

# Miljöbilssituationen i Sala

\*\*\*\*

4 stjärnor av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

Oktober 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 ibland annat 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.

Gröna Bilisters granskningar genomförs utan möjligheter för utomstående att påverka vår bedömning och är därmed landets enda oberoende granskningar som specifikt riktar in sig på hur kommunerna arbetar för en miljövänligare trafik.

## 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.

Sala kommun är en ekokommun och medlem i Sveriges ekokommuner, vars stadgar slår fast att de fyra systemvillkoren ska vara vägledande för kommunernas arbete:

- Ämnen från jordskorpan får inte systematiskt öka i naturen.
- Ämnen från samhällets produktion får inte systematiskt öka i naturen.
- Det fysiska underlaget för naturens produktion och mångfald får inte systematiskt utarmas.
- Effektiv och rättvis resursomsättning för att tillgodose mänskliga behov.

I januari 2002 antog kommunfullmäktige ”Plan för Sala ekokommun”, en kommunomfattande översiktsplan sammanförd med Agenda 21-arbetet. För att få fram underlaget arbetade man i projektet ”Vår bit av jorden” i vilket många av Sala kommuns invånare var involverade genom studiecirklar, möten, seminarier och andra aktiviteter.

Vision

Sala kommunfullmäktige antog i budgeten för 2005 en övergripande vision för kommunala nämnder, styrelser och bolag i Sala kommun. Den slår bl.a. fast att ” En långsiktig ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling skall vara utgångspunkten för allt arbete i Sala kommun.”\_

I budgeten anges också att ”Idag bedrivs inget speciellt kommunövergripande projekt kring hållbarhetsfrågorna, utan avsikten är att visionen skall återspeglas inom all verksamhet i kommunens förvaltningar. En genomgång av förvaltningarnas verksamhet ger också många goda exempel på ett metodiskt arbete kring miljöfrågorna. Det saknas dock en samordning av verksamheten kring miljöfrågorna så att man kan lära av och inspirera varandra. Vi behöver också bättre ta tillvara människors engagemang för sin vardag, sin närmiljö och sin kommun.”

Budgeten ger i uppdrag åt kommunchefen ”att återkomma med förslag till hur en samordning av verksamheten i förvaltningar och bolag kring miljöfrågorna skall kunna ske så att man kan lära av och inspirera varandra samt för att engagera fler människor i miljöarbetet. Uppdraget innefattar också förslag till hur vi fortsättningsvis skall kunna komplettera verksamhetsplanarbetet med Gröna Nyckeltal för att ytterligare stimulera miljöarbetet och ta vara på de möjligheter som ges genom att Sala är en ekokommun. För att skapa förutsättningar för bättre samordning av miljöarbetet och för att möjliggöra att olika initiativ tas för att stimulera miljöarbetet framför allt bland ungdomar bör kommunstyrelsens ram utökas.”

## Sala 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 serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Sala kommun äger och leasar idag totalt cirka 115 personbilar. Av dessa är drygt 10 miljöbilar, motsvarande knappt tio procent. Nästan samtliga kommunens miljöbilar är etanolbilar, med någon enstaka hybridbil. Kommunen drev under cirka två år sina 15 dieselbilar med RME (rapsmetylester), men avslutade försöket då man bedömer att ”Det funkade dåligt med pumphaverier på fordonen och till och med tankstationen fick grävas upp och saneras då vissa packningar inte tålde RME”.\_

Kommunen har inga förmånsbilar – positivt ur miljösynpunkt eftersom förmånsbilar normalt sett är onödigt stora och motorstarka och föraren vanligen inte själv har fullt ansvar för bilens bränsleförbrukning.

## 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.

Salas upphandlingspolicy, antagen i juni 2002, anger följande:

”Kommunens upphandling skall verka för en god livsmiljö och hållbar utveckling. Detta genom att så långt som möjligt välja varor och tjänster som är miljöanpassade, både med avseende på den yttre miljön och arbetsmiljön. Miljöfaktorer - kriterier skall vägas mot andra faktorer/kriterier i upphandlingen som pris, driftkostnad, funktion och kvalitet. Efter en samlad utvärdering väljs det totalt sett mest fördelaktiga anbudet. Vid behov skall kommunens egen miljöorganisation och samarbetspartner i företagshälsovård ge expertstöd i miljö- och arbetsmiljöfrågor.”

En sådan policy bör rimligen kompletteras med konkreta riktlinjer. I sitt enkätsvar till Gröna Bilister anger kommunen dock själva att det inte finns mer konkreta upphandlingskrav än detta.

Gällande avtal för färdtjänst och skolskjutsar innehåller inga av de långtgående miljökrav man kan förvänta sig av upphandlingspolicyn eller det faktum att Sala är en ekokommun.

## Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller kommunens 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.

I Sala erbjuds dock ingen stimulans för den som tar miljöbilsansvar. Tvärtom är parkering gratis i hela kommunen. Eftersom gatumark inte är gratis och underhåll som snöröjning kostar pengar, innebär det att Sala kommun subventionerar de bilburna medborgarna på övriga bekostnad. Delfinansiering av merkostnaden vid inköp av miljöbilar finns inte heller.

Kommunen informerar på sin webbplats om att terrängkörning normalt sett är förbjuden, men har i övrigt klen med miljörelaterad trafikinformation på sin webbplats.

I Sala finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister, där man lär ut att ”köra rätt från början”. Alfa Trafikskola lär dock ut sparsam och miljöanpassad körning, så kallad ecodriving.

En bilpool erbjuder tillgång till bil utan att behöva äga bil. Undersökningar visar att den som är med i en bilpool kraftigt minskar antalet körda mil genom att man skär ner på onödigt körande till förmån för mer miljövänliga transportsätt. Hushållens utgifter för bilen minskar kraftigt, samtidigt som bilpoolsmedlemskap innebär att man får tid över som tidigare lagts på att underhålla bilen. Antalet bilpooler i landet ökar i snabb takt och många kommuner arbetar aktivt för att etablera respektive utöka bilpoolsverksamhet för sina medborgare.

Salaborna var genom Sambil Sala-Västerås bland de absolut första i Sverige att få tillgång till bildelning. Bilarna hyrs ut av sina ägare, som skriver kontrakt med dem som hyr dem. Milkostnaden är 20-27 kronor, inklusive bensin. Sambil har drygt femtio medlemmar och fem bilar, varav en i Sala. Flera av bilarna är från 1990 eller äldre, innebärande att de inte uppfyller rimliga krav på miljö eller trafiksäkerhet.

## 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 Sala finns bilhandlare som representerar Volvo, Volkswagen, Audi, Citroën, Ford, Opel, Renault och Saab. Ford står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen i Sala, genom den etanoldrivna Ford Focus Flexifuel. Saab har de senaste månaderna upplevt ett stort intresse för sin etanolmodell 9-5 Biopower, medan Volvo kring årsskiftet lanserar sin första etanoldrivna modell. Volkswagens och Opels återförsäljare erbjuder gasfordon, men då det inte finns någon lokal tillgång till fordonsgas är det inte relevant.

I Västerås finns ytterligare bilmärken som inte är representerade i Sala, t.ex. Toyota som sålt ett antal hybridbilar av typen Prius, som fortsatt har flera månaders väntetid.

## 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 Sala kommun finns etanol (E85) på OKQ8 på Gymnasiegatan 2. Kommunen har aktivt medverkat till att tankstället etablerades.

Kommunen fick 1998 statligt Lip-bidrag för ”att bygga upp en småskalig gårdsbaserad biogasanläggning för rötning av ensilage från vallodling. I åtgärden ingår även tankstationer för biogafordon.” \_ Någon biogasproduktion eller -tankställe för allmänheten finns dock inte.

## Slutsatser och rekommendationer

Sala kommun uppfyller inte de förväntningar man rimligen kan ställa på en ekokommun. Att kommunen inte systematiskt prioriterar miljöbilar, förnybara bränslen och bränsleeffektivitet bryter enligt vår bedömning mot de systemvillkor som ingår i ekokommunernas stadgar.

Kommunen har dock på flera punkter påbörjat ett positivt arbete och Gröna Bilisters betyg blir därför fyra stjärnor av tio möjliga.

Bland det positiva märks:

- Kommunens ökande andel miljöbilar.

- Avsaknaden av kommunala förmånsbilar.
- Kommunens aktiva arbete för att en etanolpump etablerats.
- Kommunens tidigare försök att driva dieselfordon med RME (rapsmetylester).
- Tillgången till bildelningssystem.

Gröna Bilister presenterar fem huvudsakliga rekommendationer till Sala kommun:

1. Slå fast en plan för ökningen av andelen miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar. Dagens andel på 10 procent är alltför låg.
2. Ställ miljöbilskrav på de fordon som används i trans\_porttjänster som kommunen köper. Detta är nu möjligt, då det finns lokal tillgång på biobränslen, och det är i linje med kommunens långtgående upphandlingspolicy.
3. Förverkliga biogasproduktion för fordonsdrift öppen för allmänheten, i linje med det Lip-bidrag kommunen fick 1998.
4. Stimulera framväxten av en modern bilpool med enbart miljöbilar.
5. Inför parkeringsavgifter, med gratis parkering endast för miljöbilar.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Naturvårdsverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Sala kommun, företrätt av Sven-Gustaf Andersson, kombinerat med utförliga granskningar av relevanta kommunala dokument och samtal med relevanta aktörer som är verksamma inom kommunen. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).