

# Miljöbilssituationen i Knivsta

\*\*\*

3 stjärnor av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

Mars 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.

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.

## 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:

- 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.

Knivsta kommun bildades 1 januari 2003 och är landets nyaste kommun, vilket innebär att man fortfarande är i stadiet av att ta fram relevanta styrdokument för verksamheten. Kommunen hänvisar i flera fall till dokument från Uppsala, men de har ingen beslutsverkan för Knivsta och refereras inte här. Kommunen tar nu fram sitt översiktsprogram, vilket ”innebär att kommunen kommer att behöva formulera lokala miljömål och strategier för hur dessa ska uppnås.” I programmet för översiktsplanen är det tunnsått med

miljörelaterade mål för trafiken, men i allmänna termer anges att Knivsta har ”goda förutsättningar att utvecklas till ett långsiktigt hållbart samhälle.”<sup>1</sup>

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

Knivsta kommun äger och leasar totalt 16 personbilar. Av dessa är två miljöbilar, motsvarande cirka 15 procent.

Knivsta kommun äger inga tjänstebilar, vilket är positivt ur miljösynpunkt eftersom dagens tjänstebilsutformning inte stimulerar mindre eller bränslesnålare fordon och inte heller ger något incitament att köra snålt eller låta bilen stå.

## 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.

Knivsta kommun anger att de använder Uppsalas miljökrav när transporter upphandlas. Dessa krav är dock tämligen allmängiltiga och innebär huvudsakligen att de värsta fordonen undviks. När det gäller färdtjänst har Uppsala inte upphandlat detta på över tio år och ställer inga miljökrav alls på leverantörerna. Knivsta fattade i slutet av år 2004 beslut om förändringar i färdtjänsten, men utan att ställa tydliga och styrande miljökrav på leverantörerna.

---

<sup>1</sup> [www.knivsta.se/download/Framtidens+Knivsta/%d6versiktsplan/Infomaterial/Prog\\_op\\_1103.pdf](http://www.knivsta.se/download/Framtidens+Knivsta/%d6versiktsplan/Infomaterial/Prog_op_1103.pdf).

## Stimulans till medborgarna

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får ingen stimulans från Knivsta kommun. Skillnaden är slående jämfört med exempelvis Linköpings kommun, som erbjuder delfinansiering av extrakostnaden när man köper biogasbil (näringslivet får 30 procent av merkostnaden ersatt, medan privatpersoner och kommunal verksamhet får 50 procent av merkostnaden).

Gratis parkering för miljöbilar är en relevant stimulans i många kommuner, men den förutsätter i Knivstas fall att en relativt hög andel kommunala parkeringsplatser först avgiftsbeläggs.

I Knivsta finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, och inte heller någon trafikskola där allmänheten kan lära sig sparsam och miljöanpassad körning, så kallad ecodriving.<sup>2</sup>

Knivsta erbjuder inte heller medborgarna möjlighet att avstå från privat bilinnehav genom att gå med i en bilpool. I Uppsala finns dock en privat bilpool, Bilpoolarna, med fyra bilar.<sup>3</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.

Knivstas bilköp sker huvudsakligen i Uppsala, där Ford står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen. Återförsäljaren Modins Bil har under 2004 sålt över 100 etanoldrivna Ford Focus FFV och uppger att man slutat ta hem några andra modeller än etanolversionen. Bil 3:an AB, som säljer Toyota, har under 2004 sålt drygt 10 hybridbilar (Prius) och uppger att väntetiden fortfarande är cirka sex månader. Upplands Motor AB, som säljer Volvo, har sålt någon enstaka biogasbil (Bi-Fuel), liksom AB G Persson som säljer Volkswagen.

Saabs återförsäljare har börjat marknadsföra den kommande etanol/flexifuelversionen av Saab 9-5 som, liksom Volvos S40/V50 i etanolutförande, kommer att börja levereras under 2005.

## 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 miljönytta som följd. Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen etableras, dels genom att själva

---

<sup>2</sup> Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>

<sup>3</sup> Se [www.bilpoolarna.se](http://www.bilpoolarna.se).

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 Knivsta saknas helt tankställen för biobränslen. Närmaste publika tankställe för etanol E85 finns i Uppsala respektive Märsta, medan biogas finns i Stockholm och RME rapsmetylester i Uppsala, Sollentuna och Vallentuna.

Knivstas kommun har, i motsats till Örebro kommun, inga 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.

## Slutsatser och rekommendationer

Knivsta kommuns miljöbilsarbete är underkänt. Kommunen får betyget 3 av maximala 10 från Gröna Bilister. Bland det positiva märks:

- Att kommunen äger två miljöbilar, motsvarande cirka 15 procent av bilnehavet.
- Avsaknaden av kommunalt ägda tjänstebilar.
- Att kommunen ställer vissa miljörelaterade krav på leverantörer av transporttjänster, som lätt kan utvecklas till att driva på utvecklingen mot förnybara bränslen.

Gröna Bilister presenterar sju huvudsakliga rekommendationer till Knivsta kommun:

1. Öka successivt andelen miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar.
2. 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).
3. Tillse att en pump med förnybara bränslen (i första hand etanol E85) etableras.
4. Utbilda relevanta delar av den egna personalen i sparsam körning, ecodriving.
5. Stimulera medborgarna att välja miljöbil, exempelvis genom gratis busskort för den som köper miljöbil eller genom att avgiftsbelägga parkeringsplatser, med undantag för miljöbilar.
6. Inför en bilpool för allmänheten, eventuellt i samverkan med Uppsalas bilpool.
7. Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Knivsta kommun, företrätt av Göte Andersson, kombinerat med utförliga självständiga granskningar av dokument samt samtal med relevanta bilföretags återförsäljare. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).