

Miljöbilssituationen i Piteå

5 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

November 2007

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 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 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 SCB har transportsektorns utsläpp av koldioxid i Piteå kommun ej förändrats nämnvärt på senare år; det var 3,1 ton per invånare både år 1990 och 2004¹. De totala utsläppen minskade något under samma period, från 6,4 till 6,1 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 allergier, cancer och skador på växtligheten. Bullerrelaterad stress är ett annat problem med vägtrafiken som är värt att nämna.

Piteå kommun anger själva att ”Ingen av de miljö kvalitetsnormer som finns för luftens olika föroreningar överskrids i Piteå. Vi klarar normerna men halterna är sådana att fortsatta mätningar krävs.”²

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.

Mattias Goldmann och Per Östborn

Gröna Bilister

¹http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/cgi-bin/bj_mapp.exe/enbal

²http://www.pitea.se/templates/Pitea_Page____20778.aspx?epslanguage=SV

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.

Agenda 21

Piteå kommuns Agenda 21, antagen av kommunfullmäktige år 1997, slår bl.a. fast visionen för år 2010 "Förnyelsebara drivmedel är ett reellt alternativ för transporter". Detta upp-repas ordagrant i kommunens översiktsplan från slutet av år 2001.³

Som konkret mål för år 2010 slogs fast i Agenda 21 att "Utsläppen av CO2 från fossila bränslen har minskat med 10 procent jämfört med 1996".

Energiprogram

Energiprogrammet slår fast att "Den energitekniska kompetensen inom biobränsleområdet ska i Piteå ligga långt fram i landet".

Regionala miljömål

Norrbottnens länsstyrelse antog 2003 femton regionala miljömål, varav de mest relevanta för miljövänligare trafik återfinns under miljömålen "Begränsad klimatpåverkan" och "Frisk luft". Här finns flera konkreta och mätbara mål som också är förpliktigande för länets kommuner:

1. Utsläppen av växthusgaser ska år 2010 vara minst fyra procent lägre än utsläppen år 1990. Målet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller för flexibla mekanismer och beräknas i koldioxidkvivalenter. Målet omfattar inte basindustrierna lokaliserade i Norrbotten. Med basindustrier avses här massa- och papper, gruv- och stålindustrin samt Lule-Kraft.
2. Halten marknära ozon ska inte överskrida 120 mikrogram/m³ som åtta timmars medelvärde år 2010.
3. År 2010 ska utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Norrbotten, exklusive metan, ha minskat till 15 000 ton.⁴

³<http://www.pitea.se/Sidmappar/32398/energi.pdf>

Målen är kopplade till konkreta åtgärder, varav flera direkt berör miljövänligare bilism:

1. Utbildning av bilförare i sparsam körning (s.k. Ecodriving)
2. Minska andelen bilresor och öka andelen resor med cykel eller till fots på korta sträckor
3. Uppmuntra till ökad användning av förnybara bränslen i energiproduktionen
4. Minska utsläppen från vägtrafiken genom satsningar på och uppmuntran till miljöanpassat körsätt
5. Minska utsläppen från vägtrafiken genom att verka för och uppmuntra till miljöanpassade färdssätt på korta sträckor, exempelvis cykling och kollektivtrafik, samt samordna transportplanering på lite längre sträckor
6. Minska utsläppen från vägtrafiken genom att verka för större andel fordon med katalysatorer

Kommunens bilinnehav

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

- Kommunbilar går ofta relativt långa sträckor (t.ex. de som används av hemtjänst eller gatukontor), innebärande att miljövinsten per bil är större för dessa fordon än för genomsnittet privatägda.
- Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon 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.

Piteås kommun äger eller leasar cirka 130 personbilar, inklusive mindre servicebilar (lätta lastbilar). Av dessa är en miljöbil, en Ford Focus Flexifuel som kan drivas på etanol. Detta motsvarar en miljöbilsandel på mindre än en procent. Situationen har inte förbättrats alls sedan den förra granskningen i december 2005. Även då fanns en enda miljöbil, en Toyota Prius (elhybridbil). Då angavs att andelen troligen skulle öka vid nästa upphandling: ”förmodligen kommer ett krav att vara att viss andel ska vara miljöbilar”. Nu, två år senare, upprepas en liknande formulering: ”[miljökraven] kommer att ses över och bli tydligare inför nästa upphandling. I detalj är de inte sammanställda ännu.” Det är dags att gå från ord till handling.

⁴Målet avser VOC från mänsklig aktivitet. Samtliga mål finns på Norrbottens läns webbplats.

Hittills ställer man följande miljörelaterade krav vid fordonsinköp:

- Högsta tillåtna bränsleförbrukning 7,5 l/100 km vid blandad körning.
- Fordonen skall uppfylla svensk miljöklass 2005
- Krav på god krocksäkerhet, Euro-NCAP 4 stjärnor eller motsvarande
- Däck ska användas med slitbanegummi fritt från märkningspliktig olja enligt EU:s kriterier

Det finns politiska initiativ för att förbättra miljöbilssituationen, men de har ännu inte hör-sammats. Miljöpartiet i Piteå har i sitt lokala program att ”Piteå på sikt skall bli en helt fossilbränslefri kommun. I ett första steg skall samtliga kommunens fordon därför bytas ut mot fordon som ej drivs med fossila bränslen och detta bör också gälla kommunaltrafiken.”

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

Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning, s.k. Ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transportererna går något snabbare. Piteå kommun anger på sin hemsida att ”Genom ett ekonomiskt körsätt, t ex Ecodriving, minskar bränsleförbrukning, kostnader och koldioxidutsläpp avsevärt.”⁵

Kommunen har utbildat ca 70 personer i Ecodriving, vilket är en hög siffra för en kommun av Piteås storlek.

Det erbjuds kurser i Ecodriving på Körskolan i Piteå AB och på Piteå Trafikskola AB

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 en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Piteå kommun ställer ett antal miljörelaterade krav på sina leverantörer av transporttjänster, bl.a. skolskjuts. Miljökraven har varierat något över tiden men i stort sett följt EKU:s förslag, innebärande att kommunen inte själv har varit pådrivande. Dessa krav gäller i dagsläget bästa miljöklass för bensin och diesel – ett i princip verkningslöst krav eftersom sämre klassad bensin och diesel knappast alls säljs i Sverige.

⁵<http://www.pitea.se/Sidmappar/32398/energi.pdf>

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:

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

Piteå erbjuder dock ingen stimulans till sina medborgare när det gäller val av bil. Skillnaden är slående jämfört med exempelvis Linköpings kommun, som erbjuder delfinansiering av extrakostnaden när man köper biogasbil (näringslivet får 30 procent av merkostnaden ersatt, medan privatpersoner och kommunal verksamhet får 50 procent av merkostnaden).

Inte heller får den som köpt miljöbil gratis eller subventionerad parkering, som fallet är i flera andra städer i Piteås storlek (t.ex. Kristianstad och Laholm). Kommunen har återkommande justerat parkeringsavgifterna, med goda möjligheter att införa denna stimulans. Dessutom har kommunen, vilket är positivt, inrättat särskild samåkningsparkering för pendlare, med tillgång till motorvärmarruttag.⁶

Att ersätta det privata bilinnehavet med medlemskap i en bilpool är ett effektivt sätt att minska privatbilismen⁷. I Piteå finns dock ingen bilpool och kommunens webbplats ger inte heller någon information för den som önskar starta en bilpool. Miljöpartiet har föreslagit ”att en kommunal bilpool inrättas samt att samåkning i större utsträckning uppmuntras”, men det har inte lett till något beslut från kommunens sida.

Kommunen tog fram till förra årsskiftet gratis hand om skrotbilar, i ett projekt gemensamt med Håll Sverige Rent.

Bränsletillgång

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinster, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensin eller diesel. Etanoldrivna bilar (flexifuel), gasdrivna bilar (bifuel) och RME⁸-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappad 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 Piteå finns tre mackar som erbjuder etanol E85. Det är OKQ8 på Oktanvägen 4, Shell på Prästgårdsgatan 56 och Statoil på Ringiusvägen 2.

⁶http://www.pitea.se/templates/Pitea_Page____20722.aspx?epslanguage=SV

⁷Läs mer om bilpooler på <http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=128&parent01=10>.

⁸Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

Piteå kommun medverkade aktivt till att den första pumpen med etanol E85 sattes upp på OKQ8 genom att redan under 90-talets andra hälft leasa ett antal etanolbilar av typ Ford Taurus, i ett projekt tillsammans med Det Naturliga Steget.

Kommunen uppmanar medborgarna att själva låginblanda etanol i bensinen⁹, med positiv miljöeffekt – men kommunen bör komplettera denna uppmaning med precis information om lämplig låginblandning. Kommunen har dock inte fattat något beslut om låginblandning i sina egna fordon. Kommunen har, i motsats till Örebro kommun, inte heller några krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME (rapsmetyl-ester) i konventionell diesel, trots att detta skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.

Den 23 februari 2005 invigdes i Piteå en mindre pilotanläggning för produktion av syntesgas, ur svartlut från massafabriker¹⁰. Den syntesgas som produceras kan eldas i gasturbin och bli el eller syntetiseras till fordonsbränslena metanol, dimetyleter eller syntetisk diesel. Bränslena innebär en väsentlig koldioxidreduktion jämfört med bensin och konventionell diesel. Fordonsbränslen ur förgasad svartlut utreds inom EU-projektet Renew där Piteå-företaget Chemrec samarbetar med Södra Cell, Volvo, Daimler Chrysler, Renault och Volkswagen. I början av år 2007 gick Volvo och ett amerikanskt riskkapitalbolag in med 70 miljoner kronor i projektet, med följd att kommersialiseringen av verksamheten förmodligen kommer att påskyndas. En större demonstrationsanläggning beräknas vara klar i början av år 2011. ”Om alla [massa]bruk hade en fullskalig sådan anläggning skulle det täcka 25 procent av det svenska behovet av fordonsbränsle”, menar Chemrecs VD Jonas Rudberg.

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.

Nordiska Bil AB på Turbovägen 1 saluför etanolmodeller från Volvo, Renault och Ford. Müllers Bil AB på Oktanvägen 6 erbjuder etanolversioner av VW Golf och Jetta. Bilhuset i Piteå AB på Prylvägen 4 i Öjebyn säljer etanolversionen av Peugeot 307. Bilkompaniet Sigoro på Hammarvägen 41 i Öjebyn saluför Saabs etanolmodeller.

Toyota Bilcenter i Piteå marknadsför elhybridbilen Prius.

Det finns dessutom miljöbilsklassade dieselmodeller från Audi och VW som säljs på Müllers Bil, och miljöbilsklassade dieslbilar från Opel som erbjuds av Bilkompaniet Sigoro.

Ett flertal märken erbjuder bilar som kan köras på gas, men det är ännu så länge inte meningsfullt att marknadsföra dessa iteå, eftersom närmaste gastankställe finns i Boden och det bara finns ytterligare ett tankställe i hela Norrland – i Östersund.

⁹http://www.pitea.se/templates/Pitea_Page_____20779.aspx?epslanguage=SV

¹⁰Läs mer i DN (<http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?d=678&a=384214&previousRenderType=6>)

Slutsatser och rekommendationer

Piteå kommuns miljöbilsarbete är med tvekan godkänt, och får betyget 5 av maximala 10. Sorgligt nog har knappast något hänt sedan den förra granskningen i december 2005. Bland det positiva märks:

- Den tidigare satsningen på etanolbilar, som ledde till att ett tankställe för etanol E85 tidigt etablerades i kommunen
- Den relativt omfattande satsningen på utbildning i sparsam körning eller Ecodriving för kommunanställda
- Vissa miljökrav vid upphandling av exempelvis skolskjuts och färdtjänst, med möjlighet att skärpa dessa vid nästa upphandling
- Avsaknaden av förmånsbilar
- Kommunens höga ambitioner gällande att vara ledande gällande kunskaper om förnybara bränslen
- Tillgången till utbildning i Ecodriving

Gröna Bilister ger sju huvudsakliga rekommendationer till Piteå kommun:

1. Öka antalet miljöbilar i den kommunala fordonsflottan snabbt, med ett sistadatum för fossilbränsleddrivna bilar.
2. Ta initiativ till ett regionalt samarbete kring syntetisk diesel. Både försöken med förgasning av svartlut från massaindustrin i Piteå och förgasningen av spill (grot) från skogsbruket i Överkalix¹¹ har syntetisk diesel som möjlig slutprodukt. Arvidsjaur fattade år 2004 beslut om försök med syntetisk diesel i kommunala arbetsredskap och fordon.
3. Ställ miljöbilskrav på leverantörer av transporter, såsom skolskjuts och färdtjänst, i linje med de miljökrav som redan ställs och tidigare ställts.
4. Förverkliga Agenda 21-målet att minska trafikens koldioxidutsläpp med 10 procent till år 2010, jämfört med 1997.
5. Stimulera medborgare att köpa miljöbil, t.ex. genom att erbjuda gratis parkering och gratis eller subventionerade kurser i Ecodriving.
6. Stimulera etableringen av en bilpool för minskat behov av privata bilar.
7. Kräv i likhet med Örebro kommun en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME (rapsmetylester) i konventionell diesel - det skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Piteå kommun, företrädd av Anna-Karin Lundberg på miljö- och byggkontoret. För ytterligare information kontakta Mattias Goldmann (mattias.goldmann@gronabilister.se) eller Per Östborn (per.ostborn@gronabilister.se). Se även www.gronabilister.se.

¹¹<http://www.nsd.se/artikel.aspx?artid=35072>