

# Miljöbilssituationen i Nyköping

\*\*\*\*\*

**5 stjärnor av 10 möjliga**

-

## En granskning av Gröna Bilister

Augusti 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 tillbaks på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska. De totala utsläppen av fossil koldioxid i Nyköping har ökat med 6 procent från 1990 till 2000, varav industrin dock står för huvuddelen av ökningen.

Bilisten 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.

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.

## Agenda 21

Nyköpings Agenda 21, antagen av kommunfullmäktige, har flera mål som berör trafik och miljövänligare bilism, bl.a.:

- Vi ska minska vår energianvändning, använda energi på ett så effektivt sätt som möjligt och använda förnyelsebara energikällor.
- Halterna av luftföroreningar från förbränning ska minska.
- Utsläpp från transporter och persontrafik ska minska.
- Miljövänliga bränslen ska användas.<sup>1</sup>

## Miljöpolicy

Kommunens förslag till miljöpolicy anger bland annat att ”Kretsloppen är slutna - allt återvinns och vi använder mindre energi”, vilket konkret bl.a. innebär att man bör gå från fossila till förnybara drivmedel.

Visionsdokumentet ”Nyköping 2011” har arbetats in som en del i miljöpolicyen. Här anges inte bara en ekologisk vision utan också vägen dit:

”All planering och alla beslut genomsyras av tänkande och handling som leder till en långsiktig hållbar utveckling, ekologiskt, socialt och ekonomiskt genom att:

- Alla vi anställda har ett miljöansvar i det dagliga arbetet.
- Vi arbetar aktivt med utbildning och information inom miljöområdet, såväl internt som externt.
- Alla vi anställda känner uppmuntran och stöd av Nyköpings kommun i arbetet som miljöbudbärare ut i samhället.

---

<sup>1</sup> <http://www.nykoping.se/upload/Miljo&Natur/Agenda21Miljo/MB-10nov%20red..pdf>.

- Vi föregår med gott exempel och verkar för att kommuninvånare, företag och organisationer tar sitt miljöansvar.”

Förslaget till miljöpolicy ingår i miljöplanen som preliminärt beslutas av kommunfullmäktige den 10 oktober.

## Översiktsplan

Genom översiktsplanen har Nyköpings kommun ett miljöstrategiskt instrument för den framtida samhällsplaneringen. Kommunens interna miljöarbete sker idag genom miljöpolicy, miljöplanen och årliga miljöbokslut.

## Intern miljöplan

Kommunens interna miljöplan är under framarbetande, med fullmäktigebeslut preliminärt den 10 oktober 2006. Som övergripande mål för sektionen Verksamhetsplanering och personalens miljöarbete anges att ”All kommunal verksamhet skall vara ett föredöme i arbetet för en hållbar utveckling. Nyköpings kommun skall ständigt förbättra sitt miljöarbete. Alla vi anställda skall känna till och jobba efter kommunens miljöplan.”

Förslaget innehåller bl.a. det radikala målet att ”Alla personbilar som köps in eller leasas ska vara miljöbilar. Nyköpings kommun följer Vägverkets definition av miljöbilar.” Andra mål är däremot inte alls radikala, t.ex. säger man om upphandling av fordonstjänster enbart att ”Vid upphandling av transporter ska företag med transportpolicy främjas”.

## Klimatinvesteringsprogram

Nyköping sökte genom Mälardalsrådet statliga Klimatinvesteringsbidrag på 3,8 miljoner kronor för år 2006, för ett allmänt hållet informationsprojekt via ett lokalt mobilitetskontor. Troligen skulle en del av informationsinsatserna ha gällt minskad klimatpåverkan från trafiken. Ansökan beviljades dock inte.<sup>2</sup>

## Nyköping 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.

---

<sup>2</sup>[http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Malardalsradet\\_2006.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Malardalsradet_2006.pdf)

- 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 132 personbilar, varav 35 miljöbilar – 30 etanoldrivna och 5 biogas. Det ger en miljöbilsandel på 26,5 procent, kring genomsnittet av de 230 kommuner Gröna Bilister har granskat. Det är dock bara hälften av målet i kommunens miljöplan, där det anges att minst 50 procent av Nyköping kommuns fordonspark, maskiner och arbetsredskap skall bestå av fordon som drivs med förnyelsebara bränslen senast år 2005.<sup>3</sup>

I förslaget till reviderad intern miljöplan anges att ”Minst 70 % av personbilarna som körs i kommunens regi går på biobränsle senast 2008, som leder till minskad Co2 utsläpp” samt ”Alla personbilar som köps in eller leasas ska vara miljöbilar. Nyköpings kommun följer Vägverkets definition av miljöbilar.” Gröna Bilister är starkt positiva till denna skrivning, som är bland det mest långtgående vi sett. Dessutom är det bra att man ansluter sig till den nationella definitionen.

I kommunens miljöbarometer citeras ett elevarbete som anger att ”Nyköpings satsning på etanoldrivna bilar bidrar till ett minskat koldioxidutsläpp, hela 30 ton per år! Ekonomiskt sett har man inget att förlora på en bil driven av bioetanol.”<sup>4</sup>

Utöver miljöbilskraven anges i förslaget till intern miljöplan också att 10 fordon ska förse med intelligent hastighetsövervakning (ISA). Dessutom att ”Kommunen ska utreda möjligheten till inköp av miljövänliga däck, däck som uppfyller funktionskrav enligt Svanen<sup>1</sup> märkning eller motsvarande, senast 2007.” Gröna Bilister föreslår att detta kompletteras med inriktningen lättrullande däck, som minskar bränsleförbrukningen och därmed klimatpåverkan.

Utänför denna statistik har det kommunala bostadsbolaget Nyköpingshem 22 bilar, men inte en enda miljöbil.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det synd att Nyköpings kommun inte förmått avstå från förmånsbilar som löneförmån – även om det endast gäller en bil, inskaffad år 2003.

## 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.

I kommunens skolskjutsupphandling 2005 angavs att ”Nyköpings kommun kommer att prioritera anbudsgivare vars fordonspark består av miljöfordon som drivs med förnyelsebara bränslen som biogas, etanol eller el (hybrid). Dieseldrivna fordon skall drivas med diesel enligt miljöklass 1, eller bättre. Investeringar i fordon eller annan utrustning skall ske så att miljömässigt bästa möjliga teknik utnyttjas.” Dessutom anges att ”Vid nyanskaffning av bilar skall leverantören prioritera bilar med låg bränsleförbrukning och lågt kol-

<sup>3</sup> <http://www.nykoping.se/upload/Miljo&Natur/Agenda21Miljo/MB-10nov%20red..pdf>

<sup>4</sup> Ibid.

dioxidutsläpp.” och ”Fordonen skall framföras med mjukt körsätt så att bränsleförbrukningen och avgasutsläpp hålls på en låg nivå.”

I den nya miljöplanen anges endast att ”Vid upphandling av transporter ska företag med transportpolicy främjas”. Det är ett krav som skjuter helt vid sidan om målet och borde ersättas med krav på förnybara drivmedel och sparsam körning.

## Utbildning

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

Kommunens miljöplan från 2002 angav att ”All personal som kör mer än 500 mil i tjänsten ska vara utbildade i EcoDriving alt. Heavy EcoDriving.” Kommunen har sedan utbildat ett trettiotal anställda i sparsam körning, vilket är relativt bra för en kommun av Nyköpings storlek. I förslaget till ny miljöplan finns som resultatmål att ”All personal kör på ett miljövänligt och energisnålt sätt” samt ”Kommunens personal som kör bil i tjänsten utbildas i EcoDriving, senast 2008”. Dessutom ska utbildas i Heavy EcoDriving för tunga fordon.

I Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund, lär man sig ett mer miljöanpassat körmönster, bl.a. med Ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.<sup>5</sup> I kommunen saknas dock helt sådana trafikskolor, men Stures 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.

Nyköping erbjuder gratis parkering för turister<sup>6</sup> och anger själva att man saknar en samlad parkeringsstrategi – en sådan ska utarbetas av planeringschefen<sup>7</sup>. Det är 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.

Allt fler kommuner delfinansierar medborgares miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil. Nyköping har dock inte infört denna stimulans.

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 roligare saker än parkeringsplatser.<sup>8</sup> Nyköping erbjuder dock ingen bilpool åt sina medborgare.

<sup>5</sup> Läs mer om Gröna Trafikskolor på [www.grontrafikskola.se](http://www.grontrafikskola.se).

<sup>6</sup> <http://www.sr.se/cgi-bin/sormland/nyheter/artikel.asp?artikel=899578>

<sup>7</sup> [http://www.nykoping.se/sv/Nyheter/Kommunstyrelsearenanden\\_om\\_resecentrum\\_och\\_strategi\\_for\\_trafik\\_och\\_parkering/](http://www.nykoping.se/sv/Nyheter/Kommunstyrelsearenanden_om_resecentrum_och_strategi_for_trafik_och_parkering/).

<sup>8</sup> <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

Kommunens webbplats saknar helt information om miljöfordon eller 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 Nyköping finns relativt goda möjligheter att tanka biobränslen, med E85 hos OKQ8 och Statoil i själva stadskärnan, hos St-1 på Skavsta Flygplats och med biogas centralt hos Svensk Biogas. Tillgången på biogas beror på att Nyköpings kommun, Landstinget Sörmland och Nyköpingshem AB hösten 2003 gemensamt upphandlade biogas för Nyköping och Katrineholm. Också de goda tankmöjligheterna för etanol beror delvis på att kommunen satt tryck på de avtalsbundna bränsleleverantörerna om etablering av förnyelsebara fordonsbränslen i Nyköping.

I förslaget till intern miljöplan anges att ”En utredning tas fram 2007 om möjligheten att införa tankning med syntetisk diesel i Nyköpings tätort”, vilket Gröna Bilister stödjer under förutsättning att denna diesel är förnybar och alltså inte baserad på fossil naturgas. Arbetet tänks ske tillsammans med landstinget och intresserade företag.

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

Miljöbilar erbjuds i Nyköping med omnejd av bl.a. Ford, Saab, Toyota och Volvo. Därmed är tillgången på miljöbilar klart godkänd.

## Slutsatser och rekommendationer

Nyköping är en spirande miljöbilskommun. Kommunen får betyget 5 av maximala 10 för situationen i dagsläget, men kan räkna med ett högre betyg framgent om skrivningar i framför allt den interna miljöplanen genomförs. Bland det särskilt berömvärda märks:

- Kommunens höga målsättning gällande miljöbilar – med en verklighet som börjar komma ikapp
- Premiering av miljöbilar vid upphandling av skolskjuts
- Miljökrav även på exempelvis däck och föreslagen introduktion av intelligent hastighetsövervakning i tio bilar
- Tillgången till biogas för fordonsdrift, genom ett samarbete med andra aktörer i regionen
- Arbetet för att driva på introduktion av etanol/E85 på flera tankställen i kommunen
- Den breda, genomtänkta och systematiska utbildningen av kommunanställda i sparsam körning, Ecodriving

Gröna Bilister presenterar fyra huvudsakliga rekommendationer till kommunen:

- 1) Införa ett slutdatum för fossilbränsleddrivna personbilar i kommunal ägo.
- 2) Stimulera medborgarna att köpa och köra miljöbil, t.ex. med gratis parkering och/eller delfinansiering av merkostnaden vid inköp.
- 3) Inför miljöbilskrav vid alla inköp av transporttjänster, som en konkretisering av den nyligen införda stimulansen för miljöbilar vid skolskjuts.
- 4) Etablera, eller stimulera etableringen av, en bilpool öppen för allmänheten, med miljöbilar.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Nyköping kommun, företrätt av miljösamordnare Camilla Nilsson och upphandlare Lars-Göran Boberg. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se). Framtagandet av kommungranskningarna stöds finansiellt av Konsumentverket.