

# Miljöbilssituationen i Mjölby

\*\*\*

**3 stjärnor av 10 möjliga**

-

## En granskning av Gröna Bilister

Augusti 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 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

## Program för hållbar utveckling

Mjölbys miljömål finns samlade i ”Program för hållbar utveckling”, antaget år 2004<sup>1</sup>. Det består dels av ett visionsdokument, dels av en åtgärdsdel. I visionsdokumentet finns flera delar som direkt berör grön bilism, t.ex. att man ska ”öka andelen förnybar energi”<sup>2</sup>

I åtgärdsdelen anges flera konkreta mål med direkt bäring på grön bilism:

- År 2010 är utsläppen av fossil koldioxid mindre än 3 ton/invånare.
- År 2010 har förnybara fordonsbränslen 4 % av den totala försäljningen (utöver den etanol som inblandas i all bensin).
- Utsläppen av flyktiga organiska ämnen ska minska.
- MSE ska 2005 investera i en publik biogasmack.
- MSE ska 2005 kartlägga förutsättningarna för biogasproduktion i Mjölby.
- Kommunledningskontoret ska 2005 utreda möjligheten till bilpoolsystem för internt såväl som externt bruk med minskad miljöpåverkan och god tillgänglighet som utgångspunkt<sup>3</sup>.

Vad som verkligen skedde, följdes år 2005 upp i en rapport<sup>4</sup>, med en ny uppföljning år 2006<sup>5</sup>. Bland annat anger man här att ” Den första publika försäljningen av förnybara fordonsbränslen i Mjölby startade i januari 2005 (biogas och etanol). Det dröjer således ett par år innan vi kan se effekten av detta”.

<sup>1</sup> <http://www.mjolby.se/index.asp?sida=270>

<sup>2</sup> [http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/program\\_hallbar\\_utveckling\\_1.pdf](http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/program_hallbar_utveckling_1.pdf)

<sup>3</sup> [http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/program\\_hallbar\\_utveckling\\_2-05.pdf](http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/program_hallbar_utveckling_2-05.pdf)

<sup>4</sup> [http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/genomfort\\_2004.pdf](http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/genomfort_2004.pdf)

<sup>5</sup> [http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/tillstandet\\_i\\_mjolby\\_2005.doc](http://www.mjolby.se/webbdokument/dokumentbank/tillstandet_i_mjolby_2005.doc)

## Miljömålsprogram för Östergötlands län

Miljömålsprogram för Östergötlands län är också styrande för de enskilda kommunerna i länet, men huvuddelen av preciseringarna finns i det lokala programmet för hållbar utveckling.

## Översiktsplan

Kommunens översiktsplan från 2001 har huvudinriktningen hållbar utveckling genom satsning på kommunikationer, stadsbyggande, samt miljö och ekologi. Planen ger en allmän grund för arbetet med hållbar bilism, men är inte direkt styrande.

## Naturvårdsplan

Kommunens naturvårdsprogram från 2001 är ett samlat kunskapsunderlag över Kommunens naturvärden som ska ligga till grund för ställningstaganden i natur- och Miljövårdsfrågor, samt lokaliserings- och exploateringsfrågor. Det lägger också fast mål och åtgärder för kommunens naturvårdsambitioner. Det är dock av begränsad relevans för grönare bilism<sup>6</sup>.

## Kommunens 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.

Mjölby kommun äger och leasar 104 bilar varav 18 miljöbilar, som samtliga går på biogas. Det ger en miljöbilsandel på drygt 17 procent – något under genomsnittet i landet enligt Gröna Bilister och Sveriges Kommuner och Landsting. Kommunen anger att de ställer krav på bränslesnålhet och har inriktningen att öka andelen miljöbilar.

Ungefär 50 procent av kommunens fordon har motorvärmare, ett enkelt sätt att minska samtliga fordons miljö- och hälsopåverkan.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det synd att Mjölby kommun har förmånsbilar som löneförmån, även om det endast rör sig om två fordon. Den ena bilen är biogasdriven, den andra en konventionell bil.

---

<sup>6</sup> <http://www.mjolby.se/index.asp?sida=355&menysida=271>

## Utbildning

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

Mjölbys kommun har utbildat cirka 70 personer från teknisk förvaltning i sparsam körning.

## Kommunens inköp 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 privatbilers körsträcka och utsläpp.

Kommunen har hittills inte ställt några miljöbilsrelaterade krav på sina transportentreprenörer, vare sig för färdtjänst eller för skolskjuts. Kommunen anger att man i kommande upphandlingar av transporttjänster ska ställa relevanta miljökrav, dock inga absoluta krav om exempelvis biogas- eller etanoldrift. Därmed ligger man även fortsättningsvis långt efter grannkommunen Linköping, vars krav på miljöbilar har inneburit att två av tre taxibilar nu framförs med biogas.

## 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 femtiotal kommuner delfinansierar företags och myndigheters miljöbilsköp med en viss andel av merkostnaden. Bidraget avsåg tidigare också privatpersoner, men det har nu ersatts av den statliga miljöbilspremien. Mjölby har dock ingen sådan stimulans.

Ett drygt trettiotal kommuner erbjuder särskilda parkeringsförmåner för miljöbilar, vanligen gratis parkering enbart för miljöbilar. Mjölby gör inte detta. Det är synd, eftersom parkeringsförmånen har visat sig viktig i att stimulera en tidig omställning till miljöbilar.

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 annat än parkeringsplatser.<sup>7</sup> Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare, bl.a. Linköping<sup>8</sup> – men inte Mjölby.

Mjölbys webbplats har begränsat med information om miljöfordon, och den information som finns är tveksamt utformad. Bl.a. länkar man till Stockholms avslutade första försök

<sup>7</sup> <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

<sup>8</sup> <http://archive.corren.se/archive/2004/1/29/1r1fyn4ts88itly.xml?category=1mr1hvrz6kdvicz>

med trängselavgifter för mer information om miljöbilar. Däremot är informationen god om hur man kan minska sin bils miljöpåverkan<sup>9</sup>.

## 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 kommunen finns goda möjligheter att tanka såväl biogas som etanol (E85). E85 finns på Q-Star och Jet, medan biogas finns på Svensk Biogas. Också i övriga regionen är tankställen för förnybara drivmedel väl utbyggda.

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 relativt nära – 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. Här har vi funnit stora skillnader mellan olika generalagenters och återförsäljares inställning.

I Östergötland finns goda möjligheter att köpa etanolbilar från Ford, Saab och Volvo, gasbilar från bl.a. Opel, Volkswagen och Volvo och hybridbilar från Toyota. Dessutom finns ett antal fossilbränsle drivna bilar som är så bränslesnåla att de uppfyller regeringens miljöbilsdefinition.

I Naturvårdsverkets, Vägverkets och Konsumentverkets Bilindex anges att Mjölby är 149:e kommun i rangordningen av nybilförsäljningens klimatpåverkan 2006. De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nybilförsäljningen 2006 var 182,5 gram, mot riksgenomsnittet på 188,7 gram.

---

<sup>9</sup> <http://www.mjolby.se/index.asp?sida=1952&menysida=53>

## Slutsatser och rekommendationer

Mjölbys miljöbilsarbete imponerar inte. Det samlade betyget för kommunen är 3 av maximala 10 för sitt arbete, men med ett klart högre betyg inom räckhåll om vad som utmålats nu också förverkligas. Det som i dagsläget är positivt är:

- En viss andel miljöbilar i kommunal regi – men andelen är lägre än riksgenomsnittet
- Den relativt brett genomförda utbildningen i sparsam körning, Ecodriving
- Den goda tillgången på förnybara drivmedel

Gröna Bilister har åtta huvudsakliga rekommendationer till Mjölby kommun:

- 1) Byt ut fordonsparken mot miljöbilar, med en konkret avvecklingsplan för fossilbränslebilen.
- 2) Avveckla förmånsbilarna.
- 3) Uppdatera och komplettera kommunens miljöbilsinformation på webben.
- 4) Genomför den planerade biogassatsningen.
- 5) Inför en bilpool för allmänheten, i enlighet med tidigare beslut.
- 6) Ställ egna miljöbilskrav på leverantörer av skolskjuts och färdtjänst, och inkludera krav på förnybara drivmedel.
- 7) Ta betalt för centrala parkeringsplatser och avgiftsbefria miljöbilar.
- 8) Ställ krav på att den diesel och bensin som kommunen använder ska innehålla en så hög andel biobränsle som är tekniskt och lagmässigt möjligt.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Mjölbys kommun, företrätt av Monika Hallberg, administrativ chef. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).