

Miljöbilssituationen i Bjurholm

5 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Augusti 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. 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

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

De mål för Bjurholms kommun som är särskilt relevanta för arbetet med grönare bilism finns huvudsakligen inom ramen för BioFuel Region, där Bjurholm medverkar.

BioFuel Region

Bjurholms kommun 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”¹ Inom BFR finns, enligt organisationen själv:

- Kunskapsbasen för produktion och marknadsintroduktion av bioetanol
- Kunskapsbasen för marknadsutveckling av FT-diesel
- 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 produktion.²

BioFuel Region har som mål att:

- Bli marknadsledande region i Sverige, där Sverige är ledande industriland i Europa inom kompletta system för cellulosabaserade biodrivmedel.
- Uppnä den internationellt största andelen förnybara drivmedel per capita och den högsta kunskapsnivån inom detta nya tillväxtområde.
- Vara självförsörjande på drivmedel för transporter år 2030.
- Utveckla konkreta systemlösningar för hållbara transportsystem i glesbygd och tätorter med hjälp av biodrivmedel.

¹ http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel_Region.pdf

² Ibid.

På BioFuel Region föreningsstämma i Örnsköldsvik den 21 mars bestämdes att satsningen på att utveckla Västerbotten och Västernorrland till en världsledande region för omställning av transportsektorn till biodrivmedel, ska fortsätta och förstärkas under perioden 2007-2009. Nyheter i verksamheten är bland annat strategiska samverkanssatsningar, stimulans till satsningar på bioenergi från jordbruksmark, ökat fokus på möjligheterna med FT-diesel från förgasning av biomassa och att fortsätta arbetet med att kommersialisera etanoltekniken.

Organisationen arbetar också bl.a. för fler tankställen för etanol, utvecklade rutiner för offentlig miljöanpassad upphandling av fordon och drivmedel samt symbolprojekt som gemensamt system för fri parkering för miljöbilar i hela regionen.

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.

Bjurholms kommun äger och leasar nio bilar varav fem miljöbilar, som samtliga går på etanol. Det ger en miljöbilsandel på drygt 55 procent – långt över genomsnittet i landet enligt Gröna Bilister och Sveriges Kommuner och Landsting. Kommunen har inte fastställt några specifika krav för framtida fordonsinköp, men huvudinriktningen tycks vara miljöbilar av etanoltyp.

Samtliga kommunens fordon har motorvärmare, ett enkelt sätt att minska samtliga fordons miljö- och hälsopåverkan.

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

Utbildning

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

Bjurholms kommun anger att de inte har utbildat någon personal alls i sparsam körning.

Kommunens inköp 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 en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilers körsträcka och utsläpp.

Kommunen har hittills inte ställt några miljöbilsrelaterade krav på sina transportentreprenörer, vare sig för färdtjänst eller för skolskjuts. Därmed missar man helt en enkel möjlighet att minska transporterens miljöpåverkan. På grund av kommunens litenhet, bör sådana krav ställas i samverkan med andra kommuner i regionen.

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.

Ett femtiotal kommuner delfinansierar företags och myndigheters miljöbilsköp med en viss andel av merkostnaden. Bidraget avsåg tidigare också privatpersoner, men det har nu ersatts av den statliga miljöbilspremién. Bjurholm har dock ingen sådan stimulans.

Ett drygt trettiotal kommuner erbjuder särskilda parkeringsförmåner för miljöbilar, vanligen gratis parkering enbart för miljöbilar. Bjurholm gör inte detta, till stor del beroende på att kommunen är för liten för att kunna ta ut parkeringsavgifter i någon omfattning som motiverar ett särskilt arbete med denna fråga.

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 privatägda bilar. Det frigör stora ytor som man kan använda till annat än parkeringsplatser.³ Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare, men inte Bjurholm.

Bjurholms webbplats saknar helt information om miljöfordon, och energirådgivningen handlar enbart om hur man kan minska sin användning av energi i hemmet.

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).

³ <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

Kommunen har arbetat aktivt för att etablera tankställe för etanol (E85), men sådant saknas ännu. E85 finns dock på åtskilliga tankställen i länet, bl.a. på 13 mackar i Umeå. Också i bl.a. Nordmaling finns tankställen för etanol.

Kommunen har i motsats till Örebro kommun, inte några 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 relativt nära – 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 bilhandelns marknadsföring. Här har vi funnit stora skillnader mellan olika generalagenters och återförsäljares inställning.

I Västerbotten finns goda möjligheter att köpa etanolbilar från bl.a. Ford, Saab och Volvo och hybridbilar från Toyota. Dessutom finns et antal fossilbränsle drivna bilar som är så bränslesnåla att de uppfyller regeringens miljöbilsdefinition.

I Naturvårdsverkets, Vägverkets och Konsumentverkets Bilindex anges att Bjurholm är 226:e kommun i rangordningen av nybilsförsäljningens klimatpåverkan 2006. De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nybilsförsäljningen 2006 var 184,7 gram, mot riksgenomsnittet på 188,7 gram.

Slutsatser och rekommendationer

Bjurholms kommun har genom BioFuel Region radikala mål för sitt miljöbilsarbete. De har förverkligats för kommunens eget miljöbilsinnehav, men i övrigt ännu inte. Det samlade betyget för kommunen är 5 av maximala 10 för sitt arbete, med särskild hänsyn tagen till att kommunen ur befolkningsmängdsperspektiv är en av landets allra minsta.

Det som i dagsläget är positivt är:

- En hög andel miljöbilar i kommunal regi
- Ett aktivt arbete för att etablera tankställe för etanol
- Medverkan i BioFuel Region
- Avsaknad av förmånsbilar

Gröna Bilister har fem huvudsakliga rekommendationer till Bjurholm kommun:

- 1) Inför någon form av miljöbilsinformation på webben – om så bara en länk till Gröna Bilister.
- 2) Överväg att i kommunal regi montera en cistern för etanol om bensinbolagen fortsatt är ointresserade av att etablera någon.
- 3) Ställ miljöbilskrav på leverantörer av skolskjuts och färdtjänst, och inkludera krav på förnybara drivmedel. Gör detta i samverkan med andra kommuner.
- 4) Undersök möjligheten att etablera en mini-bilpool, eventuellt med något/några av kommunens fordon för uthyrning till allmänhet kvällar och helger.
- 5) Ställ krav på att den diesel och bensen som kommunen använder ska innehålla en så hög andel biobränsle som är tekniskt och lagmässigt möjligt.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Bjurholms kommun, företrätt av Kurt-Allan Egerby, kommunchef. 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.