

Miljöbilssituationen i Kalmar läns landsting

-

Godkänt, men mer kvar att göra

En granskning av Gröna Bilister

Maj 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”.¹

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 samhällselig prioritering, i linje med Gröna Bilisters arbete.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar lokala och regionala aktörer 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.

Efter att ha granskat närmare 100 primärkommuner, inleder vi nu också en granskning av landets landsting. Kalmar läns landsting är först ut i denna granskning, innebärande att vi saknar tillräckliga referensobjekt för att kunna betygssätta i poäng eller stjärnor.

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

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

Landstingets mål

Beslutade 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 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.

Miljöplan

På landstingets webbplats anges att ”miljöplanen som beräknas antas i landstingsfullmäktige hösten 2005 övergripande dokumentet för landstingets miljöarbete 2006 till 2009.”² Fokus ligger på miljökrav vid inköp, läkemedel och transporter.

Miljöpolicy

Landstingets miljöpolicy anger bl.a. att ”Genom att hushålla med naturresurser bidrar vi till det hållbara samhället. I alla våra beslut och i vårt samarbete med andra väger vi in miljöaspekter. Vi tar initiativ på miljöområdet och arbetar för att långsiktigt förebygga ohälsa, ständigt förbättra miljöarbetet och minska miljöpåverkan”.³ En sådan inriktning innebär rimligen att fordonssektorn ska ställas om från fossila till förnybara drivmedel.

Kalmar län som fossilbränslefri region

Regionförbundets styrelse antog den 15 december 2006 ett handlingsprogram för att bli fossilbränslefritt.⁴ 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:

² http://www.ltkalmar.se/lttemplates/Page___4463.aspx

³ http://www.ltkalmar.se/lttemplates/Page___4464.aspx

⁴ <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

- 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.:

- Erbjud 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

Landstingets eget bilinnehav

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

- Landstinget kan vara föregångare i inköp av miljöbilar och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- Landstinget 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 landstinget kan med sina fordon stimulera fram att det etableras sådana tankmöjligheter.
- Landstinget serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Landstinget har inom KLB totalt cirka 585 fordon. De kör sammanlagt ungefär en miljon mil per år, innebärande att den totala miljöbelastningen är stor – och effekten av en miljödriven omställning betydande. Idag har KLB knappt 60 miljöfordon, varav 40 etanolbilar, 12 hybridbilar och 6 små dieselbilar. Till halvårsskiftet 2007 kompletteras detta med 50 hybridbilar vilket ger 110 miljöfordon och en miljöfordonsandel på knappt 20 procent. Det är väsentligt under åtskilliga kommuner, inklusive t.ex. Kalmar kommun, och klart sämre än t.ex. Stockholms läns landsting eller Västra Götalandsregionen.

Landstinget har som mål att senast år 2009 uppnå 40 procent miljöfordon, motsvarande cirka 240 fordon. Att målet troligen kommer att nå visas av att 64 av de 100 senast beställda fordonen är miljöbilar. 40 procents-målet är mer ambitiöst än det omedelbart kan verka, eftersom många av landstingets fordon är specialfordon där det idag saknas miljöalternativ. Det är dock ett klart lägre mål än t.ex. Stockholms läns landsting eller Västra Götalandsregionen, som båda har fastslagit att fordon som inköps från och med nu ska vara miljöbilar.

I Regionförbundets styrelse, där Landstinget är representerat, har man beslutat att alla personbilar som köps in av offentlig förvaltning ska vara miljöbilar senast 2010. Det är märkligt att landstingets ambitionsnivå inte ens är hälften så hög, och på politisk nivå förs en diskussion om att höja nivån.

Tjänstebilar och förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka. Eftersom den som har förmånsbil inte betalar fordonets alla kostnader själv medför det ofta bilen körs onödigt mycket. Ett tiotal anställda inom landstinget har förmånsbilar.

Upphandlingskrav transporttjänster

Genom att ställa miljörelaterade krav när de upphandlar transporter, kan landstinget till en mycket låg kostnad stimulera fram en positiv utveckling. Miljöeffekten blir dessutom stor, eftersom en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilars körsträcka och utsläpp.

Landstinget samordnar länets alla sjukresor och större delen av färdtjänstresorna i länet, genom transportbolaget Kalmar läns beställningscentral. De uppnår 2,1 transporterade personer per timma i färdtjänsten, vilket är nästan exakt den dubbla nivån mot Stockholms läns landsting. Den höga nivån innebär ett effektivt fordonsutnyttjande och en minskad miljöbelastning motsvarande sammanlagt totalt 200 000 mil per år.

Landstinget ställer däremot inga krav på att transportörerna ska använda förnybara bränslen eller i övrigt medverka i omställningen till ett mindre klimatpåverkande transportsystem.

Regionförbundet angav i december 2006 att ”Vid kommande upphandlingar bör parterna ha gemensamma krav på fordonens miljöanpassning för att uppnå underlag för såväl tankställen som fordonsutrustning.”⁵

⁵ <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf> (sid 13).

Utbildning

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

Landstinget har utbildat cirka hundra distriktssköterskor i sparsam körning och fler kommer att utbildas inom planperioden. Urvalet sker utifrån vilka som kontinuerligt använder bil i tjänsten.

Stimulans till medborgarna

För att få hög utväxling på landstingets miljöbilsarbete, är det helt centralt att medborgarna också engageras, eftersom större delen av de bilar som finns inom landstingets geografiska område ägs av kommunmedborgare eller företag som är verksamma i kommunen.

Kommuner har en hel arsenal av stimulansåtgärder till sitt förfogande, med gratis parkering för miljöbilar, delfinansiering av medborgares miljöbilsköp, etablering av bilpool, informationsarbete etc. Landstingen är inte formellt förhindrade att göra liknande arrangemang, men har inte alls varit lika framträdande i detta arbete. Delar av arbetet behöver landstinget inte heller göra, eftersom andra aktörer säkerställt att det finns ekonomisk stimulans för den som köper miljöbil. Däremot kan landstinget samordna stimulanser som gratis parkering för miljöbilar, som Kalmar kommun infört, och säkerställa att alla invånare i länet nås av miljöbilsinformation – Gröna Bilisters granskning visar att detta brister i åtskilliga av länets kommuner.

KLB har ungefär 200 bilar tillgängliga på kvällar och 400 på helger. Genom att hyra ut dem till allmänheten dessa tider, skulle landstingets ekonomi förbättras, fordonen utnyttjas effektivare och – i takt med att miljöbilsandelen ökar – den totala miljöbelastningen från personbilstrafiken minska. Till Miljöfordon Syd anger Kalmar läns landsting att de nu överväger att hyra ut sina bilar kvällar och helger, vilket t.ex. Göteborgs stad redan gör.

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 kan alla också tankas med bensin eller diesel vilket ger risk för borttappad miljönytta om det är krångligt att tanka förnyelsebart. Kommuner och landsting 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 bistå med material för tillverkning av biogas eller biodiesel.

I länet finns goda tankmöjligheter för etanol och biogas. Regionförbundet har genom Klimp avsatt medel för minst åtta nya tankställen för förnybara bränslen i länet. Landstinget kan aktivt medverka till att dessa verkligen etableras.⁶

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

Bilförsäljning

För att invånarna i länet 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.

I Kalmar län finns goda möjligheter att köpa etanolbilar från bl.a. Ford, Saab och Volvo, gasbilar från bl.a. Opel, Volkswagen och Volvo samt hybridbilar från Toyota och Honda. Dessutom finns ett 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

Kalmar läns landstings miljöbilsarbete är godkänt, men med klar förbättringspotential. Det som är godkänt är:

- Avsaknad av förmånsbilar
- Satsningen på utbildning i sparsam körning, Ecodriving
- En relativt hög och ökande miljöbilsandel
- Effektivt samordnad färdtjänst, med minskad total klimatpåverkan som följd

Gröna Bilister har sex huvudsakliga rekommendationer till Kalmar läns landstings:

- 1) Höj miljöbilsambitionerna – dagens andel är alltför låg och målet på 40 procent till år 2009 är inte imponerande. *Stockholms läns landstings beslut att enbart köpa miljöbilar bör vara rättesnöret.*
- 2) Avveckla de egna förmånsbilarna – det är en miljömässigt negativ förmån som bör ersättas med andra belöningssystem.
- 3) Förverkliga tanken på att hyra ut landstingets fordon till allmänheten kvällar och helger. *Göteborgs stad gör redan så.*
- 4) Ställ miljöbilskrav på leverantörer av transporter som skolskjuts och färdtjänst, i linje med vad Regionförbundet anger. *Linköpings krav bör vara rättesnöret.*
- 5) Stimulera fler tankställen för E85 i delar av länet där sådana saknas, bl.a. genom att köpa etanolbilar, och/eller ha egna E85-tankställen för landstingets fordon.
- 6) Inför parkeringsförmåner för miljöbilar på landstingets parkeringsplatser i hela länet.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Kalmar läns landsting, företrätt av miljöstrateg Liselott Sjöholm, samt information från Jonas Löf, Miljöfordon Syd. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av landstingets dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.