

Miljöbilssituationen i Göteborg

10 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Maj 2009

Innehåll

Inledning.....	3
Kommunala mål och visioner.....	4
Kommunens innehav av bilar och deras användande.....	6
Upphandling av transporttjänster.....	7
Utbildning.....	9
Stimulans till medborgarna.....	9
Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil	10
Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil	10
Bilpooler och samåkning	10
Information, evenemang och kampanjer.....	11
Kommunala föredömen	11
Bränsletillgång.....	11
Bilförsäljning.....	12
Slutsatser och rekommendationer.....	14

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 uppgå till minst 5,75 procent av den totala marknaden för drivmedel år 2010 och till 10 % år 2020.
- 2) Det genomsnittliga utsläppet av fossil koldioxid från personbilar ska år 2012 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.

Enligt RUS¹ har transportsektorns utsläpp av koldioxid i Göteborgs kommun minskat från 1,5 till 1,3 ton per invånare mellan åren 1990 och 2006. De totala utsläppen minskade från 7,0 till 5,9 ton per invånare under samma period.

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 försurning, allergier, cancer och skador på växtligheten. Bullerrelaterad stress är ett annat problem med vägtrafiken som är värt att nämna.

Miljöförvaltningen i Göteborg och Göteborgsregionens luftvårdsprogram² mäter kontinuerligt luftföroreningar vid ett flertal stationer i kommunen. Störst problem har Göteborg med att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid, avseende dygns- och timmedelvärden. Vad gäller partiklar (PM10), överskreds år 2008 varken miljö kvalitetsnormen för års- eller dygnsmedelvärde vid någon mätplats. Detta är en förbättring jämfört med tidigare år. Halterna av ozon nådde aldrig normvärdet för information till allmänheten under år 2008.

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.

Per Östborn

Gröna Bilister

¹ <http://www.rus.lst.se/aktuelluppdatering1.html>

² <http://www2.gr.to/luftvardsprogrammet/rapport/Årsrapport-2008.pdf>

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:

- 1) Medborgare som kan begära att målen uppfylls.
- 2) Miljöengagerade politiker och tjänstemän som kan hänvisa till antagna mål för att driva igenom en miljöriktig trafikpolitik.
- 3) Oppositionspolitiker som kan bevaka att den politiska majoriteten uppfyller avgivna löften och politiskt beslutade åtgärder.
- 4) Journalister som kan kritiskt granska om beslutade mål uppfylls.

Den 12 juni 2008 antog kommunfullmäktige ett lokalt miljökvalitetsmål för begränsad klimatpåverkan. Där läser vi:

- År 2020 ska utsläppen av koldioxid från den icke-handlande sektorn i Göteborg ha minskat med minst 30 % jämfört med år 1990.

Den icke-handlande sektorn är den som inte omfattas av EUs handel med utsläppsrätter. De största utsläppen i denna sektor kommer från vägtrafiken och sjöfarten.

I ”Mål för miljöfordon i Göteborg”³, som antogs av kommunfullmäktige år 2003, läser vi följande:

- 90 procent av alla personbilar och lätta transportfordon som ägs eller leasas av kommunala bolag och förvaltningar ska uppfylla kommunens definition av miljöfordon senast (vid utgången av) år 2008.
- 5 procent av den mängd drivmedel som säljs till personbilar och lätta transportfordon i kommunen ska utgöras av annat än diesel och bensin senast år 2008.
- 5 procent av antalet nyregistrerade personbilar och lätta transportfordon i kommunen ska utgöras av miljöfordon senast år 2008.
- Leverantörernas marknadsaktiviteter för miljöfordon och alternativa drivmedel ska stå i proportion till dessa produkters marknadsandelar senast år 2008.
- 90 % av antalet km med färdtjänst, taxi och bud ska senast år 2008 ska utföras med fordon som uppfyller kommunens definition på miljöfordon.

Trafiknämnden beslutade år 2003 att:

- ha målet att det inom fem år skall finnas 10 000 medlemmar i bilpoolstjänster i Göteborg, varav 7 500 via sin arbetsgivare.

³<http://www.trafikkontoret.goteborg.se/FineToolsAPI/DownloadFile.aspx?fileid=474.pdf&filekey=d6630f76dacdb1b5b1cb190a86de9>

- föreslå Kommunstyrelsen uppmana kommunala bolag och förvaltningar att gynna bildelning genom att tilldela bilpoolsbilar attraktiva och öronmärkta p-platser samt att ge bilpoolsbilar förtur vid tilldelning av parkeringsplatser.
- Trafikkontoret skall verka för att trafikförordningen ändras och att, när så skett, tilldela bilpoolsbilar speciella p-platser för basparkering, dvs. fordonets ”hemadress”, på gatumark med prioritering på områden där parkering ej kan lösas tillfredsställande på tomtmark.
- uppmana Västrafik att integrera bilpoolstjänster i den ordinarie kollektivtrafikverksamheten.
- rekommendera Byggnadsnämnden att ta med bilpooler vid planeringen av nya bostadsområden.

I Miljöprogrammet för trafiken i Göteborg⁴, framtaget av trafikkontoret, finner vi dessutom följande mål:

- Utsläppen av fossil koldioxid ska minska med 4 % till år 2010 jämfört med 1990 års nivå.
- Koldioxidutsläppen ska minska med 75 % till år 2050.
- På sikt ska två tredjedelar av alla resor inom Göteborgs kommun vara gång-, cykel- eller kollektivtrafikresor.
- Trafikkontoret ska verka för att en ”grön reskortstjänst” tas fram, så att ett enda ”smart kort” kan användas t.ex. som färdbevis i kollektivtrafiken, nyckel till bilpoolsbilen, rabattkort till biluthyrningen, osv.
- Trafikkontoret skall verka för en ändring av reseavdragen med syfte att stimulera till gång, cykel och kollektivtrafik i stället för bil vid arbetsresor.
- Trafikkontoret skall utreda effekterna av ett system med avgiftsbeläggning av arbetsplatsparkering samt parkering vid externa köpcentra. Trafikkontoret skall också verka för en lagändring så kommuner ges rätt att ta ut sådana avgifter.
- Trafikkontoret skall aktivt följa utvecklingen inom området trängselavgifter och vara berett att delta i framtida försök och projekt.
- Trafikkontoret skall verka för att krav på sparsam körning ställs i samband med upphandlingen av entreprenader och transporttjänster.
- Målsättningen skall vara att alla bussar drivs av förnybart drivmedel år 2020.

Målet att 5 % av sålda bilar ska vara miljöfordon infriades redan år 2006. Det är osäkert huruvida målet att 5 % av tankat bränsle ska vara förnybart har infriats. År 2007 var siffran 4 %. Målet om 90 % miljöbilar vid utgången av år 2008 infriades inte riktigt (se nedan). För att uppfylla målet att två tredjedelar av alla resor inom Göteborgs kommun ska vara gång-, cykel- eller kollektivtrafikresor, uppskattar kommunen att kollektivtrafiken behöver öka sin marknadsandel från 25 % till åtminstone 40 % och cykeltrafiken i samma mån.

⁴<http://www.trafikkontoret.goteborg.se/FineToolsAPI/DownloadFile.aspx?fileid=914.pdf&filekey=fb6f0af8b456fb220fce99508516cf58>

Med hänsyn tagen till ökat resande, innebär detta en fördubbling av resandet med kollektivtrafik och cykel inom 10-20 år.

Kommunens innehav av bilar och deras användande

Kommunens eget bilinnehav är av stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan i kommunen, bl.a. för att:

- 1) 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.
- 2) Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- 3) 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.
- 4) Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Första kvartalet 2009 ägde eller leasade Göteborgs kommun cirka 2 150 personbilar eller lätta transportfordon. Av dessa är 82 % miljöfordon. Detta är en markant ökning från den andel på 64 % som uppgavs vid Gröna Bilisters förra granskning i maj 2007. De flesta av kommunens miljöfordon är gasdrivna, cirka 65 %.

Det finns 154 förmånsbilar i kommunen, varav 98 % är miljöfordon. Vid förra granskningen fanns 201 förmånsbilar, varav 66 % var miljöfordon. Sedan mars 2006 föreligger ett politiskt beslut att alla förmånsbilar som tas ut måste vara miljöfordon. De förmånsbilar som idag inte är miljöbilar går på avtal som tecknades före 2006 och kommer att bytas ut inom kort. Gröna Bilister ser positivt på miljöfordonskravet, och är också positiva till att det totala antalet förmånsbilar minskar. Systemet med förmånsbilar kan ses som ett onödigt sätt att uppmuntra bilåkande, och flera framstående miljöbilskommuner saknar idag förmånsbilar, bland annat Kristianstad.

Göteborg var en föregångare när det gäller att definiera vad ett miljöfordon är⁵. De tekniska kraven för personbilar med upp till fem sittplatser är numera desamma som i den statliga definitionen⁶. Göteborg inkluderar också större bilar (t.ex. sju-sitsiga fordon) och transportfordon i sin definition, och här skiljer sig de tekniska kraven från kraven på personbilar. Utöver de tekniska kraven tillämpar Göteborg även användarkrav, som att minst 70 % av körsträckan ska köras på ett förnybart bränsle i fordon anpassade för detta. Eftersom Göteborg ändrat sin miljöfordonsdefinition ett flertal gånger kan ibland äldre bilar som inte uppfyller de senaste kraven räknas som miljöfordon.

Följande riktlinjer gäller vid upphandling av nya fordon till Göteborgs kommun:

⁵ http://www.miljofordon.se/files/2026Göteborgs_Miljöfordonsdefinition_2007-10-01.pdf

⁶ <http://www.transportstyrelsen.se/Vag/Fordon/Fordonsskatt/Miljobilspremie/>

- 90 % av alla personbilar och lätta transportfordon som ägs eller leasas av kommunala bolag och förvaltningar ska uppfylla kommunens definition av miljöfordon, enligt beslut i kommunfullmäktige.
- Vid inköp av nya tunga lastbilar och bussar (över 3,5 ton totalvikt) ska kommunala bolag och förvaltningar i första hand välja miljöfordon. I andra hand ska väljas andra fordon med bästa tillgängliga teknik. Kravet ska tillämpas så att det inte påtagligt försvårar de kommunala bolagens möjlighet att verka inom konkurrensutsatt sektor.

Riktlinjen för personbilsinköp har lydelsen av ett mål, och i praktiken tolkas det lite olika av olika förvaltningar och bolag. De flesta tolkar detta politiska beslut så att man så långt möjligt ska välja miljöfordon. Undantag görs då det köps in fordon i segment där det inte finns lämpliga miljöfordon eller där merkostnaden är för stor. Andra enheter har en annan syn. Där anser man att målet inte styr varje enskild enhet utan mer ska ses på organisationsnivå. Några av dessa enheter väljer färre miljöfordon, enligt Mats-Ola Larsson på trafikkontoret. Dock följs målet om 90 % miljöbilar kontinuerligt upp. Bland annat ges det ut en lista där det framgår vilka enheter i staden som är bäst och vilka som är sämst.

Göteborgs stad arbetar aktivt för att effektivisera användningen av sina bilar genom övergång till bilpoolssystem. Över 20 kommuninterna bilpooler med moderna bokningssystem och telematiksystem har skapats de senaste åren.

Kommunstyrelsen har beslutat att Göteborgs stad ska klimatkompensera alla tjänsteresor med flyg och bil. Klimatkostnaderna värderas i enlighet med SIKA⁷ till 1,5 kr per kg CO₂. Systemet innebär att flygresornas klimatkostnader (cirka 3 miljoner kr per år) samlas i en central pott i kommunen som sedan används för åtgärder som främjar miljövänligt resande. Klimatkostnaden för bilresorna (cirka 7 miljoner kr per år med dagens bilpark) får användas lokalt av respektive förvaltning eller bolag, t.ex. för att finansiera utbildning i bränslesnål körning och i cykelställ.

Kommunstyrelsen har beslutat att alla förvaltningar och bolag ska ha en resepolicy som omfattar såväl resor i tjänsten som resor till och från arbetet. Generellt gäller att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Vid användande av bil i tjänsten får egen bil inte användas. Trafikkontoret har infört subventionerade kollektivtrafikkort och förmånsbilar för sina medarbetare. Parkeringsplats vid arbetsplatsen tillhandahålls inte.

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 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 privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Göteborgs kommun tillämpar följande praxis:

- Vid upphandling av färdtjänst ställs krav på 100 % miljöfordon.

⁷ Statens institut för kommunikationsanalys (<http://www.sika-institute.se>)

- Vid inköp av skolskjuts ställs krav på den Euro-nivå⁸ hos bussarna som motsvarar det bästa utbudet av avgasrening hos den typ av bussar som används i denna typ av transporter. Det är ofta äldre fordon som går korta dagliga sträckor. Inom centrala delar gäller därtill miljözonskraven⁹.
- Vid de upphandlingar för vilka Västtrafik är huvudman gäller följande. För bussar gäller utsläppskrav enligt nivå Euro V. Västtrafik har skrivit under målformuleringarna i Svensk kollektivtrafiks (SKs) miljöprogram¹⁰. Detta innebär bland annat att minst 40 % av den upphandlade trafiken ska ske med icke-fossila bränslen år 2012, och minst 90 % år 2020. I formuläret "Miljökrav vid trafikupphandling 2009"¹¹ ges möjlighet för beställaren att lägga till egna krav på förnyelsebara bränslen. Västtrafik har valt att lägga ribban något högre än SK. I sina upphandlingar tillämpar de krav på 50 % icke-fossila bränslen år 2010 och 90 % år 2018. Dessutom kräver de att 70 % av den förnybara energin ska utgöras av biogas.
- Vid upphandling av arbeten för staden ställs vissa miljökrav på entreprenörens fordon och arbetsmaskiner. Bland annat krävs att 50 % av personbilarna ska vara miljöfordon. Trafikkontoret ger extra bonus åt dem som använder högre biobränsleinblandningar i sina arbetsmaskiner. Exempelvis finns en dieselkvalitet med 15 % biokomponent på marknaden.
- Vid upphandling av transporter med distributionsbilar eller lastbilar i centrum ska miljöfordon efterfrågas i första hand. I andra hand ska bästa tillgängliga teknik på övriga fordon efterfrågas. I tredje hand ska kravnivåerna i Bra Miljöval, Grön Ton eller andra miljöanpassade transportupplägg efterfrågas.

Kravet på 100 % miljöfordon vid upphandling av färdtjänst tillämpades vid den senaste upphandlingen som träder i kraft i höst.

Från och med juni 2008 ställer Kommunen hållbarhetskrav på drivmedel som entreprenörer använder¹². Det innebär såväl miljökrav som sociala krav. Miljökraven innebär att det ska föreligga minst 50 % klimatnytta för de biodrivmedel som används, jämfört med bensin och diesel. Detta beräknas genom livscykelanalys. Ingen tjärsandsdiesel eller koldiesel får användas. Mark med höga bevarandevärden får inte tas i anspråk vid odling av biodrivmedel. Brukningsmetoderna ska vara uthålliga. Kraven har hittills använts i tre upphandlingar, nämligen för Västtrafiks bussupphandling, Kretsloppskontorets

⁸ <http://www.dieselnet.com/standards/eu/hd.php#stds>

⁹ http://www.goteborg.se/wps/portal!/ut/p/c0/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gJU-9AJyMvYwMDSycXA6MQFxNDPwtTiyMjA_2CbEdFAKbTUa4!/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg_se/Foretagare/Regler_och_tillstand/Transport%20och%20trafikregler/Inkrubr_N400_FOR_RT_TT_TransportTrafikregler/art_N400_FOR_RT_TT_Miljozon

¹⁰ <http://svenskkollektivtrafik.se/Fakta/Publikationer/>

¹¹

<http://svenskkollektivtrafik.se/Global/Fakta%20och%20publikationer/publikationer/Milj%C3%B6program%20med%20tillh%C3%B6rande%20filer/Milj%C3%B6krav%202009.pdf>

¹² http://www.goteborg.se/wps/portal!/ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gJU-9AJyMvYwMDSycXA6MQFxNDPwtTo2Anc6B8pFm8n79RqJuJp6GhhZmroYGRmYeJk0-Yp4G7izEB3X4e-bmp-gW5EeUAeDxzNA!!/dl2/d1/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg_se/Foretagare/Upphandling_staden%20som%20kund/Specifik%20upphandlingsinformation/art_N400_FOR_Up_SU_Trafikkontoret

upphandling av renhållningstjänster samt för inköp av diesel och bensin till depå. Eftersom kraven är nydanande och omfattande kommer en mjukstart att ske innan de tillämpas generellt.

Göteborgs stad ställer även allmänna krav på leverantörer av transporttjänster. De ska bland annat ha en transportpolicy. I en sådan ingår ofta skrivelser om miljöfordon.

Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transporterna går något snabbare. Flera kommuner, bl.a. Vetlanda, har undersökt effekten av utbildning i sparsam körning. De fann att den långsiktiga bränslebesparingen var 10 – 15 %.

Flera av kommunens förvaltningar och bolag har utbildat delar av sin personal i bränslesnål körning. Gatubolaget, trafikkontoret och miljöförvaltningen är några exempel. Det finns dock inget övergripande beslut om detta i kommunen och heller ingen samlad statistik om antalet genomförda eller planerade utbildningar. Gatubolaget är certifierat som utbildare i sparsamt körsätt och arbetar med denna fråga. Tanken är att alla som hämtar ut en bil för en ny leasingperiod ska få erbjudande om att samtidigt genomgå en sådan utbildning.

År 2008 fick Göteborgs stad statliga KLIMP-bidrag¹³ för att vidga utbildningen i sparsamt körsätt för att passa nya målgrupper. Åtgärden riktar sig i synnerhet till kommunanställda kvinnor av utländsk härkomst, där utbildningen anpassas för att vara mer lättillgänglig ur ett mångkulturellt perspektiv.

Kommunen har planer på att installera telematiksystem i sina bilar som automatisk loggar bland annat bränsleförbrukning. Ett försök med ISA¹⁴ har också gjorts i en stadsdelsnämnd. Bränsleförbrukningen sjönk med närmare 15 %.

I Göteborg finns åtminstone sju trafikskolor som tillhandahåller kurser i sparsamt körsätt: Bruhns trafikskola, Durgés trafikskola, Guld-Hedens trafikskola, Göta Lorensberg bilskola, Kramérs trafikskola, Körkort på väg trafikskola och Tommys trafikskola.

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:

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

¹³ <http://www.naturvardsverket.se/sv/Lagar-och-andra-styrmedel/Ekonomiska-styrmedel/Investeringsprogram/Klimatinvesteringsprogram-Klimp/>

¹⁴ ISA står för ”intelligentastöd för hastighetsanpassning” och är ett hjälpmedel för att hålla rätt hastighet i förhållande till aktuella hastighetsbestämmelser och vägens utformning.

- 4) Medborgarna bör uppmuntras att minimera bilanvändandet och att delta i bildelning.

Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil

År 2004 beviljades KLIMP-bidrag till Göteborgs kommun för att subventionera 30 % av merkostnaden för företag och bilpooler i Göteborg som ville köpa gasbilar. Detta bidrag delas inte längre ut.

Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil

Göteborgs kommun erbjuder företag och privatpersoner som innehar miljöfordon gratis parkering i två timmar på stadens gatumark, samt gratis boendeparkering. För att inte uppmuntra till onödigt bilpendlande beviljas parkeringstillstånden bara dem som är folkbokförda i kommunen. Ett annat krav för att få ett parkeringstillstånd är att man vid stickprov kan uppvisa att ett fordon körs minst 70 % av körsträckan på förnybart drivmedel om det är anpassat för detta. Från och med oktober 2009 krävs dessutom att innehavare av tillstånd använder dubbfria däck, detta för att undvika att däcken virvlar upp partiklar i luften. För närvarande finns cirka 31 000 parkeringstillstånd i användning.

Bilpooler och samåkning

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 bilar.¹⁵

Göteborgs stad har en stor, central bilpool som används av knappt 1000 tjänstemän. Sedan tre år är det möjligt för dessa tjänstemän att hyra bilar ur denna pool för privat bruk, och upplägget säkerställer att detta kan ske utan risk för förmånsbeskattning. Således får kommunanställda lättare att avstå från andrabil. Delvis upplåts bilarna även till allmänheten. Denna centrala pool har nu upphandlats på nytt. Krav på 100 % miljöfordon har tillämpats, liksom användande av ISA¹⁴. Koppling till kollektivtrafiken sker genom samordning med Västtrafiks ”smarta kort”.

Det finns flera bilpooler i Göteborg ämnade för allmänheten¹⁶. Göteborgs bilkoop¹⁷ (tidigare Majornas bilkooperativ) är landets största och har funnits sedan 1988. De har över 400 medlemmar och 30 bilar, varav ett antal miljöfordon. I kommunen finns också SunFleet Carsharing, som riktar sig till både företag, kommun och allmänhet och enbart använder miljöfordon i sin bilflotta. Kommunen har sett till att även dessa bilpooler är kopplade till Västtrafik. Totalt finns i Göteborg cirka 7-8000 användare av bilpoolsbilar bland allmänheten och i kommunen.

Vissa attraktiva parkeringsplatser i staden är öronmärkta för bilpoolsbilar.

Göteborgs stad erhöll år 2007 ett statligt KLIMP-anslag med syfte att utveckla Göteborgs bilkoop och öka dess medlemsantal. I projektet ingår, förutom informationsinsatser,

¹⁵ Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

¹⁶ Se t.ex. <http://www.gronabilister.se/>

¹⁷ <http://www.goteborgsbilkoop.se/>

utbildning av anställda, medlemmar och styrelse, samt erfarenhetsutbyte med övriga bilpooler i Norden och Europa.

Information, evenemang och kampanjer

Miljöfordon i Göteborg är ett projekt som startade år 1998 och mycket aktivt försöker påverka allmänhet, företag och förvaltning i syfte att minska bilismens miljöpåverkan. De lämnar information till allmänheten om miljöfordon, bilpooler och sparsamt körsätt på den årliga Europeiska trafikantveckan, de ligger på tillverkarna för att de ska ta fram fler miljöfordonsalternativ, osv. Tillsammans med Malmö och Stockholm driver de dessutom en webbtjänst¹⁸ där man bl.a. kan hitta tankställen för alternativa drivmedel i Sverige och få information om alla miljöbilar på marknaden.

Kommunen driver sedan ett antal år en rådgivnings- och informationsservice i huvudsak riktad mot företag.

Kommunala föredömen

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Flera medlemmar i Göteborgs kommunstyrelse kör gasbilen Volvo V70 Bi-fuel. Ordförande Anneli Hulthén (s) saknar egen bil. Hon är med i kommunens centrala bilpool, men föredrar att cykla. Vice ordförande Jan Hallberg (m) kör miljöbil privat.

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. Etanoldrivna bilar, gasdrivna bilar och RME¹⁹-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappad 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).

Det kommunägda bolaget Göteborg Energi bygger via sitt dotterbolag FordonsGas Sverige AB ut infrastrukturen för fordonsgas i Västsverige. Göteborgs Stad har tidigare fått statliga KLIMP-bidrag för att etablera gastankställen. Kommunen har också köpt gasfordon för att underlätta etableringen. Idag finns 13 tankställen för fordonsgas i Göteborg med omnejd, varav 11 i Göteborgs stad. På samtliga ställen erbjuds ”grön gas”, vilket innebär att leverantören förbinder sig att föra in lika mycket biogas i naturgasnätet som tankas av den som valt grön gas.

En uppgraderingsanläggning för biogasen från avloppsreningsverket i Göteborg togs i bruk för två år sedan. Det betyder att ca 60 GWh biogas per år nu förs in i naturgasnätet. En större anläggning för att förgasa cellulosa planeras av Göteborg Energi. Den ska stå klar år 2011 eller 2012 och ska i ett inledande skede producera 160 GWh biogas per år. År 2015 är målet att produktionen ska vara hela 1 TWh per år. Göteborg är dessutom drivande i

¹⁸ <http://www.miljofordon.se>

¹⁹ Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

arbetet att skapa ett regionalt system för produktion och tankning av biogas, via organisationerna Biogas i väst och BRG (Business Region Göteborg). Göteborg arbetar också aktivt för att sprida sina idéer och sitt kunnande till andra länder, bland annat Frankrike, Kalifornien och Kina. Ett flertal delegationer har varit på besök.

Göteborgs kommun har tidigare inom ramen för lagen om offentlig upphandling haft kontakter med leverantörer för att underlätta deras etablering av E85-tankställen. Detta sker inte längre eftersom etableringen av sådana tankställen ändå sker, som en följd av lagen om införande av förnybara drivmedel på bensinmackarna (den s.k. pumplagen). Etanol E85 kan idag tankas på många mackar i staden.

Göteborg Energi har tidigare haft laddningsställen för elbilar men de har nu avvecklat dessa eftersom det knappast längre finns några elfordon i trafik i området. Dock är kommunen i färd med att införskaffa nya elfordon. Det ligger en motion i fullmäktige som berör infrastrukturen för laddning av elbilar, och kommunen avser att till hösten ta fram en strategi för hur introduktionen av el- och laddhybridbilar ska stöttas. För närvarande deltar Göteborg Energi i ett projekt hos Test Site Sweden²⁰ för att etablera laddställen för el.

Kommunen har också medverkat till att det öppnats ett tankställe för RME som är öppet för allmänheten (OKQ8 vid Falutorget) genom avtal om RME-användning för en del sopfordon.

Bilförsäljning

Andelen miljöbilar som säljs i Göteborg ökar. År 2007 var andelen 27,2 % och år 2008 var den 41,7 %²¹. Göteborg ligger klart över riksgenomsnittet, där siffrorna var 17,6 % respektive 33,3 %. Under januari till mars i år har andelen nyregistrerade miljöbilar i Göteborg stigit till hela 43,3 %. Med denna siffra placerar sig Göteborg återigen högre än riksgenomsnittet på 34,6 %.

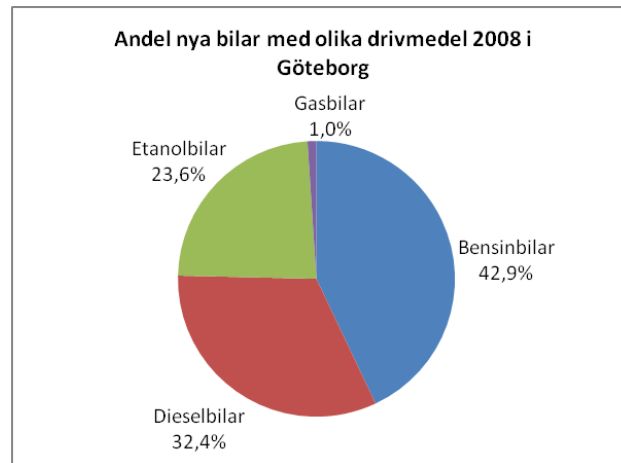
Ökningen av andelen miljöbilar bidrog till att de fossila koldioxidutsläppen från nya bilar i Göteborg minskade från 162 g/km till 145 g/km från år 2007 till år 2008²². (Siffrorna är beräknade utifrån livscykelanalys av förnybara bränslen.) Siffrorna är under riksgenomsnittet och placerar Göteborg på plats 28 i ligan av kommuner med lägst utsläpp från nya bilar.

Räknat per bränsle var 13,1 % av de sålda personbilarna etanolbilar och 1,6 % var gasbilar år 2007. År 2008 steg andelen sålda etanolbilar till 23,6 %, medan andelen sålda gasbilar *sjönk* till 1,0 %. Fördelningen per bränsle såg då ut som följer:

²⁰ <http://www.lindholmen.se/ext/testsitesweden.php>

²¹ http://www.bilsweden.se/web/Arkiv_1999-2007_4_2_1_1.aspx

²² <http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafikinfrastruktur/Index-over-nya-bilars-klimatpaverkan/>



En nedslående siffra är att endast 12 gasbilar såldes till fysisk person i Göteborgs stad under år 2008, trots kommunens satsning på biogas. Det är en minskning från 2007 års siffra på 25 bilar.

I dag är över sju procent av samtliga personbilar i Göteborg miljöfordon²³.

²³Göteborgs miljörapport 2007.

Slutsatser och rekommendationer

Göteborgs stad får som första kommun i landet högsta betyg vid Gröna Bilisters granskning. Ambitiösa mål för en miljövänligare bilism kombineras med ett brett spektrum av åtgärder för att uppfylla dessa mål. Bland det särskilt berömvärda märks:

- Den höga andelen miljöfordon (82 %) i kommunens bilflotta
- Den höga andelen miljöfordon (98 %) bland kommunens förmånsbilar och beslutet att alla nya förmånsbilar ska vara miljöfordon
- Det målmedvetna arbetet med att etablera gastankställen i Göteborg där biogas erbjuds
- Produktionen av biogas vid avloppsreningsverket och arbetet med förgasning av skogsbruksrester i stor skala, där produktionsstart beräknas ske år 2012.
- Den interna klimatkompenseringen av kommunens flyg- och bilresor
- Kravet på miljöfordon vid upphandling av färdtjänst, och styrningen mot miljöfordon vid övriga upphandlingar av transporter
- Hållbarhetskraven på drivmedel som entreprenörer använder
- Gratis parkering för miljöfordon i kombination med krav på användande av förnybart bränsle och dubbfria däck, där uppföljning sker med stickprovskontroller
- Den kommunala bilpoolen som även kommuninvånarna kan använda sig av
- Arbetet med bränsleförbrukningslogg i kommunens bilar
- Informationsarbetet för miljövänligare bilism som Miljöfordon i Göteborg utför

Gröna Bilister ger tre huvudsakliga rekommendationer till Göteborgs kommun:

1. Ersätt riktlinjen om 90 % miljöfordon i kommunens flotta med krav på miljöfordon vid nya upphandlingar, där undantag ska motiveras av förvaltningschef och gasbilar ska prioriteras. Flera andra kommuner tillämpar en sådan policy, bland annat Helsingborg.
2. Avveckla kommunens förmånsbilar till förmån för ytterligare utbyggnad av de kommunala bilpoolerna och andra typer av förmåner till anställda.
3. År 2008 såldes endast 12 gasbilar till privatpersoner i Göteborg, trots kommunens satsning på biogas. Försök förbättra siffrorna genom informationskampanjer och ekonomisk stimulans. T.ex. motsvarar potten på 7 miljoner kr per år för klimatkostnaderna för kommunens bilresor 230 bidrag à 30 000 kr vardera till dem som köper gasbil.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Göteborgs kommun, företrädd av trafikkontorets miljöchef Anders Roth, på självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information kontakta Per Östborn, per.ostborn@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.