

Miljöbilssituationen i Partille

4 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

September 2006

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.

Vägtrafiken i Partille kommun släppte ut 1,8 ton koldioxid per invånare år 2002, vilket är något mindre än i riket som helhet, där siffran var 2,0 ton per invånare. Det sammanlagda koldioxidutsläppet i Partille har sjunkit från 2,9 till 2,0 ton per invånare från år 1990 till år 2003. Tyvärr har dock utsläppen från transportsektorn *ökat* från 1,5 till 1,6 ton under samma period¹.

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.

I kommunens översiktsplan² läser vi: ”De största miljöproblemen i Partille orsakas av trafik, och då i första hand vägtrafik. Den största enskilda källan till miljöförstöringar i form av luftföroreningar och buller är väg E20 genom Partille.” Mätningar av kvävedioxidhalten har visat att miljö kvalitetsnormen tangeras i kommunen och riskerar att överskridas i närheten av motorvägen.

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.

¹<http://www.h.scb.se/scb/mr/enbal/nyckel.asp>

²<http://www.partille.se/upload/bygga%20&%20bo/planering/pdf/oversiktsplan%20partille/Antagande/kap%206.pdf>

- 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

År 1995 tog åtta arbetsgrupper fram en lokal agenda 21 för Partille kommun, som presenterades i april 1996. Dokumentet ger övergripande visioner, men innehåller inga kvantitativa, mätbara mål. Det användes som underlag i arbetet med kommunens miljöpolicy.

Miljöpolicy

Miljöpolicyen antogs av kommunfullmäktige den 28 maj 1998. Denna är inte mycket mer konkret än agenda 21. Bland de formuleringar som rör vägtrafiken märks:

- Åtgärderna ska inriktas på fortsatta åtgärder för att minska utsläpp från trafik, verksamheter och uppvärmning så att minst Naturvårdsverkets riktvärden uppnås.
- Trafiksystemet ska miljöanpassas så att målen för luftföroreningar och buller uppnås.
- Trafikarbetet med de fordonsslag som är direkt beroende av ej förnybara bränslen måste minska. Bättre teknik fordras för både fordon, bränsle och kommunikations-sätt.
- Information och utbildning är viktiga delar för att skapa delaktighet och engagemang. Information ska kontinuerligt ges om miljöarbetet och dess effekter.

Mer konkreta, operativa och uppföljningsbara mål finns med i en årlig miljöplan för varje nämnd och förvaltning, men enligt Anders Björklund, chef på teknisk service, berör dessa inte personbilstransporter.

Partille 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 Partilles ca 100 personbilar är 15 miljöbilar, vilket motsvarar 15 procent. Av dessa kan 14 stycken köras på gas. De är av märkena Fiat, Opel, Volkswagen och Volvo. Dessutom finns en hybridbil (Toyota Prius).

De senaste åren har det funnits en inköspolicy som gått ut på att kommunen bara ska köpa gasbilar. På grund av bristande utbud har detta inneburit att nybilsinköpen nära nog avstannat, enligt Anders Björklund. I dag föreligger ett förslag att Partille ska tillämpa samma inköspolicy för personbilar som Göteborgs kommun, vilket kommer att öppna upp även för etanoldrivna bilar. Det innebär dock att enbart miljöbilar kommer att köpas in även fortsättningsvis, när så är möjligt. Kommunstyrelsen väntas ta beslut i frågan i oktober.

Till år 2006 söktes Klimpbidrag³ för att täcka merkostnaden vid inköp av 40 gasfordon till kommunen, men ansökan⁴ fick avslag.

Den ensidiga satsningen på gas kan till viss del bero på att Fordonsgas Väst AB tryckt på för att få kommunen att köpa fler gasbilar, bland annat i Göteborgsposten⁵. Eftersom det går att tanka biogas i kommunen genom Fordonsgas försorg (se nedan) är detta i och för sig berömvärd, eftersom biogas räknas som ett mycket miljövänligt bränsle. Men det är onödigt att låsa fast sig vid ett miljövänligt alternativ av flera, vilket kommunen nu verkar inse.

Partille kommun innehar idag tre förmånsbilar, som körs av kommunala tjänstemän. Politikerna har inga förmånsbilar. Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Många kommuner avstår idag från förmånsbilar och Gröna Bilisters inställning är att de är onödiga. För två år sedan infördes ett tjänstebilsstopp i Partille kommun, varför tjänstebilarna så småningom kommer att fasas ut.

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.

Partille kommun har ännu inga centrala riktlinjer vid upphandling av transporttjänster som gynnar användandet av miljöbilar. Upphandlingen sker helt och hållet på förvaltningsnivå. Den lilla skolskjutsverksamheten sköts av barn- och utbildningsförvaltningen. Västrafik har uppdraget att upphandla den anropsstyrda trafiken, som i Partille enbart omfattar färdtjänsttransporter.

³Klimatinvesteringsprogram

⁴http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Partille_2006.pdf

⁵http://www.partille.se/templates/PKpage____573.aspx

SLTF⁶ (Svenska lokaltrafikföreningen) har antagit ett miljöprogram som Västtrafik tillämpar. I deras trafikförsörjningsplan⁷ anges att:

- Kollektivtrafikens användning av icke förnyelsebara bränslen ska kontinuerligt minskas. Delmål för år 2010 är att användningen ska vara max 0,18 kWh/km. Västtrafik skall kontinuerligt bidra till att minska utsläppen av växthusgaser i Västra Götalandsregionen.

I trafikförsörjningsplanen anges att ”Målet är likvärdigt med ett av kriterierna för Naturskyddsföreningens licens för Bra miljöval för persontransporter och motsvarar ungefär en medelbeläggning av ca 22 personer i en dieselbuss eller ca 4 personer i en biogasbuss. Västtrafik beräknas idag ligga på ett värde ca 10 % över målet.”

Västtrafik tillämpar i sina upphandlingar en kravlista som även den har tagits fram av SLTF. Där finns möjlighet att kräva att ett visst (t.ex. förnybart) bränsle används, eller att andelen förnybara bränslen ska öka år för år på ett sätt som upphandlaren anger.

Vi förslår att Partille går samman med andra kommuner i Västra Götaland och begär av Västtrafik att de använder möjligheten att kräva miljöfordon i sina upphandlingar av transporttjänster, vilken medges i SLTF:s mall för upphandlingskrav. Man kan härvid stödja sig på det antagna miljömålet för år 2010.

Det enda taxiföretag som är stationerat i Partille kommun är Partille Taxijour. Det är ett litet företag med tre anställda. Kommunen köper transporter av dem då och då, men taxiföretaget har inte märkt någon efterfrågan på användandet av miljöbilar och har inte heller några sådana i sin bilpark.

Då tankställen för både etanol och naturgas numera finns i Partille, och miljöbilar i för taxi lämpliga storlekar finns att köpa på marknaden, är det möjligt för kommunen att kräva miljöbilar i kommande upphandlingar av taxitjänster.

Utbildning

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

Nyligen genomfördes en utbildning i ”Active driving” på prov för 10 kommunanställda i Vårgårda i samarbete med Toyota. Ett moment i denna utbildning är sparsam körning. Den 15e september kommer ytterligare 16 anställda att utbildas. Om vidare utbildning ska ske får de enskilda förvaltningarna stå för kostnaderna. Planer på sådan utbildning finns, men inget verkar ännu vara bestämt.

I Partille kommun finns två trafikskolor, Lindjerns trafikskola och Partille trafikskola, men ingen av dessa erbjuder utbildningar i Ecodriving.

⁶http://www.port.se/alphaquest/vtdoks/2006-05-02/miljon/PM/Miljokrav_vid_trafikupphandling.pdf

⁷<http://www.vasttrafik.se/directory/publications/35324/trafikforsorjningsplan05-06.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.

När Gröna Bilister har granskat landets kommuner, har vi huvudsakligen funnit följande typer av stimulans till medborgarna:

- Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil, t.ex. delfinansiering av merkostnaden för gasbil eller bränslecheck.
- Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil, t.ex. gratis parkering.
- Information till medborgarna såsom miljöbilsvisningar, nyhetsbrev etc.
- Utbildning till medborgare, t.ex. i sparsam körning
- Kommunala företrädare som goda föredömen

Partille kommun uppger att de inte erbjuder någon stimulans till medborgarna för att få dem att köra miljöbil eller på annat sätt minska miljöpåverkan från deras bilanvändning.

Partille sökte dock Klimpbidrag från Naturvårdsverket till år 2006, men fick avslag. Ansökan⁸ innehöll en begäran om bidrag till informationsinsatser för kommuninvånarna. Dessa var tänkta att uppmuntra användandet av cykel och kollektivtrafik, och skulle också sprida kunskap om klimatinvesteringsprogrammet som helhet. Som nämnts ovan söktes dessutom bidrag för att täcka merkostnaden vid inköp av gasbilar till kommunen. Dock söktes inga medel för att subventionera *allmänhetens* inköp av gasbilar.

Fler än tjugo kommuner i Sverige erbjuder gratis parkering åt miljöbilar. Ett förslag om att införa sådan i Partille avslogs år 2004 av kommunstyrelsen⁹ med hänvisning till att all parkering på allmän plats redan är avgiftsfri.

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.¹⁰ Det finns ett flertal bilpooler i Göteborgsområdet, men ännu ingen i Partille kommun.

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Enligt våra uppgifter kör ingen politiker i Partilles kommunledning miljöbil. Det är dags för någon att bli föregångare!

⁸http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Partille_2006.pdf

⁹<http://www.partille.se/upload/kallelser%20&%20protokoll/kommunstyrelse/2004/pks040505.pdf>

¹⁰ Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

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. Etanoldrivna bilar (flexifuel), gasdrivna bilar (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).

Genom bidrag från kommunen öppnade en tappstation för gas i Partille år 2003. Den drivs av Fordonsgas Väst AB och ligger på Laxfiskevägen/Brodalsvägen vid Skulltorpsmotet. Där kan man tanka både biogas och naturgas.

Numera finns också en tankstation som erbjuder etanol (E85). Det är OKQ8 på Gamla Kronvägen 94.

Partille kommun 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 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.

Lerums bil AB är återförsäljare för Saab och Opel. I år har försäljningen av Saab 9-5 BioPower (etanol/bensin) exploderat. De står nu för över 90 % av antalet sålda Saab 9-5. Intresset är stort, både från allmänhet och från företag. Kommunen har köpt flera gasdrivna transportfordon av märket Opel, men däremot är försäljningen av gasdrivna personbilar från Opel närmast obefintlig. Företaget verkar inte alls satsa på dessa och menar att utbudet är för dåligt.

Bilia i Sävedalen säljer både Volvos Bifuel-modeller (gas/bensin) och flexifuel-modeller (etanol/bensin), och märker ett stort intresse för båda dessa biltyper. Kommunen har dock i stor utsträckning valt bort att köpa Volvos Bifuel-modeller, eftersom dessa ansetts för dyra. Flexifuelmodellerna är billigare, men har inte kommit i fråga p.g.a. den nuvarande inköspolicyn att bara köpa gasbilar.

Slutsatser och rekommendationer

Partille får betyget 4 av maximala 10 av Gröna Bilister. Partille har förutsättningar att bli en bra miljöbilskommun med hjälp av den nya inköspolicy som troligen antas i höst. Ett mer målinriktat arbete för en miljövänligare bilism behövs dock på central nivå, och insatser för att stimulera medborgarna att köra miljöbil efterlyses. Bland det positiva märks:

- Ambitionen som visade sig i den gamla policyn att bara köpa gasbilar till kommunen
- Det förväntade snara införandet av Göteborgs inköspolicy, som även medger inköp av etanolbilar
- 15 % miljöbilar i kommunens bilpark
- Möjligheten att tanka både biogas och etanol i kommunen

Gröna Bilister presenterar 6 huvudsakliga rekommendationer till Partille kommun:

1. Sök Klimpbidrag år 2007 för subvention av allmänhetens inköp av gasbilar, med motiveringen att insparade utsläpp av koldioxid blir stora eftersom biogas går att tanka i kommunen.
2. Verka för bildandet av bilpooler, både för kommunanställda och för privatpersoner. En extern aktör kan t.ex. starta en bilpool som både kommunen och medborgarna kan använda sig av.
3. Gå samman med andra kommuner i Västra Götaland och begär av Västtrafik att de använder möjligheten att kräva miljöfordon i sina upphandlingar av transporttjänster, vilken medges i SLTF:s mall för upphandlingskrav.
4. Inför en central upphandlingspolicy som medför krav på miljöfordon på transporttjänster kommunen själv upphandlar. Idag är ett sådant krav möjligt att ställa, då miljöbilar i alla storleksklasser finns på marknaden, och möjligheten att tanka biogas och etanol är goda i Partille och i Göteborgsområdet som helhet.
5. Genomför en centralt planerad utbildning av kommunanställda i Ecodriving där de som kör mest får genomgå utbildningen först. Sporra de lokala trafikskolorna att införa sådan utbildning genom att lova att kommunen i så fall köper in kurser.
6. Para information till kommuninvånarna med symbolisk stimulans till dem som köper miljöbil, t.ex. genom att ge en bränslecheck till kommunens biogas- och etanoltankställen, eller genom att erbjuda en gratis eller subventionerad kurs i Ecodriving. Avisera framtida p-avgift för konventionella bilar.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Partille kommun, företrädd av Anders Björklund, chef på Teknisk service. För ytterligare information kontakta Per Östborn, per.ostborn@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.