

Miljöbilssituationen i Linköping

9 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Februari 2008

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.

Linköpingsborna ligger klart under genomsnittet av försäljning av bensin. Riksnittet ligger på ca 600 liter/år och invånare. Linköping däremot har genom sin satsning på biogas och förnybara bränslen lyckats komma ner till ca 450 liter/år och invånare. Försäljningen av biogas ökar stadigt och idag finns det cirka 1200 fordon i Linköping som drivs med gas.

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.

Anders Forsare och Mattias Goldmann

Gröna Bilister

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.

I Linköpings klimatstrategi¹ beskrivs att:

För perioden 2008-2012 ska utsläppen av växthusgaser som medelvärde vara minst fyra procent lägre än 1990, räknat som koldioxidekvivalenter. 2010 ska transportsektorns årliga förbrukning av fossila bränslen ha minskat med 25 procent jämfört med år 2000.

I Linköpings ”Handlingsplan för ett långsiktigt hållbart Linköping²” från 1998 kan vi läsa följande mål för år 2020:

- Minst 50 % av godsvolymen till och från Linköping ska gå på järnväg.
- Ett efterfrågestyrt och snabbt kollektivtrafiksystem ska ha utvecklats som binder ihop såväl huvudorter som större arbetsplatser och de flesta småorterna i regionen.
- Förbrukningen av fossila motorbränslen ska ha minskat med 50 % jämfört med 1995.
- Vid inköp av fordon och transporttjänster i kommunal verksamhet ska endast upphandlas fordon som drivs med förnyelsebara bränslen.

Kommunstyrelsens planeringsutskott har gett kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram en biogasstrategi. Det kan dock vara så att den bakas in i en större ”Hållbar strategi” eller liknande. Även en trafikstrategi håller på att tas fram och en cykelplan för 2008-2028 är under arbete där Linköping har som mål att bli den bästa cykelstaden i Europa.

Intressant är också att Linköping och Norrköping håller på att ta fram en gemensam klimatvision med rubriken ”Den klimatambitiösa regionen”. Förslaget ser ut enligt följande:

Tillsammans hejdar vi den globala och lokala klimatpåverkan genom att:

¹ http://www.linkoping.se/NR/rdonlyres/C2B09292-F7B2-4F57-B0D9-397B32D3C464/26652/ansokan_Klimp_08.pdf

² http://www.linkoping.se/Organisation/ks_forvaltning/verksamhet/Informationskontoret/agenda_21_kontoret/a21handling_splan/Handlingsplanen+%28pdf%29.htm

- all kommunal planering sker klimatmedvetet, med fokus på att minska utsläppen av växthusgaser och anpassa samhället till framtida klimatförändringar
- alltid välja förnybara energikällor inom transport- och energisystemen
- vid all upphandling ställa klimat- och miljökrav
- öka klimatengagemanget och kommunicera klimatfrågan med medarbetare, förtroendevalda, boende och verksamma i kommunen
- stödja affärsdriven miljöteknikutveckling

Resepolicyn³ är väl genomtänkt och ställer höga krav på både miljö och trafiksäkerhet. Det står bl.a. om bilar att de ska drivas med förnyelsebart bränsle och då särskilt biogas.

Linköpings kommun är medlem i nätverket Klimatkommunerna, som har ambitionen att vara ledande på klimatområdet.

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.

Linköpings kommun inklusive de kommunala bolagen innehar 328 personbilsregistrerade fordon. Av dessa är 168 miljöbilar, motsvarande 51 procent. Av miljöbilarna är 158 gasbilar, 7 etanolbilar och 3 hybridbilar.

Stadspartner innehar därutöver 47 lätta lastbilar, varav 31 stycken är miljöbilar. Tekniska verken har 108 bilar som samtliga drivs med gas.

Kommunen har som policy för förmånsbilar att de ska drivas med förnybart bränsle, i första hand gas och i andra hand etanol. Kommunen som förvaltning har 8 förmånsbilar varav 5 drivs med gas och 3 med etanol.

³ <http://www.linkoping.se/NR/rdonlyres/6A7FA23A-1A68-45A4-919B-53D8F1EFF407/0/Resepolicy041130.pdf>

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.

I Linköping gäller att fordonen i den särskilda kollektivtrafiken (innefattar fordon t.o.m. 16 passagerare) ska drivas med förnybara drivmedel. Vid i övrigt lika förhållanden vid anbudsutvärderingen kommer särskilt fordon som drivs med biogas att ha företräde.

Fordonen ska:

- Uppfylla kraven för minst miljöklass 2005, miljöklass 2005 PM, miljöklass El eller miljöklass Hybrid.
- Ha däck vars slitbanegummi är helt fritt från märkningspliktig olja enligt EU:s klassificerings- och märkningsdirektiv 67/548/EEC.
- Servas med oljor, smörjmedel och andra kemiska produkter som uppfyller kriterier för miljömärkning

Vidare beskrivs det att entreprenören ska ha vidtagit åtgärder för miljöarbetet samt på uppmaning kunna styrka detta genom någon form av bevis. Beviset kan vara ISO-certifiering eller annan typ av miljöledningssystem. Om ett inte vedertaget system används ska handlingar som styrker miljöledningssystemet kunna uppvisas på anmodan. Entreprenören har att till sitt anbud bifoga en särskild miljödeklaration. Denna miljödeklaration kommer att följas upp årligen genom att entreprenören redovisar de miljöförbättringar som gjorts under kalenderåret, planerade förbättringar under innevarande kalenderår samt eventuellt förändrad miljöpolicy. Genomgången utbildning i ecodriving är ett skall-krav.

Upphandling av större fordon för mer än 16 passagerare för skolskjuts kommer att ske under 2008.

Utbildning

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

Det har endast förekommit sporadisk utbildning av ecodriving inom Linköpings kommun. Stadspartner (Tekniska verken) är dock i full gång med att utbilda personalen.

I Linköping finns tre trafikskolor som erbjuder kurser i ecodriving: Buss och lastbilsförarskolan Ahlséns, Linköpings trafikskola och Magnussons trafikskola.

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

Linköping erbjuder i dagsläget ingen ekonomisk stimulans i form av bidrag till kommuninvånare som köper miljöbil, utöver den statliga miljöbilspremien. Kommunen har fram till 2005 genom LIP-medel delfinansierat merkostnaden vid inköp av miljöbilar.

Gratis parkering

Miljöbilsägare kan i Linköping kan skaffa sig ett parkeringstillstånd⁴ för 312 kronor. Kortet ger tillgång till fri parkering på gatumark för biogas-, el och etanolbilar.

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.⁵

I Linköping finns idag en stor bilpool som kan nyttjas av allmänheten. Det är Linköpings kommun i samarbete med Sunfleet⁶ som erbjuder ”kommunens” bilar till allmänheten när dessa inte används av kommunen. Detta är ett bra system eftersom när kommunen inte nyttjar bilarna, kvällar och helger, kan allmänheten nyttja dem på de tider som passar dem.

Det finns också en bilpool i Stångastaden som tillhandahålls av Sunfleet och kan nyttjas av hyresgästerna inom Stångastaden.

Information och påtryckning

Linköpings kommun informerar om olika miljöprojekt på hemsidan bl.a Projektet TEMP som fokuserar på att öka linköpingsbornas kunskap och kännedom om hur beteende och val av energikällor och drivmedel påverkar utsläppen av växthusgaser.

4

http://www.linkoping.se/Organisation/Namnd/TeknikSamhallsbygg/Samhallsbyggnad/trafiknamnd/tos_tfn_parkeringskort.htm

⁵ Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

⁶ <http://www.linkoping.se/InformationOm/Resor/bilpool.htm>

Linköping har medverkat i EU:s manifestationsdag ”I stan utan min bil”. Man ger dessutom ut Miljöalmanackan⁷ som även informerar om kommunens miljöbilsarbete.

Hemsidan är dock mindre bra vad gäller information om bilpooler och tankstationer. Goda exempel och tydligare konkret information om bilpoolerna i Linköping vore önskvärt.

Egen bilkonvertering

I Linköping har det kommunala bolaget Stadspartner sedan 2004 utvecklat teknik för konvertering av konventionella fordon till biogasfordon. Bolaget Stadspartner AB har fått godkännande för konvertering av tre bilmodeller. Hitintills har ett 60-tal fordon konverterats och målsättningen är att 200-300 personbilar (inkluderat lättare transportfordon) och 25-30 tunga fordon ska konverteras under 2008.

Goda föredömen

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. I Linköpings kommunstyrelse kör Gösta Gustavsson (c) gasbil privat.

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 RME⁸-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).

I dagsläget finns 16 tankställen för etanol E85 i Linköping. Alla de stora bensinbolagen (Jet, Shell, Tanka, Preem, Norsk Hydro, Statoil, OKQ8) erbjuder minst ett etanoltankställe i kommunen.

Linköping har dessutom 5 gastankstationer till sitt förfogande.

Linköping har aktivt verkat för att tankställen för gas etablerats. I samband med framtagande av detaljplaner i Linköping har biogasbolaget tillfrågats om de önskar markreservat för etablering av gasmack och inom ramen för kommunens klimatinvesteringsprogram har delfinansiering av etablerande av mackar skett.

I pågående framtagande av detaljplaner för en ny stadsdel ”Hållbara Djurgården” ingår representanter för produktionsbolaget, Svensk Biogas AB. En av de frågor som diskuteras är markreservat för biogasmackar. Hur många mackar som det ska markreserveras för och även hur kommunen kan stimulera etablerande av bilpooler, ökad användning generellt av biogas som fordonsbränsle etc.

⁷ http://www.linkoping.se/NR/rdonlyres/2ECAD10E-CAB3-4B8A-9645-C5AF387385D0/25457/miljoalm08_webb.pdf

⁸ Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

Slutsatser och rekommendationer

Linköpings kommuns miljöbilsarbete är föredömligt. Kommunen får betyget 9 av maximala 10 från Gröna Bilister, jämfört med de 8 stjärnor kommunen tilldelades vid den förra granskningen. Därmed tar Linköping steget upp till att bli en av Sveriges absolut ledande miljöbilskommuner. Bland det särskilt berömvärda märks:

- Kommunens höga andel miljöbilar.
- Kommunens egen tillverkning av biogas.
- Kommunens föredömliga resepolicy, som nu också gäller tjänstebilar.
- Miljökommunalrådets goda föredöme i att själv köra biogasbil.
- Kravet på att transporttjänster kommunen köper att köra på biogas, vilket har inneburit att uppemot 75 procent av alla taxibilar i kommunen är gasdrivna – troligen bäst i landet.
- Stimulansen till medborgare och företag att köpa miljöbil, genom gratis parkering för biogas-, etanol- och elbilar.
- Kommunens nydanande satsning, delfinansierad med KLIMP-bidrag, på ombyggnad av befintliga bilar till gasdrift.
- Samarbetet med Sunfleet så att kommunens bilar hyrs ut till allmänheten när dessa inte används av kommunen.
- Tillgången till bilpool i Stångastaden, med två biogasbilar.

Gröna Bilister ger fem huvudsakliga rekommendationer till Linköpings kommun:

1. Öka andelen miljöbilar i den egna fordonsparken, med Vingåkers 96 procent som ett riktmärke.
2. Avveckla förmånsbilarna – andra förmåner än en bil är miljömässigt att föredra.
3. Säkerställ att utbildningen i sparsam körning breddas och systematiseras, med återkoppling och tydlig sammanställning av resultaten.
4. Ställ krav på att ägarna av miljöbilar faktiskt ska köra på det förnybara bränslet för att åtnjuta förmåner som gratis parkering.
5. Utvidga gratisparkeringen för miljöbilar till att gälla för alla p-platser i kommunen.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Linköpings kommun, företrädd av Annelie Frick, Agenda 21-samordnare. För ytterligare information kontakta Anders Forsare, anders.forsare@gronabilister.se, eller mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.