

Miljöbilssituationen i Helsingborg

9 stjärnor av 10 möjliga

En granskning av Gröna Bilister

Mars 2009

Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Kommunala mål och visioner.....	4
Miljöprogram	4
Klimatstrategi.....	4
Trafikstrategi	5
Trafikplan.....	6
Energistrategi	6
Kommunens bilinnehav	6
Upphandling av transporttjänster.....	8
Utbildning.....	9
Information och stimulans till medborgarna	9
Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil	9
Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil.....	10
Information, evenemang och kampanjer	10
Bilpool och samåkning	11
Kommunala föredömen	11
Bilförsäljning	11
Bränsletillgång	12
Slutsatser och rekommendationer	13

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.

Enligt SCB minskade de totala utsläppen av koldioxid i Helsingborgs kommun från 6,2 till 5,7 ton per invånare mellan åren 1990 och 2004¹. Transportsektorns utsläpp *ökade* dock kraftigt under samma period, från 2,1 till 3,0 ton per invånare.

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.

Helsingborgs stad skriver på sin hemsida att ”luften vi andas riskerar att bli hälsovådlig om vi inte minskar trafikmängderna på vissa centrala gatustråk”. Mätningar av luftkvaliteten i Helsingborg² under åren 2007 och 2008 visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid har överskridits med avseende på dygnsmedelvärde. Halterna av partiklar (PM10) har för perioden varit låga till måttliga. Högsta uppmätta timmedelvärde av ozon tangerade miljökvalitetsnormen 120 µg/m³, men överskreds inte.

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.h.scb.se/scb/bor/scbboju/cgi-bin/bj_mapp.exe/enbal?DB_TABLE=enco2inv.px&MAP_TYPE=H&RADIO1=4&RETURN=javascript:window.close\(\)&TIME1=2002&V1_NAME=6_0&VR_NAME=\(none\)&](http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/cgi-bin/bj_mapp.exe/enbal?DB_TABLE=enco2inv.px&MAP_TYPE=H&RADIO1=4&RETURN=javascript:window.close()&TIME1=2002&V1_NAME=6_0&VR_NAME=(none)&)

²<http://www.helsingborg.se/templates/StandardPage.aspx?id=1299&epslanguage=SV>

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.

Helsingborgs stad är medlem i Världshälsoorganisationens (WHO) nätverk för Healthy Cities (Sund Stad), i det internationella miljönätverket ICLEI och i föreningen Sveriges Ekokommuner³, där Helsingborg har ordförandeskapet sedan år 2002. De är dessutom med i Klimatkommunerna⁴, i Biogas syd⁵ och i ”Uthållig kommun”⁶ (Energimyndighetens program för stöd till kommuner).

Miljöprogram

Kommunens miljöprogram⁷, som antogs av kommunfullmäktige i maj 2006, slår fast flera transportrelaterade mål. Programmet implementeras av stadens förvaltningar genom ett miljöledningssystem.

- Utsläppen av växthusgaser från källor inom Helsingborgs stad ska år 2050 vara halverade jämfört med utsläppsnivån år 1990.
- Utsläpp av koldioxid från källor inom Helsingborgs stad ska år 2010 vara 20 % lägre än utsläppen år 1990.
- Utsläpp av koldioxid från vägtrafiken i Helsingborg ska år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå.
- Antalet körda mil med förnybara drivmedel ska år 2010 utgöra 50 procent av den totala körsträckan inom kommunala verksamheter.

Klimatstrategi

Kommunfullmäktige antog i april 2003 en klimatstrategi⁸ för Helsingborgs stad för åren 2003 till 2010. I denna läser vi:

- Bilens andel av korta resor (< 5 km) ska minska med 3 procentenheter jämfört med 1995 års nivå, till 40 % år 2010.

³<http://www.sekom.nu/>

⁴<http://www.klimatkommunerna.infomacms.com/>

⁵<http://www.biogassyd.se/>

⁶<http://www.energimyndigheten.se/sv/Om-oss/Var-verksamhet/uthallig-kommun/>

⁷http://www.helsingborg.se/upload/Broschyrer/sv/Milj%C3%B6/Miljoprogram_07_web.pdf

⁸<http://www.helsingborg.se/upload/Luft%20vatten%20och%20miljo/Stadens%20miljoarbete/Klimatstrategi.pdf>

- Staden ska genomföra riktade informationskampanjer i syfte att påverka näringslivet mot mer miljöanpassade transporter.
- Vid transporter inom kommunala verksamheter ska så långt möjligt det mest miljöanpassade alternativet väljas. Varje nämnd/styrelse utarbetar en tidplan för utbyte av tjänstebilar till mer miljöanpassade, samt miljö- och säkerhetskriterier för privata bilar som används i tjänsten.
- Helsingborgs goda förutsättningar för utnyttjande av biogas som fordonsbränsle ska tillvaratas, bland annat genom övergång till biogas i stadsbusstrafiken.
- Staden ska ställa krav på miljöanpassade transporter vid upphandling.

Biogas används redan i samtliga stadsbussar, samt i stadens sopbilar.

Trafikstrategi

Helsingborgs stad trafikstrategi⁹ antogs av kommunfullmäktige den 25 januari 2006 och anger övergripande mål med trafikarbetet:

- Biltrafikens andel av personresorna inom Helsingborg ska i fortsättningen inte öka. Den totala ökningen av biltrafiken inom staden bör därför år 2015 inte överstiga 1,7 % jämfört med år 2005. Framförallt bör arbetsresor och resor som är kortare än 5 km reduceras.
- Upphandling av transporter av varor och tjänster ska i möjligaste mån ta hänsyn till miljökonsekvenserna i fråga om transportslag, transportlängd och drivmedel.
- Kommunen ska ha riktlinjer för resor till och från arbetet samt i tjänsten. Dessa riktlinjer ska motivera användarna till ett hållbart resande.
- Staden ska, bl.a. genom information och kampanjer, underlätta införandet av bilpooler inom områden där förutsättningarna är goda.
- Nya fordon som staden köper in ska drivas med miljöanpassade drivmedel då så är praktiskt möjligt.
- Informationskampanjer genomförs för att biltrafikens andel ska minska. Tyngdpunkten bör ligga på att minska antalet korta resor och arbetsresor.
- Systemet för parkeringsavgifter ska stimulera användandet av miljöanpassade fordon. Taxenivåerna ska skapa ett parkeringsmönster som minskar problemen med avgaser, buller och trängsel i gaturummet.
- Stadens regler för tjänsteresor ska anpassas så att antalet resor med bil minimeras.
- Staden ska bland annat genom information och kampanjer medverka till att samåkning i bil ökar på sträckor och vid tider då alternativa färdmedel saknas.

⁹http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Infrastruktur/HBG_Trafplan_051220.pdf

Trafikplan

Konkreta åtgärder för att förändra trafiksystemet i säker och miljövänlig riktning beskrivs utförligt i trafikplanen¹⁰, som antogs av kommunfullmäktige den 25 oktober 2006. Den åtgärd som direkt berör miljöbilar är:

- Gratis miljöbilspartering föreslås införas 2007-01-01 och tillämpas under åren 2007 och 2008. Därefter ska utvärdering ske.

Gratis miljöbilspartering har verkligen införts, och tillämpas åtminstone till och med år 2010 (se nedan).

Energistrategi

Energistrategin¹¹ antogs av kommunfullmäktige den 28 januari 2009, och anger övergripande mål för energianvändning och energiförsörjning i Helsingborgs stad. Konkreta åtgärder för att uppnå målen kommer att presenteras i en energiplan, som förväntas komma upp på kommunfullmäktiges bord i januari 2010. I energistrategin noterar vi följande mål och avsiktsförklaringar:

- Den biogas som produceras bör i första hand användas som fordonsbränsle, då det innebär en större miljövinst än att använda den för uppvärmning. Huvudskälet till det är att de flesta alternativen för fordonsdrift är sämre ur miljösynpunkt, medan det för uppvärmning finns fler fossilfria alternativ.
- Produktionen av biogas uppgår sammantaget till minst 84 GWh år 2020 och 314 GWh år 2035.
- År 2020 har utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken minskat med 35 % jämfört med 2005 års nivå, och år 2035 har de minskat med 55 %.
- Bilresornas andel av persontrafiken är högst 48 % år 2020 och 38 % år 2035.

För att få perspektiv på ovanstående siffror kan nämnas att produktionen av biogas med fordonskvalitet var 33,5 GWh år 2006, och att bilresornas andel av persontrafiken idag är 55 %.

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

¹⁰http://www.helsingborg.se/upload/Gator%20trafik%20och%20planering/Infrastruktur/trafikplan_070323.pdf

¹¹<http://www.helsingborg.se/upload/Luft%20vatten%20och%20miljo/Stadens%20miljoarbete/Energistrategi%20.pdf>

stimulera fram att det etableras sådana tankmöjligheter. Exempelvis har OKQ8 angett att de vid drygt tio etanolbilar på en ort är beredda att erbjuda etanoltank.

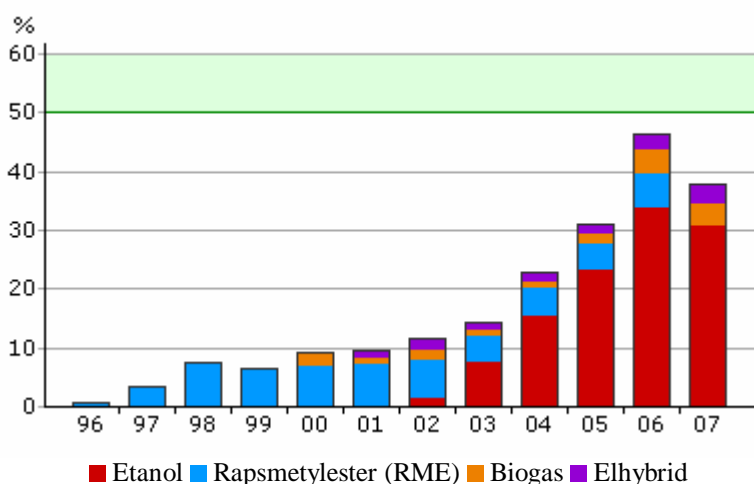
- Kommunen servar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Transportcentralen på ENTEK samordnar inköpen av kommunala fordon i Helsingborg, och förvaltningarna leasar sina fordon från dem. Sedan 1996 arbetar man aktivt för att införa alternativa drivmedel som etanol, biogas och el. Målet är att *alla* kommunala bilar ska vara miljöbilar år 2010. Ett viktigt steg mot målpåfyllelse togs år 2007, då ett avtal om inköp av miljöbilar till stadens förvaltningar slöts med fyra anbudsgivare – Fiat, Ford, Toyota och Volkswagen. Kommunstyrelsen har skjutit till tre miljoner kr för att påskynda omställningen, och utbytestakten är hög just nu. Miljöstrateg Henrik Gustafsson bedömer att målet kommer att nås.

Förvaltningarna förfogade i november 2008 över 350 bilar, varav 175 var miljöbilar enligt Vägverkets definition. I de kommunala bolagen var siffrorna 72 respektive 55. Sammantaget utgjordes 55 % av kommunens bilflotta av miljöbilar. Idag uppskattas andelen ha hunnit öka ett par procentenheter. Huvuddelen av miljöbilarna är av flexifuel-typ, som kan drivas av etanol och bensin. Näst vanligast är gasbilarna. Ett flertal hybridbilar (Toyota Prius) förekommer också.

Endast bilar som kan drivas med biogas, E85 eller är elhybrider köps in av kommunen, i denna prioritetsordning. Om inte en gasbil väljs måste avsteget motiveras av förvaltningschef.

Utvecklingen av andelen körda mil med förnybara bränslen i kommunala verksamheter kan följas i kommunens miljöbarometer¹² (se nedan). Målet enligt miljöprogrammet är 50 % år 2010, och detta mål förväntas också infrias pga. den höga utbytestakten av bilar.



Varje förvaltning har en bilpool för sina anställda för resor på arbetstid. Planer finns på att inrätta en bilpool som de anställda kan använda även utanför arbetstid. Stadsbyggnadsförvaltningen har hand om frågan.

¹²<http://miljobarometern.helsingborg.se/key.asp?mp=MP&mo=2&dm=2&nt=1>

Kommunen har centrala regler för tjänsteresor. Bland annat anges att tåg och kollektivtrafik ska användas i första hand, och att man noga ska överväga om en resa går att ersätta med ett telefonmöte eller en videokonferens. Miljökontoret har ännu skarpare regler. Vid resor kortare än två kilometer ska i första hand cykel väljas. Vid längre resor ska kollektivtrafik användas, i första hand spårbunden. Flygresor måste godkännas av miljödirektören. Om det bedöms som nödvändigt att använda en tjänstebil ska i första hand en av förvaltningens gasbilar väljas.

I dagsläget har sju tjänstemän Helsingborgs stad förmånsbilar. Alla dessa är miljöbilar, vilket är positivt. Ännu bättre anser vi det hade varit att avskaffa systemet med förmånsbilar helt och hållet, eftersom de kan ses som ett sätt att uppmuntra bilåkande.

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 dessa fordon kör väsentligt mer än genomsnittsbilen – en taxibil motsvarar uppemot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Helsingborgs stad ställer inga krav på att förnybara bränslen används av de företag som levererar transporttjänster till kommunen. Inte heller finns några ekonomiska styrmedel som gynnar användandet av förnybara bränslen inbyggda i anbudsförfarandet. Sådana styrmedel används av flera andra kommuner, till exempel Göteborg och Kristianstad.

I avtalstexten med uppdragstagarna står under rubriken Miljö: ”Leverantören skall i samråd med beställaren tillse, att i verksamheten förekommande fordon, bränslen, smörjolja, däck mm följer den miljöutveckling, som sker på marknaden. Samråd kring planerade åtgärder och rapportering av vidtagna åtgärder skall ske vid de årligen av beställaren arrangerade träffarna för erfarenhetsutbyten.”

Helsingborg, Svalöv, Bjuv, Åstorp upphandlar tillsammans s.k. arrangerade skolskjutsar, alltså utanför Skånetrafikens linjetrafik. Den gemensamma upphandlingen ger en så stor volym att Helsingborg skulle kunna ställa långtgående miljöbilskrav. Skolskjutsarna löper på ett sjuårigt avtal som går ut efter nästa läsår. Här finns alltså chansen till en snar förbättring!

Upphandling av färdtjänst och vissa andra skolskjutsar handläggs numera av Region Skåne. Skånetrafiken innehar avtalet just nu. Tidigare gjorde Skånetrafiken ett fiktivt prisavdrag på 7 - 10 % vid rangordningen då anbudsgivaren använde biogas. De har nu övergett detta ekonomiska styrmedel, bland annat med motiveringen att infrastrukturen för gas är för dåligt utbyggd i Skåne, varför entreprenörer som använder gasfordon gynnas trots att de ofta tankar bensin eller diesel. Gröna Bilister ser detta som ett olyckligt steg tillbaka och anser att ett sådant oavsiktligt gynnande tillfälligtvis kan godtas, eftersom en ökad förekomst av gasfordon ökar den möjliga avsättningen för biogas och därmed påskyndar utbyggnaden av infrastrukturen.

Utbildning

Många trafikskolor erbjuder kurser i bränslesnål bilkörning. Kursernas effektivitet har undersökts bland annat av Vetlanda kommun. Det visade sig att utbildningen av deras anställda minskade bränsleförbrukningen med 10 – 15 % på lång sikt.

Flera förvaltningar utbildar fortlöpande sin personal i bränslesnål bilkörning, enligt direktivet i kommunens miljöprogram. Antalet personer är mycket svårt att uppskatta, enligt miljöstrateg Henrik Gustafsson.

I Helsingborg finns åtminstone sex trafikskolor som erbjuder kurser i snål körning: Anderssons Trafikskola, Gladans Trafikskola, Karl-Eriks Trafikskola, Lasses Trafikskola, Peter Lindells Trafikskola och Stattena Trafikskola. Karl-Eriks trafikskola fick år 2003 kommunens Ekoträdsutmärkelse ”för deras entusiasmerande och värdefulla utbildningsinsatser i ecodriving som möjliggjort en minskad miljöbelastning från enskilda fordon”.

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:

- 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.

Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil

Med hjälp av statliga Klimp-anslag¹³ blev det år 2006 möjligt för privatpersoner, företag, organisationer och myndigheter att söka bidrag hos kommunen för merkostnaden vid inköp av biogasdriva bilar. För privatpersoner och icke-vinstdrivande verksamheter är bidraget maximalt 50 % av merkostnaden, medan motsvarande siffra för företag är 30 %. Villkoret är att bilen körs på minst 70 % biogas i tre år. Sedan den statliga miljöbilspremierna började delas ut har det inte varit möjligt för privatpersoner att få det kommunala bidraget. Hittills

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

har 19 bidrag delats ut, varav två till privatpersoner. Sammanlagt finns medel för ca 50 bidrag. Bidraget administreras av Miljökontoret och ansökningsblankett finns att hämta på kommunens hemsida¹⁴.

Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil

Ett trettiotal kommuner i hela landet erbjuder gratis parkering för miljöbilar och Helsingborg är en av dem. Att göra parkeringen gratis för bilar som drivs med förnyelsebara bränslen är 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.

I Helsingborg omfattas miljöbilar enligt Vägverkets definition av avgiftsbefrielsen. De fordonsägare vars bil kan köras på ett alternativt bränsle som till exempel etanol eller gas ska med hjälp av sparade kvitton och fakturor kunna redovisa att minst halva den körda sträckan gjorts med det alternativa bränslet. Gröna Bilister ser positivt på detta krav. Tillståndet kostar 300 kr och gäller till den 31 december år 2010. Ett undantag från avgiftsbefrielsen är Sundstorgsgaraget. Ansökningsblankett finns att hämta på kommunens hemsida¹⁵.

Information, evenemang och kampanjer

Helsingborgs stad bedriver ett ambitiöst informationsarbete kring miljö och bilism. De deltar regelbundet i den Europeiska Trafikantveckan, där biogasen som drivmedel brukar lyftas fram vid olika evenemang.

Kommunen har vid samtliga fem ansökningsomgångar beviljats statliga Klimp-pengar för kampanjer och andra informationsinsatser. Bland de pågående projekten kan nämnas:

- En satsning där åtta företag får konsult hjälp att kartlägga och miljöanpassa sitt tjänsteresande.
- Kampanjen ”Tänk på vad du har i tanken”, som är riktad mot allmänheten informerar om biogasens fördelar på bussar, vitriner, på webben och i broschyrform.
- En satsning på att få Taxi Helsingborg att byta till biogasbilar.
- En ny avdelning ”Mobilitet” inom stadsbyggnadsförvaltningen på 2,5 tjänster, som arbetar med stadens interna resor, med marknadsföring av stadsbusstrafiken, cyklism, barns resor till skolan m.m.

Taxi Helsingborg har i dagsläget enbart en biogasbil. De kommer under året att byta ut ca en tredjedel av sin bilpark mot miljöbilar. Bilparken består idag av 73 bilar. De räknar med att samtliga bilar inom en treårsperiod ska vara miljöbilar.

Helsingborgs stads hemsida innehåller mycket miljöinformation, bland annat under vinjetten ”Den hållbara resan”. Både kampanjmaterial, kommunala måldokument, och uppföljning i form av en kommunal miljöbarometer är lätt tillgängliga. Detta gör det

¹⁴http://www.helsingborg.se/upload/Blanketter/sv/Milj%C3%B6/Blankett_bidrag%20till%20gasbil.pdf

¹⁵http://www.helsingborg.se/upload/Blanketter/sv/Parkering/parkeringstillstand_for_miljobilar.pdf

möjligt för medborgarna att följa stadens miljöarbete och kontrollera att målen uppfylls. Fyllig information om kommunens satsning på biogas (se nedan) finns också att hämta¹⁶.

Bilpool 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 bilar¹⁷.

I Helsingborg finns två bilpools öppna för allmänheten: Skånes Bilpool¹⁸ och Sunfleet Carsharing¹⁹. Skånes bilpool erbjuder två bilar, en Ford Focus FFV (etanol) och en dieseldriven Toyota Auris. Sunfleet förfogar över tre bilar, alla miljöbilar.

Kommunala föredömen

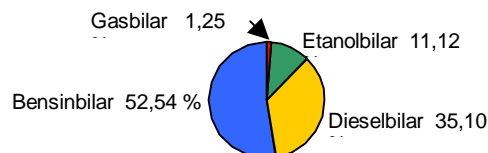
Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Kommunalråden föredrar att inte redovisa om de har några privata bilar, och i så fall vilka. Om de måste köra bil i tjänsten använder de någon av kommunens gasdrivna fordon. Miljönämndens ordförande Lars Thunberg (kd) kör en biogasbil privat.

Bilförsäljning

Andelen miljöbilar som säljs i Helsingborg ökar. År 2007 var andelen 11,1 % och år 2008 var den 21,1 %²⁰. Helsingborg ligger dock långt efter riket som helhet. Här var siffrorna 17,6 % respektive 33,3 %.

Ökningen av andelen miljöbilar bidrog till att de fossila koldioxidutsläppen från nya bilar minskade från 176 g/km till 163 g/km från år 2007 till den första halvan av år 2008²¹. (Siffrorna är beräknade utifrån livscykelanalys av bränslena.) Siffrorna är dock över riksgenomsnittet och placerar Helsingborgs kommun så lågt som på plats 245 i ligan av kommuner med lägst utsläpp från nya bilar.

Räknat per bränsle var 5,9 % av de sålda personbilarna etanolbilar och 1,0 % gasbilar år 2007, medan siffrorna steg till 11,1 % respektive 1,2 % under den första halvan av år 2008. Fördelningen per bränsle såg då ut som följer:



¹⁶ www.helsingborg.se/biogas

¹⁷ Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

¹⁸ <http://www.skanebilpool.se/>

¹⁹ <http://www.sunfleet.com/>

²⁰ http://www.bilsweden.se/web/Arkiv_1999-2007_4_2_1_1.aspx

²¹ <http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafikinfrastuktur/Index-over-nya-bilars-klimatpaverkan/>

En nedslående siffra är att endast *en* gasbil såldes till fysisk person i Helsingborg under första halvåret 2008, trots kommunens satsning på biogas. Samtidigt såldes 26 gasbilar till juridisk person, de flesta till kommunen. Sammanlagt fanns i september 2008 217 gasdrivna personbilar registrerade i Helsingborg, vilket utgör 0,3 % av bilparken. Tillväxtpotentialen är alltså stor!

Bränsletillgång

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinster, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensin eller diesel. De flesta miljöbilar erbjuder denna möjlighet, oavsett om de är avsedda att köras på etanol, gas eller RME (rapsmetylester). 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).

Helsingborgs stad har drivit på mycket aktivt för att etablera tankställen för biogas, bland annat via statliga Klimp-anslag. Kommunen har ett eget tankställe för biogas vid Filborna avfalls- och återvinningsanläggning (NSR Biogas). Utöver detta finns två tankställen för fordonsgas, ett på Syhammsgatan 12 (Öresundskraft) och ett på Ängelholmsvägen 38 (Preem/Öresundskraft). Kommunen har täta kontakter med alla gasintressenter via ett nätverk där nya åtgärder föreslås och genomförs.

I september 2008 invigdes Öresundsverkets nya biogasanläggning, som varje år beräknas producera 1 miljon normalkubikmeter (Nm^3) biogas av fordonskvalitet (motsvarande ca 1,1 miljoner liter bensin). För närvarande används gasen i huvudsak till att driva stadens bussar. Målet är att Öresundsverket tillsammans med Filborna avfallsanläggning årligen ska producera 5 miljoner Nm^3 biogas. År 2006 var den sammanlagda produktionen ca 3,5 miljoner Nm^3 .

År 2008 beviljades Helsingborgs stad statliga Klimpmedel för att installera avfallskvarnar för sönderdelning och hantering av avfall och restprodukter från frukt- och grönsaksgrossister, samt från större livsmedelsbutiker i Helsingborg. Det sönderdelade avfallet ska sedan användas för biogasproduktion. Ytterligare 200 000 Nm^3 biogas kommer härigenom att kunna produceras.

Tillgången på etanol E85 är god i Helsingborg och går för närvarande att tanka på ett femtontal mackar.

Slutsatser och rekommendationer

Helsingborgs stad tillhör numera toppskiktet bland landets miljöbilskommuner och får betyget 9 av maximala 10 från Gröna Bilister. Detta är en uppryckning från betyget 7 som gavs vid den förra granskningen år 2004. Det som saknas för ett toppbetyg är krav och styrmedel för att förmå entreprenörer som utför transporttjänster åt kommunen att använda förnybara drivmedel. Bland det positiva i arbetet för att minska bilismens miljöpåverkan märks:

- Den målmedvetna satsningen på tillverkning av biogas för fordonsbruk.
- Den relativt höga andelen miljöbilar i kommunens bilflotta, ca 57 %.
- Den tydliga policyn för upphandling av bilar, som ska väljas enligt prioriteringen 1) gasbilar, 2) etanolbilar, 3) hybridbilar.
- Bidraget till inköp av gasbilar som paras med krav på att verkligen tanka gas.
- Den avgiftsbefriade parkeringen för miljöbilar, med krav på att minst halva körsträckan ska köras på det förnybara bränslet.
- Ambitiösa miljömål som följs upp i miljöbarometern, tillgänglig för allmänheten på kommunens hemsida.
- Arbetet med att förmå Taxi Helsingborg att använda miljöbilar, främst gasbilar.
- Reglerna för kommunala tjänsteresor, som styr mot ökat användande av spårbunden kollektivtrafik och färre resor överlag.

Gröna Bilister presenterar tre huvudsakliga rekommendationer till Helsingborgs stad:

1. Använd krav eller kraftfulla ekonomiska styrmedel för att förmå entreprenörer som utför transporttjänster åt kommunen att använda förnybara bränslen. Annonsera skärpningen av kraven i god tid så att entreprenörerna har tid att anpassa sig. Börja med den upphandling av skolskjutsar som kommer att ske nästa läsår.
2. Dra även upp en regional strategi i samma syfte, tillsammans med andra skånska intressenter. För tillfället kapitulerar Skånetrafiken för hönan-och-ägget situationen genom att inte längre gynna entreprenörer som kör på gas med hänvisning till dåliga tankningsmöjligheter. Detta trots Skånetrafikens mål att inte släppa ut någon fossil koldioxid år 2020.
3. Utvärdera varför andelen miljöbilar som köps i Helsingborg är betydligt lägre än i riket som helhet. Genomför därefter riktade kampanj- och informationsinsatser med målet att förbättra siffrorna. Använd gärna smärre ekonomiska morötter, som t.ex. gratis biogascHECKAR till dem som köper gasbil.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Helsingborgs stad, företrädd av Henrik Gustafsson och Anna Linell, på självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Per Östborn, per.ostborn@gronabilister.se. Se även <http://www.gronabilister.se>.