

Miljöbilssituationen i Norrköping

8 stjärnor av 10 möjliga

En granskning av Gröna Bilister

November 2008

Innehåll

Innehåll.....	2
Inledning.....	3
Kommunala mål och visioner.....	4
Miljöprogram	4
Agenda 21	4
Klimathandlingsplan.....	4
Riktlinjer för tjänsteresor	5
Regionala miljömål	6
Kommunens bilinnehav	6
Utbildning.....	8
Upphandling av transporttjänster.....	8
Information och stimulans till medborgarna	8
Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil	9
Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil.....	9
Bilpool	9
Information.....	10
Kommunala föredömen	10
Bränsletillgång	10
Bilförsäljning	11
Slutsatser och rekommendationer	12

Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar och allt våldsammare väder som följd. Sverige bidrar till denna utveckling främst genom att trafikens utsläpp av koldioxid ökar. Andra sektors utsläpp har däremot 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. Detta är desto viktigare eftersom trafikens utsläpp utgör en betydande andel av de sammanlagda koldioxidutsläppen. Norrköping anslår samma tonläge: ” För att minska utsläppen av växthusgaser till de nivåer som de nationella miljömålen föreslår krävs inte bara energieffektiviseringar och bättre teknik utan ett helt nytt tankesätt. En storskalig övergång från fossila bränslen till förnyelsebara måste ske inom alla energikrävande delar av samhället.”¹

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress. Norrköpings kommun anger själva att ”För att nå miljöbalkens kvalitetsnormer för luftkvalitet krävs åtgärder främst inom trafiksektorn.”²

I kommunens miljöprogram slås fast att ”Lokalt förekommer dock ibland så höga halter av vissa föroreningar att hälsorisker kan uppstå. De högsta halterna förekommer längs kraftigt trafikerade gatuavsnitt.”³

Bilismen orsakar stora utsläpp även av andra ämnen som är skadliga för miljö och hälsa. Det rör sig bland annat om kväveoxider, kolväten, marknära ozon och partiklar. Dessa ämnen kan ge upphov till allergier, cancer och skador på växtligheten. Bullerrelaterad stress är ett annat problem med vägtrafiken som är värt att nämna.

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 bilismens område.

Mattias Goldmann
Gröna Bilister

¹ <http://www.norrkoping.se/organisation/pdf/mal-regler/program/valfard/miljoprogram.pdf>.

² Ibid.

³ Ibid.

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.

Miljöprogram

I kommunens miljöprogram ”Leva i Norrköping”, antaget av fullmäktige 27 mars 2002 och reviderat 8 november 2004, beskriver kommunen vad de tänker genomföra på miljöområdet fram till 2010. Gällande trafik finns bara två mål, ett gällande kunskap om den lokala föroreningsituationen som uppnåddes redan år 2004 och ett gällande bränslebyte: ”Senast år 2010 har kommunens förbrukning av fossila drivmedel minskat med 75 % jämfört med år 2000.”⁴

Flera åtgärder berör miljövänligare bilism:

- Upprätta system för kontroll och uppföljning av kommunens inköp. Systemet skall kunna särskilja andelen miljöanpassade produkter för respektive produktslag (inköpsansvarig ansvarar för åtgärden).
- Upprätta system för kontroll och uppföljning av kommunens förbrukning av drivmedel för fordon. Systemet skall kunna särskilja förbrukning av diesel, bensin, etanol, gas och andra bränsleslag (inköpsansvarig ansvarar för åtgärden).

Agenda 21

Kommunens lokala Agenda 21 arbetades fram åren 1996-97 och antogs av kommunfullmäktige i maj 1998. I dokumentet står bl.a. att ”Transporterna ska bli så rationella och effektiva att deras miljöpåverkan blir mycket liten.”⁵

Klimathandlingsplan

En klimathandlingsplan baserad på kommunens översiktsplan, kommunikationsprogram, miljöprogram, naturvårdsprogram och näringslivsprogram antogs av kommunfullmäktige den 1 mars 2004. I programmet anges att ”grundtanken i arbetet med klimathandlingsplanen är att klimatfrågorna inte är ett miljöproblem utan ett samhällsbyggnadsproblem.”⁶

⁴ <http://www.norrkoping.se/organisation/pdf/mal-regler/program/valfard/miljoprogram.pdf>.

⁵ <http://www.norrkoping.se/miljo-natur/pdf/klimatplan/klimatplan.pdf>.

⁶ <http://www.norrkoping.se/miljo-natur/pdf/klimatplan/klimatplan.pdf>.

Klimathandlingsplanen omfattar formellt åren 2004-2006 men den finns fortsatt med på kommunens webbplats som ett aktivt styrdokument. Den innehåller 48 åtgärder och 59 delåtgärder, som ska minska klimatpåverkan från kommunens egen verksamhet. Bland de som rör miljövänligare trafik finns nedanstående, kompletterat med Gröna Bilisters granskning av vad som faktiskt hänt (kursivt):

- Utred mobilitetskontor, som bl.a. kan ge rådgivning och information om miljöanpassade transporter, stödja bildandet av bilpooler och ge förmåner såsom gratis parkering för fordon som drivs med alternativa drivmedel. *Nätverket för Hållbara transporter startades under våren 2005.*
- Översyn av transportpolicy, där man bl.a. ska undersöka vad ett beslut om förbud mot att använda privat bil i tjänsten skulle innebära för kommunen ur arbetsmässig, ekonomisk och miljösynpunkt, utreda hur en kommunal bilpool bestående av främst miljöbilar kan införas och hanteras och gå igenom de bilavtal som finns idag i kommunen för att ta fram enhetliga kriterier för dessa. *En kommunintern bilpool har invigts och riktlinjer för tjänsteresor har tagit fram (se nedan).*
- Utbilda personal som kör i tjänsten i sparsam körning. *Viss personal har utbildats men systematik saknas (se detta avsnitt).*
- Uppmuntra miljöanpassat resande till arbetet. Möjligheten att ge förmåner till kommunalt anställda som åker kollektivt, cyklar eller går till jobbet bör utredas. *Har implementerats i kommunens eget system för certifiering av "Grönt kontor".*
- Vidareutveckla miljökrav vid upphandling av entreprenader och i samband med detta prioritera krav som ger lägre förbrukning av drivmedel i projekten. *Har skett.*⁷

Riktlinjer för tjänsteresor

Kommunen reviderade 2008 sina Riktlinjer för tjänsteresor⁸, med en checklista enligt följande:

1. I första hand bör man ställa sig frågan om det är en nödvändig resa. Finns andra alternativ som är mer resurseffektiva?
2. I de fall bedömning görs att en fysisk resa är nödvändig ska övervägning ske om själva resmålet kan bytas till en destination som inte kräver bil eller som ligger närmare.
3. I sista hand om resan ska utföras ska de råd som specificeras nedan följas.

Långväga resor som sker till annan ort bör i första hand göras med tåg och anslutningsresor med kollektivtrafik. Kommunens bilpool används i andra hand om till exempel resmålet saknar tågförbindelse. Om taxiresa är nödvändig ska den företrädesvis ske med förnybara drivmedel, vilket efterfrågas vid beställning. Vid behov av hyrbil ska fordon med förnybara drivmedel efterfrågas vid bokning. Användning av privat bil i tjänst ska undvikas. På sikt ska behoven täckas av den kommunala bilpoolen. Vid undantagsfall kan

⁷ http://www.norrkoping.se/miljo-natur/pdf/miljoredovisning/miljoredovisning_03.pdf.

⁸ Beslut Dnr KS-731/2007

behörig chef godkänna att privat bil får användas. Om den privata bilen behöver användas rekommenderas den att vara av årsmodell 2001 eller nyare och så energisnål som möjligt. Den bör också vara utrustad med dubbfria och välfyllda däck samt uppfylla de krav som står beskrivet i riktlinjen för trafiksäkerhet.

Regionala miljömål

Östergötlands län har antagit regionala miljömål, varav några direkt berör miljövänligare trafik:

- För perioden 2008-2012 ska utsläppen av växthusgaser som medelvärde vara minst fyra procent lägre än 1990, räknat som koldioxidekvivalenter.
- 2010 ska transportsektorns årliga förbrukning av fossila bränslen ha minskat med 25 procent, vilket motsvarar en minskning med 100 miljoner m³ jämfört med 2000.
- Länsstyrelsen, landstinget, kommunerna och näringslivet behöver ställa krav på bränsleeffektiva fordon/arbetsmaskiner/redskap vid upphandling.
- Kommunerna och länsstyrelsen behöver medverka till att produktionskapaciteten för förnyelsebara drivmedel byggs ut.⁹

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. 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.

Kommunen anger själv att ”Störst enskild betydelse för tätortens luftkvalitet skulle kraftigt förbättrade miljöprestanda hos nya fordon och hårda kvalitetskrav på nya bränslen ge. Kommunen har små möjligheter att påverka bilparkens sammansättning. Kommunen kan dock genom upphandling av bl.a. egna fordon, kollektivtrafik och renhållning till viss del påverka utsläppen inom tätorten. Ett sådant agerande kan också leda till att andra aktörer på det lokala planet genomför liknande åtgärder.”¹⁰

Kommunfullmäktige beslutade i mars/april 2007 att endast fordon som drivs med förnybar energi ska köpas, med undantag endast för speciella verksamhetsbehov. Detta gäller och

⁹ <http://www.norrkoping.se/organisation/pdf/mal-regler/program/valfard/miljoprogram.pdf>.

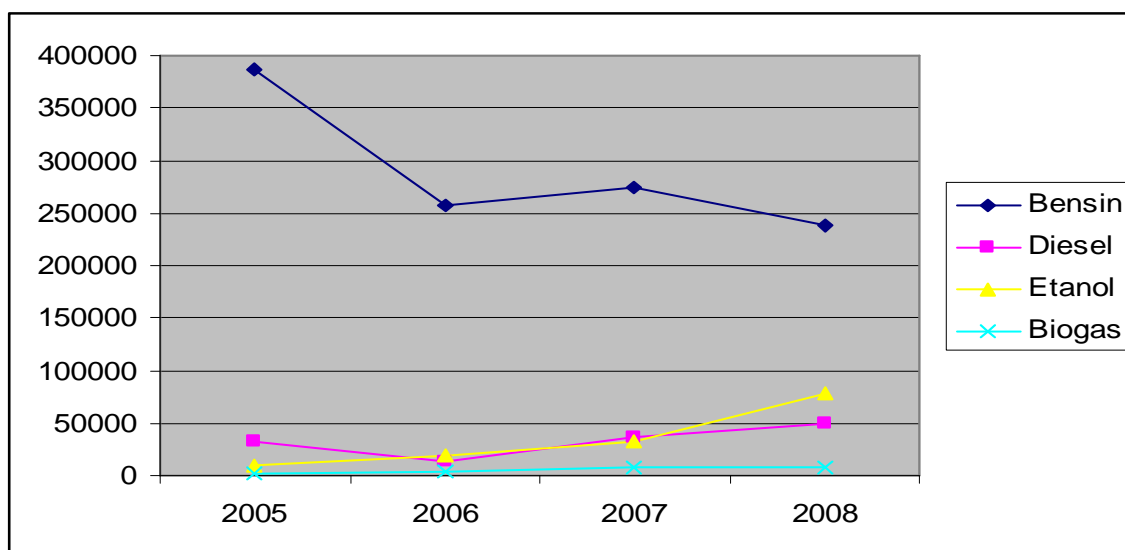
¹⁰ <http://www.norrkoping.se/organisation/pdf/mal-regler/program/valfard/miljoprogram.pdf>.

efterlevs i inköp av alla fordon såsom leasingbilar, poolbilar etc, och omfattar även förmånsbilar.

Norrköping kommun äger och leasar idag totalt cirka 260 personbilar. Av dessa är 101 miljöbilar, motsvarande 39 procent. Dessa fördelar sig på 71 etanolbilar, 17 bränslesnåla dieselbilar, 12 biogasbilar och en hybridbil. 39 procent är strax över riksnittet, enligt Sveriges Kommuner och Landstings sammanställning, och en snabb uppryckning från 2005 års knappt tio procent. Dock har andelen gasbilar av miljöbilarna minskat från 29 till 12 procent, vilket är ledsamt eftersom biogasen är det miljö- och hälsomässigt bästa bränslet.

Kommunen har sex förmånsbilar, samtliga för höga tjänstemän och samtliga etanolbilar från Saab och Volvo. Det är samma antal förmånsbilar som 2005, men då var ingen miljöbilsklassad – nu är alla det.

För att tillse att miljöbilarna verkligen tankas med förnybara bränslen, men också för att granska att samtliga fordons förbrukning hålls inom en rimlig nivå, har kommunen tagit fram ett uppföljningssystem, där förbrukning av drivmedel går igenom. Kommunen anger att de är i linje med beslutet att senast år 2010 ha minskat sin förbrukning av fossila drivmedel med 75 % jämfört med år 2000. Bensin står för 64 % av drivmedelsanvändningen mot 90 % 2005, medan dieseln ökat från 7 % till 13 % under samma tidsperiod, etanolen ökat från 2 % 2005 till 27 % 2008 och biogasen från 0 % till 4%. Vidare anges att 80 % etanol tankas i etanolbilarna och 86 % biogas i biogasbilarna.¹¹



Ovanstående diagram, framtaget utifrån kommunens statistik¹², visar på en snabb minskning av bensinförbrukningen och en motsvarande ökning av etanol och diesel, medan biogasen inte ökar alls sedan 2007. Den totala bränsleförbrukningen ökar också, från 2006 års nivå på 295 000 liter/år, över 2007 års 350 000 till 2008 års prognos på 373 000 liter. Ökningen beror till stor del på ett minskat användande av egen bil i tjänsten, och är i denna del alltså positiv.

¹¹ Drivmedelsförbrukning, dokument från upphandlingsenheten, Norrköpings kommun.

¹² Ibid

Utbildning

Många trafikskolor erbjuder kurser i bränslesnål bilkörning. Kursernas effektivitet har undersökts bland annat av Vetlanda kommun. Det visade sig att utbildningen av deras anställda minskade bränsleförbrukningen med 10 – 15 % på lång sikt.

Norrköpings kommuns upphandlingsenhet utbildade hösten 2007 30 anställda ”på olika enheter”. En särskild ”sparcoach” utbildades också för att ev utföra uppföljning och vidare utbildning i sparsam körning. Detta verkar dock inte ha skett i någon nämnvärd omfattning.

Vi bedömer kommunens ambitioner på detta område som alltför låga; för få har utbildats, systematiken i vem som utbildats verkar ha varit svag, uppföljningen är bristfällig, den ekonomiska kontrollen eftersatt och fortsättningen osäker. Men det finns anledning att tro på en snar förbättring. I de under år 2008 reviderade riktlinjerna för tjänsteresor anges dock en högre ambition för framtiden; ”Medarbetare som kör mycket i tjänsten ska via sin enhet eller kontor erbjudas utbildning i sparsam körning, t.ex. Eco-Driving. Genom kommunens fordonsamordnare kommer utbildning i sparsam körning och halkkörning att erbjudas med jämna mellanrum. Varje enhet eller kontor bekostar själva utbildningen. Fordonsamordnaren kommer också att tillse att de anställda ökar möjligheten att upprätthålla sina kunskaper och använda dem praktiskt”¹³.

Upphandling 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 vanligen körs av taxibolag, får kraven effekter bortom vad kommunen normalt sett påverkar. Miljöeffekten blir stor då dessa fordon kör väsentligt mer än genomsnittsbilen – en taxibil motsvarar uppemot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

På detta område har en mycket stor uppryckning skett sedan 2005. Då krävde kommunen i avtalen för färdtjänst och skolskjutsar enbart att fordonen skulle ha en viss maximal ålder samt att dieselfordon ska drivas med drivmedel av miljöklass 1 – ett idag poänglöst krav eftersom det är den enda dieselkvalitet som finns på marknaden. Idag kräver kommunen förnybara drivmedel för färdtjänst, skolskjuts, internpost, mynttömning, bibliotekstransporter och sophämtning. Vi har inte någonstans sett en så ambitiös och komplett förteckning av transporttjänster som omfattas av dessa miljökrav.

Gröna Bilister har också återkommande sett taxibilar som uppenbart inte uppfyller någon miljöbilsdefinition vara skyltade som ”miljötaxi”. I Norrköping rekommenderar Gröna Bilister Taxi Klimatsmart, med enbart miljöbilar och klimatkompensation för körda mil.¹⁴

Information och stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller 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:

¹³ Beslut Dnr KS-731/2007

¹⁴ Se <http://www.taxiklimatsmart.se/>

- Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil.
- Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.
- Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.

Vi har på nationell nivå 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.
- Kommunala företrädare som goda föredömen.

Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil

I Norrköping saknas ekonomisk stimulans för inköp av miljöbil.

Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil

Från och med den 1 mars 2005 kan miljöfordon parkera i Norrköping utan att betala avgift, i upp till tre timmar på kommunens avgiftsbelagda parkeringsplatser. Det krävs ett parkeringstillstånd för miljöfordon och en korrekt inställd parkeringsklocka. Den som har både ett boendeparkeringstillstånd och ett parkeringstillstånd för miljöfordon behöver inte betala någon boendeparkeringsavgift.

Norrköpings kommun har anslutit sig till den gängse miljöbilsdefinitionen, vilket vi ser som positivt – tiden för lokala definitioner är över¹⁵. Den som har en sådan bil kan ansöka om parkeringstillstånd hos tekniska kontoret <http://www.norrkoping.se/trafik/parkering/>.¹⁶ Tillståndet gäller i två år och är numera avgiftsfritt – utmärkt eftersom en låg avgift kostar mer att hantera än vad den ger medan en hög avgift motverkar förmånens syfte. Tillståndet är bundet till fordonet men kan även sökas av besökare till kommunen. I nuläget finns 2 046 tillstånd utfärdade, vilket är mycket för en kommun av Norrköpings storlek.

Bilpool

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande med ungefär 50 procent när man går med i en bilpool, och en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar¹⁷.

I Norrköping har kommunen infört en bilpool för tjänsteresor. I en första etapp omfattas de som arbetar kommunalt i centrala Norrköping, vilket successivt ska utvidgas till alla kommunens verksamheter. Kommunen beräknar att det årligen inom kommunen körs cirka 550 000 mil med bil i tjänsten till en kostnad av 15,5 miljoner kronor och koldioxidutsläpp

¹⁵ http://www.norrkoping.se/trafik/parkering/pdf/miljofordon_definition.pdf

¹⁶ <http://www.norrkoping.se/trafik/parkering/miljofordon.xml>.

¹⁷ Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

på 1000 ton. Med poolbilar, som enbart är miljöbilar, räknar man med att kunna minska resandet med 8 000 mil per år och kraftfullt minska bilarnas klimatpåverkan¹⁸.

Kommunen har planer på att på sikt upplåta poolens bilar för användning av anställda och eventuellt allmänheten kvällar och helger. Likaså uppger flera kommersiella bilpooler att de har planer på att etablera sig i Norrköping, ev. i anslutning till universitetet. I nuläget saknas dock helt möjligheter för privatpersoner och företag att gå med i en bilpool i Norrköping.

Information

Norrköping har utförlig information om sitt eget miljöarbete på sin webbplats, medan informationen till medborgarna är mer begränsad och fläckvis. Det finns exempelvis utförlig information om däckvalets betydelse och dubbdäckens inverkan på luftkvaliteten, men motsvarande information saknas för flertalet andra aspekter av bilens miljöpåverkan.¹⁹

Norrköping medverkade 2006-07 i Europeiska Trafikantveckan med underaktiviteten ”I stan utan min bil”. Kommunen medverkar dock inte längre, i motsats till bl.a. Linköping. Det innebär ett missat tillfälle att kommunicera trafikrelaterade miljöfrågor tillsammans med andra kommuner, och ger ett ökat ansvar för kommunen att kommunicera dessa frågor vid andra tillfällen. Kommunen anser att man uppfyller detta i samband med Augustifesten som anordnats av Upplev Norrköping. Nätverket för hållbara transporter har därutöver genomfört flera informationssatsningar, bl.a. en karta med smarta resval som distribuerats via de två dominerande dagstidningarna²⁰.

Kommunala föredömen

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Kommunalrådet och kommunstyrelsens förste vice ordförande Eva Andersson (s) är ett utmärkt föredöme när det gäller att stimulera medborgarna att välja miljöbil genom att själv köra en gasbil. Också kommunalråden Stefan Arrelid (mp), Kerstin Hildebrandt (v) och Mattias Ottosson (s) kör miljöbilar (i samtliga fall etanolbilar). I samtliga fall är bilarna privata och respektive person står själv för kostnaderna.

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. De flesta miljöbilar erbjuder denna möjlighet, oavsett om de är avsedda att köras på etanol, gas eller RME (rapsmetylester). 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).

Norrköpings kommun har arbetat aktivt för en etablering av lokalt producerad biogas och tankställen för biogas genom att sedan 2004 beställa kollektivtrafiken i tätorten med biogasbussar, genom att med ansökningar av olika KLIMP-projekt påskynda utvecklingen,

¹⁸ <http://www.nt.se/nyheter/artikel.aspx?articleid=1189099>

¹⁹ <http://www.norrkopings.se/trafik/nyheter/2008/dubbdacken-paverkar-lufte/index.xml>

²⁰ Se vidare kommunens rapport till Naturvårdsverket, 583/2004.

genom att etablera ett miljöteknikcentrum samt införa riktlinjer för klimatkrav vid upphandlingar.

I Norrköping producerar E.ON biogas för fordonsdrift. Den framställs genom rötning av avloppsslam i en rötkammare på Slottshagen och leds därefter till en tankstation vid bussdepån på Risängen. Svensk Biogas AB uppför ytterligare en biogasproduktionsanläggning, som ska röta restprodukten drank från Agroetanol och spannmål. Anläggningen är upphandlad, platsen vald, bygglov givet och ansökan till miljötillstånd i slutskedet.

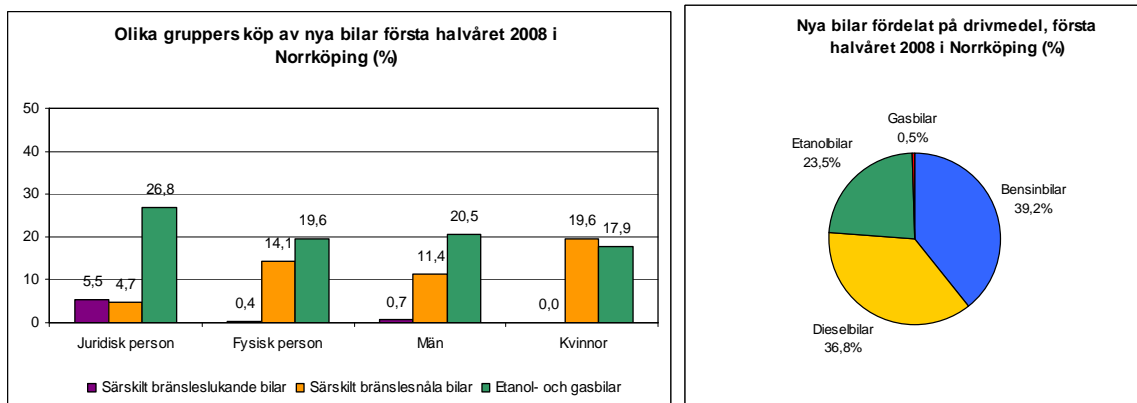
I kommunen finns i nuläget tre biogasmackar att tanka vid, Svensk Biogas på Risängsgatan och Spårgatan och E.ON på Stohagsgatan. Samtliga tre mackar har öppet dygnet runt och tar emot vanliga betal- och kreditkort. Norrköping är därmed en av mycket få kommuner i landet där det finns konkurrens mellan biogasaktörer, vilket sannolikt gynnar kunden.

Etanol (E85) finns på ett stort antal mackar i kommunen, bl.a. OKQ8 (två mackar), Q-Star (två mackar), Statoil och St-1.

Norrköpings 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.

Bilförsäljning

I Norrköping finns samtliga större bilmärken representerade och därmed kan huvuddelen av de miljöbilar som finns på marknaden köpas lokalt. Naturvårdsverkets och Vägverkets bilindex anger att bilförsäljningen i Norrköping första halvåret 2008 hade 64:e lägsta klimatpåverkan av landets 290 kommuner, med en fördelning enligt följande²¹:



²¹ <http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-for-ett-hallbart-samhalle/Index-over-nya-bilars-klimatpaverkan>

Slutsatser och rekommendationer

Norrköpings kommun får betyget 8 av maximala 10 från Gröna Bilister, jämfört med de tre stjärnor kommunen fick våren 2004 och de sex stjärnor de fick september 2005.

Huvuddelen av Gröna Bilisters tidigare rekommendationer har nu efterlevts. Bland det positiva i arbetet för att minska bilismens miljöpåverkan märks:

- Den ökande andelen miljöbilar, med krav på miljöbilar när nya fordon skaffas, inklusive förmånsbilar.
- De utmärkta kraven på förnybara drivmedel vid inköp av transporttjänster.
- Införandet av en kommunintern bilpool med enbart miljöbilar.
- Stimulansen för medborgare att välja miljöbil genom gratis parkering, utan administrativ avgift och även för miljöbilar från andra kommuner, utifrån den nationella miljöbilsdefinitionen.
- Resepolicyns reseminskande approach kombinerat med utsläppsminskande reseval.
- De goda tankmöjligheterna för biogas och etanol, delvis på grund av kommunens aktiva arbete.
- Kommunens egna miljöfordons höga andel ”rätta” tankningar.
- Viss utbildning i sparsam körning för kommunanställda.

Gröna Bilister presenterar sju huvudsakliga rekommendationer till Norrköping kommun:

1. Systematisera, vidga och följ upp utbildningen för kommunanställda i sparsam körning, ecodriving. Prioritera de som kör långt och/eller kör tunga fordon.
2. Utvidga den kommuninterna bilpoolen till att omfatta alla förvaltningar och bolag.
3. Bidra till att en bilpool för allmänheten införs, gärna delvis bestående av kommunens egna bilar.
4. Avveckla kommunens förmånsbilar – förmåner bör vara annat än fordon.
5. Säkerställ fortsatt att fossilbränsleanvändningen minskar enligt plan – en i stort sett fördubblad dieselandel på tre år är inte godtagbart.
6. Utvidga informationen till allmänheten om hållbar bilism, såväl på kommunens webbplats som på andra platser.
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 och är baserad på enkätsvar från Norrköpings kommun, företrädd av Mikael Appelberg, projektledare nätverket för hållbara transporter, på självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även <http://www.gronabilister.se>.