

Arbetet i Gävle kommun för att minska bilismens miljöpåverkan



4 gröna bilar av 10 möjliga

En granskning av Gröna Bilister

November 2010

Innehåll

Inledning.....	3
Slutsatser och rekommendationer.....	4
Koldioxidutsläpp och luftföroreningar	6
Mål och visioner	6
Den kommunala bilparken	8
De kommunanställdas bilanvändande.....	9
Tankning av förnybara bränslen	9
Interna bilpooler	9
Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA	10
Resepolicy	10
Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar	11
Virtuella möten	12
Bränslestatistik, koldioxidutsläpp	12
Klimatkompensation	12
Upphandling.....	13
Kommunala bilar	13
Transporttjänster	14
Drivmedel.....	15
Stimulans till medborgarna	16
Ekonomisk stimulans till miljöbilsanvändare	16
Bilpooler.....	17
Information, evenemang och kampanjer	18
Kommunala föredömen	19
Utbildning.....	19
Tillgång till alternativa drivmedel.....	19
Etanol E85	19
Fordonsgas.....	20
El till elbilar och laddhybrider	20
Nybilsförsäljning.....	20
Miljöbilar	20
Koldioxidutsläpp.....	21
Alternativa bränslen.....	22
Samhällsplanering	22

Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar 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 ha ökat med 10 procent år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hållits oförändrade, hade det enligt samma källa inneburit att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskat 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.

Bilismen orsakar 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.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismens område.

Mer information om Gröna Bilisters kommungranskningar återfinns på organisationens hemsida: www.gronabilister.se/kommungranskningar

Per Östborn

Gröna Bilister

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Gävle kommun, företrädd av Bodil Dürebrandt, Ingegerd Krantz och Helena Werre, 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.

Slutsatser och rekommendationer

Arbetet i Gävle kommun för att minska bilismens miljöpåverkan har både starka och svaga sidor. Betyget blir 4 gröna bilar av 10 möjliga.

Gröna Bilisters betygssystem skärptes förra året. I det tidigare systemet hade betyget blivit hela 9 stjärnor av 10 möjliga. Vid den förra granskningen år 2005 fick Gävle kommun det låga betyget 3 av 10 stjärnor. Detta visar att mycket har hänt de senaste åren. Bland det berömvärda märks:

- Den ganska höga miljöbilsandelen (42 %) bland kommunens egna bilar.
- Riktlinjerna i resepolicyen för att snabbt öka denna miljöbilsandel.
- Den stora kommunala bilpoolen, som innehåller ett hundratal bilar. Personal på flera förvaltningar har tillgång till bilarna. Även politiker kan hyra dem.
- Gratis miljöbilsparkering.
- Bra kampanj- och projektarbete. År 2009 fick Gävle kommun pris för bäst genomförda trafikantvecka i Europa. Projektet "Hållbara familjer" och elbilsprojektet "Shopping Circle" förtjänar också beröm.
- Att Gävle kommun förde fram önskemål om omfattande miljö- och säkerhetskrav inför höstens upphandling av anropsstyrd trafik, som X-trafik utför åt kommunerna i Gävleborgs län. Initiativet bidrog till kravet på att alla nya bilar som entreprenörerna köper in ska vara miljöbilar, samt att alkohol och ISA¹ ska finnas i alla bilar.
- Att en så kallad Cero-analys genomförs under hösten – ett bra första steg mot att skapa ett system för regelbunden uppföljning av resepolicy och miljömål.

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Gävle kommun:

1. Fortsätt försöket med gratis miljöbilsparkering, men skärp villkoren för vilka bilar som omfattas av förmånen.
2. Formulera om resepolicyen så att miljökraven vid upphandling av nya bilar blir entydiga. Tillämpa därvid formuleringarna i bilaga 3. Detta skulle innebära miljöbilskrav vid inköp eller leasing, om inte särskilda skäl föreligger. Inför gärna en prioritetsordning där biogas- eller elbilar ska väljas i första hand, etanolbilar i andra hand, och miljöbilsklassade diesel- eller bensinbilar i sista hand.
3. Tydliggör dessutom i resepolicyen att kraven gäller både kommun och kommunala bolag.

¹ ISA står för "intelligenta system för anpassning av hastighet". De består av en dosa som ger signal om hastighetsgränsen överskrids. Den kan också logga också andra aspekter av körbeteendet, t.ex. bränsleförbrukningen.

4. Kräv att de kommunala bilar som kan drivas av något förnybart bränsle tankas "rätt" till minst 70 %, i likhet med Ovanåkers och Sandvikens kommuner.
5. Se till att alla förvaltningar och bolag inför samma boknings- och rapporterings-system för sina tjänstebilar. Trots att brister i detta avseende påtalades redan i Miljöbokslutet 2008 verkar ett gemensamt system fortfarande inte ha införts.
6. För med hjälp av sådan rapportering statistik över antal körda mil och mängd förbrukat bränsle vid kommunala tjänsteresor, som ett led i uppföljningen av resepolicy och miljömål.
7. Utse fordonsansvarig på central nivå med ansvar för ovanstående, samt för att förvaltningarnas upphandlingar följer riktlinjerna i resepolicyen.
8. För in tjänstecyklar och elcyklar i samma fordonspool som poolbilarna, i likhet med Hudiksvalls kommun.
9. Förbjud användande av egen bil i tjänsten, i likhet med Östersunds kommun, eller tillämpa samma krav på de privata bilarna som på kommunens egna bilar – i praktiken miljöbilskrav.
10. Precisera i resepolicyen vilka transportslag som ska väljas vid olika typer av tjänsteresor, till exempel att gång eller cykel alltid ska väljas om ressträckan är mindre än 2 km.
11. Gör i resepolicyen klart vilka kommunalanställda som ska genomgå utbildning i sparsam körning, till exempel de som kör mer än 100 mil i tjänsten per år.
12. Se till att arbetet med ISA (intelligenta system för hastighetsanpassning) i kommunens bilar snarast kommer förbi förberedelsestadiet.
13. Klimatkompensera kommunens alla resor. Följ helst Energimyndighetens rekommendationer. Lagrummet för detta är fortfarande oklart och en rättslig prövning vore välkommen. Inför annars lokala potter för klimatåtgärder, i likhet med flera andra kommuner.
14. Uppdatera och skärp de lokala miljömålen med bäring på transportsektorn.
15. Frys utbyggnaden av Valbos och Södra Hemlingbys köpcentra. Översiktsplanen konstaterar att en utbyggnad skulle medföra ökad bilism, på tvärs mot intentionerna i de lokala och regionala miljömålen.

Koldioxidutsläpp och luftföroreningar

Enligt RUS² har transportsektorns utsläpp av växthusgaser i Gävle kommun minskat marginellt de senaste tjugo åren. År 1990 släpptes 2.4 ton koldioxidekvivalenter ut per kommuninvånare, medan utsläppen var 2.3 ton per invånare år 2008. Sett enbart till personbilarnas utsläpp är den procentuella minskningen större: utsläppen var 1.5 ton per invånare år 1990 och 1.3 ton år 2008. De totala växthusgasutsläppen i Gävle kommun har minskat från 7.3 ton koldioxidekvivalenter per invånare till 5.7 ton under samma period.

Luftkvaliteten i Gävle utvärderas i regi av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund³. Månadsmedelvärden av kvävedioxidhalten i Gävle mäts med passiva provtagare på Södra Kungsgatan och vid Centralplan. Mätningar år 2007 visade att miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärde klaras med god marginal. Årsmedelvärdet i Gävle var 21 µg/m³ medan miljö kvalitetsnormen är 40 µg/m³. Månadsmedelvärdena pendlade mellan 15 och 26 µg/m³. Beräkningar tyder på att även miljö kvalitetsnormerna för partiklar klaras i Gävle. Här är underlaget i form av mätningar dock bristfälligt, och slutsatserna baseras i huvudsak på modellberäkningar⁴.

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.

Gävle kommuns lokala miljömål⁵ antogs av kommunfullmäktige den 4 april 2005. Där noterar vi följande:

- Biltrafikökningen skall i förhållande till invånarantalet under perioden 2003 till 2010 vara 1,0 % lägre än den nationella ökningen under samma period.

²<http://www.rus.lst.se/utslappsdata.html> (sammanlagda utsläpp i kommunen),
http://www.scb.se/Pages/ProductTables___25795.aspx (folkmängd)

³<http://slb.nu/lvf/>, <http://www.gavle.se/Bygga-bo--miljo/Buller-och-luftkvalitet/Luften-utomhus/>

⁴ <http://www.gavle.se/PageFiles/729/Kartl%C3%A4ggning%20kv%C3%A4vedioxid%20och%20partiklar.pdf>

⁵ <http://www.gavle.se/PageFiles/2267/G%C3%A4vle%20kommuns%20lokala%20milj%C3%B6m%C3%A5l%20060524.pdf>

- 2010 ska antalet körda mil för tjänsteresor med bil inom kommunkoncernen ha minskat med 10 % jämfört med 2005.
- Under mätperioden 2007-2010 ska halten kvävedioxider i takhöjd i centrala Gävle inte överstiga 65 mikrogram/kubikmeter som 98-percentil under vinterhalvåret.

I de lokala miljömålen anges också att årliga miljöbokslut skall göras, för att redovisa i vilken mån kommunens miljömål nås eller i vilken riktning arbetet går. Det senast publicerade miljöbokslutet gäller år 2008⁶.

Gävle kommun ska också följa de regionala miljömål som beslutades av länsstyrelsen i Gävleborg år 2007⁷. Där läser vi:

- 2010 ska utsläppen av koldioxid från fossila bränslen inom den landbaserade transportsektorn understiga 690 000 ton, vilket motsvarar nivån år 2000.
- 2010 ska minst 6 % av den försålda mängden drivmedel vara förnyelsebara drivmedel.
- 2010 ska total drivmedelsförbrukning för den landbaserade transportsektorn understiga 290 000 m³ vilket motsvarar förbrukningen år 2000. (Drivmedelsförbrukningen mäts som till länet levererad volym bensin, diesel och förnyelsebara bränslen.)

För att uppnå dessa regionala miljömål ska följande åtgärder ska sättas in:

- Länsstyrelsen ska, Landstinget och kommunerna bör stödja åtgärder i länet för utveckling och introducering av förnyelsebara drivmedel. Här är det bland annat önskvärt att arbetet med att etablera biogasframställning i länet fortsätter.
- Länsstyrelsen ska, Landstinget och kommunerna bör öka användningen av bränslesnåla fordon i kommunal och statlig verksamhet samt verka för sparsam körning.
- Länsstyrelsen ska, Landstinget och kommunerna bör öka användningen av förnyelsebara drivmedel i kommunal och statlig verksamhet.
- Länsstyrelsen ska, Landstinget och kommunerna bör utveckla miljökraven vid offentlig transportupphandling. Krav kan till exempel ställas på sparsam körning, miljöbilar och omlastningscentraler. Ett länsgemensamt bokningssystem bör etableras och resande med kollektivtrafiken uppmuntras.
- Kommunerna bör ta fram program för utbyggnad av attraktiva gång- och cykelstråk som sammanbinder skolor, kommersiell service och omställningsplatser mellan olika trafikslag.

⁶ <http://www.gavle.se/PageFiles/2267/Milj%C3%B6bokslut%202008.pdf>

⁷ http://www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/85BCCEB2-3010-417C-A0F9-270F7376A4E7/0/0773_Rapport_orig_W.pdf

- Länsstyrelsen ska i samverkan med kommunerna upprätta ett system för beräkningar och mätningar av länets luft samt ansvara för att sammanställa och sprida information om densamma.

Gävle kommun har tagit fram en trafikstrategi som antogs av kommunfullmäktige den 3 mars 2008. Vi noterar följande mål vad gäller bilismen:

- Trafikarbetet med bil per invånare ska minska. I dag finns 0,44 bilar per invånare i Gävle. År 2025 bör den siffran ha sjunkit till 0.4 bilar per invånare.
- År 2015 bör 25 % av de personbilar som rullar på Gävles gator vara miljöbilar, och år 2025 bör de vara 50 % (år 2008 var de 3 %).
- År 2015 bör 75 % av tankställena i Gävle erbjuda förnyelsebara bränslen, och år 2025 bör alla tankställen göra det (år 2008 var andelen 32 %).
- Antalet bullerstörda ska minska.

En handlingsplan till denna trafikstrategi håller på att utarbetas och ska på samråd före jul.

Den kommunala bilparken

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

Gävle kommun inklusive de kommunala bolagen innehar 311 personbilsregistrerade fordon, varav 132 är miljöbilar enligt den statliga definitionen⁸. Andelen miljöbilar är således 42 %. 47 av bilarna kan köras på etanol E85, och 3 bilar kan drivas av fordonsgas. Dessutom har Gävle kommun 5 elbilar av märket Think. Sammantaget innebär detta att 55 bilar (18 %) kan drivas av förnybara bränslen eller el⁹.

⁸ enligt förordning (2007:380) om miljöbilspremie.

⁹ Till elbilar räknar Gröna Bilister också laddhybrider, men inte elhybrider som inte kan laddas från elnätet.

Ovanstående statistik är sammanställd av Miljöfordon Syd i september 2010. Gävle kommun har ingen fordonsansvarig som själv håller ordning på vilka bilar som finns i kommunen, vilket Gröna Bilister beklagar. Det är väsentligt bland annat för att se i vad mån miljömålen på fordonssidan uppfylls (se avsnittet "Upphandling" nedan).

De kommunanställdas bilanvändande

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonssflotta. Dessa ska också användas på ett förnuftigt sätt. Bilar som kan drivas av förnybara bränslen ska köras på dessa bränslen. Genom att organisera bilarna i bilpooler med centrala bokningssystem minimeras antalet fordon som behövs. Utbildning i sparsam körning och användande av ISA kan minska bränsleanvändningen med över 20 %. Gång, cykel eller spårbunden kollektivtrafik bör prioriteras vid kommunala resor. Videokonferenser eller virtuella möten kan ersätta vissa fysiska möten. Kommunen bör underlätta för de anställda att cykla eller gå till jobbet, och den bör erbjuda andra förmåner än bilar.

Gävle kommun erkänner att de har svårt att nå det lokala miljömålet att antalet körda mil i tjänsten ska minska med 10 % till år 2010 jämfört med år 2005. I miljöbokslutet 2008¹⁰ konstateras att "antalet körda mil förändrades inte i någon större utsträckning". Rapporten slår också fast att det brister i uppföljningen: "Det saknas ett enhetligt rapporteringssystem och omorganisationer försvårar uppföljningen. Förutsättningarna kommer att förbättras då allt fler förvaltningar och bolag använder samma boknings- och uppföljningssystem. Den första enheten som började använda detta var den kommunala tjänstebilspoolen och de flesta av kommunens bilar är inlagda i systemet. När detta används fullt ut kommer tjänstresorna mycket enkelt kunna följas upp, både vad gäller körsträckor men även kostnader."

Tankning av förnybara bränslen

Miljöbilar som kan drivas av något förnybart bränsle måste tankas med detta bränsle för att inte miljönyttan ska gå förlorad. Kommunen bör därför kräva att en betydande andel av transportarbetet utförs med det förnybara bränslet. Gävle ställer tyvärr inga sådana krav. Inspiration kan hämtas inom länets gränser: Ovanåkers och Sandvikens kommuner kräver att minst 70 % av körsträckan körs på det förnybara bränslet.

Interna bilpooler

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna och minska behovet av att använda egen bil i tjänsten är att organisera interna bilpooler med ett centralt bokningssystem.

Gävle kommun har kommunala bilpooler som personal från flera förvaltningar har tillgång till. Även politiker kan hyra bilarna. Bilpoolerna sköts av Markbyggarna, en avdelning på tekniska kontoret. Bokningen sker genom ett centralt webbaserat system (Zenit) som tillåter uppföljning. Nyttjandegraden är förhållandevis god, cirka 70 %. Sammanlagt innehåller poolen 124 bilar, varav cirka 89 är miljöbilar, vilket motsvarar 72 %. Gröna

¹⁰ <http://www.gavle.se/PageFiles/2267/Milj%C3%B6bokslut%202008.pdf>

Bilister förutsätter att alla nya poolbilar som införskaffas är miljöbilar, enligt en strikt tolkning av riktlinjerna i resepolicyen (se nedan). Planer finns på att skaffa en elbil till bilpoolen.

Eftersom kommunen driver bilpoolen i egen regi kan inte privatpersoner hyra bilarna utanför arbetstid. Det finns dock andra bilpooler som öppna för allmänheten i Gävle (se nedan).

Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA

Utbildning i sparsamt körsätt kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella. Detta visar flera undersökningar, bland annat av Vetlanda kommun. Pilotprojekt i Borås och Göteborg visade att införande av ISA sparade 10 % respektive 17 % bränsle.

Utbildning i sparsam körning har genomförts inom alla förvaltningar bland dem som använder bil i tjänsten. Ingen exakt siffra på antalet utbildade har kunnat tas fram. Gävle kommuns resepolicy anger att "personal som kör mycket i tjänsten ska genomgå utbildning i sparsamt körsätt". Denna skrivning bör preciseras. Miljöförvaltningen i Stockholm utbildar till exempel alla förare som kör mer än 100 mil per år i tjänsten. De som kör mer än 50 mil per år i tjänsten erbjuds sådan utbildning. Jönköpings kommun har satt gränsen vid 300 mil per år.

ISA står för "intelligenta system för anpassning av hastighet", och består av en elektronisk dosa som loggar körbeteendet och ett datorbaserat uppföljningssystem. Gävle kommun arbetar aktivt med ISA, men i dagsläget är ISA endast installerat i två av kommunens fordon, vilka används av tekniska kontoret. Det pågår ett påverkansarbete inom kommunen för att alla bilar i kommunens bilpooler ska utrustas med ISA. Markbyggarna, som sköter bilpoolerna, undersöker just nu olika system. Flera kommuner har hunnit längre än Gävle. Uddevalla kommun har ISA i samtliga bilar. Stockholms stad har för avsikt att utrusta samtliga sina bilar med ISA före årets utgång. Trelleborgs kommun installerar ISA i alla nya bilar.

Ett gott samarbete pågår med Gävle Taxi som använder ISA i sina taxibilar. Sju tjänstemän har testat ISA i sina privatbilar under våren 2010 för att ges möjlighet att se fördelarna. Gävle kommun har också börjat ställa krav på ISA i de fordon som kör färdtjänst.

Resepolicy

Ett sätt att minska miljöbelastningen till följd av de kommunanställdas resande är att ha en resepolicy med tydliga regler för vilka färdstätt som ska väljas för olika slags resor, där gång och cykel prioriteras för korta resor, där virtuella möten ersätter vissa längre resor, och där spårbunden kollektivtrafik ska väljas framför bil och flyg.

Kommunstyrelsen i Gävle antog i september 2007 en ny resepolicy. Prioritetsordningen för olika färdstätt uttrycks på följande sätt:

1. **Inga utsläpp** "Måste jag resa – kan mötet istället hållas per telefon eller via videokonferens"?

2. **Minimala utsläpp** "Om jag behöver resa – går det att gå eller cykla eller kan jag åka buss eller tåg?"
3. **Resa med bil** Använd i första hand tjänstebil, gärna med miljöbil i bilpool.

Tankarna är riktiga, men formuleringarna bör skärpas så att tydliga kriterier ges för när olika färdsätt ska väljas. Till exempel tillämpar flera kommuner regeln att alla resor kortare än, till exempel, 2 km ska ske genom gång eller med cykel. Håbo kommun tillämpar i sin nya resepolicy¹¹ principen att gång, cykel eller kollektivtrafik alltid ska väljas om tidsåtgången är mindre än 50 % större än vid bilresa.

Ansvarsfördelningen är tydlig och bra i Gävle kommuns resepolicy: "Varje ansvarig chef beslutar om resan ska göras. Varje chef ska säkerställa att kostnaderna för resor står i proportion till nyttan samt att arbetsmiljö-, trafiksäkerhets- och miljökrav efterlevs. Alternativ som video- och telefonmöte ska övervägas innan man fattar beslut om en resa."

Erfarenheter från andra kommuner visar att kontinuerlig, strukturerad uppföljning är viktig för att en resepolicy ska få genomslag. Uppföljning kan ske i miljöbokslut, vid kommunrevision eller inom ett miljöledningssystem. Många kommuner utför resvaneundersökningar bland sina anställda. Ännu har Gävle kommun inte genomfört någon uppföljning av resepolicy. Under hösten genomförs dock en så kallad cero-analys¹², vilket är ett gott första steg. Lunds kommuns uppföljning av sin resepolicy kan tjäna som inspiration. De genomför resvaneundersökningar och redovisar koldioxidutsläpp från respektive transportslag.

Gävle kommuns resepolicy reglerar även införskaffandet av nya bilar, se avsnittet "Upphandling" nedan.

Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar

Gävle kommun erbjuder inga förmånsbilar, vilket Gröna Bilister ser positivt på. Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar.

För att minimera det slentrianmässiga bilkörandet bör det ej vara tillåtet att använda egen bil i tjänsten, annat än i undantagsfall. Kommunala bilpooler bör täcka bilbehovet. Flera kommuner har infört ett förbud, bland annat Östersund. En sådan regel skrivs med fördel in i resepolicy. I Gävle är det fortfarande tillåtet att använda egen bil. Vissa minimikrav på bilarna ställs dock i resepolicy, men de är så generösa att de allra flesta moderna bilar klarar dem. Till exempel är den maximalt tillåtna bensinförbrukningen 0,86 liter per mil. Ett alternativ till att förbjuda användande av egen bil är att ställa samma krav på dessa privata bilar som på kommunens egna bilar – i praktiken miljöbilskrav.

Många kortare tjänsteresor inom tätorten sker med fördel med cykel eller elmoped, t.ex. inom hemtjänsten. Cykelanvändandet gynnas om det finns en kommunal pool med välskötta cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem. I Hudiksvalls kommun

¹¹ <http://www.habo.se/sv/Miljo-Atervinning/Miljomal/Fossilbranslefri-kommun-2050/Resepolicy-for-Habo-kommun/>

¹² http://cero.nu/cero_intro.html

bokas cyklarna i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning. I Gävle kommun finns en pool med 5 cyklar som bokas via Outlook. Dessutom finns några elcyklar/elmopeder. Elcyklarna används flitigt och det talas om att fler ska köpa in till tekniska kontoret. Gävle energi är också på väg att införskaffa en elcykel. Allt fler förvaltningar upptäcker fördelarna med elcyklar och vanliga cyklar enligt Helena Werre, som är trafik- och tillståndschef på tekniska kontoret.

Markbyggarna på tekniska kontoret använder ibland små elbilar av typ golfbilar. De kan få dispens för att köra med dessa fordon på cykelbanorna, vilket gör dem attraktiva eftersom arbetarna då kan komma närmare arbetsplatsen.

Virtuella möten

Telefon- och videokonferenser kan ersätta många fysiska möten. Förutom att minska miljöbelastningen från transporterna, sparar de tid och pengar. Telia räknar med att de sparat in 50 % av sina resekostnader sedan de börjat hålla virtuella möten i större skala¹³.

Gävle kommun erbjuder möjlighet till virtuella möten och har också hållit sådana det senaste året. Det har bland annat handlat om regionala möten, och möten med högskolor på annan ort.

Bränslestatistik, koldioxidutsläpp

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Många kommuner gör statistik över hur mycket bränsle som används i kommunens personbilar och i andra fordon, uppdelat per bränsleslag. Gävle kommun är ännu inte en av dessa. Information om använd mängd bränsleenergi skulle med fördel kunna ingå i miljöbokslutet och utgöra ett mått på om de kommunala tjänsteresorna med bil verkligen minskar – ett av de lokala miljömålen (se avsnittet "Mål och visioner" ovan). Med hjälp av bränslestatistik uppdelat per bränsleslag är det också möjligt att räkna ut de fossila koldioxidutsläppen från kommunens bilar.

Klimatkompensation

Gävle kommun klimatkompenserar ännu inte sina vägresor (eller några andra transporter). En allmän åsikt har varit att kommunallagen utesluter investeringar utanför kommunens gränser. Det är just klimatkompenserande projekt i utlandet som rekommenderas av Energimyndigheten¹⁴. En utredning av Helsingborgs stad¹⁵ kom dock fram till att rättsläget är oklart och öppet för tolkning. SKL har tidigare hållit fast vid att klimatkompensation måste ske inom kommunens gränser. De vacklar dock nu. Någon kommun bör gå före och eventuellt få till stånd en rättslig prövning. Sådana prövningar i

¹³

http://svt.se/2.33782/1.1971220/tjansteresor_kostar_100_miljarder_arligen?lid=is_search527895&lpos=1&queryArt527895=telia+virtuellm%F6te&sortOrder527895=0&doneSearch=true&sd=47225&from=siteSearch&pageArt527895=0

¹⁴ <http://www.energimyndigheten.se/sv/Foretag/Klimatkompensation/>

¹⁵ <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

efterhand har tidigare klargjort att gratis parkering för miljöbilar är laglig om den utformas på rätt sätt.

Flera kommuner kompenserar redan sina transporter med lokala projekt som man hoppas ska minska utsläppen av växthusgaser, t.ex. Göteborg, Lund, Karlstad och Växjö. Det finns dock en risk att lokala pengapotter för klimatkompensation används till klimatåtgärder som skulle gjorts ändå, med andra medel, dvs. att de sammanlagda medlen för sådana åtgärder inte ökar i motsvarande mån.

Upphandling

Kommunala bilar

Ett viktigt verktyg för att uppnå en hög andel miljöbilar i kommunens flotta är att ställa tydliga krav vid upphandling. Att enbart förlita sig på kommunala målskrivningar som styrmedel har visat sig otillräckligt i flera fall. En tydligt formulerad upphandlingspolicy garanterar också kontinuitet i arbetet att ställa om bilparken i miljövänlig riktning.

I Gävle sköts införskaffandet av fordon decentraliserat av de olika förvaltningarna; kommunen har ingen fordonssamordnare med överblick över hela verksamheten. (Dock har en inköpsstrateg nyligen anställts.) Som vägledning för inköpen används resepolicyen. Denna är dock motsägelsefull. Först anges följande:

- 2010 ska 80 % av de personbilar och 15 % av de lätta lastbilar som köps in, korttidshyrs eller leasas vara miljöbilar enligt Vägverkets definition¹⁶.

I bilaga 3 till resepolicyen anges sedan att

- Tjänstebilar, leasingbilar, poolbilar och långtidsinhyrda bilar ska uppfylla krav för miljöbil enligt definitionen nedan¹⁷. Tjänstebilar kan undantas från miljöbilskravet om det finns särskilda skäl med hänsyn till verksamheten.
- Tjänstebilar, förmånsbilar och leasingbilar som innehas när dessa minimikrav träder i kraft får användas tills ingångna avtal löper ut. Tjänstebilar och förmånsbilar får vara högst 5 år gamla.

Dessa två punkter sammantagna innebär att alla nya bilar som införskaffas ska vara miljöbilar, om inte särskilda skäl föreligger, och att alla kommunala tjänstebilar ska vara miljöbilar senast år 2013, då det är 5 år sedan resepolicyen trädde i kraft.

Enligt hållbarhetsutvecklare Bodil Dürebrandt är det 80 % -målet som styr i praktiken, det vill säga att något entydigt miljöbilskrav tillämpas inte vid inköp eller leasing.

Det framgår inte av resepolicyen om de kommunala bolagen omfattas av dess regler. Gröna Bilister betonar vikten av att detta uttrycks svart på vitt. Genom sitt ägarinflytande

¹⁶ vilken motsvarar kraven i förordning (2007:380) om miljöbilspremie.

¹⁷ Här åsyftas den statliga definitionen för personbilar med upp till 6 sittplatser, medan Gävle tillämpar en egen miljöbilsdefinition för minibussar med 7 – 9 sittplatser. Utsläppsgränsen 120 g CO₂/km ersätts här med 125 g/km.

kan kommunen ställa samma krav på bolagen som på sig själv, men många kommuner tar inte den chansen.

Utöver att ställa miljöbilskrav, vore det en god lösning är att ranka de alternativa drivmedlen i en prioriteringsordning, där biogas och el i dagsläget bör komma högst och etanol tvåa. Sådana system tillämpas bland annat av Helsingborg och Kristianstad. Inspiration kan också hämtas i Sigtuna, där de fossila koldioxidutsläppen viktas vid anbudsproceduren.

Utöver miljöbilskrav bör också andra miljökrav ställas, t.ex. att dubbria däck utan HA- och PAH-oljor ska användas, och att avgaserna ska uppfylla kraven enligt Euro 5.

Miljöstylningsrådet¹⁸ tillhandahåller riktlinjer för upphandling, där ambitionsnivån "avancerad" utgör en realistisk grund att stå på. Gävle kommun tillämpar ännu inte krav på denna nivå, men planer på att införa dem finns. I dagsläget ställs följande krav:

- Bilar certifierade för bensin, metangasdrift (eller gasol) ska uppfylla Euro IV (2005/06). Bilar med kompressionständning (diesel) ska uppfylla Euro IV (2005/06) samt ha partikelutsläpp på högst 0,005 g/km.

Förutom detta miljökrav ställs dessutom föredömliga säkerhetskrav.

För närvarande pågår "Fordonsupphandling Gästrikland" som Inköp Gävleborg ansvarar för. Den ska vara klar i juni 2011. Inspiration vad gäller miljökrav och arbetssätt kan hämtas från den nyligen avslutade fordonsupphandlingen i Västernorrland¹⁹, där 6 av 7 kommuner deltog.

Gävle kommun har anmält sig till den nationella elbilsupphandling²⁰ som drivs av Stockholms stad och Vattenfall, med stöd av Energimyndigheten. Antalet bilar är ännu inte klart, men det blir förmodligen fler än tre.

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.

X-Trafik genomför under hösten en upphandling av anropsstyrd trafik åt de tio kommunerna i Gävleborgs län, med senaste svarsdag den 22 november²¹. Det gäller samhällsbetalda resor som sker med taxi eller specialfordon, t.ex. färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och omsorgsresor.

¹⁸ <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Fordon/>

¹⁹ <http://upphandling24.idg.se/2.1062/1.342046/storkop-ger-billigare-bilar>

²⁰ <http://www.elbilsupphandling.se/>

²¹ <http://www.x-trafik.se/pages.asp?PageID=277&MenuID=146>

Gröna Bilister har hjälpt Gävle kommun att ta fram förslag till miljö- och säkerhetskrav till denna upphandling. Såvitt känt var Gävle den enda kommunen i Gävleborgs län som förde fram sådana krav. I X-Trafiks slutgiltiga underlag för upphandlingen noterar vi:

- Vid nyanskaffning av personbilar för max 4 passagerare under avtalsperioden skall de vara klassade som "Miljöbil". Som definition av miljöbilar använder sig X-Trafik AB av den s.k. statliga normen – Vägverkets/Transportstyrelsens miljöbilsdefinition som bygger på förordning SFS 2004:1364, 2007:380 och efterföljande.
- Alla fordon skall vid trafikstart vara utrustade med ISA. Systemet ska logga information om körbeteendet för uppföljning.

Avtalstiden är den 13 juni 2011 till 12 juni 2016. Kravet på att alla bilar ska vara yngre än 5 år och 6 mån innebär att nästan alla bilar som entreprenörerna använder kommer att vara miljöbilar vid avtalsperiodens utgång.

Följande föreslagna krav från Gävle kommun hörsammades *inte* av X-Trafik:

- I de kommuner där gasmack öppnar under avtalsperioden ska en viss andel av transportarbetet därefter ske med biogas.
- Förnybart bränsle ska tankas till minst 80 % i de bilar som är avsedda för detta.
- Chaufförerna ska utbildas i sparsam körning.

Det är olyckligt att X-Trafik inte tar chansen att aktivt driva på för att entreprenörerna ska använda biogas, med tanke på planerna på biogasproduktion i länet. Genomförandet att dessa biogassatsningar underlättas om garanterad avsättning finns bland taxibilarna. En gasmack öppnades den 1 oktober i Gävle (se nedan). Gävle Taxi har redan deklarerat att de helt och hållet ska övergå till gasbilar. Taxi Kurir kommer också att satsa på gasbilar. Det är bara att hoppas att andra delar av länet följer efter.

Det är också olyckligt att kravet att tanka förnybara bränslen slopades, eftersom hela miljönyttan med gas- och etanolbilar går förlorad om de tankas med bensin. Möjlighet att följa upp tankningsbeteendet finns dock på grund av kravet i upphandlingsunderlaget att "entreprenören skall kontinuerligt rapportera in uppgifter om förändringar avseende fordon och trafikproduktion till X-trafiks miljö- och fordonsdatabas (Frida). Antalet kilometer och bränsle skall inrapporteras i januari och juli".

Drivmedel

Sveriges kommuner kan bidra till att drivmedel produceras på ett bättre sätt genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. Biobränslen bör ha en säkerställd klimatnytta jämfört med bensin och diesel, och alla drivmedel bör produceras under rimliga arbetsvillkor. Miljöstyrningsrådet är i färd med

att ta fram förslag till sådana drivmedelskriterier. Regeringen har också presenterat förslag på hållbarhetskriterier²², som dock endast gäller biodrivmedel.

Göteborgs och Stockholms stad försökte tillsammans med SL och Luftfartsverket ställa hållbarhetskrav i deras senaste drivmedelsupphandling. Efter juridiska påtryckningar från drivmedelsbolagen drogs emellertid kraven tillbaka. De ansågs vara för stränga sett i proportion till de volymer drivmedel staden köper in. Ju fler kommuner som ställer hållbarhetskrav, desto större är chansen att bränslebolagen tillgodoser dem. Ett första steg för Gävle kommun kan vara att följa Växjö's exempel och efterfråga en hållbarhetsbeskrivning, samt förhöra sig om företagen ställer några hållbarhetskrav på sina underleverantörer.

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

Ekonomisk stimulans till miljöbilsanvändare

Ett flertal kommuner har erbjudit bidrag till merkostnaden vid inköp av gasbilar med hjälp av statliga KLIMP-anslag, bland annat Helsingborg, Landskrona och Västerås. Dessa projekt är nu avslutade. Mindre kostsamma subventioner kan ges utan statligt stöd. Under en period fick t.ex. alla gasbilsköpare i Ulricehamns kommun 5 000 kr på sitt tankkort som de kunde köpa lokalproducerad biogas för. I Gävle kommun förs diskussioner om subventioner, men inget beslut är taget.

Ett trettiotal kommuner erbjuder parkeringsförmåner för miljöbilsägare, och Gävle är en av dem. För en fast avgift på 500 kr har det varit möjligt att parkera gratis under högst två timmar i följd fram till den 31 augusti 2010. (Ansökningsblankett kan laddas ner från kommunens hemsida²³.) Avgiftsbefrielsen fortsätter att gälla tills vidare, i avvaktan på en utvärdering av försöket. För att beviljas tillstånd kräver kommunen att man tankar en viss andel förnybara bränslen i bilar avsedda för detta. Detta krav följs upp med stickprovskontroller, vilket Gröna Bilister är positiva till. Sammanlagt 222 ansökningar om parkeringstillstånd har kommit in till Gävle kommun sedan försöket startade den 31 augusti 2007. Hela 217 av dessa har beviljats.

²²<http://www.regeringen.se/sb/d/12167/a/142454>

²³ http://www.gavle.se/PageFiles/1720/ansokan_miljofordon.pdf

Gratis parkering för miljöbilar bör inte vara permanent, eftersom den då blir en uppmuntran till bilåkande i allmänhet. En stor andel av de nya bilar som säljs uppfyller dagens miljöbilsdefinition, varför gratis parkering för alla sådana bilar börjar bli svår att motivera. Syftet med miljöbilsförmåner – som gratis parkering – bör vara att ge den allra bästa miljötekniken en skjuts ut på marknaden. För närvarande finns behov av att gynna energieffektiva bilar som drivs av förnybara bränslen eller el. Fortsatt avgiftsbefrielse för gasbilar skulle ge lyft åt den nyligen inledda satsningen på biogas i Gävleborgsregionen.

Kommuner bör dock inte låsa fast sig vid ett enskilt drivmedel genom att, exempelvis, enbart avgiftsbefria biogasdrivna bilar. Kristianstad fick underkänt i länsrätten för ett sådant system, med motiveringen att det var ett brott mot likställighetsprincipen som inte sakligt motiverades²⁴. Mer teknikneutrala lösningar tidigare har godkänts av länsrätten med hänvisning till miljönytta som sakligt skäl, vid prövning av Södertäljes och Faluns parkeringsregler.

I avvaktan på en skärpt miljöbilsdefinition kan Gävle kommun med fördel avgiftsbefria laddhybridbilar, rena elbilar, gasbilar och snåla etanolbilar. (Till exempel skulle man kunna avgiftsbefria etanolbilar som drar mindre än 0,7 liter bensin per mil²⁵.) Ett alternativ är att avgiftsbefria miljöbilar (enligt aktuell statlig definition) som kan laddas från elnätet eller drivs av något icke-fossilt bränsle. En sådan princip blir något enklare, och öppnar för andra förnybara drivmedel än biogas och etanol. Bland annat Norrköpings kommun tillämpar en sådan striktare miljöbilsdefinition.

Gävle kommun bör sänka kostnaden för parkeringstillståndet. Dagens avgift på 500 kr är den högsta i landet bland det 30-tal kommuner som har gratis miljöbilsparkering och urholkar nyttan för många privatbilister. I vissa kommuner är tillståndet gratis, men en avgift på 50 – 100 kr per år är rimlig, bland annat för att täcka kostnaden för stickprovskontroller. Dessa bör fortsätta. Erfarenheter från andra kommuner visar att sådana kontroller där tankningskvitton för gas eller etanol ska kunna visas upp ger faktisk effekt. För att få parkeringstillstånd bör innehavaren förbinda sig att "tanka rätt" till 70 eller 80 %.

Bilpooler

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.

I Gävle finns två bilpooler som är öppna för allmänheten. "Gävles första bilpool"²⁶ har två Opel Astra kombi stationerade på Batterigatan. Bilpoolen är en ekonomisk förening utan vinstintresse och har för närvarande cirka 20 hushåll som medlemmar. Sunfleet Car-sharing²⁷, som ägs av biluthyrningsföretaget Hertz, har två miljöbilar som är stationerade på Hamiltongatan 3. Länsstyrelsen använder dessa bilar under arbetstid, medan privat-

²⁴ <http://www.mynewsdesk.com/se/view/pressrelease/groena-bilisters-bedoemning-miljoebilsparking-tillaaten-gasbilsparking-foerbjuden-329520>

²⁵ För etanolbilar är certifieringsbränslet fortfarande bensin, så att bränsleförbrukningen anges som förbrukningen av bensin.

²⁶ Kontakt: Hanna Sörendal, hanna.sorendal@lm.se

²⁷ <http://www.sunfleet.com>

personer kan hyra dem på kvällar och helger. Verksamheten går bra och Sunfleet vill utöka den.

En aktuell förteckning över tillgängliga bilpoolsbilar i Sverige återfinns på sajten www.bilpool.nu.

Gävle kommun arbetar aktivt för att uppmuntra till utvidgad bilpoolsverksamhet i kommunen, bland annat genom att hålla seminarier och inom projektet "Hållbara familjer" (se nedan).

Information, evenemang och kampanjer

Gävle deltog i år i den Europeiska trafikantveckan för sjätte gången²⁸. Förra året, 2009, vann Gävle kommun ett pris för bäst genomförda trafikantvecka i konkurrens med 2181 europeiska städer.

Varje år i maj arrangerar Gävle kommun en cykeldag tillsammans med en rad samarbetspartners, bland annat de lokala cykelhandlarna. Syftet med cykeldagen är att uppmuntra människor att ta cykeln istället för bilen.

I oktober 2009 skrev kommunalrådet Roger Persson (mp) under uppropet i kampanjen "Inte bilen under milen"²⁹, som drivs av Sjukgymnastikförbundet och Gröna Bilister. Kommuner och företag uppmanas i kampanjen att underlätta för anställda att inte använda bilen i tjänsten, till exempel genom att erbjuda förmånscyklar, ombytesrum på arbetsplatsen, välskötta och säkra cykelparkeringar under tak och möjlighet att distansarbeta när det är möjligt³⁰. Gävle kommuns medverkan är dock inte förankrat med något enskilt politiskt beslut.

Gävle kommun driver projektet "Hållbar VarDag i Gävle", bland annat med aktiviteterna "Hållbara familjer i Gävle" och "Hållbart resande". Inom ramen för "Hållbara familjer"³¹ har ISA använts av sju familjer under en testperiod 2009. Utvärderingen visar att familjerna minskade sin bränsleförbrukning med 15 % och sitt fortkörningsindex med 14 %. Sju nya familjer kommer att få testa ISA under en fyramånadersperiod.

Gävle kommun driver elbilsprojektet "Shopping Circle"³² i samarbete med Gävle Energi, Sandviken Energi, Midroc, Samkraft Vind och Teknikparken i Gävle. I projektbeskrivningen anges att "resor med bil till våra större handelscentra i Gävle-Sandvikenområdet innebär idag en stor miljöbelastning i form av koldioxidutsläpp". Syftet med projektet är bland annat att utvärdera hur handelcentra bör utvecklas för att anpassas till elbilens krav, och hur infrastrukturen för elbilar bör utformas. Inom projektets ram har fyra testfamiljer utsetts, som förfogar över varsin norsk elbil "Think" mot en avgift på 2 500 kr per månad. Intresset från allmänheten har varit stort. Hela 507 familjer ansökte om att få bli testfamiljer.

²⁸ <http://www.gavle.se/Trafik--infrastruktur/Trafik-och-gator/Hallbart-resande/Trafikantveckan/>

²⁹ <http://www.intebilenundermilen.se/>

³⁰ <http://www.intebilenundermilen.se/kommun>

³¹ <http://www.gavle.se/Bygga-bo--miljo/Miljo-och-klimat/Hallbar-VarDag-i-Gavle/Hallbara-familjer/>

³² <http://www.shoppingcircle.se/>

I ett större perspektiv har Gävle Energi, Jämtkraft och Mälarenergi signerat en deklaration om att lyfta Sverige till ett föregångsland när det gäller elbilar³³. Målet är att det inom tre år ska rulla tusen elbilar i Gävleregionen. Shopping Circle är ett led i denna satsning.

Gävle kommun sitter, liksom Huddinge kommun, i styrgruppen för ramprojektet Hållbar och attraktiv stad (HASTA)³⁴, som genomförs av Lunds tekniska högskola, SKL, Trafikverket och Vinnova. Tre projekt bedrivs inom HASTA: utveckling av hållbarhetsindikatorer, strategier för ökat och säkrare gående och cyklande, samt hastighetsanpassning i tätorter.

Flera av Gävle kommuns hållbarhetsprojekt genomförs inom ramen för ett samarbetsavtal med Trafikverket. Samarbetet har pågått i tre år. I oktober beslutades att samarbetet ska förlängas ett år, med eventuell fortsättning därefter.

Kommunala föredömen

Politiska ledare som använder miljöbil privat eller saknar egen bil kan agera föredöme för medborgarna. Tyvärr kör fler än hälften av kommunalråden i Gävle fortfarande konventionella bilar som inte är miljöbilsklassade. Ett föredöme är dock kommunstyrelsens vice ordförande Per Johansson (s). Han bor på Norrlandet, en bra bit utanför stad, men saknar egen bil. Istället cyklar han eller åker buss, och tycker att det fungerar jättebra.

Utbildning

Bland Gävles trafikskolor bedrivs utbildning för allmänheten i sparsamt körsätt endast vid YA Trafikskola, enligt STR (Sveriges Trafikskolors riksförbund).

Tillgång till alternativa drivmedel

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 RME³⁵-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 bränslebolag ska erbjuda sig att sälja bränslet, dels genom att själv tillverka bränslet.

Etanol E85

Det går att tanka E85 på cirka 15 platser i Gävle kommun. Alla större bränslebolag säljer E85.

³³<http://www.mynewsdesk.com/se/pressroom/gavle-energi/pressrelease/view/gaevleregionen-i-gemensam-storsatsning-paa-elbilar-424686> Se också:

<http://www.gronabilister.se/press/pressmeddelanden/15/4-vi-berommer-gavles-elbillsatsning>

³⁴ <http://www.tft.lth.se/hasta/>

³⁵ Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

Fordonsgas

Den 1 oktober invigdes det första tankstället för fordonsgas i Gävle, på Utmarksvägen 8 vid reningsverket. Det blev också det första gasmacken i Gävleborgs län. Etableringen skedde med stöd av ett statligt bidrag om 1,5 miljoner kronor. Verksamheten drivs av bolaget SBI Ekogas, med Swedish Biogas och Gävle Energi som delägare. Söderhamn Nära och Bollnäs Energi har varit med i förstudien. Fem stadsbussar kommer att tanka gas på den nya gasmacken, men allmänheten kan också använda gasmacken och betala med de vanligaste betalkorten. Ytterligare en gasmack med placering närmare allfarvägarna planeras.

Tills vidare förses gasmacken med gas från stockholmsområdet. Denna fordonsgas är en blandning av naturgas och biogas. Om allt går enligt planerna kommer dock biogas av fordonskvalitet att produceras vid Duvbackens reningsverk inom ett år, i begränsad omfattning. Biogasproduktion i större skala planeras komma igång inom en treårsperiod. Då kommer även slam från andra reningsverk och organiskt hushållsavfall bidra till produktionen. Fabriken kommer troligen att placeras i Forsbacka.

El till elbilar och laddhybrider

Det har etablerats ett flertal laddstationer för elbilar i Gävle kommun det senaste året. För närvarande finns 6 laddstationer³⁶ med sammanlagt 13 eluttag: 2 stationer vid Valbo köpcentrum, 1 vid Slottstorget, 1 vid konserthuset, 1 vid Ica Maxi och 1 vid Teknikparken. För de centrala laddstationerna gäller följande. Vid Konserthuset finns 2 laddstolpar, som möjliggör samtidig laddning av 4 bilar på varsin p-ruta. Vid Slottstorget finns en laddstolpe som möjliggör samtidig laddning av 2 bilar.

De senaste laddstolparna som satts upp har utvecklats speciellt för projektet "Shopping circle" i Gävle av lokala företag (se avsnittet "Information, evenemang och kampanjer" ovan). Betalning sker via SMS med stöd av en knappsats på stolpen. Än så länge rullar inga privata elbilar i Gävle – alla elbilar tillhör projektet – men laddstolparna ska gå att använda även av privata elbilister.

Nybilsförsäljning

Kommuner kan i viss mån styra vilka nya bilar kommuninvånarna köper genom information och ekonomiska styrmedel. Gröna Bilister ser det därför som ett utvidgat kommunalt ansvar att kommuninvånarna väljer bilar med låg miljöpåverkan, även om möjligheten att styra köpbeteendet naturligtvis är begränsad.

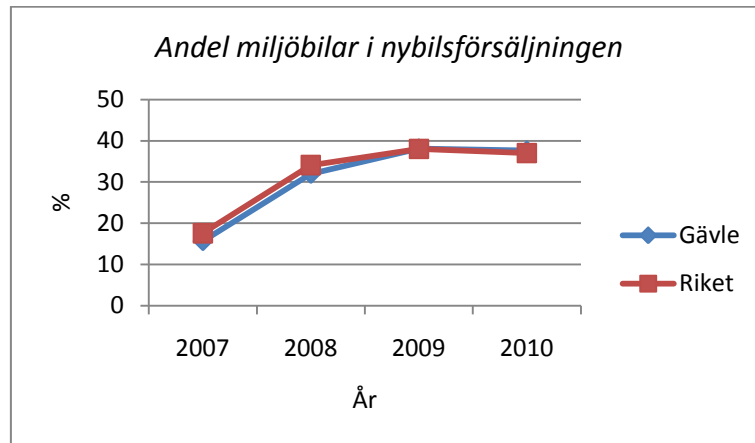
Miljöbilar

Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen i Gävle kommun³⁷ ökade fram till och med år 2009, men i år verkar försäljningsandelen hamna på ungefär samma nivå som förra året.

³⁶ En uppdaterad förteckning över laddstolpar i Sverige finns på sidan <http://www.uppladdning.nu/>

³⁷ www.bilsweden.se/web/Korkort_2.aspx?Guid=d89fad88-a65c-4796-a96a-42d7bb926d89

För perioden januari till juni 2010 är andelen 37,6 %, vilket ligger nära riksgenomsnittet på 37,0 %.

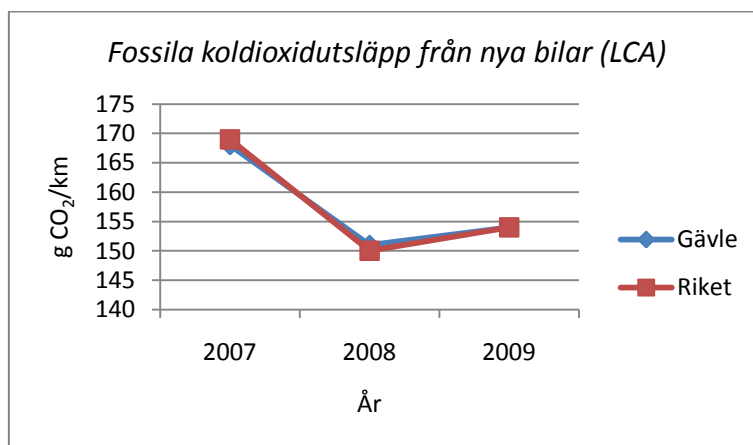


Koldioxidutsläpp

Det faktum att andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen stagnerar i Gävle, återspeglas i det faktum att det genomsnittliga koldioxidutsläppet från de nya bilarna nu stiger något, efter att tidigare ha sjunkit. År 2009 låg Gävle kommun nära riksgenomsnittet i detta avseende, och hamnade på plats 154 av 290 i ligan av kommuner med lägst utsläpp från nya bilar.

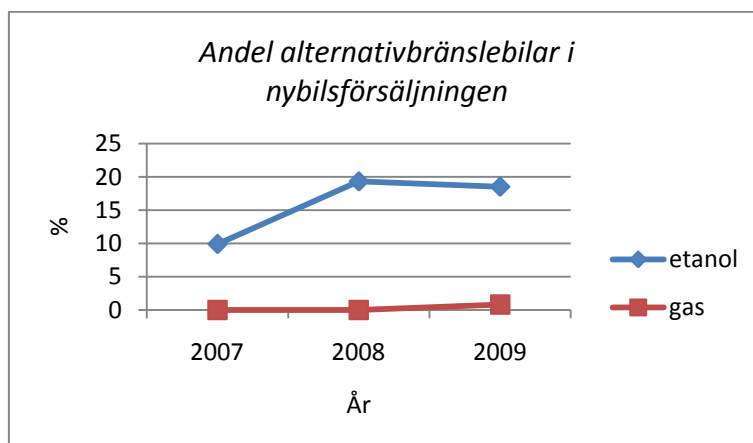
Siffrorna kräver några kommentarer. De avser *fossila* koldioxidutsläpp, beräknade utifrån livscykelanalyser (LCA) av respektive bränsleslag och utifrån de förhållanden som gäller på den svenska marknaden, såsom de redovisas i den årliga skriften "Index över nya bilars klimatpåverkan"³⁸. Utsläppen från nya etanolbilar ökade markant år 2009, på grund av att etanolbilar tankades med en större andel bensin än tidigare. (Att köra på bensin var billigare per mil än att köra på etanol E85 under större delen av året.) De kommunvisa utsläppen är dessutom beräknade utifrån *riksgenomsnitt* av tankningsbeteendet, vilket utgör en felkälla.

³⁸<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Att-valja-bil/Bilindex-over-bilars-klimatpaverkan/>



Alternativa bränslen

Andelen nyregistrerade bilar i Gävle kommun som kan drivas på etanol E85 har de senaste två åren stagnerat på knappt 20 %, nära 2009 års riksgenomsnitt på 18,7 %. Anmärkningsvärt är att det år 2009 såldes 16 gasdrivna bilar trots att det ännu inte går att tanka fordonsgas i kommunen! Glädjande är också att 7 elbilar nyregistrerades i Gävle år 2009 (dock har inga privatpersoner köpt någon elbil).



Samhällsplanering

En god stadsplanering gör det möjligt att välja bort bilen för resor inom tätorten genom att erbjuda god kollektivtrafik, samt smidiga och säkra gång- och cykelstråk. Man bör inte cementera bilberoendet genom att stycka sönder tätorten med genomfartsleder eller genom att anlägga köpcentra långt utanför stadskärnan som kräver bil för att nå på ett tidseffektivt sätt.

För att minimera det onödiga bilåkandet bör det vara enkelt att byta färdssätt, t.ex. genom att det skyddade cykelparkeringar och pendlingsparkeringar vid kollektivtrafikcentra, eller genom att inrätta parkeringsplatser för samåkning på strategiska platser. Trots detta uppger Gävle kommun att inga åtgärder har gjorts för att underlätta samåkning.

Översiktsplanen för Gävle stad³⁹ antogs av kommunfullmäktige den 27 april 2009. Där slås fast att fyrstegsprincipen ska följas, vilket innebär att man i första hand satsar på åtgärder som förbättrar gång-, cykel- och kollektivtrafik, och bara i sista hand genomför satsningar på biltrafiken. Vidare ska nyetableringar av skolor, vård, handel och annan service kunna nås med busstrafik.

De största externa köpcentra i Gävleområdet ligger i Södra Hemlingby och i Valbo. I översiktsplanen står att läsa: "Handelsområdet Södra Hemlingby ska kunna växa ytterligare utmed E4:an." Angående köpcentret i Valbo anges att "delen norr om Valsjöbäcken är redan planlagd för externhandel. Under kommande 20-årsperiod vill Gävle kommun göra det möjligt att planlägga även delen söder om Valsjöbäcken för externhandel."

Översiktsplanen konstaterar framt att "utbyggnad av handelsområden utanför staden innebär att det totala bilåkandet ökar." Att Gävle kommun trots detta planerar för utbyggnad av dessa köpcentra går på tvärs mot intentionerna i Gävleborgs regionala miljömål, där det anges att det totala bränsleanvändandet ska minska, och mot de lokala miljömålen, där det anges att biltrafiken ska öka långsammare i Gävle än i riket som helhet (se avsnittet "Mål och visioner" ovan).

Försök att bryta mönstret att majoriteten av kunder och anställda åker bil till köpcentra görs. Ingegerd Krantz, projektledare för hållbart resande, har till exempel inlett ett samarbete med IKEA i Valbo i detta syfte. En motorvägshållplats öppnades vid Valbo köpcentrum år 2009 (linje 41). Gävle Kommun, Trafikverket och Region Gävleborg har tillsammans med företagen i Valbo marknadsfört den nya hållplatsen.

Roger Persson (mp) och Bodil Ceballos (mp) yrkade på ett tillägg till översiktsplanen med lydelsen "att Valbo köpcentrum inte ytterligare planläggs att expandera på befintlig produktiv jordbruksmark". Detta yrkande avslögs, vilket Gröna Bilister beklagar.

Nästa steg i översiktsplaneringen av Gävle kommun gäller landsbygdsområdena. Gröna Bilister har lämnat remissvar till programmet för översiktsplan för Gävle kommun⁴⁰, vilket berör dessa områden.

Sedan år 1997 har trenden varit att cyklandet i Gävle har minskat. Gävle kommuns trafikstrategi från år 2008 innehåller ambitiösa mål om förbättrade gång- och cykelleder. Som ett led i att förverkliga dessa mål har en cykelplan⁴¹ nyligen tagits fram. Denna plan är föredömligt detaljerad och konkret, med långa listor på möjliga åtgärder som prioritetsskattas och kostnadsberäknats. Gröna Bilister hoppas att många av dessa åtgärder genomförs de närmaste åren.

39

<http://www.gavle.se/PageFiles/4903/%C3%96P%20G%C3%A4vle%20stad%20minskad%20uppl%C3%B6sning.pdf>

40

http://www.gronabilister.se/public/file.php?REF=9fd81843ad7f202f26c1a174c7357585&art=287&FILE_ID=20100217105849_1_22.pdf

⁴¹ <http://www.gavle.se/Trafik--infrastruktur/Trafik-och-gator/Cykling-och-cykelvagar/Cykelplan/>