

Miljöbilssituationen i Vetlanda

4 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

December 2005

Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar och allt våldsammare väder som följd. Sverige bidrar till denna utveckling främst genom att trafikens utsläpp av koldioxid ökar. Andra sektors utsläpp har däremot stagnerat eller börjat minska. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har beräknat att trafiksektorns koldioxidutsläpp kommer att öka med 10 procent till år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hålls oförändrade, innebär det enligt samma källa att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskar med nio procent.

EU har två konkreta mål med bäring på transporter med personbil:

- 1) Använd mängd förnyelsebara drivmedel ska 2010 uppgå till minst 5,75 procent av den totala marknaden för drivmedel.
- 2) Det genomsnittliga utsläppet av fossil koldioxid från personbilar ska 2010 vara max 120 g/km.

Varje land har ett ansvar att leva upp till målen och målen bör också gälla för det lokala miljöarbetet. Riksdag och regering har också slagit fast att det finns ett sektorsansvar, innebärande att även trafikens koldioxidutsläpp måste minska. Detta är desto viktigare eftersom trafikens utsläpp utgör en betydande andel av de sammanlagda koldioxidutsläppen.

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

Vetlanda kommun skriver på sin hemsida: ”Av de föroreningar som vi andas in dagligen kan vi utgå ifrån att 80-90 % kommer från biltrafiken.”¹ I samarbete med Vägverket och Länsstyrelsen utfördes mätningar av halterna av kväveoxider och kolväten i kommunen under vinterhalvåret 1998 – 2001. Vad gäller kväveoxider fann man uppmuntrande nog att ”halvårsmedelvärdet visar en god marginal till gällande gränsvärden”.² Däremot konstaterades höga halter av bensen, som är ett cancerframkallande kolväte. Nedslående är också att miljö och byggnämnden år 2002 uppmätte höga halter av marknära ozon i och utanför tätorten. ”Det kan emellertid med lätthet konstateras att Naturvårdsverkets miljömål på 50 g/m³ under vegetationssäsongen överskrids med god marginal”.³

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, Kommungranskare, Gröna Bilister

¹<http://www.vetlanda.se/sw451.asp>

²<http://www.vetlanda.se/sw453.asp>

³<http://www.vetlanda.se/sw454.asp>

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.

Agenda 21

Agenda 21 är ett handlingsprogram för en hållbar utveckling under det tjugoförsta århundradet, antaget vid FN:s miljökonferens i Rio de Janeiro 1992. De flesta svenska kommuner antog en lokal Agenda 21 vid mitten av nittioalet.

I Vetlanda initierades detta arbete våren 1994, och tog sig uttryck i ett flertal projekt genomförda i samarbete med Vägverket Region Sydöst och länsstyrelsen i Jönköpings län. Ett av dem syftade till att öka kunskapen om de regionala förutsättningarna för alternativa bränslen. Projektet ”Miljöanpassad Trafik i Vetlanda” genomfördes 1997 – 2000 och hade som mål att minska bilismens miljöpåverkan genom information till kommuninvånarna. Olika aspekter av detta projekt beskrivs nedan.

Några tidsbundna, kvantitativa mål har dock inte presenterats inom ramen för Agenda 21, så vitt vi vet. Vi beklagar detta, eftersom erfarenheten visar att sådana ofta behövs för att få verklig förändring till stånd.

Program för ekologisk omställning

År 1998 lades ett program för ekologisk omställning⁴ fram i samråd med kommunstyrelsen. Det beskrivs av miljöinformatör Malin Karlsson som en avsiktsförklaring och är inte politiskt bindande. Under rubriken ”Miljöanpassade transporter” presenterades följande mål:

- att tillsammans med berörda intressenter bidra till en utvidgad kollektivtrafik.
- att utveckla miljöanpassad spårbunden trafik och då särskilt utreda möjligheten till utbyggnad av järnvägen Kvillsfors – Järnforsen fram till Stångedalsbanan.
- att verka för att en fabrik för tillverkning av fordonsalkohol etableras i kommunen före år 2002.
- att genomföra en konvertering eller utbyte av kommunala fordon till biobränsle drivna.
- att i en fortsatt dialogform medvetandegöra kommuninvånarna på transporterarnas miljöpåverkan

⁴http://www.vetlanda.se/graphics/dokument/leva/miljo/agenda21_ekologisk_omst-0402.pdf

- att senast vid utgången av 1998 anta en kommunal resepolicy som tar hänsyn till såväl miljö som trafiksäkerhet.

En etanolfabrik har ännu inte etablerats i Vetlanda kommun, men målsättningen har inte fallit i glömska; ett utredningsuppdrag och en förstudie föreligger.

Kommunens bilinnehav

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

- Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöbilar och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- Kommunen köper tillräckliga volymer bilar för att komma förbi ”hönan och ägget situationen”; privatpersoner kan tvingas avstå från att t.ex. köpa en etanolbil därför att det lokalt saknas tankmöjligheter, men kommunen kan med sina fordon stimulera fram att det etableras sådana tankmöjligheter. Exempelvis har OKQ8 angett att de vid drygt tio etanolbilar på en ort är beredda att erbjuda etanoltank.
- Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Vetlanda kommun äger eller leasar 80 personbilar, varav 12 är miljöbilar som kan drivas med etanol. Dessa motsvarar 15 % av kommunens bilpark. Ytterligare en etanolbil är beställd.

Vid upphandling av nya bilar krävs att de har bästa möjliga miljöklass. EKV-verktyget används. Miljöbilar efterfrågas. Kommunen har dock ännu inga tidsangivna mål för hur andelen miljöbilar som innehas av kommunen ska växa. Arbetet med en ny resepolicy och upphandlingspolicy pågår, där tuffare krav förväntas ställas.⁵ Grannkommunen Nässjös nya policy för fordonsanskaffning får här tjäna som föredöme: ”Fordon/ bilar som kan köras på icke-fossila bränslen skall väljas i första hand när så är möjligt.” Vidare ska vägverkets definition 2006 av miljöbil uppfyllas.

Vetlanda kommun har inga tjänste- eller förmånsbilar. Detta är positivt ur miljösynpunkt, eftersom dagens regler för tjänstebilar stimulerar inte till mindre eller bränslesnålare fordon och ger inte heller något incitament att köra snålt, eller låta bilen stå.

⁵Uppgift från Leif Henriksson, inköpsansvarig på kommunledningsförvaltningen.

Upphandlingskrav

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 uppmot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Vetlanda kommun ställer följande krav vid upphandlingar:

- Företaget skall beskriva sitt miljöarbete.
- Vid samtliga transporter skall drivmedel med bästa möjliga miljöklass användas.
- Fordon skall vara uppställt i varmgarage eller kopplat till motorvärmare för att reducera utsläpp vid kallstart.

Det andra kravet innebär inget tvång att fordonen ska kunna drivas med förnyelsebara bränslen. Det sista kravet är innovativt och borde tas efter av fler kommuner.

I samband med upphandling av färdtjänst och skolskjutsar har Taxi Touring i Vetlanda hittills inte fått några påstötningar från kommunens sida om att de borde övergå till biobränsle drivna taxibilar. Taxi Touring är det enda taxiföretaget i Vetlanda. Företagets avtal med kommunen löper över fyra år, och slöts för ungefär ett år sedan. Kommunen har alltså nu möjlighet att trycka på för en omställning till miljöbilar, för att kunna kräva det vid nästa upphandling om ca tre år (för sådana fordon där detta alternativ finns). Etanoltankställen finns redan och både Karlbergs Fordonsaffär AB och Karlbergs Bilaffär AB säljer etanoldrivna personbilar (se nedan).

Utbildning av kommunanställda

Vetlanda kommun var pionjärer vad gäller utbildning i sparsam körning. I samband med starten av projektet ”Miljöanpassad Trafik i Vetlanda” började en lokal trafikskola, Ingvars Trafikutbildning AB, lära ut sparsam körning enligt en finsk modell innan STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund) utvecklat begreppet ”EcoDriving” i Sverige. Den har nu klassats som ”Grön Trafikskola” av Gröna Bilister i samarbete med STR. År 1999 genomfördes det så kallade ”Miljököret”, då 14 personer genomgick utbildning, och effekten av denna hos 6 av dessa utvärderades och följdes upp efter ett år⁶ vad gäller minskad bränsleförbrukning och attitydförändringar. En kvarstående minskad bränsleförbrukning på 12.8% konstaterades. Sedan dess har ett drygt 100-tal personer utbildats i sparsam körning⁷, och av dessa är cirka 40 kommunanställda, bl.a. på Tekniska kontoret. Tyvärr har det ännu inte skett någon prioritering av de kommunanställda, så att de som kör mest i tjänsten får genomgå utbildningen först.

Information och stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller leverantörer, utan av kommunens medborgare. För att minska denna del av trafikens miljöproblem, är det viktigt att stimulera medborgarna att göra rätt. Det innebär bl.a. att:

⁶http://www.vetlanda.se/graphics/dokument/leva/miljo/agenda21_miljokoret.pdf

⁷<http://www.vetlanda.se/sw646.asp>

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

När Gröna Bilister har granskat landets kommuner, har vi huvudsakligen funnit följande typer av stimulans till medborgarna:

- Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil, t.ex. delfinansiering av merkostnaden för gasbil eller bränslecheck.
- Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil, t.ex. gratis parkering.
- Information till medborgarna såsom miljöbilsvisningar, nyhetsbrev etc.
- Utbildning till medborgare, t.ex. i sparsam körning.
- Kommunala företrädare som goda föredömen.

Vetlanda kommuns grundinställning till hur medborgarna ska förmås ta större miljöhänsyn verkar vara att information räcker och att ekonomiska styrmedel inte behövs. De frågar sig: "Är vi hänvisade till centrala ekonomiska, tekniska och administrativa styrmedel för att få trafiken miljöanpassad och på sikt varaktigt hållbar? Eller går det att använda information och utbildning på lokal nivå som styrmedel för att åstadkomma förändringar i resvanor och resemönster?"⁸

I det tidigare nämnda projektet "Miljöanpassad Trafik i Vetlanda" har man i linje med detta försökt påverka invånarnas resvanor med i första hand "kommunikativa styrmedel". På hemsidan skriver de: "Metoden som användes i projektet kallas på svenska för 'mun till mun'. Forskare vid media- och kommunikationsvetenskap på Lunds universitet utvecklade metoden för projektet. Tanken var att trafik och miljö skulle börja diskuteras på arbetsplatser och vid olika föreningssammankomster, runt middagsborden och även grannar emellan. Många olika aktiviteter ordnades och särskilda resurspersoner kontaktades för att hjälpa till med att sprida budskapet."⁹ En djupgående analys av projektet finns att läsa i forskningsrapporten "Istället för höjda bensinskatter?"¹⁰, som skrevs av Lars Palm på avdelningen för "Media and Communication Studies" vid Lunds Universitet. Där uppskattar han att den ökade samåkning och det ökade cykelanvändande som projektet gav upphov till sparade in 4 % av de 20 000 ton koldioxid som biltrafiken i Vetlanda varje år släpper ut. Projektet tilldelades Vägverkets miljöpris 2001.

Projektet avslutades helt år 2000. Risken är nu stor att uppnådda resultat förflyktigas när informationsinsatserna inte fortsätter på "underhållsnivå". Palm skriver själv i sin rapport: "Somliga beteendemål, som gäller samåkning och snålkörning, är hittills uppnådda till en mindre del, och det finns sannolikt en stor potential för en uthållig projektledning under förutsättning att nya resurser skjuts till."

Inom ramen för projektet erbjöds kommuninvånarna gratis låncyklar som sponsrades av företag som ville stärka sin miljöprofil. De kunde lånas under ett dygn mot uppvisande av legitimation. Tyvärr är dessa cyklar nu bortplockade.

⁸<http://www.vetlanda.se/sw643.asp>

⁹<http://www.vetlanda.se/sw644.asp>

¹⁰http://www.vetlanda.se/graphics/dokument/leva/miljo/agenda21_miljoanpassadtrafik.pdf

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Enligt våra uppgifter kör ingen i Vetlandas kommunledning miljöbil.

Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil

Vetlanda kommun har 320 avgiftsbelagda parkeringsplatser. Närmare trettio kommuner i hela landet erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Vetlanda hör inte till dem. Att göra parkeringen gratis för bilar som drivs med förnyelsebara bränslen kan vara en värdefull stimulans och uppmuntran under en övergångsperiod. Den kan gärna kombineras med höjda p-avgifter för konventionella bilar för att undvika att kommunen lider ekonomisk förlust.

Bilpool

Det finns ännu ingen bilpool för allmänheten i Vetlanda kommun. (Kommunen har en mindre intern bilpool.) Föresatser att skapa en allmän bilpool finns dock, eller har funnits. Vi läser följande i tidningen På Höglandet, PH, nr 1 2002, som ges ut gemensamt av kommunerna Aneby, Eksjö, Nässjö, Sävsjö och Vetlanda: "För många hushåll står bilen för en stor del av utgifterna varje månad. Men så behöver det inte vara. Ett projekt som vill få oss att starta bilpooler har nämligen dragits igång på höglandet. Förutsättningarna kan tyckas vara goda, eftersom att spara pengar samtidigt som man gör en insats för miljön borde ligga i var mans intresse."¹¹

Utbildning av medborgare

Ingvars Trafikutbildning AB i Vetlanda erbjuder utbildning i EcoDriving och är klassad som "Grön Trafikskola" av Gröna Bilister och STR.

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.

Det är av stor betydelse att bilhandlarna faktiskt har miljöbilarna inne, så att de 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.

Karlbergs Fordonsaffär AB i Vetlanda säljer Ford Focus Flexifuel, som kan drivas med etanol eller bensin. De uppskattar att de sålt 40 – 50 bilar i år, både till privatpersoner och företag, och någon enstaka till kommunen. De tycker att efterfrågan är god och intresset stort, men märker också en del fördomar mot etanol, som en överdriven rädsla för explosioner. Väntetiden på en etanolbil är inte avskräckande och uppskattas till 8 – 12 veckor.

Karlbergs Bilaffär AB säljer sedan ca. tre veckor Volvos nya miljöbilar S40 och V50 Flexifuel, som kan drivas med etanol eller bensin. De har redan sålt 3 – 4 stycken, hittills endast till företag. Någon särskild efterfrågan från allmänheten har de inte märkt, och

¹¹http://www.eksjo.se/PH/PH1_2002.pdf

förklarar det med att det är ovisst om det är ekonomiskt fördelaktigt att köra etanolbil. Väntetiden på en ny etanol driven Volvo uppskattas till 2½ månad.

Några gasdrivna bilar säljs inte i Vetlanda, vilket är naturligt eftersom tappställen för gas saknas.

Bränsletillgång

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinst, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensin eller diesel. De flesta miljöbilar erbjuder denna möjlighet, oavsett om de är avsedda att köras på etanol, gas eller RME (rapsmetylester). De första etanolbilarna Vetlanda kommun köpte fick olyckligtvis köras på bensin de två första åren, eftersom inget tankställe då fanns i kommunen. 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).

Idag finns två tankställen för etanol (E85) i Vetlanda kommun, nämligen på Q Star längs väg 31 in mot Vetlanda och på Shell på Nygatan 14. Höglands Räddningstjänstförbund har enligt uppgift tillfälligt låtit stänga av tankstället för etanol på Q Star (liksom två etanolkärl i Nässjö) på grund av säkerhetsbrister. Det är av vikt att problemen åtgärdas inom kort, så att säker etanoltillgång kan garanteras och allmänhetens förtroende för bränslet inte sviktar. (Man kommer att tänka på den överdrivna rädsla för explosioner som Karlbergs Fordonsaffär har märkt.) Räddningsverket och branschorganet Svenska Petroleuminstitutet har gemensamt tagit fram riktlinjer för etanoltankstälernas utformning. Vi förutsätter att dessa kommer att tillämpas även här, så att den tillfälliga avstängningen kan hävas.

Tappställen för gas saknas.

Vetlanda 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

Vetlanda kommun får betyget 4 av maximala 10 från Gröna Bilister. Trots goda intentioner har omställningen till en miljövänligare bilism i kommunen enligt vår uppfattning fördröjts på grund av avsaknaden av konkreta krav och konkret stimulans. Bland det positiva märks:

- Projektet ”Miljöanpassad Trafik i Vetlanda” som genom information och utbildning ”från mun till mun” minskade trafikens miljöbelastning i kommunen på ett mätbart sätt.
- Den tidigare utbildningen i sparsam körning för kommunanställda.
- 15% etanolbilar i kommunens bilpark är en god grund att bygga vidare på.
- Avsaknaden av kommunala förmånsbilar.
- Planer på lokal etanolproduktion.
- Kravet att fordon som används vid upphandlade transporttjänster skall stå i varmgarage eller vara kopplat till motorvärmare.

Gröna Bilister presenterar 8 huvudsakliga rekommendationer till Vetlanda kommun:

1. Kräv miljöbilar i er kommande nya upphandlingspolicy för fordon, liksom Nässjö kommun numera gör.
2. Ställ miljöbilskrav i de transporttjänster kommunen köper i nästa upphandlingsomgång.
3. Fullfölj planerna på att etablera en fabrik för lokal tillverkning av fordonsalkohol.
4. Se till att eventuella säkerhetsbrister vid etanolkpumparna åtgärdas snabbt, så att en säker och stabil tillgång till etanol garanteras.
5. Följ upp projektet ”Miljöanpassad trafik i Vetlanda”, t.ex. genom att informera om sparsam körning, ge märkesneutral information om miljöbilar, ordna visningar, uppmuntra till samåkning och bildandet av bilpooler, o.s.v.
6. Upprätta en plan för fortsatt utbildning av kommunanställda i sparsam körning. Låt de som kör mest få genomgå utbildningen först.
7. Erbjud också prioriterade delar av allmänheten kurser i sparsam körning – t.ex. åkerier och taxibolag.
8. Erbjud gratis parkering för alla miljöbilar under en övergångsperiod.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Naturvårdsverket, som dock inte har kunnat påverka rapportens innehåll eller den poängmässiga bedömningen. Rapporten är baserad på enkätsvar från Vetlanda kommun, företrädd av bl.a. Inköpssamordnare Leif Henriksson, på självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med relevanta bilföretags återförsäljare och andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Per Östborn, per.ostborn@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.