

Miljöbilssituationen i Solna

6 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Januari 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. Solnas miljöprogram för 2005-2008, antaget i politisk enighet i kommunfullmäktige i juni 2004, slår fast att ”Trafiken är utan tvivel Solnas största miljöproblem och medför luftföroreningar, buller och barriäreffekter. Tre Europavägar och tre järnvägar passerar kommunen. Cirka 500 000 fordon passerar Solna varje dag. Fordonens förbrukning av fossila bränslen skapar omfattande koldioxidutsläpp och bidrar till växthuseffekten, ett av våra största globala miljöproblem. Förbränningen av fossila bränslen genererar också svaveldioxid och kväveoxider, vilka bland annat bidrar till försurning och marknära ozon. Trafik och förbränning genererar även partiklar, som är ett hälsoproblem i tätortsmiljöer.”

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.

Solna kommun har som övergripande princip beslutat att ”Miljöhänsyn och miljöanpassning skall vara en naturlig och viktig del i alla stadens verksamheter - vid planering och beslutsfattande, i upphandlingar, i de dagliga arbetsrutinerna och i kontakten med solnabor och företagare. Solna stads verksamheter skall vara ett föredöme i miljöarbetet.”

I kommunens framtidsvision Vision 2020, antaget av kommunfullmäktige 1996, anges att ”Solna, som ingår i ett storstadsområde, präglas av omsorg om miljön. Luft, mark och vatten är friska och rymmer ett varierat växt- och djurliv. Naturresurser omsätts i en takt som naturen tål och vi är på väg att sluta kretsloppen. Transport- och energiförsörjning är effektiv och sker med för naturen skonsamma processer. Bränslen till fordon kommer huvudsakligen från förnyelsebara källor.”

Solna är en av fem kommuner som deltar i Energimyndighetens program ”Uthållig kommun”, som pågår 2003-2007. Programmet innebär att lokala energiåtgärder medvetet ska utformas så att de bidrar till den uthålliga lokala tillväxten. De fem kommunerna har valts ut för att de har kunnat visa att de har förutsättningar för god samverkan inom kommunen, och med det lokala näringslivet. Processen styrs av kommunernas egna initiativ och krafter. Energimyndigheten bistår med omvärldsanalyser, kunskapsuppyggnad, metodstöd och löpande erfarenhetsutbyte mellan deltagande kommuner.¹

Kommunen uttalar att ”I expansiva och företagstata Solna är trafiken ett stort problem, till följd av den stora arbetspendlingen. Därför är hållbart resande en fokusfråga för kommunen. Olika insatser har inletts för att få fler att resa kollektivt, samåka eller cykla till arbetet.”²

Solna stad har ett årligt miljöstipendium, som delas ut av miljönämnden för att uppmuntra till miljöförbättrande åtgärder. Under 2004 inriktades priset mot klimat- och energiåtgärder och Solna Business Park fick ett hedersomnämmande för sitt drivande och aktiva deltagande i arbetet med projektet samverkan för hållbart resande.

Kommunens miljöprogram för 2005-2008, antaget i politisk enighet i kommunfullmäktige i juni 2004, är till stor del fokuserat på hållbara transporter. Programmet innehåller en rad konkreta miljöåtgärder på trafikområdet:

- En miljöutredning ska genomföras avseende fördelarna och nackdelarna av att införa miljözon på Solnas lokala vägnät.
- Solna stad ska införa förmånligare parkeringstillstånd för miljöbilar.
- Solna stads egna fordon, leasingbilar samt stadens entreprenörers och leverantörers fordon ska köras på förnybara bränslen. Målet bör uppfyllas till 20 % år 2006 och ska uppfyllas till 20 % senast år 2010. År 2020 skall målet ha uppfyllts till 50 %. Resterande fordon ska från år 2006 vara bränslesnåla och av bästa miljöklass.
- Solna stads egna fordon, leasingbilar samt stadens entreprenörer och leverantörers fordon ska använda miljöanpassade smörjolja och fordonsvårdsmedel.

¹www.stem.se/WEB/STEMEx01Swe.nsf/F_PreGen01?ReadForm&MenuSelect=E1BE6B654B171B9AC1256DB700332BAF&WT=Energi-%20och%20klimat-%20#politik.Uthållig%20kommun.Goda%20exempel.

² Läs avsiktsförklaringen på [http://www.stem.se/WEB/STEMFe01.nsf/V_Media00/E3647685FA13D842C1256DB10041FD3F/\\$file/Solna.pdf](http://www.stem.se/WEB/STEMFe01.nsf/V_Media00/E3647685FA13D842C1256DB10041FD3F/$file/Solna.pdf).

- Stadens förvaltningar ska anta en bilaga till stadens centrala riktlinjer för resor där man redogör för vilken miljöhänsyn respektive förvaltning skall ta vid sina tjänsteresor.

Målen ska utvärderas utifrån ett antal nyckeltal:

- Antalet körda km i tjänsten, med privat bil.
- Antal miljöbilar/antalet bilar, i stadens verksamhet (inklusive entreprenad- och leasingbilar).

Solna 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.

Solna kommun kan inte ange någon samlad siffra på hur många bilar kommunen äger och leasar ”då varje förvaltning har sina egna leasingavtal (inom ett ramavtal)”. Huvuddelen av fordonen leasas.

Kommunen har inga 0 miljöbilar. Miljöbilar saknas i kommunens ordinarie ramavtal, varför ett särskilt avtal slöts med Toyota hösten 2004 gällande hybridbilen Prius. Dock har inga hybridbilar införskaffats, då alla avvaktar det nytt leasingavtal som Solna tar fram i samarbete med Kommentus under våren 2005. I denna ska miljöbilar ingå.

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.

Solna kommun anger själv att ”Bara den offentliga sektorn upphandlar årligen för betydande belopp, motsvarande ca 400 miljarder kronor. Myndigheter, organisationer och

företag som ställer miljökrav vid upphandling utgör därför en viktig drivkraft för miljöanpassning av varor och tjänster på marknaden. Att ställa miljökrav vid upphandling är också ett sätt att minska den egna organisationens miljöbelastning.”

Kommunen har i sitt miljöprogram antagit att:

- Upphandlingsansvariga, centralt och ute i verksamheterna, och miljöombuden ska gå utbildning i att ställa miljökrav vid upphandling.
- Solna stads förvaltningar ska ställa relevanta miljökrav vid alla upphandlingar, inom ramen för LOU (Lagen om Offentlig Upphandling).
- Miljömässigt bra alternativ, inom ramupphandlingarna, bör väljas vid inköp.
- Vid upphandlingar som tecknas under perioden 2005-2008 skall, inom ramen för LOU, krav ställas på att entreprenader och intraprenader följer Miljöprogram 2005-2008.

Solna stad ställer miljörelaterade krav på leverantörer av transporttjänster. Leverantörerna av skolskjuts måste leva upp till krav på HA-fria däck, en viss högsta bränsleförbrukning, bästa miljöklass på fordonet, etc. I den nyligen genomförda upphandlingen av taxi, ställde kommunen krav respektive poängsatte faktorer som om förarna hade utbildning i ecodriving, om taxibolaget kunde garantera oss resor med miljöbil och om taxin var utrustad med gps. Taxi 020, som vann upphandlingen, erbjuder sina kunder transport med en bi-fuel bil (Volvo V70 driven med biogas).³

Kommunens inköp av färdtjänst sker samordnat med övriga länet i landstingets regi. I dagsläget ställs inga krav på en viss andel miljöfordon, men sådana krav är aviserade för år 2006.

Under våren 2005 kommer alla upphandlingsansvariga centralt och på förvaltningarna liksom miljöombuden att utbildas i att ställa miljökrav i upphandlingar, med stöd från EKV-delegationen.

För några år sedan utbildade kommunen de som körde bil mest i tjänsten på varje förvaltning i sparsam körning, så kallad ecodriving. Under år 2004 har denna utbildning erbjudits taxiförare och åkerier och för 2005 har flera förvaltningar med sparsam körning i sina miljöplaner för 2005. Personalen erbjuds också SL-kort för tjänsteresor via kommunens SL-kortspool, liksom tjänstecyklar för att minska bilberoendet.

Stimulans till medborgarna

Kommunen kan uppnå stor miljönytta genom att stimulera sina medborgare att göra rätt. Kommunal stimulans i form av exempelvis gratis parkering för miljöbilar kan vara det som får en från början negativ ekonomisk kalkyl att svänga till miljöbilens fördel. Gratis parkering för miljöbilar är också exempel på en åtgärd som inte enbart innebär ekonomisk stimulans till de som har miljöbil, utan också att livet blir bekvämare för den som tar miljöbilsansvar; man slipper oroa sig för parkeringsböter, behöver inte växla till sig parkeringsmynt och måste inte ”fylla på bilen”.

³ http://www.solna.se/templates/Page_solna.asp?id=17214.

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

Många kommuner erbjuder gratis parkering för miljöbilar och Stockholm kommer under våren att införa detta för boende- och nyttoparkering, och Solna stads miljöprogram för åren 2005-08 slår fast att miljöbilar ska erbjudas ”förmånligare parkering”. Tekniska kontoret ansvarar för frågan och har inkluderat den i sin miljöplan för 2005. Under året ska formerna för införande av parkeringstillstånden utredas. Förmånligare parkeringstillstånd för miljöbilar ska vara uppfyllt senast år 2008.

De solnabor som kör miljöbil gynnas av att Stockholms kommuns kommande trängselavgifter inte gäller miljöbilar, vilket totalt sett kan innebära en kostnadsminskning på över 10 000 kronor per år.

I Solna finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, och inte heller någon trafikskola där allmänheten kan lära sig sparsam och miljöanpassad körning, så kallad Ecodriving.⁴

Miljökontoret i Solna har varit aktivt pådrivande för att starta upp en bilpool i kommunen, Bilpoolen i Bergshamra. Den består i dagsläget av ett tiotal hushåll som delar på en bil - en miljöbil av typ Ford Focus Flexifuel. Kommunen har också aktivt medverkat till att få företag att ansluta sig, bl.a. med frukostmöte för företagare, utifrån att hushåll använder bilen mestadels på kvällar och helger och företagen på dagarna. Om några företag nappar på erbjudandet så kan bilpoolen skaffa sig en ytterligare en bil.⁵ Bokningen av bilen sker med ett enkelt Internetbaserat system.⁶

Tillsammans med Vägverket har kommunen, inom ramen för projektet ”Samverkan för Hållbart Resande”, utbildat företagare och taxiförare i sparsam körning, så kallad ecodriving.

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.

Då Solna stad ligger så nära Stockholm, har solnaborna tillgång till både bilhandeln i själva Solna och i Stockholmsregionens angränsande kommuner. Det innebär att man har tillgång till såväl etanol/flexifuelbilar från Ford (Focus FFV), som hybridbilar från Toyota (Prius) och gasbilar från bl.a. Volvo, Fiat, Opel, VW och Mercedes. Tillgången på miljöbilar ökas nu ytterligare genom att Saabs återförsäljare har börjat marknadsföra den kommande

⁴ Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>.

⁵ http://www.solna.se/templates/Page_solna_submenu.asp?id=17690

⁶ <http://www.solna.se/upload/Dokument/MK/Bilpool.pdf>

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 miljövinster, 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 Solna finns möjlighet att tanka etanol E85 på OKQ8 (Kungshamravägen) samt Preem (Johan Engers väg). Däremot saknas möjligheter att tanka biogas/fordonsgas eller RME (rapsmetylester). Såväl etanol E85 som biogas och RME finns att tillgå i Stockholm, där det också finns en tank för vätgas.

Solnas 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

Solna kommuns miljöbilsarbete är godkänt, men med förbättringspotential. Kommunen får betyget 6 av maximala 10 från Gröna Bilister. Bland det positiva märks:

- Beslutet att få in miljöbilar i kommande upphandlingsavtal.
- Stimulansen av miljöbilar genom avtal om biogasdriven taxitransport.
- Miljökrav på bl.a. leverantörer av skolskjuts.
- Satsningen på utbildning i sparsam körning, s.k. ecodriving, med särskild inriktning på åkerier och taxiförare.
- Kommunens aktiva medverkan i etableringen av en allmän bilpool, där nu företag stimuleras att också gå med.
- Beslutet att införa förmånligare parkeringstillstånd för miljöbilar (ännu ej genomfört).

Utifrån granskningen presenterar Gröna Bilister sex huvudsakliga rekommendationer till Solna kommun:

1. Inför en utfasningsplan för fossilbränsleddrivna bilar, till förmån för miljöbilar drivna på förnybara drivmedel.
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. Inför gratis parkering för miljöbilar, i linje med det miljöprogram som kommunfullmäktige redan antagit. År 2008 är alltför sent!
4. Bredda utbildningen i sparsam körning, så kallad ecodriving, för kommunanställda.
5. Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).
6. Satsa på att etablera biogas för fordonsdrift, med stora miljövinster som följd.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Solna kommun, företrätt av Hanna Nahlin, miljösamordnare på miljökontoret, kombinerat med utförliga självständiga granskningar av dokument samt samtal med relevanta bilföretags återförsäljare. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.