

Miljöbilssituationen i Växjö

9 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Maj 2007

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.

Enligt Växjö kommuns egen statistik har de fossila koldioxidutsläppen inom kommunen minskat från 4 632 kg per person år 1993 till 3 496 kg per person år 2004, en minskning med 25 procent, dvs. hälften av uppsatt mål för minskningen fram till 2010¹.

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.

De lokala utsläppen från transportsektorn har minskat i Växjö de senaste åren, tvärtemot rikstrenden. Minskningen mellan 2001 och 2002 berodde på att det tankats mindre flygbränsle på Växjö Flygplats, medan minskningen 2003 framför allt var ett resultat av den låginblandning av etanol i bensinen som då infördes.

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 bilismens område.

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

¹ Miljöredovisning 2005: <http://www.vaxjo.se/vaxjowww/uppskickadefiler/4642.pdf>

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.
- 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.

1996 bestämde Växjös politiker enhälligt att utsläppen av fossil koldioxid ska halveras till 2010 jämfört med 1993. Kommunen har dessutom beslutat att på sikt helt sluta använda fossila bränslen i den egna verksamheten. För att följa upp besluten genomförs varje år en inventering av de fossila koldioxidutsläppen.

Växjö kommun har aktivt arbetat för att öka andelen miljöfordon i kommunen och har kommit en mycket god bit på vägen. Antalet projekt som idag bedrivs inom kommunen för att verka för en mer trafikvänlig miljö är många. Nedan beskrivs några av dessa.

- Projektet som Länstrafiken har varit en modell för att aktivt förändra hur personer som har blivit beviljade färdtjänst reser.
- Projektet ”den goda resan” som drivs av Växjö kommun, Vägverket och Polisen för att driva frågor som trafiksäkerhet och miljöfrågor inom mindre och medelstora företag.
- Den interna tjänstebilpoolen skapades för att kunna erbjuda ett miljövänligt och trafiksäkert alternativ för tjänsteresor.
- Cykelpooler finns på flera arbetsplatser inom kommunen.
- Biogasprojektet har tagits upp i en ny form och diskussioner pågår om hur marknaden kan göras större för bl.a. biogas. Tankstationen planeras vara i drift runt årsskiftet
- DME-projektet där tankstation nu planeras att uppföras under sommaren 2007. Tre lastbilar ingår i försöksflottan.
- Antalet miljöfordon har ökat mycket fram till april 2006 och kommer att inom de närmaste åren att ha förändrats dramatiskt.

Kommunens 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 miljöfordon 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.

Den 27 april 2007 ägde Växjö kommuns förvaltningar och bolag totalt 242 personbilar helt och tio fordon delvis. Av dessa var 148 miljöfordon, vilket motsvarar 58 % (förvaltningar 68 %, bolagen 31 %). Kommunen räknar med att ha nått 80 % andel i förvaltningarnas bilpark vid kommande årsskifte. Bland miljöbilarna finns fordon för etanol, biogas och RME.

Kommunen har ställt miljökrav utifrån Vägverkets definition av miljöbil för upphandling av personbilar. Dessutom finns krav avseende fordonens säkerhet och vikt. Kommunen anger att man endast i undantagsfall köper ej miljöbilsklassade personbilar.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Idag finns inga tjänste- eller förmånsbilar inom kommunens förvaltningar eller i kommunens bolag. Det finns inga planer på att mer än i undantagsfall godkänna nya.

Körning med egen bil i tjänsten innebär onödigt hög miljöbelastning, eftersom man i princip godkänner vilka fordon som helst som de kommunanställda har. Att verifiera och minimera det faktiska körandet är också svårt.

För att minska användningen av privata bilar i tjänsten införde Växjö kommun 1999 en kommunal bilpool. Bilpoolen hade i oktober 2006 19 bilar, varav 16 är miljöbilar.

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.

Kommunen ställer genom Länstrafiken miljökrav på motorerna hos de fordon som används för linjetrafik, färdtjänst och skolskjutsar. Det finns planer för att satsa på bussar drivna med biogas. Idag går dock den helt dominerande delen av bussarna på diesel.

Utbildning

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

Flera av kommunens förvaltningar och bolag har utbildat delar av sin personal i Ecodriving. Gatubolaget, trafikkontoret och miljöförvaltningen är några exempel. Det finns dock inget övergripande beslut om detta i kommunen och heller ingen samlad statistik om antalet genomförda eller planerade utbildningar.

I det antagna miljöprogrammet för år 2006 omnämns att trafikkontoret skall verka för att krav på sparsam körning ställs i samband med upphandlingen av entreprenader och transporttjänster.

Antalet personer som inom kommunens förvaltningar som genomgått utbildning i sparsam körning är cirka 500. Även kurser i Heavy Ecodriving har genomförts. Utbildningar har också erbjudits företag som t.ex. taxi.

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.

Bidrag

Ett femtiotal kommuner delfinansierar företags och myndigheters miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil – men inte Växjö. En Klimp-ansökan om att få delfinansiera miljöbilsinköp med Miljöfordon Syd som huvudman finns inlämnad till Naturvårdsverket, med troligt beslut under maj månad.

Gratis parkering

Ägare till miljöbilar har möjlighet att ansöka om parkeringstillstånd för miljöbilar. För en administrationskostnad på 100 kr erhålls ett tillstånd som ger gratis parkering under två år. Fram till april 2006 hade ca 700 sådana tillstånd beviljats.

Bilpooler

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.²

I Växjö saknas möjlighet för privatpersoner att gå med i en bilpool. Dock har det diskuterats att göra kommunens bilar tillgängliga för anställda under kvällar och helger.

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 RME³-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappad 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).

Kommunen arbetar för att fler tankställen för förnyelsebara bränslen ska införas. Idag finns det sex tankställen inom Växjö kommun som erbjuder E85. Ett erbjuder RME och under sommaren 2007 kommer ett tankställe för biogas att öppnas. På försök tankas även Ecopar.

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.

² Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

³Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

Slutsatser och rekommendationer

Växjö kommuns miljöbilsarbete är Sverigeledande. Kommunen får betyget 9 av maximala 10 från Gröna Bilister, en höjning från de 8 stjärnor man fick vid en tidigare granskning. Bland det särskilt positiva märks:

- Kommunens beslut att bli fossilbränslefri
- Kommunens höga andel egna miljöbilar
- Avsaknaden av förmånsbilar
- Stimulansen till medborgare som kör miljöbil, genom gratis parkering
- Kommunala avtal med tydlig miljöprofil, gällande bl.a. hyrbilar
- Den unikt breda satsningen på utbildning i sparsam körning, s.k. Ecodriving
- Kommunens satsning på produktion av det förnybara bränslet DME
- Den kommuninterna bilpoolen med miljöbilar så att kommunanställda slipper köra sina egna, miljösnällare fordon i tjänsten
- Tankarna på att hyra ut kommunens fordon till allmänheten kvällar och helger

Gröna Bilister presenterar fem huvudsakliga rekommendationer till Växjö kommun:

1. 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).
2. Inför delfinansiering av miljöbilsinköp för företag och organisationer, om Klimp-bidrag till länets gemensamma satsning inte beviljas.
3. en bilpool öppen för allmänheten.
4. Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).
5. Återuppta satsningen på att etablera biogas för fordonsdrift, med stora miljövinster.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Växjö kommun, företrädd av Pernilla Mjöberg och Lennart Lundberg vid Tekniska förvaltningen. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.