

Trondheims kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan



6 gröna bilar av 10 möjliga

En granskning av Gröna Bilister

Juni 2011

Innehåll

Tankning av förnybara bränslen	9
Intern bilpool.....	9
Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA	9
Resepolicy.....	10
Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar.....	10
Virtuella möten	10
Bränslestatistik, koldioxidutsläpp	11
Klimatkompensation	11
Drivmedel	12
Inköp av miljöbilar	13
Lokal miljöavgift.....	13
Trängselavgifter	13
Parkeringsförmåner	13
Bilpooler för allmänheten.....	13
Information, evenemang och kampanjer.....	14

Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar som följd. Detta är utgångspunkten för riksdagens och regeringens beslut att Sveriges klimatpåverkan år 2020 ska ha minskat med 40 % jämfört med år 1990, och andelen biodrivmedel i bränslemixen ska nå 10 %. Samma år 2020 ska EU uppnå "20-20-20": klimatpåverkan ska ha minskat 20 % jämfört med år 1990, energieffektiviteten ska ha ökat 20 %, och andelen förnybar energi ska nå 20 %. För år 2020 har EU satt ett preliminärt mål för nya personbilars genomsnittliga koldioxidutsläpp på 95 gram per kilometer mot de 130 som gäller för år 2012. Globalt sett ska världens klimatpåverkan till år 2020 ha minskat med en procentsats som i skrivande stund diskuteras i FN:s regi.

Trafiken står för en stor del av Norges koldioxidutsläpp, och 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. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismens område.

Mer information om Gröna Bilisters kommungranskningar återfinns på organisationens hemsida: www.gronabilister.se/kommungranskningar

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Trondheims kommun, företrädd av Bjørn Ove Berthelsen, Miljøenheten. Svaren kompletteras med självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.

Slutsatser och rekommendationer

Gröna Bilister har inte tidigare granskat någon norsk kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan. Därmed relaterar granskningen huvudsakligen till "normalläget" för svenska kommuner och vilka krav och önskemål vi bedömer att det är rimligt att ha på dem. Då Trondheim är med i Green Highway projektet tillsammans med Sundsvall och Östersund, relaterar jämförelsen särskilt till dessa båda kommuner.

Trondheims arbete för hållbar bilism är huvudsakligen imponerande, men har också några plumpar i protokollet. Betyget blir 6 gröna bilar av 10 möjliga. Gröna Bilisters betygssystem skärptes hösten 2009. I det tidigare systemet hade betyget blivit 7 stjärnor av 10 möjliga; samma betyg som Sundsvall tidigare haft. Trondheim kommuns arbete för hållbar bilism är imponerande gällande:

- Egen, väl genomtänkt miljöbilsdefinition för inköp
- Stimulans för bilar med låga utsläpp i transportrelaterade upphandlingar
- Ledande arbete för elbilar; elbilsandel skyhögt över någon svensk kommuns
- Begynnande introduktion av etanolbilar
- Vissa hållbarhetskrav på biodrivmedel
- Krav på att huvudsakligen tanka etanol- och biodieselfordon "rätt"
- Begränsningarna för användning av egen bil i tjänsten
- Systematisk och omfattande utbildning i sparsam körning
- Bompengar som tydligt minskat trafikmängderna
- Förslag på lokal drivmedelsavgift för att påskynda omställningen
- Långsiktig plan för minskad och renare biltrafik
- Satsning på biogasproduktion
- Green Highway-samarbetet
- Bra kampanj- och projektarbete, bl.a. med trafikantveckan i Europa

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Trondheims kommun:

1. Påskynda omställningen till miljöbilar, med prioritet för förnybara drivmedel
2. Påskynda produktionen av biogas
3. Utvidga gratis miljöbilspartering till etanol-, biogas- och biodieselfordon
4. Inför bompengsundantag för miljöbilar under en övergångsperiod
5. Inför tydliga riktlinjer för att minska det totala antalet personbilar i kommunal regi

6. Inför en resepolicy som slår fast när respektive färdstätt ska väljas
7. Ställ hållbarhetskrav på förnybara och fossila drivmedel som köps in
8. Utrusta samtliga bilar med ISA (intelligenta system för hastighetsanpassning)
9. Klimatkompensera kommunens alla resor

Koldioxidutsläpp och luftföroreningar

Enligt kommunens beräkningar var utsläppen av växthusgaser (inkl. fossil koldioxid) i kommunen 2008 ca 464 000 ton CO₂-ekvivalenter (SSB/SFT 2010). Den dominerande utsläppskällan var transporter med 51%.

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.

Trondheim har som klimatmål att år 2020 ha minskat utsläppen minst 25 % jämfört med 1991, vilket enbart ska nås med åtgärder i Trondheim. Till år 2050 ska utsläppen vara 70-90 % lägre än 1991¹.

Klimatpåverkan från kommunens egna transporter ska minska 40 %, bl.a. med:

- ⤴ Eco-Driving-kurs för anställda
- ⤴ Låginblandning av etanol 5% i bensin
- ⤴ Låginblandning av biodiesel 5% i diesel för lätta fordon
- ⤴ 100% biodiesel för tyngre fordon (5% vintertid)
- ⤴ Eftermontering av partikelfilter i befintliga dieselfordon, krav för nya
- ⤴ 20 elbilar i kommunens egen leasingpool
- ⤴ Enbart inköp av Euro 5-klassade fordon redan nu
- ⤴ Införande av lokal miljöbilsdefinition
- ⤴ Restriktioner på bruk av privatbil
- ⤴ Kraftig förstärkning av kollektivtrafiken²

1 <http://www.trondheim.kommune.no/content/1117694104/Klima-og-energiplan-for-Trondheim--kortversjon->

2 <http://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/01/Trondheim-kommunes-miljopakke-for-transport-24.04.08.pdf>

Trondheim har också lanserat Miljøpakken, en sexpartiöverenskommelse med tio mål och ett arbete till år2025:

1. CO2-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20% i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.
2. Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42% i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50% innen 2018 (fra dagens 58%), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.
3. Trondheim skal ha på plass et helhetlig gang- og sykkelveinett inntil 800 millioner kroner som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018.
4. Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15% på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder.
5. Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.
6. Trondheims skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15% i 2018 i forhold til 2007.
7. Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting skal fortsette. 80% av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen". Det er et langsiktig mål at arealkrevende og ikke arbeidsintensiv næring må flyttes ut av pressområder.
8. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.
9. Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.
10. Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20% i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafikksikkerhet.

Medlen i Miljøpakken fördelas lika mellan nya huvudvägar, bättre kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, trafiksäkerhet, bullerskydd och miljögator.

Biltrafiken ska minskas bl.a. genom :

- Parkeringspolitikk: Antall parkeringsplasser i Trondheim sentrum skal ikke øke. Det skal være tak på antall parkeringsplasser ved kontor og forretninger i hele regionen.
- Boliger og jobb der det går buss: I Trondheim skal 80 prosent av nye boliger legges nær kollektivbuen. 60 prosent av nye virksomheter med mange arbeidstakere skal ligge innenfor kollektivbuen. Kollektivbuen er hovedfartsåren gjennom Trondheim.

•Kollektivtrafikken kommer først: Kollektivfelt og signalprioritering er to av tiltakene. Miljøpakken har dessuten valgt å sette ned prisene kraftig for å gjøre bussen mer attraktiv.³

Kommunala bilparken

Kommunens eget bilnehav är av stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan i kommunen, bl.a. för att:

- 1) Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- 2) 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.
- 3) Kommunen servar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.
- 4) Kommunbilar inom t.ex. hemtjänst eller på gatukontor har relativt långa körsträckor, med en större miljövinst per bil än för genomsnittet privatägda fordon.

Trondheim har en egen miljöbilsdefinition, med minimikravet att nya bilar inte ska släppa ut mer än 120 g CO₂/km, därtill med prioritet för el, därefter etanol, med åtskillnad efter storleksklass och användningsområde. Förutom klimatpåverkan, väger den också in lokal luftkvalitet, kräver dubbdäcksbefrielse, etc. I höst ska definitionen skärpas, med ökat fokus på förnybara drivmedel.

I maj 2011 hade Trondheims kommun 378 personbilsregistrerade fordon, varav 186 uppfyllde den egna miljöbilsdefinitionen. Definition ser olika ut för olika typer av fordon. Det ger en miljöbilsandel på 50 procent, vilket är strax över det svenska kommunegenomsnittet, och över Sundsvall men under Östersund på 60 procent.

Av Trondheims miljöbilar är 28 eldrivna och 4 etanoldrivna. Det saknas fordonsgas i Trondheim och därför finns inte heller några gasbilar. Andelen bilar på förnybara bränslen är därmed låg, medan andelen elbilar är långt över vad någon svensk kommun kan visa upp. Den höga andelen elbilar hos kommunen har också haft betydelse för att påskynda övriga Trondheims omställning till elbilar.

Kommunledningen kräver miljöfordon vid inköp, om inte särskilda skäl finns, och prioriterar fordon som drivs med el eller med förnybara bränslen. För dieslbilar krävs partikelfilter, för alla fordon som framförs på bensin eller diesel krävs att de ska klara 10% biodrivmedelsinblandning. Fordon med en totalvikt på över 7,5 ton ska klara 100%

3 <http://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/01/Trondheim-kommunes-miljopakke-for-transport-24.04.08.pdf>

biodiesel. Kraven gäller ej kommunala bolag, men de är engagerade i arbetet för hållbar bilism.

Kommunanställdas bilanvändning

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonsflotta. Dessa ska också användas på ett förnuftigt sätt. Bilar som kan drivas av förnybara bränslen ska köras på dessa bränslen. Genom att organisera bilarna i bilpooler med centrala bokningssystem minimeras antalet fordon som behövs. Utbildning i sparsam körning och användande av ISA kan minska bränsleanvändningen med över 20 %. Gång, cykel eller spårbunden kollektivtrafik bör prioriteras vid kommunala resor. Videokonferenser eller virtuella möten kan ersätta vissa fysiska möten. Kommunen bör underlätta för de anställda att cykla eller gå till jobbet, och den bör erbjuda andra förmåner än bilar.

Tankning av förnybara bränslen

Miljöbilar som kan drivas av något förnybart bränsle måste tankas med detta bränsle för att inte miljönyttan ska gå förlorad. Kommunen bör därför kräva att en betydande andel av transportarbetet utförs med det förnybara bränslet. Detta krav ställer Trondheim; till minst 70% ska bilarna tankas "rätt". Då det endast finns fyra etanolbilar och inga gasbilar, har kravet dock i nuläget begränsad effekt, utom för de tunga fordon som drivs med RME och då också kan framföras med fossil diesel.

Intern bilpool

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna och minska behovet av att använda egen bil i tjänsten är att organisera interna bilpooler med ett centralt bokningssystem.

Trondheims kommun har en välfungerande intern kommunal bilpool, för över 1 000 anställda från åtskilliga av kommunens förvaltningar. Bilen har totalt 26 bilar, varav 16 elbilar vilket ökas till 18 innan juli 2011. Bilarna bokas i ett centralt webbaserat system som tillåter uppföljning, och där det är lätt att välja elbilarna. Bilarna ersätter egna fordon i tjänsten, kombinerat med att kommunen inte har p-platser för dessa i centrum. Kommunens bilpoolsbilar hyrs inte ut till allmänheten.

Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA

Utbildning i sparsamt körsätt kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella, enligt undersökningar i bl.a. Vetlanda.

Genom en central satsning på tre miljoner norska kronor, har utbildning i sparsam körning genomförts inom alla förvaltningar bland alla dem som kör mycket bil i tjänsten. Drygt 900 förare har genomgått utbildningen, inklusive 55 som kör tunga fordon. Hösten 2011 genomförs uppföljning av kursen och en ny kurs för nyanställda. Programmet har i nuläget finansiering till och med år 2014.

ISA, "intelligenta system för anpassning av hastighet", består av en elektronisk dosa som loggar körbeteendet och ett datorbaserat uppföljningssystem. Trondheim har inte infört

något sådant system, men kan ta lärdom av Östersunds kommun som har ISA i 18 av kommunens fordon. Under fyra månader utvärderades effekterna av ISA i fem bilar. Bränsleförbrukningen minskade med över 15 %, vilket enligt kommunen själva troligen är högre än effekten långsiktigt.

Resepolicy

Ett sätt att minska miljöbelastningen till följd av de kommunanställdas resande är att ha en resepolicy med tydliga regler för vilka färdsätt som ska väljas för olika slags resor, där gång och cykel prioriteras för korta resor, där virtuella möten ersätter vissa längre resor, och där spårbunden kollektivtrafik ska väljas framför bil och flyg.

Trondheim saknar resepolicy och kan t.ex. inspireras av Östersunds resepolicy som anger att "I första hand bör alternativ till att resa övervägas, t ex telefon, e-post, telefonmöte, video- eller web-konferens innan beslut fattas om att resa." För resor inom kommunen ska man gå, cykla eller använd elcykel om möjligt. I andra hand gäller buss, sedan bilpoolsbil eller annan tjänstebil. Vid resa med bil bör samåkning eftersträvas. I resepolicyen framgår det inte att egen bil i tjänsten inte tillåts; "Bilresor i tjänsten ska i första hand ske med fordon som kommunen äger eller leasar." Resor utanför kommunen sker med buss eller tåg eller med bilpools- eller tjänstebil utifrån vad som är praktiskt och lämpligt utifrån det aktuella resmålet. Vid beställning av taxi och hyrbil ska miljöbil efterfrågas. Uppföljning av resepolicyen sker centralt via data från den upphandlade resebyrå, och redovisas årligen i miljöredovisningen.⁴

Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar

Trondheims kommun erbjuder inga förmånsbilar, vilket är positivt. Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar. För att minimera det slentrianmässiga bilkörandet bör det ej vara tillåtet att använda egen bil i tjänsten, annat än i undantagsfall. Trondheim är restriktiv med att tillåta detta, och arbetar aktivt för att minska omfattningen.

Många kortare tjänsteresor inom tätorten sker med fördel med cykel eller elmoped, t.ex. inom hemtjänsten. Cykelanvändandet gynnas om det finns en kommunal pool med välskötta cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem. I Östersunds kommun bokas cyklar och elcyklar i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning.

Virtuella möten

Telefon- och videokonferenser kan ersätta många fysiska möten. Förutom att minska miljöbelastningen från transporterna, sparar de tid och pengar. Telia räknar med att de sparat in 50 % av sina resekostnader sedan de börjat hålla virtuella möten i större skala.⁵

4 <http://www.ostersund.se/download/18.63d22a4d12631dd9bf3800013619/resepolicy.pdf>

5 http://svt.se/2.33782/1.1971220/tjansteresor_kostar_100_miljarder_arligen?lid=is_search527895&lpos=1&queryArt527895=telia+virtuellm%F6te&sortOrder527895=0&doneSearch=true&sd=47225&from=siteSearch&pageArt527895=0

Trondheims kommun håller regelbundet videokonferenser och Skypekonferenser, och både centralt och med särskilda ledaravtal uppmuntras till detta. Kommunen har ett centralt videomötesrum med egen teknisk personal. Bl.a. har åtskilliga möten inom Green Highway-samarbetet skett som videokonferenser.

Bränslestatistik, koldioxidutsläpp

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Många kommuner för statistik över hur mycket bränsle som används i kommunens personbilar och i andra fordon, uppdelat per bränsleslag.

2010 var energiförbrukningen för Trondheims kommunala vägtransporter 5 090 MWh. Diesel dominerar mycket stort, före bensen, med väsentligt mindre användning av etanol och el, och ingen biogasanvändning alls. Kommunen anger energiförbrukning per körd km till 1,1 kWh vilket verkar osannolikt. Statistik för tidigare år saknas.

Klimatkompensation

Trondheims kommun klimatkompenserar inte sina vägresor, eller några andra transporter. I Sverige rekommenderas klimatkompenserande CDM-projekt i tredje världen av Energimyndigheten⁶ och sådana har norska staten använt för att klimatkompensera alla elbilar till och med 2012.

Flera svenska kommuner kompenserar redan alla sina transporter med lokala projekt som man hoppas ska minska utsläppen av växthusgaser, t.ex. Göteborg, Lund, Karlstad och Växjö. Det finns dock en risk att lokala pengapotter för klimatkompensation används till klimatåtgärder som skulle gjorts ändå, med andra medel, dvs. att de sammanlagda medlen för sådana åtgärder inte ökar i motsvarande mån. Trondheim bör överväga hur man vill göra framöver.

Upphandling av transporter och drivmedel

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.

Trondheims kommun viktat miljövänligheten 20 % i leverantörers anbud. Kriterier som granskas är:

- ⤴ Andel fordon som uppfyller Trondheims miljöbilsdefinition (se ovan)
- ⤴ Andel bilar utan dubbdäck
- ⤴ Andel förare som är utbildade i ecodrivning

6 <http://www.energimyndigheten.se/sv/Foretag/Klimatkompensation/>

- ⤴ Utbildningsplan för ecodrivning
- ⤴ Miljöhandlingsplan
- ⤴ Andel biodrivmedel (främst för tunga fordon)

Dokumentet som visar exakt hur viktningen är utformad, bl.a. med vilka utsläppsvärden som används för respektive drivmedel, är mycket detaljerad, genomarbetad och precis, med tydlig styrning mot förnybara drivmedel och låg total klimatpåverkan.

Drivmedel

Kommunerna kan bidra till att drivmedel produceras på ett bättre sätt genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. Biobränslen bör ha en säkerställd klimatnytta jämfört med bensin och diesel, och alla drivmedel bör produceras under rimliga arbetsvillkor. Svenska Miljöstyrningsrådet har tagit fram sådana drivmedelskriterier, som de i skrivande stund reviderar. EU:s hållbarhetskriterier⁷ är också relevanta. För fossila drivmedel saknas sådana kriterier.

Göteborgs och Stockholms stad försökte tillsammans med SL och Luftfartsverket ställa hållbarhetskrav i deras senaste drivmedelsupphandling. Efter juridiska påtryckningar från drivmedelsbolagen drogs emellertid kraven tillbaka. De ansågs vara för stränga sett i proportion till de volymer drivmedel staden köper in. Ju fler kommuner som ställer hållbarhetskrav, desto större är chansen att bränslebolagen tillgodoser dem.

Trondheims kommun ställer i nuläget hållbarhetskrav på de förnybara drivmedel man köper in, inklusive att efterfråga var de kommer ifrån, vilka råvaror som använts och hur tillverkningsprocessen varit. Elen för elbilarna är garanterad 100 % vindkraft. Därutöver har Norge nationellt köpt klimatkompensation för alla elbilar i Norge till år 2012.

Däremot ställs inga krav på de fossila drivmedlen; det är svårt att få vettiga uppgifter om de fossila drivmedlen vilket stärker bilden av att förnybara är att föredra.

För de fossila drivmedlen kan Trondheim som ett första steg följa Växjö's exempel och efterfråga en hållbarhetsbeskrivning, samt förhöra sig om drivmedelsföretagen ställer några hållbarhetskrav på sina underleverantörer.

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:

- 1) Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil.
- 2) Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.

⁷ <http://www.regeringen.se/sb/d/12167/a/142454>

- 3) Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.
- 4) Medborgarna bör uppmuntras att minimera bilanvändandet och att delta i bildelning.

Inköp av miljöbilar

Östersund är en av det femtiotal svenska kommuner som tidigare erbjudit bidrag till merkostnaden vid inköp av gasbilar med hjälp av statliga KLIMP-anslag, och som nu medverkar till att delfinansiera elbilar. Trondheim saknar liknande stimulans.

Lokal miljöavgift

Trondheim har beslutat införa en lokal miljöavgift på drivmedel på 60 öre/liter (95 öre om grannkommuner medverkar). Den finansierar en stärkt kollektivtrafiksatsning, gång- och cykelvägar, och kompletterar andra finansieringskällor från bilisterna, och gör det mer attraktivt att åka kollektivt. Införande förutsätter statligt godkännande.

Trängselavgifter

Trondheim har avgiftsbelagda "innkrevningspunkter" eller "bomstasjoner" där el- och vätgasbilar är avgiftsbefriade. Införandet av avgifterna har i snitt minskat biltrafiken med 19 %, med 60 % minskning på den mest extrema sträckan. 50% av bompengarna kommer från invånare i grannkommuner som pendlar in till Trondheim, 30 % från Trondheimsbor som pendlar ut ur kommunen och 20 % från långväga trafik.⁸

Parkeringsförmåner

Ett trettiotal svenska kommuner erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Trondheims kommun och en rad privata företag erbjuder gratis och reserverade p-platser för elbilar, inklusive strömmen för laddning. Cirka 135-150 p-platser omfattas i dagsläget. Att följa upp förmånen är enkel, eftersom en elbil är lätt att identifiera och de dessutom har en särskild skylt. Det finns inget slutdatum för förmånen.

Trondheim kan överväga att utvidga gratisparkeringen för elbilar till bilar som drivs med andra förnybara drivmedel, såsom biodiesel och etanol. I närtid får det ingen praktisk betydelse, men som signal kan det ha betydelse. Trondheim arbetar också med höjda p-avgifter, höjda p-böter och mer restriktiva regler om hur mycket mark som får användas för p-platser.

Bilpooler för allmänheten

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.

⁸ <http://miljopakken.no/om-miljoepakken/bomstasjoner>

I kommunen finns tillgång till bilpool för allmänheten. Bilpoolen fokuserar på elbilar. Kommunen informerar om bilpoolen på sin hemsida och i andra sammanhang, och diskuterar hur bilpoolen och den kommunala fordonsparken kan integreras. Bilkollektivet bjuds också in att ge kommunen synpunkter på bilval, utifrån dess omfattande kunskaper om att köra elbil.

Kommunen kan inspireras av en rad svenska kommuner, som hyr ut delar av sin fordonspark till allmänheten kvällar och helger, när de annars inte används. Eftersom kommunen inte bör agera biluthyrare, sköts uthyrningen av ett privat företag, t.ex. Sunfleet som är kopplade till Hertz.

Information, evenemang och kampanjer

Trondheim har ett omfattande informationsarbete om hållbar bilism riktat mot allmänheten. Bland mycket annat har de stöttat bilpoolen, genomfört företagsbesök och arrangerat Europeiska Trafikantveckan.

Trondheim deltar också i SÖT-samarbetet (Sundsvall Östersund Trondheim) och det relaterade Green Highway. Det syftar till miljövänlig utveckling i en grön korridor mellan Bottenhavet och Atlanten, med satsningar på biogas- och eldrift för fordon. 100-punktslistan har åtskilliga konkreta initiativ och åtgärder kring hållbar bilism för allmänheten.⁹ Inom ramen för detta finns bl.a. världens troligen mest kompletta information om vilka elbilar som tillverkas.

Kommunen arbetar inte särskilt för att underlätta samåkning, men har ett omfattande arbete för miljöanpassad pendling. Vid alla infarter till Trondheim har infartsparkeringar etablerats, skyltats och kommunicerats. Månadskortet för kollektivtrafiken har fått lägre pris och utvidgats till Trondheims kransorter så att fler ska låta bilen stå. Åtskilliga bussar har fått realtidsinformation, så att man på mobiltelefonen och per Internet kan hålla koll på när bussen går. 800 miljoner norska kronor satsas på utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

Tillgång till förnybara drivmedel

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinst, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensen eller diesel, eller laddas med el med hög klimatpåverkan. Etanoldrivna bilar, gasdrivna bilar och RME¹⁰-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 bränslebolag ska erbjuda sig att sälja bränslet, dels genom att själv tillverka bränslet.

9 Se <http://www.greenhighway.nu/>

10 [®]Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

Trondheim har gjort en omfattande satsning på laddstolpar för elbilar, vilket varit av stor betydelse för den snabba omställningen till elbilar som skett i kommunen. Inom ramen för Green Highway etableras 23 laddstationer mellan Sundsvall och Trondheim.

Trönder Taxi kör elbil, men för att taxi i större omfattning ska kunna köra på el krävs troligen en snabbladdningsstation för elbilar. Som första kommun i norra Europa etablerade Östersund en sådan våren 2011.

I Trondheim finns också en mack för etanol E85, och för tyngre fordon har kommunen en egen mack med RME. Det finns ingen lokal biogasproduktion och inga tankställen för biogas. Kommunen har dock beslutat att producera biogas av hushållens våta organiska avfall och laxrester. Biogasen ska räcka till drygt 80 bussar.

Nybilsförsäljning

Kommuner kan i viss mån styra vilka nya bilar kommuninvånarna köper genom information och ekonomiska styrmedel. Gröna Bilister ser det därför som ett utvidgat kommunalt ansvar att kommuninvånarna väljer bilar med låg miljöpåverkan, även om möjligheten att styra köpbeteendet naturligtvis är begränsad.

Vi har inte funnit någon statistik över den lokala nybilsförsäljningen i Trondheim, men noterar att elbilar finns på den norska bilförsäljningstopplistan men inte den svenska. Denna norska framgång beror mycket på ett framsynt, offensivt agerande från kommuner som Trondheim.