförbrukning prioriteras”.<sup>2</sup> Detta är helt 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.

Gröna Bilisters granskningar genomförs utan möjligheter för utomstående att påverka vår bedömning och är därmed landets enda oberoende granskningar som specifikt riktar in sig på hur kommunerna arbetar för en miljövänligare trafik.

## 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:

---

<sup>1</sup> [http://www.ornskoldsvik.se/planerochprojekt/dokument/documents/Hela\\_översiktsplan\\_03\\_Övik.pdf](http://www.ornskoldsvik.se/planerochprojekt/dokument/documents/Hela_översiktsplan_03_Övik.pdf).

<sup>2</sup> Ibid.

- 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.

Örnsköldsviks Agenda 21, antagen av kommunfullmäktige 1999, slår fast visionen ”Vår energi- och transportförsörjning är effektiv och baserad på i huvudsak förnyelsebara energikällor som används på ett för naturen uthålligt sätt”.<sup>3</sup>

Örnsköldsvik anger som en styrka att de har stor kompetens och tradition inom industriell produktion av bioalkohol, kopplad till Domsjö Sulfitfabrik/Sekab och BAFF, Stiftelsen för svensk bioalkoholutveckling. I Örnsköldsvik (Domsjö) finns vedråvara och forskningskompetens och sedan halvårsskiftet 2004 också en pilotanläggning för etanolframställning. För ett antal år sedan startades Örnsköldsviks Etanolkommun, ett samverkansprojekt mellan bl.a. kommunen, BioAlcohol Fuel Foundation, OKQ8 (dåvarande OK) och SEKAB. Målsättningen med projektet var att 10 procent av bensin- och dieselförbrukningen skulle ha ersatts med bioalkohol till utgången av år 2003.

Kommunen ingår i BioFuel Region (BFR), som ”ska bli en världsledande region inom stora delar av kedjan för utveckling av kunskap och teknik, för produktion och användning av cellulosabaserade biodrivmedel”<sup>4</sup> Sundsvalls, Örnsköldsviks, Härnösands, Kramfors, Umeå, Vindelns, Vännäs, Lycksele, Vilhelmina, Storuman, Sorsele, Malå, Norsjö, Robertsfors och Skellefteå kommuner stöttar BFR:s arbete, liksom länsstyrelserna och Landstingen i Västernorrland och Västerbotten. Inom BFR finns, enligt organisationen själv:

- Processindustriell struktur som är van att hantera nya processtekniska krav
- Stor kunskap kring biobränslen för energiframställning
- Kvalificerade, välutvecklade, högteknologiska och framgångsrika tillverkare
- Stort engagemang från offentliga aktörer
- God råvarupotential för storskalig produktion<sup>5</sup>

På miljöbilsområdet har regionen slagit fast följande mål:

- Tillgänglighet för medvetet och aktivt nyttjande av biodrivmedel för 95 procent av befolkningen innan utgången av 2006
- Minst 60 tankställen innan utgången av 2006
- Utvecklade rutiner för offentlig miljöanpassad upphandling av fordon och drivmedel
- Symbolprojekt som gemensamt system för fri parkering för miljöbilar i hela BFR

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> [http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel\\_Region.pdf](http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel_Region.pdf)

<sup>5</sup> Ibid.

## Örnsköldsvik 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.

Örnsköldsvik kommun äger och leasar cirka 150 personbilar. Av dessa är ungefär 115 miljöbilar, samtliga Ford Focus flexifuel, som kan köras på etanol E85 eller bensin samt vilken som helst blandning däremellan. 77 procent miljöbilar är en av de allra högsta andelar som Gröna Bilister har registrerat, men nivån är knappast alls högre än vid vår granskning i fjol pga. att det inte funnits bilar för förnybara drivmedel tillgängliga under perioden från januari till september 2005.

Kommunen har en intern bilpool för kommunanställdas tjänsteresor. Ett Internet- och mobiltelefonbaserat bokningssystem har installerats i sju av bilarna, med målet att koppla ihop bokningstjänsten med en samåkningstjänst för tjänsteresor. När inte bilarna i den kommunala bilpoolen räcker hyr man in bilar från Sixt biluthyrning, varav några är miljöbilar.

Kommunen saknar helt tjänstebilar, vilket är positivt ur miljösynpunkt eftersom tjänstebilar normalt sett är onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket.

## 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.

Örnsköldsvik kommun anger att de i upphandlingar fordon prioriterar de som kan drivas med förnybara drivmedel. Leverantör av fordon ska i sin offert beskriva tillgången på tankställen för det alternativa drivmedlet som fordonet kan drivas på.

Örnsköldsvik kommun ställer i dagsläget inga krav på miljöbilar vid uppköp av fordons-tjänster såsom färdtjänst och skolskjuts. I upphandlingen av tätortstrafik med buss för

exempelvis skolskjuts och färdtjänst, som gäller från år 2005, har kommunen ställt krav på utsläpp av kväveoxid (maximalt 3,8 g/kWh) och partiklar (maximalt 0,02 g/kWh). För landsbygdstrafik med buss gäller samma krav, med undantaget att utsläpp av kväveoxid tillåts vara något högre (4,7 g/kWh). För upphandling av taxibilar och multifordon har inga speciella miljökrav ställts.

Kommunens tekniska kontor utbildade år 2002 ca 125 förare av både lätta och tunga fordon i sparsam körning. Vägverket har beslutat att kommunens utbildning Ekonomisk och säker körning motsvara Vägverkets krav på utbildning i sparsam körning.<sup>6</sup> Under november 2004 genomgick åtta personer Ecodriving-utbildning, varav fem från de kommunala förvaltningarna, två från taxi samt en transportledare från Örnfrakt, med ett hundratal tunga fordon. Dessa personer fungerar som ambassadörer för fortsatt utbildning i Ecodriving i sina respektive organisationer. Hösten 2005 – våren 2006 genomförs nya utbildningstillfällen i sparsam körning, varav ett tillfälle en med speciell inriktning på hemtjänsten. Den utbildningen kombineras med halkkörning.

## Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller kommunens 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:

- Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil som betyder energieffektiva fordon som drivs med förnybara drivmedel.
- Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.
- Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.

När Gröna Bilister har granskat landets kommuner, har vi huvudsakligen funnit följande typer av stimulans till medborgarna:

- Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil, t.ex. delfinansiering av merkostnaden för gasbil eller bränslecheck.
- Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil, t.ex. gratis parkering.
- Information till medborgarna såsom miljöbilsvisningar, nyhetsbrev etc.
- Utbildning till medborgare, t.ex. i sparsam körning.

Örnköldsviks kommun erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Tillståndet kostar 100 kronor och gäller i fem år. För att få tillståndet ska fordonet till minst hälften drivas med förnyelsebara drivmedel. Ansökan kan hämtas hem från kommunens webbplats och är lätt att fylla i.

Parkeringsstillstånden för miljöbilar är giltiga på kommunens samtliga parkeringsplatser ovan mark, däremot inte i parkeringsgarage och på privat mark. Systemet är gemensamt

---

<sup>6</sup> Vägverket 020419, beslut SA80A 2002:9416.

med Umeå, Sundsvall och Skellefteå – den som har gratis parkering i en kommun har det automatiskt i de andra.

Kommunen stimulerar i dagsläget inte privatpersoner att köpa miljöbil genom att del-finansiera merkostnaden vid nybilsinköp, men i kommunens senaste Klimp-ansökan söks tillsammans med BRF medel för att ge investeringsbidrag för miljöbilar till privatpersoner och företag. Besked om ansökan har beviljats lämnas i maj 2006.

I Örnsköldsvik finns två diplomerade Gröna Trafikskolor, där allmänheten bl.a. kan lära sig sparsam och miljöanpassad körning, så kallad Ecodriving – Lundbergs Trafikskola och Nolaskogs Trafikskola.<sup>7</sup>

Att ersätta det privata bilinnehavet med medlemskap i en bilpool är ett effektivt sätt att minska privatbilismen. I Örnsköldsvik finns dock ingen bilpool och kommunen erbjuder inte heller exempelvis via sin hemsida hjälp till den som vill starta en bilpool.<sup>8</sup>

Örnsköldsvik deltog år 2005 vare sig i bilfria dagen 22 september eller i European Mobility week, som i Sverige samordnas av Naturvårdsverket.<sup>9</sup> Kommuninvånare får däremot utförlig miljöbilsinformation från kommunen, bl.a. från BFR som tagit fram material för utbildning i grundskola, för mackägare m.fl. Kommunen fick också i början av år 2005 närmare en miljon kronor i Klimp-bidrag för klimatinformation till medborgarna.<sup>10</sup>

## 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.

Carstedts Bil i Örnsköldsvik räknar med att i år sälja närmare 200 Focus FFV. Andelen bilar som gått till privatpersoner har varit större än andelen som sålts till kommun och företag, trots att huvuddelen av kommunens personbilsflotta består av Focus FFV. Saab har redan sålt 12 etanoldrivna 9-5, trots att modellen helt nyligen lanserats, medan Volvos återförsäljare Bilbolaget Nord redan sålt en etanolmodell, trots att modellen först lanseras om flera månader.

Det saknas tankställe för gas, och inga gasbilar säljs i Örnsköldsvik.

## 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 miljönyttan som

<sup>7</sup> Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>.

<sup>8</sup> Läs mer om bilpooler på <http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=128&parent01=10>.

<sup>9</sup> Läs mer på [www.22september.org](http://www.22september.org).

<sup>10</sup> <http://klimp.naturvardsverket.se/mir/showAtgard.do?atgardID=2852853&from=program>.

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).

Örnsköldsvik kommun har aktivt bidraget till att tankställen för etanol E85 har etablerats, bl.a. genom att en så stor del av kommunens egen fordonsflotta består av flexifuel-fordon.

I kommunen finns idag fyra tankställen för etanol, med OKQ8, Shell och Statoil i centrum och OKQ8 i Domsjö. Ett femte tankställe etableras i Husum i november och ytterligare tankställen tillkommer under år 2006, då kommunen fått statliga Klimp-bidrag för totalt sex nya tankställen för E85 (nummer fyra till tio).<sup>11</sup>

I den beviljade ansökan skriver kommunen att ”Inom projektet 'Bioetanol till alla' vill vi öka tillgängligheten av etanol utanför centralorten Örnsköldsvik som idag har två tankställen för e85. Detta för att möta den växande efterfrågan på etanol då försäljningen av Flexifuel-bilar ökar. För att få ytterligare en ökad användning och miljöeffekt av Flexifuel-bilar krävs en förbättrad infrastruktur och folkbildning. En utvecklad infrastruktur möjliggör för politiker och tjänstemän att motivera ett ökat användande av etanolfordon. Finns det ingen infrastruktur kommer inte antalet bilar att öka och tvärtom.”

”Projektet kan få en multipel miljöeffekt om vi lyckas bygga ut en fungerande infrastruktur och öka konsumenternas medvetandegrad i Örnsköldsvik då detta kan leda till både ett nationellt och internationellt intresse för det alternativa drivmedlet etanol.”<sup>12</sup>

## Slutsatser och rekommendationer

Örnsköldsvik får betyget 9 av maximala 10 för sitt arbete och är därmed en av Sveriges absolut mest framträdande miljöbilskommuner. Bland det särskilt berömvärda märks:

- Kommunens mycket höga andel miljöbilar som de facto kör på förnybara drivmedel (närmare 80 procent av fordonen som till mycket hög andel tankar förnybart)
- Kommunens medverkan i BioFuel Region, som är pådrivande för introduktion av etanol E85 för fordonsdrift
- Kommunens stöd till lokal etanolframställning
- Kommunens avsaknad av förmånsbilar
- Kommunens medverkan till utbyggnad av tankställen för etanol E85
- Stimulansen till medborgare och företag att köpa miljöbil, genom gratis parkering på alla kommunala parkeringsplatser utom parkeringsgarage
- Samverkan med grannkommuner så att parkeringstillståndet för miljöbilar också gäller i Umeå, Sundsvall och Skellefteå

<sup>11</sup> [http://www.ornskoldsvik.se/download/18.9effe0103c0d8fd948000278/Baff\\_karta.pdf](http://www.ornskoldsvik.se/download/18.9effe0103c0d8fd948000278/Baff_karta.pdf).

<sup>12</sup> <http://klimp.naturvardsverket.se/mir/showAtgard.do?atgardID=5776767&from=program>.

- Kommunens satsning på utbildning i sparsam körning, med särskilda ambassadörer som ska sprida informationen i sina respektive organisationer

Utifrån granskningen presenterar Gröna Bilister fyra huvudsakliga rekommendationer till Örnsköldsvik kommun:

1. 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).
2. Fatta ett centralt beslut om utbildning av berörda kommunanställda i sparsam körning, s.k. Ecodriving, till skillnad från dagens förvaltningsdrivna utbildning (i linje med Värnamo kommuns beslut).
3. Stimulera medborgare att starta en bilpool, i första hand med miljöbilar.
4. Omdefiniera gratisparkeringen för miljöbilar så att alla fossila drivmedel inkl naturgas inte ingår i definitionen av förnybara bränslen.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Naturvårdsverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Örnsköldsvik kommun, företrätt av Jan Nyman, kommunledningskontoret, kombinerat med utförliga granskningar av relevanta kommunala dokument och samtal med relevanta aktörer som är verksamma inom kommunen. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).