

# Miljöbilssituationen i Kalmar

\*\*\*\*\*

**8 stjärnor av 10 möjliga**

-

## En granskning av Gröna Bilister

April 2007

## 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.

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.

Transporter är den största enskilda källan till flera miljö- och hälsofarliga utsläpp i åtskilliga av landets kommuner. Kalmar läns regionförbund anger t.ex. att ”Bensin- och dieselanvändningen står för över hälften av koldioxidutsläppen i regionen”.<sup>1</sup>

Trafiken är dessutom ofta huvudorsak till att kommunen inte klarar fastställda miljö- kvalitetsnormer för bland annat cancerframkallande partiklar. Utifrån detta står det klart att en minskad och miljövänligare bilism bör vara en viktig samhällelig prioritering, i linje med Gröna Bilisters arbete.

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

Gröna Bilister

---

<sup>1</sup> <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

## Kommunala mål

Kommunala mål för trafikens miljöpåverkan innebär inte i sig någon miljöförbättring – det är praktisk handling som räknas och som Gröna Bilister betygsätter. 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.

## Miljöpolicy

Kommunens miljöpolicy anger bl.a. att ”med helhetssyn, förebyggande åtgärder, konsekvensbeskrivningar, ständiga förbättringar och mätbara miljömål eftersträva låg påverkan på miljön”.; ”använda bästa miljöanpassade alternativ om det inte innebär avsevärda ekonomiska uppföringar”, ”ställa höga miljökrav på leverantörer och samarbetspartners liksom vi ställer höga krav på oss själva”.<sup>2</sup>

## Ekologisk hållbarhet

Under rubriken Ekologisk hållbarhet anger kommunen bl.a. att man ska ”fortsätta arbetet med att minska vår negativa klimatpåverkan. Etappvis ska vi förverkliga visionen om en fossilbränslefri kommun”.<sup>3</sup> Kommunen ska också ” ligga i frontlinjen när det gäller att ställa miljökrav vid upphandling”, ” under mandatperioden ta fram en övergripande rese- och transportpolicy”, ”finna sätt att stimulera användning av fordon med miljömässigt bra bränslen”.

## Krav och riktlinjer för miljöanpassad upphandling

I detta dokument, antagit i början av år 2005, anges bl.a. att ” Vid köp av transporttjänster skall krav ställas på transportören om val av fordon, däck, drivmedel, bränsleförbrukning samt krav på utbildning i sparsam körning (Eco Driving) så att miljöpåverkan från transporterna minimeras. I möjligaste mån skall transportsamordning ske för att minimera antalet transporter.”<sup>4</sup>

På Kalmars webbplats anges att ”Rese- och transportpolicy för Kalmar kommun - beräknas klar under mitten av 2006.”<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> <http://www.kalmar.se/templates/Page.aspx?id=2858>

<sup>3</sup> <http://www.kalmar.se/templates/Page.aspx?id=2964>

<sup>4</sup> <http://www.kalmar.se/upload/omkalmarkommun/styrdokument/miljopolicy2.pdf>

<sup>5</sup> <http://www.kalmar.se/templates/Page.aspx?id=2254>

## Kalmar län som fossilbränslefri region

Regionförbundets styrelse antog den 15 december 2006 ett handlingsprogram för att bli fossilbränslefritt.<sup>6</sup> Målet ska vara uppnått till år 2030, med delmål för år 2010 att släppa ut mindre än 4,4 ton fossil koldioxid/person, ha 20 procent mindre koldioxid från transporter jämfört med år 1995 och att offentliga personbilar ska vara miljöbilar. Som strategi anges bl.a. att ”Skapa en hållbar transportsektor genom samverkan mellan näringsliv, myndigheter och organisationer. Den offentliga sektorn har en nyckelroll i arbetet.” Omställningstakten skall öka genom ”ett samlat agerande i de frågor kommuner och landsting äger själva”.

Målsättningen att skapa en hållbar transportsektor i regionen genom samverkan mellan företag, kommuner, myndigheter och organisationer i sydöstra Sverige ska uppnås genom att:

- Satsa på minskad energianvändning i samband med transporter.
- Utveckla förutsättningarna för spårbunden trafik.
- Utveckla möjligheterna för pendling för att stärka regionala arbetsmarknadsregioner.
- Stimulera användningen av förnyelsebara fordonsbränslen.
- Bygga nätverk i syfte att skapa möjligheter för minskad användning av fossila bränslen och för att främja utvecklingen av mer miljövänliga transporter.
- Öka möjligheterna för erfarenhetsutbyte samtidigt som gemensamma projekt kan drivas med tyngd i angelägna frågor.
- Satsa på information och folkbildning.
- Satsa på en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Regionförbundet har beviljats medel för en rad olika klimatfrämjande åtgärder inom transportområdet, med ett mobilitetskontor och 2,4 miljoner kronor avsatta för att främja introduktion av minst 1 000 miljöbilar i länet och ge minst åtta nya tankställen för förnybara bränslen. Möjligheten för detta är öppen både för privatpersoner, företag och för offentlig verksamhet. Under år 2007 ska regionen bl.a.:

- Erbjuda länets kommuner och landsting en länsgemensam upphandling av miljöbilar.
- Stimulera produktion av alternativa fordonsbränslen i länet.
- Inrätta en klimatkommission för Kalmar län, med uppdrag att senast december 2007 presentera ett sektorsövergripande program med konkreta förslag för att nå målet om ett fossilbränslefritt Kalmar län år 2030.

---

<sup>6</sup> <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

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

Kalmar kommun äger och leasar totalt 270 bilar under 3.5 ton, varav 196 personbilsregistrerade. Av dessa är 22 biogasbilar och 60 etanolbilar. Det ger en miljöbilsandel på 42 procent, vilket är klart godkänt.

Miljöbilsandelen kan förväntas öka ytterligare framgent, utifrån Rese- och Transportpolicyns konkreta miljöbilsambitioner. Fordonen ska uppfylla Vägverkets miljöbilsdefinition, eller när så inte är möjligt Miljöklass 2005 eller Euro 3. Därutöver ställs krav på alkoholås och säkerhetsklassning. Personer som i tjänsten använder egen bil erhåller högre milersättning om bilen uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Kalmar kommun helt avstår från förmånsbilar som löneförmån.

## Upphandlingskrav 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 privatbilars körsträcka och utsläpp.

Kalmar har helt nyligen beslutat att upphandling av transporter för personbefordran ska uppfylla Rese- och Transportpolicyn, vilket innebär att miljöfordon ska väljas när så är möjligt. Det får verkligt genomslag vid nästa upphandling av färdtjänst och skolskjuts. Beslutet är i linje med Regionförbundets inriktning; ”Vid kommande upphandlingar bör parterna ha gemensamma krav på fordonens miljöanpassning för att uppnå underlag för såväl tankställen som fordonsutrustning. I Västervik och Kalmar finns t.ex. produktion av biogas som kan utgöra en resurs för såväl tåg, bussar och bilar.”<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

## Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning, ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transportererna går något snabbare.

Kommunen anger att ”Utbildning i EcoDriving kan hjälpa oss att påtagligt minska vår bränsleanvändning genom ett klokare och effektivare körsätt”<sup>8</sup>. ”Det första tiotalet kommunala förare som genomgick utbildningen nådde ett resultat på hela 15 % bränslebesparing samtidigt som tidsvinsten blev 4 % (genomsnittsvärden)! Utbildningssatsningen ligger i linje med kommunens och Vägverkets gemensamma satsning på miljö- och trafiksäkerhet genom det 5-åriga projektet Vi MöTs i Kalmar.”

Kommunen utbildar löpande anställda i ecodriving med Lasses Trafikskola som utförande part. I kommunens årsbokslut konstateras att de flesta förvaltningar/bolag har genomfört eller planerar att genomföra kurser i ecodriving. Hur många anställda och vilka effekter ecodriving har inneburit för bilåkandet finns det dock ingen statistik över. I den nya rese- och transportpolicyn rekommenderas ”Att alla anställda som i tjänsten använder bil bör ha genomgått utbildning i ecodriving”. Dessutom finns mål och handlingsplan för förare definierade i policyn.

## Stimulans till medborgarna

För att få hög utväxling på det kommunala miljöbilsarbetet, är det helt centralt att medborgarna också engageras, eftersom större delen av de bilar som finns i kommunen ägs av kommunmedborgare eller företag som är verksamma i kommunen. Det sker i Kalmar, där miljöbilar har gratis parkering. Det avser elbilar, hybridfordon samt fordon framförda med etanol och gas. Tillståndet kostar 60 kr och gäller till årsskiftet 2007/2008.<sup>9</sup> Ansökan finns lättillgänglig på nätet.<sup>10</sup>

Ett femtiotal kommuner delfinansierar medborgares miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil, däribland alla kommuner i Kalmar län. Miljöfordon Syd stödjer upp till 1 000 miljöbilar för privatpersoner, organisationer och företag fram till år 2008. Bidrag utgör 50 % för privatpersoner och 30 % för företag av merkostnaden (mellanskillnaden för fordonet i miljöutförande jämfört med samma modell i fossilbränsleutförande), dock max 16 000 kr. För begagnade fordon antas merkostnaden ha samma värdeminskning som fordonet i övrigt varför nyprisskillnaden måste tas fram för det aktuella fordonet och därefter reduceras i proportion till värdeminskningen.<sup>11</sup>

Den som beviljats bidrag åtar sig att huvudsakligen tanka miljöbilen med miljöbränsle, samt att besvara en årlig enkät om miljöfordonet. Bidraget omfattar miljöbilar enligt Vägverkets definition, dvs. även särskilt snåla bensin- och dieselfordon.<sup>12</sup>

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande runt 50 procent när man går med i en bilpool. Dessutom har det visat sig att en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv

<sup>8</sup> <http://www.kalmar.se/upload/personalenheten/internutbildning/Allmänt%20-%20EcoDriving.doc>

<sup>9</sup> <http://www.kalmar.se/templates/Page.aspx?id=15864>

<sup>10</sup> [www.kalmar.se/upload/bygg%20&%20bo/gatorochparkering/Parkeringsstillstand\\_miljofordon\\_ansokan.pdf](http://www.kalmar.se/upload/bygg%20&%20bo/gatorochparkering/Parkeringsstillstand_miljofordon_ansokan.pdf)

<sup>11</sup> [http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil\\_14.pdf](http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil_14.pdf)

<sup>12</sup> [http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil\\_17.pdf](http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil_17.pdf)

privatägda bilar. Det frigör stora ytor som kan användas till annat än parkeringsplatser.<sup>13</sup> Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare – men i Kalmar upphörde tvärtom bilpoolen i februari 2004.

Kalmar kommun har god information på sin webbplats om miljöfordon och hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bilkörande.

## Tankställen och bränslekrav

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 Kalmar finns i dagsläget sex tankställen för förnybara drivmedel; fyra för etanol (E85), ett för RME och ett för biogas, öppen dygnet runt på Tegelviken. För att kunna tanka biogas måste man skaffa kort från Kalmar Vatten AB. 101 kort är utställda, varav 31 för Kalmar kommun. Vardagar dagtid kan man också låna kort på Renhållningsverket<sup>14</sup>.

Regionförbundet har genom Klimpmedel avsatt medel för minst åtta nya tankställen för förnybara bränslen i länet, avseende mackar som inte omfattas av tillhandahållandeskyldigheten. Regionförbundet har också granskat möjlig etanolproduktion i Kalmar län<sup>15</sup>.

Biogasanläggningen togs i drift under 1998 och är en behandlingsanläggning för organiskt avfall. Försäljningen för 2006 var 111 000 Nm<sup>3</sup> fordonsgas, med samma volymer planerade för 2007. För att kunna driva delar av lokaltrafiken på biogas måste kommunen ta in nya substrat och producera mer biogas. Kalmar Vatten AB ansökte våren 2007 inom ramen för Regionförbundets Klimatinvesteringsbidrag bidrag för insamling av matavfall via kvarn och tank samt uppgradering av rågas till fordonsgas<sup>16</sup>.

Kommunen har i motsats till Örebro kommun, inte några formella 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.

## 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. Där bilarna finns, är det också av stor betydelse att de faktiskt finns inne, kan provköras och finns med i den lokala

<sup>13</sup> <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

<sup>14</sup> <http://www.kalmar.se/sites/kvrab/templates/KvrabPage.aspx?id=3936>

<sup>15</sup> <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

<sup>16</sup>

[http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/klimpdok/klimp2007/pdf/Regionforbundet\\_Kalmar\\_lan\\_2007\\_totalrapport.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/klimpdok/klimp2007/pdf/Regionforbundet_Kalmar_lan_2007_totalrapport.pdf)

bilhandelns marknadsföring. På denna punkt har Gröna Bilister funnit mycket stora skillnader mellan olika generalagenters och återförsäljares inställning och motivation.

I Kalmar län finns goda möjligheter att köpa etanolbilar från Ford, Saab och Volvo, gasbilar från bl.a. Opel, Volkswagen och Volvo och hybridbilar från Toyota. Dessutom finns et antal fossilbränsle drivna bilar som är så bränslesnåla att de uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition. Länet stimulerar miljöbilsförsäljningen, dels genom den delfinansiering av merkostnaden som finns sedan en tid tillbaks, dels genom att åtskilliga av länets kommuner själva köpt betydande mängder miljöbilar. Dessutom stimuleras försäljningen av att miljöbilar har gratis parkering i Kalmar kommun.

## Slutsatser och rekommendationer

Kalmars miljöbilsarbete är väl godkänt, med mycket snabba förbättringar den senaste tiden. Kalmar får betyget 8 av maximala 10 för sitt arbete. Det som förtjänar beröm är:

- En relativt hög andel miljöbilar i den egna fordonsparken.
- Konkreta beslut om miljöbilsinköp.
- Avsaknad av förmånsbilar.
- Konkreta miljöbilskrav vid inköp av transporttjänster som färdtjänst och skolskjuts.
- Högre ersättning för kommunanställda som använder miljöbil i tjänsten.
- Bred utbildning av kommunanställda i sparsam körning, ecodriving.
- Stimulans till medborgare att välja miljöbilar genom gratis parkering.
- Stimulans till medborgare att välja miljöbilar genom delfinansiering av merkostnaden för miljöbilar (i Regionförbundets regi).
- Tillgången på lokalt producerad biogas för fordonsdrift.
- God tillgång till etanol E85 samt tillgång till RME.

Gröna Bilister har fem huvudsakliga rekommendationer till Kalmar kommun:

- 1) Fastställ en avvecklingsplan för fossilbränsle drivna bilar i kommunal regi.
- 2) Förläng parkeringsförmånen för miljöbilar, så att den gäller minst till 2010.
- 3) Återinför en bilpool för allmänheten (lades ner 2004).
- 4) Utvidga biogasanläggningen oavsett eventuellt Klimpbidrag.
- 5) Överväg att medverka i Trafikantveckan 2007.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Kalmar kommun, företrätt av bl.a. Ulf Ljusteräng, miljöcontroller, Göran Johansson, Fastighets- och inköpskontoret, och Birgitta Axelsson, biogasansvarig på Kalmar Vatten AB. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).