

Miljöbilssituationen i Mörbylånga

**

2 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

April 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 sektors 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. Kalmar läns regionförbund anger t.ex. att ”Bensin- och dieselanvändningen står för över hälften av koldioxidutsläppen i regionen”.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 samhällselig 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.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.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.

Ekokommun

Mörbylånga är en ekokommun, vilket innebär extra höga krav på miljöanpassning. Sveriges Ekokommuner ”vill främja utvecklingen mot ett mer kretsloppsanpassat samhälle byggt på en ekologisk grundsyn där livsmiljön ger människor möjlighet att uppnå en hög livskvalitet och en god hälsa”².

Översiktsplan

Kommunen antog år 2002 en reviderad översiktsplan, strategidelen³. Här anges bl.a. att kommunen ska ”arbeta för energisnåla transporter och miljövänliga bränslen samt en effektiv logistik”, att man ska ”underlätta för samåkning och bilpooler samt ett bättre utnyttjande av kollektivtrafiken genom strategiskt belägna parkeringsplatser.”

Här anges också att kommunen ska leva och verka enligt ”De fyra systemvillkoren”:

1. Ämnen från jordskorpan får inte systematiskt öka i naturen
2. Ämnen från samhällets produktion får inte systematiskt öka i naturen
3. Det fysiska utrymmet för naturens kretslopp och mångfald får inte systematiskt begränsas
4. De resurser som finns ska användas så effektivt och rättvist som möjligt

Dessa systemvillkor fordrar bl.a. en storskalig övergång från fossila till förnybara drivmedel.

² Se www.sekom.nu

³

http://www.monsteras.se/dynamaster/file_archive/030303/65efac5ec7e4359e6f832ba0118304fe/%d6PL%2dMoS.pdf.

Översiktsplan

Mörbylånga kommun har en rykande färsk översiktsplan, men den har inga konkreta förslag för att minska bilismens klimatpåverkan⁴.

Kalmar län som fossilbränslefri region

Regionförbundets styrelse antog den 15 december 2006 ett handlingsprogram för att bli fossilbränslefritt.⁵ Målet ska vara uppnått till år 2030, med delmål för år 2010 att släppa ut mindre än 4,4 ton fossil koldioxid/person, ha 20 procent mindre koldioxid från transporter jämfört med år 1995 och att offentliga personbilar ska vara miljöbilar. Som strategi anges bl.a. att ”Skapa en hållbar transportsektor genom samverkan mellan näringsliv, myndigheter och organisationer. Den offentliga sektorn har en nyckelroll i arbetet.” Omställningstakten skall öka genom ”ett samlat agerande i de frågor kommuner och landsting äger själva”.

Målsättningen att skapa en hållbar transportsektor i regionen genom samverkan mellan företag, kommuner, myndigheter och organisationer i sydöstra Sverige ska uppnås genom att:

- Satsa på minskad energianvändning i samband med transporter.
- Utveckla förutsättningarna för spårbunden trafik.
- Utveckla möjligheterna för pendling för att stärka regionala arbetsmarknadsregioner.
- Stimulera användningen av förnyelsebara fordonsbränslen.
- Bygga nätverk i syfte att skapa möjligheter för minskad användning av fossila bränslen och för att främja utvecklingen av mer miljövänliga transporter.
- Öka möjligheterna för erfarenhetsutbyte samtidigt som gemensamma projekt kan drivas med tyngd i angelägna frågor.
- Satsa på information och folkbildning.
- Satsa på en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Under år 2007 ska regionen bl.a.:

- Erbjuda länets kommuner och landsting en länsgemensam upphandling av miljöbilar.
- Stimulera produktion av alternativa fordonsbränslen i länet.
- Inrätta en klimatkommission för Kalmar län, med uppdrag att senast december 2007 presentera ett sektorsövergripande program med konkreta förslag för att nå målet om ett fossilbränslefritt Kalmar län år 2030.

⁴ <http://www.morbylanga.se/pdf/7miljobedomning.pdf>

⁵ <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

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.

Av de 25 personbilar som kommunen äger och leasar, är inte en enda miljöbil. Det har Gröna Bilister knappast upplevt i någon annan kommun det senaste året – det är unikt dåligt! Kommunen anger att ”De som senast har leasats uppfyller de senaste miljökraven ... enligt Kalmar kommuns upphandlingsrutiner”, men det var innan Kalmar i slutet av mars 2007 beslutade om nya upphandlingsrutiner för fordon som i princip innebär att man enbart köper och leasar miljöbilar. Kommunen anger också att ”Kommer tapparna så skall kommunen vara med som förbrukare”, vilket innebär att kommunen inte ser sin egen roll som pådrivande och möjliggörande, utan som efterföljande.

Förhoppningsvis tar Mörbylånga efter Kalmar kommuns nya initiativ, och bidrar därmed till att leva upp Regionförbundets långsiktiga vision ”Fossilfri region”.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Mörbylånga 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, skolskjuts, sjukresor och vanlig kollektivtrafik upphandlas idag delvis i samverkan mellan kommunerna, landstinget, KLT och KLB men också delvis var för sig. Regionförbundet angav i december 2006 att ”Vid kommande upphandlingar bör parterna ha gemensamma krav på fordonens miljöanpassning för att uppnå underlag för såväl tankställen som fordonsutrustning. I Västervik och Kalmar finns t.ex. produktion av biogas som kan utgöra en resurs för såväl tåg, bussar och bilar.”⁶

⁶ <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

Mörbylånga ställer inga miljöbilskrav för den färdtjänst och skolskjuts som kommunen köper in. Kommunen anger att ”Frågan har diskuterats och vi är medvetna om att kommunen bör vara den som tar initiativ till och backar upp alternativa drivmedel”.

Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning, ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transportererna går något snabbare. Mörbylånga kommun har dock inte genomfört någon sådan utbildning.

I Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund, lär man sig ett mer miljöanpassat körmönster, bl.a. med ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.⁷ Det finns ingen Grön Trafikskola i kommunen.

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 femtiotal kommuner delfinansierar medborgares miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil, däribland alla kommuner i Kalmar län. Miljöfordon Syd stödjer upp till 1 000 miljöbilar för privatpersoner, organisationer och företag fram till år 2008. Bidrag utgör 50 % för privatpersoner och 30 % för företag av merkostnaden (mellanskillnaden för fordonet i miljöutförande jämfört med samma modell i fossilbränsleutförande), dock max 16 000 kr. För begagnade fordon antas merkostnaden ha samma värdeminskning som fordonet i övrigt varför nyprisskillnaden måste tas fram för det aktuella fordonet och därefter reduceras i proportion till värdeminskningen.⁸

Den som beviljats bidrag åtar sig att huvudsakligen tanka miljöbilen med miljöbränsle, samt att besvara en årlig enkät om miljöfordonet. Bidraget omfattar miljöbilar enligt Vägverkets definition, dvs. även särskilt snåla bensin- och dieselfordon.⁹

Mörbylånga kommun ger alla bilar gratis parkering överallt, vilket innebär att alla medborgare är med och betalar de kostnader för snöröjning, sandning, asfaltering, skyltning etc. som parkeringsplatser har. Det är en tveksam subvention av bilismen som kommunen bör se över.

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.¹⁰ Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare, men inte Mörbylånga.

⁷ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

⁸ http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil_14.pdf

⁹ http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil_17.pdf

¹⁰ <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

Åtskilliga kommuner informerar på sin webbplats om miljöfordon och hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bilkörande. Mörbylånga kommuns webbplats är under all kritik, med bristfällig och dåligt uppdaterad information.¹¹

Drygt 50 kommuner deltog i fjol i Europeiska Trafikantveckan, som en del av sitt arbete för att minska trafikens miljöbelastning. Mörbylånga medverkade dock inte.

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).

I Mörbylånga saknas helt tankställen för förnybara drivmedel (etanol, biogas eller RME). Kommunen anger att de ”studerar möjligheten att producera gas som drivmedel vid våra industrier och reningsverk”, vilket skulle ge lokal tillgång till biobränslen och minska kommunens beroende av importerade fossila drivmedel.

Regionförbundet har genom Klimp avsatt medel för minst åtta nya tankställen för förnybara bränslen i länet, möjliga att söka för de mindre tankställen som inte omfattas av lagen om tillhandahållandeskyldighet. Förhoppningsvis kan detta leda till att Mörbylånga får tankställe för biobränsle.

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.

I Kalmar 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 ett antal fossilbränsle drivna bilar som är så bränslesnåla att de uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition. Länet stimulerar miljöbilsförsäljningen, dels genom den delfinansiering av merkostnaden som finns sedan en tid tillbaks, dels genom att åtskilliga av länets kommuner själva köpt betydande mängder miljöbilar. Dessutom stimuleras försäljningen av att miljöbilar har gratis parkering i flera av kommunerna i länet.

¹¹ Se t.ex.

Slutsatser och rekommendationer

Mörbylångas miljöbilsarbete är obefintligt. Det finns vissa uttalade ambitioner, men i verkligheten har ingenting hänt. Kommunen får två stjärnor av maximala 10, och den andra stjärnan förklaras enbart av att hela regionen delfinansierar inköp av miljöbilar. Det som i dagsläget är bra är:

- Avsaknad av förmånsbilar.
- Stimulans till medborgarna att köpa miljöbil genom delfinansiering av merkostnaden (i Regionförbundets och Miljöfordon Syds regi).

Gröna Bilister har åtta huvudsakliga rekommendationer till Mörbylånga kommun:

- 1) Ställ om den egna fordonsparken till miljöbilar i snabb takt – att inte ha en enda miljöbil är pinsamt dåligt.
- 2) Ställa miljöbilskrav på leverantörer av transporter som skolskjuts och färdtjänst.
- 3) Utbilda relevanta delar av kommunens personal i sparsam körning, ecodriving – som kommer till stånd långt efter andra kommuner.
- 4) Överväg att ta betalt för åtminstone några parkeringsplatser.
- 5) Inför en bilpool för allmänheten.
- 6) Bidra aktivt till att tankställe för etanol etableras, genom att själva köpa etanolbilar så att efterfrågan garanteras och genom att ha med detta som krav i de egna bränsleinköpen.
- 7) Utred lokal biogasproduktion i linje med vad som anges i ert svar till Gröna Bilister.
- 8) Informera medborgarna om miljövänligare bilism på webbplatsen, etc.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Mörbylånga kommun, företrätt av Mats Lindahl. 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.