

Miljöbilssituationen i Avesta

3 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Januari 2005

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 sektors utsläpp har 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.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bl.a. allergier, cancer och bullerrelaterad stress.

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.

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:

- 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.

Kommunens mål och budget för 2004-2006 slår fast att ”Miljöfrågorna gäller livets överlevnad. Både Avesta kommun och en rad företag i Folkarebygden är föregångare i miljöanpassning. Verksamheterna bärs av kretsloppstänkande för ett ekologiskt hållbart samhälle. Tydlig ansvarsfördelning och medveten miljöledning är här viktiga verktyg.”

Kretsloppsprincipen antas också:

”Genom att kommunens verksamheter, företagen och hushållen i praktisk handling lever enligt principerna för ett kretsloppstänkande är vatten, mark och luft i kommunen renare.”

Ett miljöledningssystem ska införas, men konkreta beslut om miljövänligare bilism saknas.¹ Kommunens översiktsplan slår däremot fast att kommunen ska övergå till förnybara bränslen: ”Målsättningen är ett energisystem med minsta möjliga påverkan på miljön. Detta kan uppnås genom utveckling av fjärrvärme, hushållning med energi, att i högre grad tillvarata spillvärme och genom övergång till förnybara energikällor samt i övrigt i beaktande av miljöaspekterna vid val av olika energilösningar.”²

Översiktsplanen anger också att ”Kommunen bör verka för att bilpool vid behov införs”.

Kommunens energiplan är från 1995 och helt överspelad. En ny är under antagande och har som ett tydligt direktiv att ”Det är viktigt att även alternativa energikällor undersöks.”³

Kommunens Agenda 21-arbete avslutades vid årsskiftet, enligt kommunfullmäktiges beslut.

Kommunen har begränsade kunskaper om luftsituationen i Avesta, men håller på att ta fram en granskning för att därigenom bättre kunna identifiera hälso- och miljöproblemen i kommunen. Sammanställningen ska också bidra till att en redovisning ska kunna tas fram över vilka åtgärder som lokalt kan vidtas för att bidra till att nationella, regionala och lokala miljö kvalitetsmål för ”Frisk luft”, ”Skyddande ozonskikt” och ”Begränsad klimatpåverkan” uppnås. Detta är givetvis positivt, men många kommuner av Avestas storlek har gjort motsvarande arbete sedan länge.

Därutöver har Dalarna ett antal trafikrelaterade miljömål som också gäller Avesta:

- Utsläppen från transporter ska år 2010 stabiliseras på 1990 års nivå.
- Utsläppen av flyktiga organiska ämnen exklusive metan ska minska med 40% till år 2010.
- Senast år 2010 ska utsläppen av kväveoxider till luft ha minskat med 40% utifrån 1999 års nivå.
- Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överskridande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom ska minska till år 2010 jämfört med år 1998⁴.

Också Region Dalarna bedriver ett aktivt arbete för en miljövänligare trafik, bl.a. med ett länstransportprogram. I detta skrivs att ”Dalarna har goda förutsättningar att vara riksledande för omställningen till ekologiskt hållbar utveckling. Gruppen skall genom aktiva åtgärder och långsiktigt handlingsprogram göra Dalarna till en intressant förebild.”⁵

¹ <http://www.avesta.se/dokument/3/Mlobudget2004-06.pdf>.

² <http://www.avesta.se/dokument/41/index.htm>.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ <http://www.regiondalarna.se/lanstransportplan.html>.

Avesta 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. Exempelvis har OKQ8 angett att de vid drygt tio etanolbilar på en ort är beredda att erbjuda etanoltank.
- Kommunen servar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Avesta kommun äger och leasar totalt 52 personbilar. Av dessa är endast en miljöbil, en elbil. Miljöbilsandelen är därmed knappt två procent.

Kommunen ställer dock vissa miljörelaterade krav vid sina inköp av fordon. Det gäller framför allt bränsleförbrukning respektive koldioxidutsläpp, miljöklassning och krav på Svanenmärkta däck. Dessa krav skulle enkelt kunna utvecklas till att också omfatta drift på förnybara bränslen eller med hybridteknik.

Kommunen har en tjänstebil, en Saab 9-3 som inte utmärker sig som särskilt miljövänlig.

För att minska behovet av att använda egen bil, anger översiktsplanen att ”Kommunen bör verka för att bilpool vid behov införs.” Detta har dock inte skett.

Upphandlingskrav och utbildning

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 dessa fordon kör väsentligt mer än genomsnittsbilen – en taxibil motsvarar i runda tal tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Avesta kommun anger att ”Kommunen förutsätter att anlidade entreprenörer alltid använder den på marknaden mest miljövänliga dieselprodukten som drivmedel. Därutöver förutsätts att anlidade entreprenörer alltid använder sig av smörjoljor och andra kemiska produkter med bästa möjliga miljökrav. Gällande regler för tomgångskörning skall iakttas. Bränsle till dieseldrivna fordon skall minst uppfylla kraven för miljöklass 1.” Dessa krav är positiva, men inte särskilt styrande eftersom det på marknaden inte är vanligt förekommande med sämre klassad diesel. Kraven kan lätt utvecklas så att de får en tydligt miljöstyrande effekt.

Utbildning i sparsam körning, så kallad ecodriving, har genomförts i begränsad omfattning. Såvitt bekant har tre personer inom den kommunala förvaltningen utbildats i ecodriving. Några planer på utbildning i större omfattning finns för närvarande inte.

Stimulans till medborgarna

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får ingen stimulans från Avesta kommun. 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). Att erbjuda gratis parkering för miljöbilar, som bl.a. Falun kommun har beslutat, kräver för Avestas del att åtminstone vissa parkeringsplatser först avgiftsbeläggs – idag är all parkering gratis vilket innebär att de skattebetalare som inte åker bil subventionerar Avestas bilägare. Denna subvention bör diskuteras.

I Avesta finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, men allmänheten kan lära sig sparsam och miljöanpassad körning, så kallad Ecodriving på Leifs Trafikskola i kommunen.⁶

Översiktsplanen anger att ”Kommunen bör verka för att bilpool vid behov införs.” Trots detta saknas det i Avesta möjlighet att gå med i någon bilpool, medan såväl Borlänge som Falun erbjuder denna möjlighet.

Kommunen länkar till Konsumentverkets energirådgivning där allmänheten kan göra beräkningar om hur man sparar energi.

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.

Holmlunds bil i Krylbo marknadsför såväl Ford Focus FFV (etanoldrift) som Toyotas el-hybridbil Prius. Under 2004 sålde företaget i storleksordningen 30 Focus FFV. Man bedömer att det rullar ytterligare ett trettiotal exemplar i området inkluderande exempelvis Hedemora. Av den nya version av Toyota Prius som kom 2004 har man hittills levererat fyra, dock inga till kommunen.

Volvo, Fiat, Opel, VW och Mercedes marknadsför biogas/bifuel-bilar, men då det inte finns fordonsgas i regionen är det inte relevant att sälja dessa bilar i Avesta eller grannkommuner.

Saabs återförsäljare har börjat marknadsföra den kommande etanol/flexifuelversionen av Saab 9-5 som, liksom Volvos S40/V50 i etanolutförande, kommer att börja levereras under 2005.⁷

⁶ Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>

Bränsletillgång

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 Avesta saknas helt möjlighet att tanka förnybara bränslen. Varken etanol E85, biogas/fordonsgas eller RME (rapsmetylester) finns på de lokala tankstationerna. Etanol E85 finns däremot att tillgå bl.a. i Hedemora, Falun, Borlänge och Sala.

Avestas kommun ställer, i motsats till Örebro kommun, inga 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.

Slutsatser och rekommendationer

Avesta kommuns miljöbilsarbete är underkänt. Kommunen får betyget 3 av maximala 10 från Gröna Bilister. Det som trots allt är positivt är:

- Kommunens miljökrav vid inköp av fordon, som enkelt kan utvecklas till att också omfatta krav på förnybara bränslen.
- Kommunens miljökrav på leverantörer av transporttjänster, som enkelt kan utvecklas till att också omfatta krav på förnybara bränslen.
- Kommunens utbildning av några personer i sparsam körning, s.k. ecodriving.
- Kommunens relativt goda information om bilism och miljö på webbplatsen.
- Kommunens beslut att införa bilpool, som dock ej har genomförts.

Utifrån granskningen presenterar Gröna Bilister sju huvudsakliga rekommendationer till Avesta kommun:

1. Öka andelen miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar.
2. Ställ krav på att en successivt ökande andel av de fordon som används i transporttjänster som kommunen köper, ska utföras med fordon drivna med förnybara drivmedel eller hybridteknik (i linje med bl.a. Linköpings kommuns beslut).
3. Förhandla med bensinbolagen så att etanol E85 erbjuds på något tankställe inom kommunen.
4. Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).

⁷ Läs mer om utvecklingen av miljöfordon i Gröna Bilisters nyhetsbrev.

5. Satsa på att etablera biogas för fordonsdrift, med stora miljövinster som följd.
6. Förverkliga beslutet om införandet av en bilpool för allmänheten.
7. Avskaffa tjänstebilen eller (i andra hand) ställ tydliga miljöbilskrav på kommande tjänstebilar.
8. Utvidga utbildningen i sparsam körning, så kallad ecodriving, till samtliga relevanta kommunanställda.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Avesta kommun, företrätt av miljöhandläggare Åke Engström, kombinerat med utförliga självständiga granskningar av dokument samt samtal med relevanta bilföretags återförsäljare. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.