



Miljöbilssituationen i Skövde

7 stjärnor av 10 möjliga

En granskning av Gröna Bilister

Maj 2009

Innehåll

Innehåll	2
Inledning	3
Kommunala mål och visioner	4
Energiplan	4
Rese- och transportpolicy	4
Kommunens bilinnehav	5
Upphandling av transporttjänster	5
Utbildning	6
Information och stimulans till medborgarna	6
Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil	7
Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil	7
Information, evenemang och kampanjer	7
Bilpool och samåkning	8
Kommunala föredömen	8
Bilförsäljning	8
Bränsletillgång	9
Slutsatser och rekommendationer	10

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 uppgå till minst 5,75 procent av den totala marknaden för drivmedel år 2010 och till 10 % år 2020.
2. Det genomsnittliga utsläppet av fossil koldioxid från personbilar ska år 2012 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 RUS¹ ökade de totala utsläppen av koldioxid i Skövde kommun från 10,4 till 12,6 ton per invånare mellan åren 1990 och 2006. Transportsektorns utsläpp ökade också något, från 2,0 till 2,1 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 försurning, skador på växtligheten, allergier och cancer. Bullerrelaterad stress är ett annat problem med vägtrafiken som är värt att nämna.

Mätningar av olika luftföroreningar har utförts i Skövde under åren 1999 till 2005. Generellt visade sig föroreningshalterna låga i förhållande till gällande miljö kvalitetsnormer. Ytterligare mätningar av partikelhalten (PM10) rekommenderas dock i rapporten², eftersom denna överskrider den övre utvärderingströskeln (ÖUT).

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.rus.lst.se/aktuelluppdatering1.html>

² <http://www.skövde.se/upload/MiljoHalsoskydd/DokumentMHK/MHKlufttrapp.pdf>

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:

1. Medborgare som kan begära att målen uppfylls
2. Miljöengagerade politiker och tjänstemän som kan hänvisa till antagna mål för att driva igenom en miljöriktig trafikpolitik
3. Oppositionspolitiker som kan bevaka att den politiska majoriteten uppfyller avgivna löften och politiskt beslutade åtgärder
4. Journalister som kan kritiskt granska om beslutade mål uppfylls

Energiplan

Energiplanen³ antogs av kommunfullmäktige den 18 juni 2001. Bland de mål som har relevans för transportsektorn märks:

- Kommunen ska prioritera utnyttjandet av inhemska och förnyelsebara energikällor.
- Kommunen ska verka för användning av förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon.
- Lämplig infrastruktur för distribution av drivmedel ska etableras.

Rese- och transportpolicy

Rese- och transportpolicyn antogs den 27 mars 2007. Vi noterar följande mål och utfästelser:

- Kommunen ska verka för att minska koldioxidutsläppen från de interna transporterna med 300 ton per år från dagens 900 ton per år.
- Nyttjandegraden av kommunens fordon ska vara hög.
- Kommunen ska bilda centralt administrerade bilpooler med kommunövergripande bokningssystem.
- Miljöfordon ska prioriteras. År 2009 ska 50 % av kommunens bilar vara miljöbilar och det långsiktiga målet är 100 %. Vägverkets definition av miljöbil och uppdateringar av denna ska följas.
- Alla anställda bör köra i tjänsten enligt principerna för sparsam körning. Alla anställda som kör mycket i tjänsten bör ha genomgått utbildning i sparsam körning, där en riktlinje för mycket är 3-4 gånger i veckan.
- En uppföljningsmall för bränsleförbrukning ska tas fram och redovisas årsvis.

³ <http://www.skovde.se/upload/MiljoHalsoskydd/DokumentSBE/Energiplan%202000%20beslutsdel.pdf>

Kommunens bilinnehav

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

1. Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöbilar och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
2. 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.
3. Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Skövde kommun, inklusive kommunala bolag, förfogar över sammanlagt 256 personbilar, varav 94 stycken är miljöbilar enligt Vägverkets definition. Andelen miljöbilar är således 37 %. Vid årsskiftet fanns 91 miljöbilar, varav 25 gasbilar, 49 etanolbilar, 4 elhybrider och 13 miljöbilsklassade dieslbilar.

Målet om 50 % miljöbilar i år är således möjligt att nå. Antalet miljöbilar i kommunens flotta har ökat förhållandevis snabbt. År 2006 fanns endast 28 miljöbilar, och år 2007 fanns 50 miljöbilar.

Rese- och transportpolicyn anger att endast fordon som uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition ska köpas in eller leasas. För fordonstyper som inte täcks in i Vägverkets definition ska högsta miljöklass väljas. Biogasbilar ska prioriteras eftersom kommunen har stor egen produktion av biogas.

Sedan ett drygt år finns en centralt administrerad tjänstebilspool för de kommunanställda. I dagsläget innehåller den sju bilar, varav fyra är miljöbilar: två Volvo V70 Bi-fuel (biogas) och två VW Caddy (biogas).

Inga förmånsbilar finns inom kommunen. Gröna Bilister ser detta som positivt, eftersom förmånsbilar kan ses som ett sätt att uppmuntra till onödigt bilkörande.

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.

I Skövde kommuns Rese- och transportpolicy anges att samma miljökrav som vid inköp/leasing av fordon ska ställas vid upphandling av persontransporter. Detta måste tolkas som att miljöbilskrav ska ställas på lätta fordon som utför transporttjänster åt kommunen.

Så vitt vi vet har denna föredömligt tydliga policy hittills inte tillämpats fullt ut. Skövde kommun upphandlar själva de skolskjutsar som sker med bussar, medan de upphandlar färdtjänst och skolskjutsar med taxi genom Västtrafik. Skrivelsen i Rese- och transportpolicyn bör tolkas så att Skövde kommun ska kräva av Västtrafik att de endast upphandlar transporttjänster med miljöfordon, om upphandlingen gäller fordon där Vägverkets miljöbilsdefinition är tillämplig. I nuvarande transportörsavtal ställer Västtrafik vissa miljökrav, men inga explicita miljöbilskrav. Skövde kommun bör, tillsammans med andra kommuner, verka för att Västtrafik skärper kraven.

Västtrafik har skrivit under målformuleringarna i Svensk kollektivtrafiks miljöprogram⁴. Detta innebär bland annat att minst 40 % av den upphandlade trafiken ska ske med icke-fossila bränslen år 2012, och minst 90 % år 2020. I formuläret ”Miljökrav vid trafikupphandling 2009”⁵ ges möjlighet för beställaren att lägga till egna krav på förnyelsebara bränslen. Skövde kommun bör verka för att Västtrafik gör så.

I upphandlingen av bussar för skolskjutstrafik år 2006 krävde Skövde kommun att fordonen uppfyller minst avgaskrav EURO 3 och under avtalstiden nytilkomna fordon avgaskrav EURO 4. Dessutom föreskrevs att fordonen skulle vara utrustade med däck som inte innehåller HA-oljor i slitbana eller övrigt däcksgummi. Vidare ingick krav på årlig miljödeklaration med skyldighet för transportören att åtgärda av kommunen påtalade brister.

I Rese- och transportpolicyn anges vidare att specifika krav på trafiksäkerhet och miljöanpassning ska ställas vid större upphandlingar av transporter av varor.

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.

Skövde kommun har utbildat de förare som kör tunga fordon i bränslesnål körning. De har dessutom utbildat en instruktör som i sin tur ska utbilda fler anställda. Målet enligt Rese- och transportpolicyn är att alla som kör mycket i tjänsten ska genomgå utbildning.

UJ Terräng och Förarutbildning AB i Skövde erbjuder kurser i bränslesnål körning.

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:

1. Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil.
2. Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.
3. Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.

⁴ <http://svenskkollektivtrafik.se/Fakta/Publikationer/>

⁵

<http://svenskkollektivtrafik.se/Global/Fakta%20och%20publikationer/publikationer/Milj%C3%B6program%20med%20tillh%C3%B6rande%20filer/Milj%C3%B6krav%202009.pdf>

När Gröna Bilister har granskat landets kommuner, har vi huvudsakligen funnit följande typer av stimulans till medborgarna:

1. Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil, t.ex. delfinansiering av merkostnaden för gasbil eller bränslecheck
2. Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil, t.ex. gratis parkering
3. Information till medborgarna såsom miljöbilsvisningar, nyhetsbrev etc.
4. Utbildning till medborgare, t.ex. i sparsam körning
5. Kommunala företrädare som goda föredömen

Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil

Skövde kommun erbjuder ingen ekonomisk stimulans till miljöbilsköpare.

Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil

Ett trettiotal kommuner i landet erbjuder gratis parkering för miljöbilar. 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.

Skövde kommun erbjuder gratis parkering för de bilar som kan drivas på biogas eller naturgas. Tidigare medgavs fri parkering även för bilar som kan drivas på etanol (E85) eller el, men i början av år 2008 skärptes kraven. Som en följd härav har antalet beviljade tillstånd för fri parkering sjunkit från 328 stycken år 2007 till 62 stycken år 2008. Tillstånden för fri parkering för gasbilar gäller i tre år.

Gröna Bilister ställer sig positiva till den avgiftsfria parkeringen för gasbilar, men menar att även andra bilar som uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition bör omfattas av avgiftsbefrielse. Även om biogas är det miljövänligaste bränslet på marknaden idag och ger lägst klimatpåverkan, bör även andra goda alternativ premieras. Ett spektrum av förnybara bränslen och framdrivningstekniker måste uppmuntras för att vi ska kunna lämna bensin- och dieselbilen bakom oss. Det räcker inte med det bästa alternativet! För att uppnå nationell enhetlighet rekommenderar Gröna Bilister alltid att Vägverkets miljöbilsdefinition används som urvalskriterium, samtidigt som vi verkar för att definitionen successivt skärps.

Gröna Bilister rekommenderar att krav införs på att en viss andel förnybart bränsle tankas i de bilar som kan köras på sådant, för att fri parkering ska medges. Flera kommuner ställer sådana krav, bland annat Göteborg, Helsingborg och Kristianstad. Sådana krav bör kombineras med stickprovskontroller där tankningskvitton ska kunna visas upp.

Information, evenemang och kampanjer

Sedan fem år tillbaka genomför Skövde kommun en årlig cykla och gå-kampanj, ett projekt som beviljats statligt stöd via KLIMP⁶.

⁶ <http://www.naturvardsverket.se/sv/Lagar-och-andra-styrmedel/Ekonomiska-styrmedel/Investeringsprogram/Klimatinvesteringsprogram-Klimp/>

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 bilar⁷.

I Skövde finns det inte någon bilpool att tillgå för allmänheten. Däremot finns sedan något år en kommunal tjänstebilpool med ett centralt bokningsystem (se ”Kommunens bilinnehav” ovan).

I Tekniska nämndens verksamhetsplan för åren 2009-2011, antagen den 2 december 2008, anges att arbetsavdelningen ska prioritera upprättandet av fler bilpooler i kommunen. Ett sätt att ge fler kommuninvånare tillgång till bilpoolsbilar är att låta privatpersoner använda bilarna i den kommunala poolen under kvällar och helger. Flera kommuner, till exempel Göteborg, har löst detta genom att samarbeta med en extern aktör. Upplägget i Göteborg säkerställer också att kommunanställda kan nyttja bilarna utan risk för förmånsbeskattning. Om ett sådant system infördes i Skövde skulle detta bidra till att uppfylla målet i Rese- och transportpolicyn om en hög nyttjandegrad av kommunens bilar.

Förra året lanserades en samåkningsportal⁸ där pendlare kan hitta någon att samåka med, samt se hur de kan resa med Västtrafik. Webbplatsen innehåller också aktuell information om läget på de större vägarna samt störningar i väg- och kollektivtrafik. Projektet är ett samarbete mellan Vägverket och Västtrafik, samt med Skövde, Hjo, Tibro och Karlsborgs kommuner.

Kommunala föredömen

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Skövde har tre kommunalråd. En av dessa har ingen privat bil, medan en annan, Leif Johansson, kör en miljöbil (en miljöbilsklassad dieselbil).

Bilförsäljning

Andelen miljöbilar som säljs i Skövde ökar. År 2007 var andelen 18,5 % och år 2008 var den 32,7 %⁹. Skövde ligger här nära riksgenomsnittet, där siffrorna var 17,6 % respektive 33,3 %. Under januari till mars i år har andelen nyregistrerade miljöbilar i Skövde stigit till hela 45,7 %. Med denna siffra placerar sig Skövde betydligt högre än riksgenomsnittet på 34,6 %.

Ökningen av andelen miljöbilar bidrog till att de fossila koldioxidutsläppen från nya bilar i Skövde minskade från 162 g/km till 148 g/km från år 2007 till år 2008¹⁰. (Siffrorna är beräknade utifrån livscykelanalys av bränslena.) Siffrorna är under riksgenomsnittet och placerar Skövde på plats 69 i ligan av kommuner med lägst utsläpp från nya bilar.

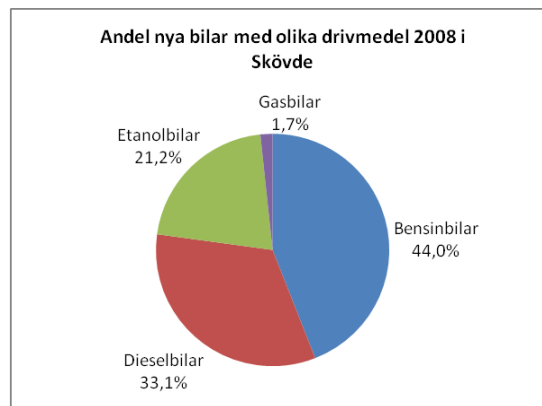
Räknat per bränsle var 13,1 % av de sålda personbilarna etanolbilar och 1,4 % var gasbilar år 2007, medan siffrorna steg till 21,2 % respektive 1,7 % under år 2008. Fördelningen per bränsle såg då ut som följer:

⁷Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

⁸<http://skaraborg.trafiken.nu/>

⁹http://www.bilsweden.se/web/Arkiv_1999-2007_4_2_1_1.aspx

¹⁰<http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafikinfrastruktur/Index-over-nya-bilars-klimatpaverkan/>



En nedslående siffra är att *ingen* gasbil såldes till fysisk person i Skövde kommun under år 2008, trots kommunens satsning på biogas. Samtidigt såldes 31 gasbilar till juridisk person.

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. 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).

I Skövde kommun erbjuder FordonsGas ett tankställe för biogas, på Norra Aspelundsvägen nära avloppsreningsverket Stadskvarn. Tillgången på etanol E85 är god och går för närvarande att tanka på ett tiotal mackar.

Biogasen produceras lokalt på en anläggning vid reningsverket Stadskvarn. Anläggningen är ett samarbete mellan kommunens VA-verk och Skövde slakteri AB. Mängden biogas som har sålts som fordonsbränsle har ökat från 65 000 Nm³ år 2004 till 215 000 Nm³ år 2008¹¹. Den styrande alliansen har satt upp som mål att tredubbla försäljningen till år 2011.

Skövde kommun avser att utöka sin produktion av biogas med hjälp av en ny anläggning som beräknas stå klar år 2012. Kommunen satsar mer än 75 miljoner kronor på projektet, varav 20 miljoner är statliga KLIMP-anslag. För att producera gasen kommer slakteriavfall och andra avfallsprodukter från närområdet att användas. Kapaciteten blir cirka 36 GWh per år, vilket är en kraftig ökning från dagens 6 GWh per år. Merparten av den producerade gasen är tänkt att uppgraderas till fordonskvalitet. Man planerar också att bygga en bussdepå intill anläggningen. Denna ska stå färdig år 2014 och målet är att alla stadsbussar då ska gå på biogas.

Skövde kommun har nära samarbete med FordonsGas, är medlem i Biogas Väst, och är dessutom aktiv inom projektet SkaraborgsGas, vars syfte är att stimulera gårdsbaserad biogasproduktion.

¹¹ En Nm³ biogas av fordonskvalitet motsvarar ca 1,1 liter bensin.

Slutsatser och rekommendationer

Skövde kommun får betyget 7 av maximala 10 från Gröna Bilister för sitt arbete för miljövänlig bilism. Satsningen på biogas förtjänar beröm, men vissa saker återstår att göra för ett toppbetyg.

Bland det positiva i arbetet för att minska bilismens miljöpåverkan märks:

- Den målmedvetna satsningen på lokal produktion av biogas av fordonskvalitet
- Den framsynta och tydliga Rese- och transportpolicyn
- Den relativt höga andelen miljöbilar (37 %) i kommunens bilflotta
- Den avgiftsbefriade parkeringen för gasbilar
- Den nyligen startade bilpoolen för kommunanställda
- Samåkningsportalen på webben, där kommuninvånarna kan hitta personer att samåka med

Gröna Bilister presenterar 6 huvudsakliga rekommendationer till Skövde kommun:

1. Målet om 50 % miljöbilar år 2009 är möjligt att nå. Slå nu fast ett datum då kommunens alla bilar ska vara miljöbilar, gärna år 2012 då den nya biogasanläggningen invigs.
2. Genomför ett kampanjarbete för att få upp allmänhetens ögon för biogasbilar. Locka med smärre ekonomiska morötter, t.ex. en bränslecheck på lokalproducerad biogas till dem som köper gasbil. Förra året såldes *ingen* gasbil till någon privatperson.
3. Verka tillsammans med andra kommuner för att Västtrafik ställer explicita miljöbilskrav vid upphandling av transporttjänster med lätta fordon, i enlighet med skrivelsen i Rese- och transportpolicyn.
4. Inför gratis parkering för *alla* miljöbilar enligt Vägverkets definition. Höj gärna avgifterna för övriga bilar för att undvika ekonomisk förlust.
5. Ta tag i utbildningen av kommunens personal i bränslesnål körning, enligt skrivelsen i Rese- och transportpolicyn.
6. Arbeta för införandet av bilpooler som är tillgängliga för allmänheten, i enlighet med tekniska nämndens verksamhetsplan. En möjlighet är att samarbeta med en extern aktör och hyra ut bilarna i den kommunala poolen till allmänheten under kvällar och helger.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Skövde kommun, företrädd av miljösamordnare Helena Olsson, 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>.