

Miljöbilssituationen i Jokkmokk

3 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Juli 2006

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. De totala utsläppen av fossil koldioxid i Jokkmokk har ökat med 6 procent från 1990 till 2000, varav industrin dock står för huvuddelen av ökningen.

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

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.

Jokkmokks kommun har dock klen med lokalt uttalade och publicerade miljö- och klimatstrategier, policies, program eller liknande. Detta trots att det finns särskilda statliga medel att söka för kommuner som önskar ta fram sådana program.

Trafikpolicy

Jokkmokk antog i maj 2006 en trafikpolicy för kommunen. I tjänstemannaförslaget saknades helt miljöhänsyn, men kommunfullmäktige kompletterade policyn med tre starkt miljödrivande att-satser som kommunen ska verka för

- att personal som kör mycket i tjänsten ska genomgå en utbildning i sparsamt körsätt.
- att biltrafiken ska minskas och miljövänliga drivmedel användas.
- att kommunala fordon så långt det är möjligt ska drivas med alternativa bränslen.¹

Lokalt investeringsprogram (Lip) och Klimatinvesteringsprogram (Klimp)

Jokkmokks kommun beviljades 1,7 miljoner kronor i statligt bidrag för sitt lokala investeringsprogram (LIP) år 1999. Bidraget har investerats i åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden, främst avseende fiskeodlingar. Kommunen har däremot inte beviljats bidrag för åtgärder som berör miljövänligare trafik eller produktion av biobränslen för fordonsdrift.

¹ Se <http://www.jokkmokk.se/kommun/fullm/ks060508.pdf>.

Jokkmokk kommuns 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.

Kommunen äger och leasar cirka 35 personbilar, och har börjat byta ut dessa till etanolbilar. I verksamhetsberättelsen för 2004 anges att ”Från och med januari 2005 kör personalen på miljö- och hälsoskydds enheten Jokkmokks kommuns första etanoldrivna bil. Det är ett centralt och strategiskt viktigt val som gjorts i syfte att förbättra miljön.”²

Kommunen anger i sitt svar till Gröna Bilister att ”Jokkmokks kommun jobbat för att de gamla miljöovänliga traditionella fordonen inom främst äldre- och handikappomsorgen bytts ut mot nya miljövänligare men ändå traditionella fordon. Budgetberedningen i Jokkmokks kommun har så sent som under hösten 2003, alltså i budgetprocessen inför år 2004, återigen diskuterat användandet av miljövänliga fordon i Jokkmokks kommun. Diskussionen utgick återigen från att miljö- och hälsoskydds enheten ska vara föregångare inom området miljövänliga fordon”.

Miljöpartiet har motionerat till kommunfullmäktige om att man ska införskaffa etanolbilar, med beslutsförslagen ”att successivt ersätta kommunförvaltningens användande av fossildrivna bilar med miljövänligare fordon med etanoldrift alternativt hybridbilar, oavsett om kommunen äger eller leasar fordonen, samt att kommunen i övrigt samarbetar på lämpligt sätt med berörda parter för att stimulera användandet av etanoldrivna bilar så att en etanolpump kan sättas upp inom Jokkmokks kommun.”³ Dessa beslutsförslag antogs av kommunfullmäktige, med tillägget ”att ge signaler till budgetberedningen om att avsätta medel så att personal som använder kommunens tjänstebilar får genomgå utbildning i Eco-Driving.”

Kommunen ekonomichef Anders Nygårds angav i sitt yttrande om motionen att ”Jokkmokks kommun skulle dock kunna bestämma sig för att vid tidpunkten för kommande bilbyten alltid köpa in eller hyra etanolbilar som dessutom alltså går att köra på vanligt drivmedel. Då volymen etanoldrivna bilar i Jokkmokk når en volym som av OK Norrbotten anses vara så stor så OK Norrbotten når lönsamhet kommer det då att bli möjligt att tanka våra etanoldrivna fordon med etanol.” Han resonerade vidare att ”En följd-effekt av att Jokkmokks kommun börjar att skaffa etanoldrivna bilar skulle kunna vara att andra stora organisationer, till exempel Vattenfall, Åjtte, landstinget eller länsstyrelsen

² <http://www.jokkmokk.se/kommun/ar2004.pdf>

³ Motion Alternativa drivmedel, <http://www.jokkmokk.se/kommun/fullm/kf040913.pdf>.

också kanske börjar införskaffa etanoldrivna bilar.”⁴ Gröna Bilister ställer sig helt bakom detta resonemang.

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

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.

Kommunen ställer dock inga relevanta miljökrav när de upphandlar fordonstjänster.

Utbildning

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

Jokkmokks Trafikskola AB, Roland Stenström, har offererat en sådan utbildning till Jokkmokks kommun gällande personal inom äldre- och handikappomsorgen. 60 personer får genomföra utbildningen till en kostnad av 55 000 kr. Om bensinförbrukningen sjunker med 15-20 %, vilket är det normala efter en genomförd utbildning, betalar sig denna utbildning på cirka ett år. Bedömningen inom äldre- och handikappomsorgen är dock att i dagsläget inte genomföra denna utbildning på grund av ett svårt ekonomiskt budgetläge.

Kommunen har undersökt möjligheten att hitta externa finansieringskällor till att genomföra en sådan utbildning. Kommunfullmäktige beslutade dock att utbildning ska ske även utan denna externa finansiering, ”att ge signaler till budgetberedningen om att avsätta medel så att personal som använder kommunens tjänstebilar får genomgå utbildning i Eco-Driving.”⁵ Kommunen har dock inte efterlevt beslutet - Jokkmokks Trafikskola anger att ingen kontakt alls har tagits från kommunens sida sedan beslutet togs.

I Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund, lär man sig ett mer miljöanpassat körmonster, bl.a. med Ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.⁶ I kommunen saknas helt sådana trafikskolor, men Jokkmokks Trafikskola utbildar i sparsam körning.

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.

⁴ Ibid.

⁵ Kommunfullmäktiges protokoll, <http://www.jokkmokk.se/kommun/fullm/kf040913.pdf>.

⁶ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

I Jokkmokk parkerar alla gratis överallt, en kontraproduktiv subvention av bilism som dessutom försvårar stimulansen av grönare bilism – man kan inte gynna miljöbilar med gratis parkering så som man gör i andra kommuner.

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 bilar.⁷ I Jokkmokk finns dock ingen bilpool.

Kommunen delger inte information om miljöfordon till allmänheten, inte heller allmän information om hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bilkörande. Detta trots att energirådgivaren har särskilt utrymme på kommunens webbplats.

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 februari 2004 biföll kommunfullmäktige en tvåpartimotion (miljöpartiet och vänsterpartiet) om industriell etanolproduktion i kommunen. Också Företagarna i Jokkmokk ställer sig ”engagerat positiva” till att säkra tillgång på etanol i kommunen. Ingen åtgärd har dock skett sedan dess på detta område.

Jokkmokks kommun kan genom att själv köpa etanol/flexifuefordon stimulera att en etanolkpump kan sättas upp inom kommunen – men ett enda fordon är inte tillräckligt. OK Norrbotten anger att det måste finnas cirka tio bilar med en normal årlig körsträcka som kontinuerligt tankar etanol för att det ska vara aktuellt att styra om till etanolförsäljning i en pump. Bristande efterfrågan från kommunala aktörer är en klart bidragande orsak till att OKQ8 perioden juli-oktober 2006 etablerar E85 i Pajala, Kiruna och Älvsbyn, men först längre fram i Jokkmokk.⁸ Sven Hellrönn, försäljningschef på OK Norrbotten anger att de i Jokkmokk har cisterner godkända för etanol – om kommunen ställde om så skulle OKQ8 troligen tidigarelägga sin investering. Också Statoil i Jokkmokk anger att dagens efterfrågan inte är tillräcklig för att de ska investera i en anläggning för etanol.

Publika tankställen för etanol eller andra biobränslen saknas i kommunen, men finns i bl.a. Boden, Gällivare, Haparanda, Kalix, Pajala, Överkalix och Övertorneå. Eftersom en stor del av kommunens tjänsteresor går till grannkommuner, innebär det att dessa fordon relativt ofta kan tankas med etanol redan i dagsläget.

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 bered-

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

⁸ Se bl.a. http://www.kuriren.com/GEN_Sok.asp?ArticleID=1234872.

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

Miljöbilar kan i Norrbotten köpas från bl.a. Volvo, Saab, Ford och Toyota. Det gäller framför allt etanoldrivna fordon, men också fordon med hybridteknik.

Slutsatser och rekommendationer

Jokkmokks kommuns miljöbilsarbete är svårare än arbetet i huvuddelen av landets kommuner, vilket vi tagit med i beräkningen vid poängsättningen. Kommunen får betyget 3 av maximala 10 för sitt arbete som miljöbilskommun. Det som är särskilt berömvärt är:

- Påbörjad omställning till miljöbilar.
- Påbörjat arbete för att få tankställe(n) för etanol i kommunen.
- Avsaknad av förmånsbilar.
- Flera positiva beslut i kommunfullmäktige, bl.a. gällande utbildning i sparsam körning, omställning till miljöbilar och utredning av lokal etanolproduktion – men besluten har inte verkställts.

Gröna Bilister presenterar sju huvudsakliga rekommendationer till kommunen:

- 1) Fasa ut bensin- och dieselbilen till förmån för bilar drivna med förnybara bränslen. Anta en tydlig plan för att stimulera bensinbolagen att etablera tankställe för etanol.
- 2) Genomför kommunfullmäktigebeslutet gällande lokal produktion av etanol, så som åtskilliga kommuner i framför allt Västernorrland och Västerbotten gjort.
- 3) Genomför kommunfullmäktigebeslutet gällande bred utbildning i sparsam körning.
- 4) Genomför kommunfullmäktigebeslutet gällande trafikpolicy, i de delar som avser förnybara drivmedel.
- 5) Kräv snarast att skolskjuts, färdtjänst och andra inköpta transporter ska köras med förnybara drivmedel.
- 6) Informera medborgarna om hur de kan minska bilens miljöpåverkan, inklusive information om tomgångsregler.
- 7) Verka för en högre andel etanol i bensinen och FAME i dieseln.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann och Agnetha Boström), baserad på enkät-svar från Jokkmokk kommun, framför allt från ekonomichef Anders Nygårds, kombinerat med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.