

Miljöbilssituationen i Leksand

**

2 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Februari 2007

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.

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 samhällsrelig 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.

Mål 2008

Kommunfullmäktige har antagit ett antal mål för 2008, däribland ”Ämnen som kan skada vår hälsa och miljö har minskat”. Samtliga förvaltningar uppdras att ”Undersöka och initiera eventuella åtgärder avseende ämnen som kan skada vår hälsa och miljö.”¹ Dessutom anges att ”En översyn av transporter och logistik inom kommunen har påbörjats. Uppdraget är omfattande och fortsatta utredningsuppdrag ska närmare etappindelas och preciseras av kommunstyrelsen.”

Vision 2015

I Leksands vision för 2015 anges att kommunen ska uppnå ”Ekologiskt hållbara lösningar”. Vad det innebär preciseras inte närmare, men minskad klimatpåverkan från trafiken ingår rimligen som en del.²

I MaTs, miljöanpassat transportsystem, nämns bl.a. att kommunen bör

- etablera en dialog med körskolor om utbildning i ekokörning.
- sprida kunskap om bilpooler och hjälpa till att bilda bilpooler.

Klimatinvesteringsprogram

Leksand beviljades år 2006 statliga Klimatinvesteringsbidrag (Klimp) på 307 500 kronor för bidrag till Ecodriving, dvs. stöd till utbildning hos trafikskola i sparsam körning. Cirka 200 förare omfattas, varav en tredjedel kommunens personal, en tredjedel företag (främst åkerier) och en tredjedel privatpersoner.³

¹ http://www.leksand.se/kominfo/ekonomi/malbudget06_08/mal_direktiv.pdf

² http://www.leksand.se/kominfo/ekonomi/malbudget06_08/vision.pdf

³ Hämtat från kommunens klimpansökan.

Energiplan

Leksands kommuns energiplan antogs av kommunfullmäktige den 6 december 2000. En reviderad plan antogs av kommunstyrelsen den 19 april 2004.

Enligt planen ska fossila bränslen för transporter minska med 5 procent till 2007 års utgång, för kommunens transporter med 7,5 procent. Fossila bränslen för kommunens transporter ska reduceras med 35 procent till år 2025 jämfört med 1997. Det skulle ske genom rådgivning om kollektivresande och varutransporter, fler cykelvägar, fler motorvärmare med tidur och en policy för kommunala transporter.

Enligt den första versionen energiplanen skulle också en anläggning för utvinning av biogas utredas, antingen för kommunen eller gemensamt med andra kommuner i Siljansbygden. Någon sådan utredning har dock inte gjorts. Energiplanens andra version anger att ”Utredningen görs senast år 2006”, vilket inte heller skett. Inte heller har ”Initiativ för sparsam körning (Ecodriving), bilpooler, ökad samåkning” skett.

Enligt den först versionen av planen, skulle delmål och åtgärder ”följas upp i ett årligt bokslut”, vilket dock inte har skett. En transportpolicy för kommunen och dess bolag skulle antas senast år 2003, i syfte att minska användningen av fossila bränslen. Någon transportpolicy togs dock aldrig fram.

Senaste energibokslut gjordes år 2001, vilket tyder på att arbetet enligt energiplanen helt stannat av.⁴

Miljö- och naturvårdsplan

År 2003 gick Leksands Miljö- och naturvårdsplan ut. Ingen ny har antagits.

Dalarnas miljömål

Dalarna är på väg att anta miljömål för åren 2007-2010, med remisstiden till den 19 mars 2007.⁵ I de föreslagna målen anges:

- **Föregångare.** Dalarna ska vara en föregångare i klimatarbetet genom att i samverkan inom EnergiIntelligent Dalarna genomföra åtgärder som bidrar till följande nationella mål, med ambitionen att de uppnås snabbare än på nationell nivå: ”Utsläppen för Sverige bör för år 2020 vara 25 procent lägre än utsläppen år 1990.”
- **Dala-MaTs.** Region Dalarna i samverkan med transportsektorn, kommunerna, Vägverket Region Mitt, Banverket Mellersta Banregionen, Länsstyrelsen, Högskolan Dalarna, Landstinget Dalarna (samtliga förvaltningar) och Dalarnas Luftvårdsförbund fortsätter genomförandet av processen Dala-MaTs för att skapa förutsättningar för miljöanpassade och hållbara transporter i Dalarna, initiera regional samverkan med fler åtgärder inom mobility management som kompletterar och utvecklar befintligt arbete och integrerar hållbarhetsfrågorna i regional

⁴ http://www.leksand.se/kominfo/stark/energi/energibokslut_2001.pdf

⁵ [http://www.w.lst.se/upload/11353/Miljömål%20remiss%2006%20\(2%20Mb\).pdf](http://www.w.lst.se/upload/11353/Miljömål%20remiss%2006%20(2%20Mb).pdf)

transportplanering, fokusera och lyfta upp transportfrågorna i ett miljö- och utvecklingsperspektiv och profilera Dalarna inom detta område.

- **Attitydförändring för hållbara transporter.** Region Dalarna m.fl. initierar projekt för att påverka attityder hos enskilda i arbetet för hållbara transporter, bl.a. i samverkan med Vasaloppet och gymnasieskolan.
- **Fordonspool.** Region Dalarna, Landstinget Dalarna (Ekonomienheten och Landstingsservice/Transportservice) och kommunerna utreder möjligheterna att etablera storskaliga fordonspooler i Dalarna senast 2007.
- **Offentlig transportupphandling.** Region Dalarna, Landstinget Dalarna (Ekonomienheten/Upphandling) och kommunerna utvecklar miljökraven vid offentlig transportupphandling under perioden 2007–2010.
- **Resepolicy och sparsam körning.** Offentliga aktörer utarbetar miljöanpassade riktlinjer för resande senast 2007 och utbildar personal, som kör bil eller andra fordon i tjänsten, i sparsam körning (Ecodriving) senast 2008.

Leksands 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.

Leksands kommun exklusive bolagen har cirka 75 personbilar varav en enda miljöbil (Ford Focus FFV) placerad på miljöförvaltning. Miljöbilsandelen är därmed endast drygt en procent, bland det absolut lägsta Gröna Bilister uppmätt i hela Sverige. Kommunen upphandlar fordon helt utan krav avseende miljöpåverkan från kommunfullmäktige.

I Dalarnas *Kommungemensamma mål och direktiv för 2004 – 2006* finns ett direktiv om att ta fram en policy för inköp och leasing av fordon, vilket Leksand hittills inte uppfyller. Inte heller följer man Energiplanens anvisning ”I inköpskriterierna för personfordon beaktas att de ska vara bränslesnåla eller kunna drivas med alternativa bränslen, och att energieffektivitet beaktas även vid inköp av övrig teknisk utrustning”.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Leksands kommun helt avstår från förmånsbilar som löneförmån.

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.

Leksand kommun köper färdtjänst och skolskjuts från Dalatrafik. De har enligt uppgift visa skrivningar om sparsam körning och maximal ålder på bilarna, men ställer inga som helst krav på användning av förnybara drivmedel.

Utbildning

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

Kommunen kommer nu tack vare statligt Klimatinvesteringsbidrag (Klimp) på 307 500 kronor att utbilda ca 200 förare i sparsam körning, varav en tredjedel kommunens personal, en tredjedel företag (främst åkerier) och en tredjedel privatpersoner.⁶

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.⁷ Det finns ingen Grön Trafikskola i kommunen, men Klimp-bidraget enligt ovan säkerställer att lokala trafikskolor får motsvarande kompetens.

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.

Ett drygt trettio-tal kommuner har gratis parkering för miljöbilar, däribland Falun – men inte Leksand.

Ett femtiotal kommuner delfinansierar medborgares miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil – men inte Leksand.

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.⁸ Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare – men inte Leksand.

Åtskilliga kommuner informerar på sin webbplats om miljöfordon och hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bilkörande – men inte Leksand.

⁶ Hämtat från kommunens klimpansökan.

⁷ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

⁸ <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

Drygt 50 kommuner deltog i fjol i Europeiska Trafikantveckan, som en del av sitt arbete för att minska trafikens miljöbelastning. Borlänge och Falun medverkade – men inte Leksand.

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).

Leksand kommun uppger att de drivit på oljebolagen för etablering av tankställe för etanol men utan framgång. Volvo kommer enligt uppgift att sätta upp en E85-pump i mars 2007. Kommunen har dock aktivt ignorerat energiplanens beslut om att utreda etablering av biogas och produktion av biogas för fordonsdrift. Dessutom har man med en enda etanolbil inte utnyttjat möjligheten att genom sitt eget fordonsinnehav skynda på etablering av tankställe för E85. Det hade också varit möjligt för kommunen att etablera sitt eget tankställe med etanol, endast för kommunens fordon.

I övriga Dalarna finns tankställen för E85 i Mora, Rättvik, Falun, Borlänge och Ludvika.

Kommunen har i motsats till Örebro kommun, inte några formella 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.

I Dalarna finns goda möjligheter att köpa etanolbilar från Ford, Saab och Volvo. Volvo säljer dessutom gasbilar, men de är av begränsat intresse eftersom tankställe för biogas helt saknas. Toyotas återförsäljare säljer hybridbilar av modellen Prius. Leksands kommun har dock inte stimulerat till ökad miljöbilsförsäljning, dels genom att inte själva köpa miljöbilar (en enda), dels genom att inte informera om miljöbilar i fora som andra kommuner använder.

Slutsatser och rekommendationer

Leksands miljöbilsarbete är under all kritik. Leksand får betyget 2 av maximala 10 för sitt arbete. Det som trots allt är godkänt är:

- Avsaknad av förmånsbilar.
- Satsningen på utbildning i sparsam körning, Ecodriving – som dock kommer till stånd långt efter andra kommuner och endast tack vare statligt stöd.

Gröna Bilister har tio huvudsakliga rekommendationer till Leksand kommun:

- 1) Ställ om de egna fordonsköpen till miljöbilar – en enda miljöbil är pinsamt dåligt.
- 2) Stimulera fler tankställen för E85 (Volvo inviger ett i mars) bl.a. genom att köpa etanolbilar, och/eller ha en egen E85-tank för kommunala fordon.
- 3) Ställ miljöbilskrav på leverantörer av transporter som skolskjuts.
- 4) Inför någon form av stimulans till medborgare med miljöbil, som parkeringsförmåner eller delfinansiering av merkostnaden vid nybilsinköp.
- 5) Inför en bilpool för allmänheten – som det står i energiplanen.
- 6) Utred en biogasanläggning - som det står i energiplanen.
- 7) Ta fram en transportpolicy - - som det står i energiplanen.
- 8) Gör ett årligt energibokslut - som det står i energiplanen.
- 9) Anta en ny miljö- och naturvårdsplan ut – den senaste gick ut år 2003.
- 10) Informera medborgarna om miljövänligare bilism på webbplatsen, etc. – och kanske genom att medverka i Trafikantveckan 2007.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Leksand kommun, företrätt av energirådgivare Håkan Sternberg, Olle Bergfors på Leksand vatten och Leksand-Rättvik Energi, Åsa Rydell på miljöförvaltningen, Per Nilsson på kommunförvaltningen. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.