

# Miljöbilssituationen i Arjeplog

\*

1 stjärna av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

December 2004

## 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 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 ibland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress. 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. Granskningen sker med finansiellt stöd från Konsumentverket.

## Kommunala mål

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.

Arjeplogs relevanta dokument saknar dock i stort sett skrivningar om miljövänligare bilism, vilket är särskilt märkligt eftersom kommunen i så hög grad är säte för internationella biltester med betydande miljöeffekter.

Arjeplogs lokala Agenda 21, fastställd av kommunfullmäktige redan i juni 1997, är ”ett program med en ny kompasskurs och blicken riktad mot framtiden”. Dokumentet anger bl.a. att Arjeplog senast år 1999 skulle ansöka om att bli en ekokommun, vilket kommunen ännu i december 2004 inte är. Arjeplog kan ändå ta till sig de fyra systemvillkoren som ekokommunerna har som utgångspunkt:

1. Ämnen från jordskorpan får inte systematiskt öka i naturen.
2. Ämnen från samhällets produktion får inte systematiskt öka i naturen.
3. Det fysiska underlaget för naturens produktion och mångfald får inte systematiskt utarmas.
4. Effektiv och rättvis resursomsättning för att tillgodose mänskliga behov.<sup>1</sup>

Samtliga fyra villkor utgör en tydlig indikation på att ekokommuner bör främja miljöbilar.

I Agenda 21-dokumentet finns också några mer konkreta, miljöbilsrelaterade mål:

- Arjeplogs kommun ska föregå med gott exempel och arbeta för att den egna maskinparken successivt byts ut till miljövänliga alternativ.
- Ett samåkningsreglement för politiker och tjänstemän i kommunen framarbetas under 1997.
- Inköp ska präglas av resurssnålhet, miljövänlighet, optimerad användning och solidaritet med tredje världen.
- Arjeplogs kommun ska bli ett föredöme för andra kommuner genom satsning på miljö- och utvecklingsarbete, miljööversyn och efterföljande miljöanpassning av kommunens verksamheter. Kommunen ska vara en vägledare och inspiratör i miljö- och utvecklingsarbete för invånare, föreningar, företag och organisationer.
- Arjeplogs kommun ska senast 1999 tagit de första stegen till att bli en ekokommun.

Kommunens nyligen antagna vision för 2028 tar knappast alls upp miljöfrågorna, och inte alls miljö- eller energifrågor relaterade till trafik.

Arjeplog har engagerat sig i vissa trafikrelaterade miljöfrågor, t.ex. Håll Sverige Rents insamling av skrotbilar, men kommunala mål på området lyser i stort sett med sin frånvaro.

Arjeplog profilerar sig som biltest-kommun. Bland annat har kommunen fått EU-medel för kursen BST – BilSystem Teknik. I kursen finns flera miljömoment, bl.a. utbildning i sparsam körning (så kallad ecodriving) och avgasanalys.

I sitt enkätsvar till Gröna Bilister intar inte kommunen en särskilt miljödriven attityd ”Slutligen vill jag bara upplysa Dig om att i kommunen bedrivs Europas, kanske världens, mest omfattande vintertestning på bilar med hela världens biltillverkare representerade och några krav på renare bränsle har aldrig ställts varken från Länsstyrelse, regering eller kommunen!!!”. Denna inställning går stick i stäv med den av kommunfullmäktige antagna Agenda 21, som anger att kommunen inte ska avvakta andra instansers krav utan tvärtom föregå med gott exempel.

---

<sup>1</sup> Se vidare [www.sekom.nu](http://www.sekom.nu).

## Arjeplog 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.

Arjeplogs kommun äger och leasar 20 personbilar. Av dessa är dock inte en enda miljöbil, vilket är svagt i en jämförelse med andra kommuner av samma storlek.

Tjänstebilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Arjeplog kommun helt saknar tjänste- och förmånsbilar.

## 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.

Arjeplog kommun anger att de inte ställer miljörelaterade krav på sina leverantörer av transporttjänster, såsom färdtjänst och skolskjuts. Därmed har kommunen ännu inte börjat genomföra det politiskt beslutade målet ”Kommunens fordon skall drivas med förnybara bränslen senast 2010. Samma krav bör ställas på entreprenörerna.”

Genom att lära ut sparsam körning, så kallad ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transporterna går något snabbare. Det är inte bara miljömässigt positivt utan också ekonomiskt intressant att utbilda sin personal i ecodriving, eftersom bränsleförbrukningen och därmed bränslekostnaden i genomsnitt minskar med ca 15 procent samtidigt som medelhastigheten ökar något. Arjeplog kommun är en av få kommuner som anger att de dels inte har genomfört någon utbildning i ecodriving, dels inte har några sådana planer. Detta är särskilt märkligt eftersom den av kommunen anordnade utbildningen BST (BilSystem Teknik) har utbildning i sparsam körning.

## 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.

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får dock ingen stimulans från Arjeplog 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).

Arjeplog erbjuder inte heller medborgarna möjlighet att avstå från privat bilinnehav genom att gå med i en bilpool. Grannkommunen Arvidsjaur har i sitt Agenda 21-dokument slagit fast att kommunen ska ”Uppmuntra införandet av bilpooler med gemensamma bilar senast år 2002 i samhället och i byar.” Något liknande finns dock inte i Arjeplogs styrdokument.

Swillos Trafikskola är Arjeplogs enda trafikskola. Här lärs ut ecodriving, med möjlighet att ”lära rätt från början”. Kommunen har däremot ingen Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister i samverkan med Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

## 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.

Arjeplogs kommun är befolkningsmässigt för liten för att motivera en utbyggd bilhandel, varför huvuddelen av nybilsköpen sker i Arvidsjaur, Boden, Luleå, Piteå eller Kalix.

Ford står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen i Norrbotten. Återförsäljarna i Luleå (BilArenan), Piteå (Claes Logart Bil) och Kalix (Bilcentrum i Norrbotten) säljer alla Ford Focus FFV (etanoldrift). Toyotas återförsäljare i Piteå (Bilcenter) och Luleå (Burlin Motor) säljer hybridbilen Prius. Volvo, Fiat, Opel och Mercedes säljer biogas/bifuel-bilar, men då det inte finns fordonsgas i regionen är det inte relevant att sälja dessa bilar i Arjeplog eller grannkommuner.

## Tankställen

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 Arjeplog saknas helt möjligheten att tanka etanol E85, biogas/fordonsgas eller RME (rapsmetylester). Kommunen uppger själva att de inte har arbetat för att uppnå tillgång. Inte heller har kommunen genom att tidigt skaffa exempelvis etanolfordon (flexifuel) gett bensinbolagen ett incitament att tillhandahålla detta bränsle. Kommunen har, i motsats till Örebro kommun, inga krav på en successivt ökande andel etanol i bensin och RME (rapsmetylester) i diesel, trots att detta skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.

I övriga länet finns etanol E85 också i Luleå, Piteå och Kalix (två mackar). I hela länet finns ingen tillgång till biogas/fordonsgas eller RME.

## Slutsatser och rekommendationer

Arjeplogs miljöbilsarbete lämnar mycket övrigt att önska och kommunen får endast betyget 1 av maximala 10, vilket placerar kommunen i landets absoluta bottenkick. Arjeplog är därmed väsentligt sämre än grannkommunen Arvidsjaur och andra granskade kommuner i Norrbotten. Det positiva som trots allt kan lyftas fram är:

- Avsaknaden av kommunala tjänste- och förmånsbilar.
- Tillgången till trafikskola med utbildning i sparsam körning eller ecodriving.
- Miljökomponenterna i utbildningsprogrammet BST – BilSystem Teknik

Gröna Bilister presenterar sex huvudsakliga rekommendationer till Arjeplog kommun:

- 1) Förverkliga beslutet ur Agenda 21 att ”Arjeplogs kommun ska föregå med gott exempel och arbeta för att den egna maskinparken successivt byts ut till miljövänliga alternativ”. Konkretisera detta till en plan för att successivt fasa ut fossilbränsleddrivna fordon.
- 2) Förverkliga beslutet ur Agenda 21 att ”Inköp ska präglas av resurssnålhet, miljövänlighet, optimerad användning och solidaritet med tredje världen”. Konkretisera detta till högt ställda miljökrav på leverantörer av transporttjänster såsom färdtjänst och skolskjuts.
- 3) Förverkliga beslutet ur Agenda 21 att ”Kommunen ska vara en vägledare och inspiratör i miljö- och utvecklingsarbete för invånare, föreningar, företag och organisationer.” genom att exempelvis underlätta för medborgare att starta bilpooler eller köpa miljöbil.
- 4) Försök etablera ett tankställe för etanol E85 i kommunen – inte minst viktigt för de resenärer som passerar Arjeplog på vägen till/från Norge.
- 5) Kräv en ökande andel etanol i konventionell bensin och RME (rapsmetylester) i konventionell diesel - det skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.
- 6) Utbilda relevanta delar av personalen i ecodriving eller sparsam körning.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiering från Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Arjeplog kommun, företrätt av Boo Dufström. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).