

Miljöbilssituationen i Kramfors

(3 stjärnor av 10 möjliga)

-

En granskning av Gröna Bilister

December 2005

Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar och allt våldsammare väder som följd. En huvudanledning till Sveriges bidrag av den ökande växthuseffekten är att trafikens utsläpp fortsätter att öka, medan andra sektorer utsläpp har stagnerat eller börjat minska. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har beräknat att trafiksektorns koldioxidutsläpp kommer att öka med 10 procent till år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hålls oförändrade, innebär det enligt samma källa att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskar med nio procent.

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

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

Varje land har ett ansvar att leva upp till målen och målen bör också gälla för det lokala miljöarbetet. Riksdag och regering har slagit fast att ansvaret också gäller sektorsvis, med målet att trafikens koldioxidutsläpp år 2010 ska vara tillbaka på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan, kombinerat med en granskning av andra tongivande aktörer inom kommunen. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismområdet.

Mattias Goldmann
Kommungranskare, Gröna Bilister

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.

Klimatstrategi

Klimatstrategi för Kramfors kommun 2004-2010 anger att ”Klimatförändringsshotet är kanske den svåraste miljöfrågan som vi ställts inför - och den viktigaste att lösa för framtiden. Utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet lika oavsett var de sker och effekterna av klimatförändringar berör oss alla. Av den viktigaste växthusgasen, koldioxid, släpper vi i Sverige årligen ut drygt 6 ton per invånare, att jämföra med det globala genomsnittet på ca 4 ton. För att hejda den mänskliga påverkan på klimatet krävs att de genomsnittliga utsläppen på sikt minskar till 1 ton per invånare.”¹

Klimatinvesteringsansökan

Kramfors kommun ansökte 2004 om Klimatinvesteringsstöd, Klimp, men fick avslag på sin ansökan.

BioFuel Region ansöker också om statliga Klimp-bidrag för att köpa att köpa minst 15 etanolbilar fram till 2010, med ett bidrag på 10 000 kronor per bil, vilket Gröna Bilister kritiserar; ”Det är alltför lite och alltför långsamt. Dessutom är det provocerande att be om statliga pengar för att göra något som ändå är lönsamt.”²

BioFuel Region

Kommunen ingår i BioFuel Region (BFR), som ”ska bli en världsledande region inom stora delar av kedjan för utveckling av kunskap och teknik, för produktion och användning av cellulosabaserade biodrivmedel”³ Sundsvalls, Örnsköldsviks, Härnösands, Kramfors, Umeå, Vindeln, Vännäs, Lycksele, Vilhelmina, Storuman, Sorsele, Malå, Norsjö, Robertsfors och Skellefteå kommuner stöttar BFR:s arbete, liksom länsstyrelserna och landstingen i Västernorrland och Västerbotten. Ordförande i BioFuel Region är Kramfors kommunalråd Christer Nilsson.

¹ <http://energi.rogsta.net/>.

² <http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=449&parent01=6&parent02=240&parent03=>

³ http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel_Region.pdf.

Inom BFR finns, enligt organisationen själv:

- Processindustriell struktur som är van att hantera nya processtekniska krav
- Stor kunskap kring biobränslen för energiframställning
- Kvalificerade, välutvecklade, högteknologiska och framgångsrika tillverkare
- Stort engagemang från offentliga aktörer
- God råvarupotential för storskalig produktion⁵

På miljöbilsområdet har BioFuel Region-kommunerna slagit fast följande mål:

- Tillgänglighet för medvetet och aktivt nyttjande av biodrivmedel för 95 procent av befolkningen innan utgången av 2006
- Minst 60 tankställen innan utgången av 2006
- Utvecklade rutiner för offentlig miljöanpassad upphandling av fordon och drivmedel
- Symbolprojekt som gemensamt system för fri parkering för miljöbilar i hela BFR

Dessutom finns mer övergripande mål som att ”Luften ska vara lika ren i Kramfors tätort som på landsbygden. Luften ska inte tillföras växthusgaser, ozonnedbrytande ämnen eller föroreningar som kan vara skadliga för människor, djur, växter, byggnader, mark eller vatten. Vi ska minska den totala energianvändningen.”⁴

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.

Kramfors kommun äger cirka 150 personbilar. Av dessa uppger kommunen att inte en enda är miljöbil. Kommunen har nyligen avslutat en ny upphandling av personbilar som omfattar 110 bilar, varav 10 miljöbilar (etanoldrivna Ford flexifuel). De 110 bilarna är i huvudsak levererade.

Kommunen saknar helt förmånsbilar, vilket är positivt ur miljösynpunkt.

⁴ <http://www.skelleftea.se/default.asp?id=4955&ptid=&refid=4956>.

Upphandlingskrav och utbildning

Genom att ställa miljörelaterade krav när kommunen upphandlar transporter, kan kommunen till en mycket låg kostnad stimulera fram en positiv utveckling. Då t.ex. färdtjänst och skolskjuts vanligen körs av taxibolag, får kraven dessutom effekter på sektorer som kommunen normalt sett inte påverkar. Miljöeffekten blir dessutom stor, eftersom dessa fordon kör väsentligt mer än genomsnittsbilen – en taxibil motsvarar i uppmot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Kramfors kommun ställer, enligt kommunens svar på Gröna Bilisters enkät, inga miljöbilskrav vid upphandling av exempelvis färdtjänst. Det är en markant skillnad gentemot t.ex. Linköping som kräver att nyinköpta fordon som används av taxibolagen för att köra färdtjänst åt kommunen ska vara gasdrivna. Kramfors ställer vissa miljökrav, t.ex. att fordonen ska uppfylla miljöklass 2005. Detta är dock ett praktiskt taget verkningslöst krav eftersom det är lagkrav från 2006.

Kommunen har genomfört en första testutbildning av 10 kommunanställda i sparsam körning, Ecodriving, med uppföljning. Efter utvärdering beslutas om vidare utbildning.

Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller kommunens 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.

Kramfors erbjuder dock ingen stimulans varken att skaffa eller att köra miljöbil och erbjuder inte heller någon information om detta på sin webbplats.

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande runt 50 procent när man går med i en bilpool. Orsaken är att man inte har en egen bil på hemma på parkeringen som man känner att man måste utnyttja för att få valuta för de dyra inköpspengarna. Istället är man fri att välja det färd sätt som är mest ekonomisk och praktiskt vid varje resa. Dessutom har det visat sig att en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar. Det frigör stora ytor som man kan använda till roligare saker än parkeringsplatser.⁵ Kramfors erbjuder inte

⁵ <http://www.bilpool.se/index.jsp>

heller medborgarna möjlighet att avstå från privat bilnehav genom att gå med i en bilpool. Ingen sådan finns i kommunen.

Kommunen har relevant och konkret information om grönare bilism på sin webbplats, bl.a. med tips om att välja etanolbil och att företag ska lära sina anställda sparsam körning.⁶

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.

Ford står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen i Västernorrland, genom etanolbilen Ford Focus FFV.

Saab och Volvo har precis inlett försäljning av sina etanolbilar och rapporterar om stor efterfrågan från såväl privatpersoner som företag.

Toyota ökar snabbt sin miljöbilsförsäljning i Västernorrland, genom hybridbilen Prius. Försäljningen av biogasbilar är helt försumbar, eftersom tankställe för gas ännu 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 – etanol- (flexifuel), gas- (bifuel) och RME-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappat miljönytta som följd. Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt underlag för att något bensinbolag ska erbjuda sig att sälja bränslet (gäller vanligen etanol), dels genom att själv tillverka bränslet (gäller vanligen biogas).

I Kramfors finns ett tankställe E85, Bilisten vid JS Bil i Lunde. Tankställen för etanol saknas i huvudorten och tankställen för biogas eller RME saknas helt. Kommunen arbetar aktivt för etablering av ett andra tankställe för etanol, dels via BioFuel Region, dels genom direktkontakt med bensinbolaget OKQ8.

Kramfors 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.

⁶ <http://www.skelleftea.se/default.asp?id=4955&ptid=&refid=4956>.

Slutsatser och rekommendationer

Kramfors kommun får betyget 1 av maximala 10 för sitt arbete som miljöbilskommun. Det som framför allt är positivt i kommunens miljöbilsarbete är:

- Den ökande andelen miljöbilar i den egna fordonsparken, genom den nyligen avslutade fordonsupphandlingen.
- Utbildning i sparsam körning till kommunanställda som kör bil i tjänsten.
- Samarbetet inom BioFuel Region.
- Tillgången till etanol E85.

Utifrån granskningen presenterar Gröna Bilister fem huvudsakliga rekommendationer:

- 1) Inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar i den egna fordonsparken, i linje med satsningen på miljöbilar i den nyligen genomförda fordonsupphandlingen.
- 2) Inför miljöbilskrav i upphandling av fordonstjänster som färdtjänst och skolskjuts, möjligt utifrån tillgången på etanol inom kommunen.
- 3) Fortsätt och utvidga utbildningen i sparsam körning för kommunanställda, och erbjud utbildningen även för andra aktörer inom kommunen.
- 4) Inför morötter för medborgare som vill köpa miljöbil, t.ex. i form av delfinansiering av merkostnaden vid nybilsinköp.
- 5) Utöka andelen etanol i bensin och RME i diesel, för att snabbt minska utsläppen av fossil koldioxid.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Konsumentverket, som dock inte påverkar rapportens innehåll eller den poängmässiga bedömningen. Rapporten är baserad på enkätsvar från kommunen, företrädd av Torsten Berglund på miljö- och byggkontoret, kompletterat med utförliga självständiga granskningar av kommunens dokument, samtal med relevanta bilföretags återförsäljare och andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.