

Miljöbilssituationen i Östersund

9 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

September 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 Östersund har minskat med 23,6 % 1990 till 2000 enligt SCB, varav huvuddelen av minskningen beror på minskad oljeanvändning. Transporterna står för största delen av koldioxidutsläppen.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bl.a. 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 samhällelig 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.
- Östersunds kommun har ett antal transportrelaterade miljö- och klimatmål, framtagna bl.a. i Agenda 21-dokumentet och i kommunen miljöledningssystem:
- Koldioxidutsläppen ska minska med 15 procent räknat från år 1998 till år 2010.
- 75 % av kommunförvaltningens fordon ska vara anpassade för och drivas med förnyelsebara bränslen till år 2005.
- 1 % av de registrerade bilarna i kommunen, ca 250 st., ska drivas med förnyelsebara bränslen och de får parkera gratis i staden.
- Därutöver har kommunen en miljödrivande resepolicy som bl.a. stadgar att man ska samåka när så är möjligt och att egen bil i tjänsten ska undvikas till förmån för kommunens tjänstebilar.¹

I de regionala miljömålen för Jämtlands län anges att man ska ”Verka för att företag och myndigheter ställer miljökrav vid upphandling av fordon och transporter, och att antalet miljöbilar i länet ska vara 500 till år 2005.”²

Östersund fick år 2004 Klimatinvesteringsbidrag för flera trafikrelaterade miljöåtgärder. Biogas som fordonbränsle 7 777 000 kr, Miljöbilar i kommunförvaltningen; 3 963 600 kr, EcoDrivingutbildning i kommunförvaltningen 43 750 kr, Bokningssystem till miljöbilspoolen 76 000 kr, Grön Trafik - Mobilitetskontor 2 340 000 kr, Europeiska trafikantveckan, 195 000 kr.

År 2006 fick Östersund fler klimatinvesteringsbidrag för flera trafikrelaterade miljöåtgärder; Klimat- och mobilitetscenter Grön Trafik 900 000 av total investering på 5 689 565 kr, Informationsprojekt och bidrag för biogasfordon till företag, privatpersoner och bilkooperativ, 920 000 kr av 6 660 000 kr, Tankanläggning för biogas 1 293 000 kr av total investering på 4 310 000 kr och Förstudie för rötning av organiskt avfall i regionen 150 000 kr av 300 000 kr.³

¹ <http://www.ostersund.se/download/18.1e0f2f6f2dce47f517fff28067/Resepolicy.pdf>

² <http://www.ostersund.se/download/18.1fca020210a49d6d7a3800027129/Projekt+1b+milj%C3%B6bilar+i+kommunf%C3%B6rvaltningen.doc>

³ http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/klimpdok/klimp2006/bidrag_prog_atgarder_06.pdf

Östersund kommuns 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 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.

Av Östersunds 189 personbilar är 103 miljöbilar, vilket motsvarar 54,5 procent. Av miljöbilarna är 93 etanol/FFV-bilar och 10 elhybrider. Därtill kommer tre lätta lastbilsregistrerade miljöbilar (två etanol/FFV och en eldriven).

Miljöbilsandelen har ökat kontinuerligt sedan år 2001, då kommunledningen bestämde att endast miljöfordon ska köpas om inte särskilda skäl finns. Dessa skäl måste anges av respektive förvaltningschef i en avvikelserapport. Endast 3-4 sådana har skrivits per år.

Kommunen har fått statligt Klimp-bidrag för att täcka merkostnaden för inköp av 116 biogas- och elhybridfordon. Då kommunens etablering av biogasanläggning försenats flera år, hade man under tiden inköpsstopp för nya personbilar. En biogasbilsupphandling har nu påbörjats, i syfte att närmast uteslutande köpa gasbilar. Med normal utbytestakt uppskattas 41 gasbilar kunna upphandlas innan möjligheten att nyttja beviljat Klimp-bidrag upphör i december 2007. Även 23 gasdrivna minibussar avses inskaffas under projektiden.⁴

Det kommunala bostadsbolaget Östersunds bostäder äger endast tre bilar, varav ingen är miljöbil. Energibolaget Jämtkraft ägs av kommunerna Östersund, Krokoms och Åre samt Vattenfall. Bolaget har endast två miljöbilar av totalt 56, men anger att en bilupphandling ska påbörjas med visst inköp av etanol- och hybridbilar.

Jämtkraft och Östersunds bostäder har fått ägardirektiv från kf i april 2006 om att vid nyinköp köpa miljöbilar i möjligaste mån. Jämtkraft är med i den upphandling som görs om biogasbilar.

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

Körning med egen bil i tjänsten innebär onödigt hög miljöbelastning, eftersom man i princip godkänner vilka fordon som helst som de kommunanställda har. Att verifiera och mini-

⁴ <http://www.ostersund.se/download/18.5288d08e10a3b29461b8000177/Gr%C3%B6nt+trafikbokslut+2005.pdf>

mera det faktiska körandet är också svårt. Därför är det positivt att kommunens resepolicy slår fast att kommunens tjänstebilar ska användas istället för egna bilar. Detta innebär i praktiken att miljöbilar körs i hög utsträckning.

I den interna bilpoolen finns 14 miljöbilar som också är försedda med alkolås.. Samhällsbyggnadsförvaltningen har också en miljöbilspool med 3 fordon. (Klimp-bidrag finansierar ett Internetbaserat bokningssystem som ökar tillgängligheten och nyttjandegraden, minskar administration, möjliggör samåkning och förbättrar uppföljningsmöjligheterna. Poolbilarna hyrs ut internt cirka 500 gånger per år och kan kvällar och helger hyras av kommunanställda. Extern uthyrning sker inte; bilarna står normalt parkerade kvällar och helger – en onödig kostnad och miljöbelastning då de skulle ersätta miljösnävrare bilar om de utnyttjades även denna tid.

Upphandlingskrav

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.

Kommunen ska enligt sin egen trafikplan (som antogs 2005) ställa krav på förnyelsebara bränslen när persontransporter upphandlas. Detta görs dock inte i gällande skolskjuts- och färdtjänstavtal som är från 2002 respektive 2001. De miljökrav som ställs är trubbiga eller verkningslösa (krav på max fordonsålder är sämre än att specificera egenskaper man vill ha/undvika, krav på miljöklassning av bränslen är ointressant då bensinbolagen inte levererar i flera kvaliteter, krav på HA-fria däck är mindre viktigt än krav på lättrullande däck). En uppföljning av skolskjutsupphandlingen visade bl.a. att de som vann upphandlingen inte hade något miljöledningssystem trots att detta ingick i förutsättningarna.

Kommunen begär koldioxidredovisning för transporter som köps in, men hittills har det inte haft någon styrande effekt.

En ny upphandling av både skolskjuts och färdtjänst ska göras år 2007. Det finns inget beslut om att man då kommer att kräva förnybara drivmedel eller stimulera detsamma, t.ex. med en högre milersättning för dem som kör med detta.

I stadsbussupphandlingen har Länstrafiken och kommunen skrivit avtal med Stadsbussarna som innebär att en första etanolbuss ska börja köra år 2007 och samtliga 30 bussar bytas mot etanolbussar år 2010.

Utbildning

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

Cirka 80 kommunanställda har utbildats i sparsam körning under 2005 och 2006 utöver de 400 som utbildades 2001. Förmätningar och uppföljning görs, på en del ställen genomförs

motivationsåtgärder och en enhet har ett förslag till bonussystem för den som kör snålare. Ett ramavtal för sparsam körning avseende personbil och tunga fordon samt för repetitionsutbildning finns och de kommunala enheter som är intresserade avropar själva. Utbildningen genomförs alltså inte utifrån någon systematik där de som har störst nytta av utbildningen genomgår den först eller obligatoriskt.

I kommunen finns fem Gröna Trafikskolor, diplomerade av Gröna Bilister och Sveriges Trafikskolors Riksförbund. På dessa trafikskolor lär man sig ett mer miljöanpassat körmonster samt en miljödriven helhetssyn på transporter.⁵ Kommunen har ramavtal med en Grön trafikskola, Reveljens Trafikskola.

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.

Kommunen har beviljats Klimp-bidrag för att delfinansiera företags, privatpersoners och bilpoolers merkostnader vid miljöbilsinköp. De 100 första företag och privatpersoner som köper biogasbil beviljas bidrag på upp till 9 000 kronor.

Gratis parkering erbjuds kommuninvånare, företag och organisationer med miljöbilar sedan 2001. Samma regler som för annan parkering gäller, utom att där parkering är tillåten en timme får miljöbilar stå i två timmar. Förmånen förlängdes nyligen till och med år 2007 och erbjuds nu även miljöbilsförare i andra delar av landet. För att få åtnjuta förmånen måste minst fordonet till minst 50 procent tankas med det förnybara drivmedlet. Kommunen har följt upp tillstånden för 67 bilar, varav 61 bilar klarade kraven med en genomsnittlig andel tankad E85 på 83 procent. För de två bilar där det trots flera påminnelser saknas redovisning har tillståndet dragits in (de sista fyra hade sålts).⁶

Antalet miljöbilar som parkerar gratis har ökat från 138 fordon från 2004 till 386 fordon i september 2006 (ca 1,4 procent av bilbeståndet). Parkeringstillstånden fördelar sig enligt nedan. Intressant att privata aktörerna nu står för största miljöbilsandelen.

| Bränsle | Bilägare | | | | | Totalt |
|---------------|-----------|------------|------------|-----------------|-----------|------------|
| | Företag | Kommun | Privat | Övriga kommuner | Myndighet | |
| El-fordon | 1 | 1 | 2 | | | 4 |
| Elhybrid | 15 | 10 | 2 | 3 | | 30 |
| E85 | 72 | 92 | 154 | 13 | 4 | 335 |
| Diesel | 1 | | 5 | | | 6 |
| Bensin | 1 | | 9 | | | 10 |
| Biogas | | | 1 | | | 1 |
| Totalt | 90 | 103 | 173 | 16 | 4 | 386 |

Tabell. Parkeringstillstånd för miljöfordon Uppdaterad den: 2006-09-14

⁵ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

⁶ <http://www.ostersund.se/kommunalservice/gatortrafik/grontrafik/miljofordon/gratisparkeringformiljofordon.4.1e0f2f6f2dce47f517fff11513.html>

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 Östersunds bilpool har ett tiotal privatpersoner och ett företag som medlemmar, och en miljöbil (ford Focus Flexifuel) och har också samarbete med en hyrbilsfirma Safety. Bilens hemvist är P-huset intill Shell-macken vid Färjemansleden. Bilpoolen avser att ha bilar på fler ställen och samarbetar med en bilpool i Sundsvall.⁸

Kommunens ”Grön Trafik” har stöttat bilpoolen med annonser, lokal och föreläsare för informationstillfällen samt information på hemsidan. Grön Trafik har också vid närmare 30 företagsbesök undersökt intresset för att ingå i en bilpool. Kommunen kommer att följa upp bilanvändning och miljöeffekter för poolmedlemmarna före och efter inträdet.

Medborgarna stimuleras också av kommunen genom återkommande information om miljöfordon, bl.a. på travet (i samverkan med Länsförsäkringar), på Europeiska Trafikantveckan (med miljöbilsförsäljare), på miljöfika för företagare samt med specifik information om biogasbilar (med Vatten Östersund), på miljöfrukost med Agenda 21 och olika seminarier.⁹

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).

Kommunen färdigställer nu en uppgraderingsanläggning för biogas, ett gaslager och en publik tankstation i anslutning till reningsverket i Göviken, Lugnvik. Premiärtankning planeras till 1 mars 2007.¹⁰ Statliga Klimatinvesteringsspengar (Klimp) står för 40 procent av satsningen på 20 miljoner kronor.

Gasen framställs från avloppsslam och mejeriavfall, med en förväntad volym på drygt 600 000 Nm³ fordonsgas, vilket motsvarar behovet för omkring 500 personbilar. Det finns utrymme för över 300 privata gasbilar, varför Vatten Östersund kommer att marknadsföra biogas som fordonsbränsle. Priset för gasen är inte beslutat, men preliminärt anges 9 kr/m³ vilket är relativt dyrt. Tankstället får ett betalkortsystem där de vanligaste kreditkorterna accepteras, liksom ett kommuninternt kort och troligen ett särskilt företagskort. Klimp-stöd har beviljats till en privat tankstation för biogas centralt i Östersund, men ännu har inga beslut tagits om att påbörja satsningen. Ett centralt placerad tankstation skulle öka förutsättningarna för att privata aktörer ska vara intresserade att ställa om.

Kommunen har, tillsammans med bl.a. Jämtkraft och LRF, inlett en förstudie om hur ytterligare biogas skulle kunna produceras. Om det visar sig finnas underlag för detta, skulle det kunna innebära ytterligare en tankstation och underlag för fler gasfordon.

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

⁸ <http://www.bilpool.org/>

⁹ Se bl.a. informationen om tredagarsseminiarierna om biogas, <http://www.ostersund.se/nyhetsarkiv/grontrafik/nyhetergt2006/5.1fca020210a49d6d7a3800022757.html>.

¹⁰ <http://www.ostersund.se/nyhetsarkiv/vatten/nyhetervatten2006/5.1fca020210a49d6d7a3800017113.html>

Kommunen har också varit aktivt involverade i att stödja etableringen av tankställen för etanol (E85). 1996 köpte kommunen och företag etanolbilar efter utmaning av Det Naturliga Steget, vilket innebar att ett tankställe för etanol etablerades (OKQ8). Kommunen och länsstyrelsens klimatgrupp har haft möten med bränslebolagen för att få fler tankställen, vilket delvis låg bakom att också Statoil etablerade ett tankställe för E85 i Östersund och i Sveg, samt uppgraderade tankstationen vid OKQ8 Körvägen där E85-brist ibland fanns. Kommunen har också tagit ansvar för att förbättra skyltningen till E85-pumparna.

Just nu pågår byggnation av ytterligare två E85-tankstationer i kommunen, Shell i Brunflo och OKQ8 Bilägarna i centrala staden, och fler tillkommer de närmsta åren både i kommunen och länet till följd av den nya lagstiftningen.

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. Däremot har kommunens representanter i det nationella miljöbilsnätverket arbetat för ökad inblandning av förnyelsebara bränslen.

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.

Kommunen har slagit fast ett mål om 500 miljöfordon till 2006 års utgång, vilket efter en granskning av 2005 och 2006 års försäljning redan är uppnått (se tabell nedan).

| Märke | Sålda under 2005 | Sålda totalt sedan start enligt uppgifter från lokala bilförsäljare 2006-09-14 |
|-----------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Toyota Prius | 14 | 41 |
| Ford Focus, flexifuel | 118 | 397 |
| Saab 9-5 biopower | 30 | 85 |
| Volvo, flexifuel | 3 | 41 |
| <i>Summa</i> | <i>165</i> | <i>564</i> |

Hyrbilsfirmorna har satsat på miljöbilar med anledning av kundkrav, och också krav från Länsförsäkringar Jämtland som ställer krav på 10 % andel av vagnsparken med förnyelsebar drivmedel och eller hybridteknik 2006, 15 % 2006 och 20 % 2007 för att skriva avtal med hyrbilsföretag. Hertz, Avis, OK och Statoil, Safety, Europcar, Sixt och Reveljen har enligt uppgift drygt 70 miljöbilar för uthyrning.¹¹

¹¹ För en nationell sammanställning av hyrbilssituationen, se <http://www.gronabilister.se/grafik/dynamiskapdf/20060328171539.pdf>.

Slutsatser och rekommendationer

Östersund är en av Sveriges absolut ledande miljöbilskommuner och får betyget 9 av maximala 10 för sitt arbete som miljöbilskommun. Det som är särskilt berömvärt är:

- Beslutet att nya bilar som köps in ska vara miljöbilar, med krav på särskild redovisning för dem som köper in andra fordon.
- Den höga andelen miljöbilar i det egna bilinnehavet (den ökar nu snabbt efter att ha stannat av i väntan på beslut om biogassatsningen).
- Att med ägardirektiv påskynda kommunala bolags inköp av miljöbilar.
- Att egen bil i tjänsten ersatts med en kommunintern bilpool, med enbart miljöbilar.
- Den breda utbildningen av kommunanställda i sparsam körning, ecodriving.
- Introduktionen av Sveriges hittills nordligaste biogas för fordonsdrift, som invigs våren 2007.
- Den tidiga satsningen på att etablera en lokal marknad för etanol E85, som följts upp med arbete för att få fler tankställen och för att skylta tankställena.
- Delfinansieringen av privatpersoners och företags inköp av miljöbilar.
- Moroten till medborgarna i form av gratis parkering för miljöbilar – med krav på att köra till minst 50 procent på förnybart bränsle och stickprovskontroll på att så verkligen sker.
- Engagemanget för att etablera en lokal bilpool.
- Utförlig och återkommande information till medborgarna om miljöbilar.

Gröna Bilister presenterar tre huvudsakliga rekommendationer till kommun:

- 1) Klargör snarast att kommande avtal för skolskjuts, färdtjänst och andra inköpta transporter kräver drift med förnybara drivmedel.
- 2) Inför uthyrning av kommunens bilpoolsbilar kvällar och helger.
- 3) Kräv 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, baserad på enkätsvar från Östersund kommun, företrädd av Anne Sörensson och Karin Axén, Projekt Grön Trafik, samt Linda Forss, Vatten Östersund. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se.

Se även www.gronabilister.se.