

Miljöbilssituationen i Borgholm

2 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

April 2007

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 sektorer utsläpp har stagnerat eller börjat minska.

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 slagit fast att ansvaret också gäller sektorsvis, med målet att trafikens koldioxidutsläpp år 2010 ska vara tillbaka på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska.

Transporter är den största enskilda källan till flera miljö- och hälsofarliga utsläpp i åtskilliga av landets kommuner. Kalmar läns regionförbund anger t.ex. att ”Bensin- och dieselanvändningen står för över hälften av koldioxidutsläppen i regionen”.¹

Trafiken är dessutom ofta huvudorsak till att kommunen inte klarar fastställda miljö- kvalitetsnormer för bland annat cancerframkallande partiklar. Utifrån detta står det klart att en minskad och miljövänligare bilism bör vara en viktig samhällelig prioritering, i linje med Gröna Bilisters arbete.

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.

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

¹ <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

Kommunala mål

Kommunala mål för trafikens miljöpåverkan innebär inte i sig någon miljöförbättring – det är praktisk handling som räknas och som Gröna Bilister betygsätter. 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.

En vision av Öland år 2015

Visionen, som antogs år 2000, har bl.a. målen att öka andelen lokalt producerad energi och att minska beroendet av fossila bränslen, vilket konkret ska ske genom att *”andelen lokalt producerad energi ska öka och beroendet av fossila bränslen ska minska”*².

Översiktsplan

I kommunens Översiktsplan 2002 anges som övergripande mål att *”Naturresurserna ska användas på ett sätt som dels främjar en långsiktig hushållning, dels möjliggör långsiktig utkomst för Ölands befolkning.”*³

Planen är relativt konkret avseende biogas för fordonsdrift: *”Det finns stora förutsättningar att öka produktionen av biogas på gårdar med stora kreatursbesättningar. Teknikutveckling pågår som kan skapa förutsättningar för en betydligt större volym än idag där gasen produceras lokalt på gården. Gasen hämtas för central rening och komprimering för att sedan användas, som fordonsbränsle allmänt, men den kan även återföras till gården”*⁴.

Avseende miljöbilar anges *”Fordonen ska vara anpassade för funktionshinder och energieffektiva samt drivas med de bränslen som är minst miljö- och hälsoskadliga”*.

Agenda 21

I *”Avstamp för Agenda 21”* som antogs av kommunfullmäktige 2000 anges som framtidsbild: *”Det mesta av energin som används i kommunen är producerat i närområdet”*⁵. I själva Agenda 21-dokumentet finns flera miljöbilsrelaterade mål, främst *”Att biobränslen från Öland används i första hand”* och *”Att ersätta de fossila bränslena med drivmedel med låg miljö- och hälsopåverkan”*.

² <http://www.borgholm.se/artikel.php?placid=684&parent=14>

³ <http://www.borgholm.se/updater/filarkiv/56/00000000156.pdf>

⁴ <http://www.borgholm.se/updater/filarkiv/56/00000000156.pdf>

⁵ <http://www.borgholm.se/updater/filarkiv/56/00000000156.pdf>

Kalmar län som fossilbränslefri region

Regionförbundets styrelse antog den 15 december 2006 ett handlingsprogram för att bli fossilbränslefritt.⁶ Målet ska vara uppnått till år 2030, med delmål för år 2010 att släppa ut mindre än 4,4 ton fossil koldioxid/person, ha 20 procent mindre koldioxid från transporter jämfört med år 1995 och att offentliga personbilar ska vara miljöbilar. Som strategi anges bl.a. att ”Skapa en hållbar transportsektor genom samverkan mellan näringsliv, myndigheter och organisationer. Den offentliga sektorn har en nyckelroll i arbetet.” Omställningstakten skall öka genom ”ett samlat agerande i de frågor kommuner och landsting äger själva”.

Målsättningen att skapa en hållbar transportsektor i regionen genom samverkan mellan företag, kommuner, myndigheter och organisationer i sydöstra Sverige ska uppnås genom att:

- Satsa på minskad energianvändning i samband med transporter.
- Utveckla förutsättningarna för spårbunden trafik.
- Utveckla möjligheterna för pendling för att stärka regionala arbetsmarknadsregioner.
- Stimulera användningen av förnyelsebara fordonsbränslen.
- Bygga nätverk i syfte att skapa möjligheter för minskad användning av fossila bränslen och för att främja utvecklingen av mer miljövänliga transporter.
- Öka möjligheterna för erfarenhetsutbyte samtidigt som gemensamma projekt kan drivas med tyngd i angelägna frågor.
- Satsa på information och folkbildning.
- Satsa på en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Regionförbundet har beviljats medel för en rad olika klimatfrämjande åtgärder inom transportområdet, med ett mobilitetskontor och 2,4 miljoner kronor avsatta för att främja introduktion av minst 1 000 miljöbilar i länet och ge minst åtta nya tankställen för förnybara bränslen. Möjligheten för detta är öppen både för privatpersoner, företag och för offentlig verksamhet.

Under år 2007 ska regionen bl.a.:

- Erbjuda länets kommuner och landsting en länsgemensam upphandling av miljöbilar.
- Stimulera produktion av alternativa fordonsbränslen i länet.
- Inrätta en klimatkommission för Kalmar län, med uppdrag att senast december 2007 presentera ett sektorsövergripande program med konkreta förslag för att nå målet om ett fossilbränslefritt Kalmar län år 2030.

⁶ <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

Kommunens bilinnehav

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

- 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.

Kommunen anger själv att ”På miljöbilsfronten börjar det hända saker inom kommunen. Kommunfullmäktige beslutade i oktober 2005 att kommunen fortsättningsvis skall inköpa personbilar som kan köras på antingen etanol eller biogas. Tankställen är också på gång i Borgholm vilket ju är en grundläggande förutsättning för att det skall var möjligt köra på alternativa bränslen fullt ut.”⁷

Kommunfullmäktiges beslut har nu ett och ett halvt år på nacken, men har ännu inte börjat förverkligas. Av kommunens 50 personbilar har man inte en enda miljöbil, ”Det närmaste vi kommer är diesel med partikelfilter”.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Borgholms kommun helt avstår från förmånsbilar som löneförmån.

Upphandlingskrav 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 privatbilars körsträcka och utsläpp.

Borgholms kommun anger att man ”endast [ställer] krav på allmän miljödeklaration, miljöpolicy m.m. Inga bränslekrav.”

Färdtjänstresor, skolskjuts, sjukresor och vanlig kollektivtrafik upphandlas idag delvis i samverkan mellan kommunerna, landstinget, KLT och KLB men också delvis var för sig. Regionförbundet angav i december 2006 att ”Vid kommande upphandlingar bör parterna ha gemensamma krav på fordonens miljöanpassning för att uppnå underlag för såväl tankställen som fordonsutrustning. I Västervik och Kalmar finns t.ex. produktion av biogas som kan utgöra en resurs för såväl tåg, bussar och bilar.”⁸

⁷ <http://www.borgholm.se/artikel.php?placid=858&parent=711>

⁸ <http://www.regionforbund.se/pdf-filer/fossilbransle/fossilbransle-hp2007.pdf>

Utbildning

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

Kalmar kommun anger att ”Utbildning i EcoDriving kan hjälpa oss att påtagligt minska vår bränsleanvändning genom ett klokare och effektivare körsätt. Det första tiotalet kommunala förare som genomgick utbildningen nådde ett resultat på hela 15 % bränslebesparing samtidigt som tidsvinsten blev 4 % (genomsnittsvärden)!”⁹. Insikten tycks inte ha nått över sundet – i Borgholm utbildas inga kommunanställda i sparsam körning.

I Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund, lär man sig ett mer miljöanpassat körmönster, bl.a. med ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.¹⁰ Det finns ingen Grön Trafikskola i kommunen, och inte heller någon trafikskola som enligt STR lär ut sparsam körning.

Stimulans till medborgarna

För att få hög utväxling på det kommunala miljöbilsarbetet, är det helt centralt att medborgarna också engageras, eftersom större delen av de bilar som finns i kommunen ägs av kommunmedborgare eller företag som är verksamma i kommunen.

Ett drygt trettiootal kommuner har gratis parkering för miljöbilar, och ett drygt femtiotal kommuner delfinansierar medborgares miljöbilsköp, ofta med 30-50 procent av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil.

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande runt 50 procent när man går med i en bilpool. Dessutom har det visat sig att en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar. Det frigör stora ytor som man kan använda till roligare saker än parkeringsplatser.¹¹ Allt fler kommuner erbjuder bilpool i någon form åt sina medborgare.

Drygt 50 kommuner deltog i fjol i Europeiska Trafikantveckan, som en del av sitt arbete för att minska trafikens miljöbelastning.

Åtskilliga kommuner informerar på sin webbplats om miljöfordon och hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bilkörande.

Samtliga ovan nämnda åtgärder lyser med sin frånvaro i kommunen, med undantag för Regionförbundets delfinansiering av merkostnaden vid inköp av miljöbil. Miljöfordon Syd stödjer upp till 1 000 miljöbilar för privatpersoner, organisationer och företag fram till år 2008. Bidrag utgör 50 % för privatpersoner och 30 % för företag av merkostnaden (mellan-skillnaden för fordonet i miljöutförande jämfört med samma modell i fossilbränsleutförande), dock max 16 000 kr. För begagnade fordon antas merkostnaden ha samma värdeminskning som fordonet i övrigt varför nyprisskillnaden måste tas fram för det aktuella fordonet och därefter reduceras i proportion till värdeminskningen.¹²

⁹ <http://www.kalmar.se/upload/personalenheten/internutbildning/Allmänt%20-%20EcoDriving.doc>

¹⁰ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

¹¹ <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

¹² http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil_14.pdf

Den som beviljats bidrag åtar sig att huvudsakligen tanka miljöbilen med miljöbränsle, samt att besvara en årlig enkät om miljöfordonet. Bidraget omfattar miljöbilar enligt Vägverkets definition, dvs. även särskilt snåla bensin- och dieselfordon.¹³

Kommunen ger alla bilar gratis parkering överallt, vilket innebär att alla medborgare är med och betalar de kostnader för snöröjning, sandning, asfaltering, skyltning etc. som parkeringsplatser har. Det är en tveksam subvention av bilismen som kommunen bör se över.

Tankställen och bränslekrav

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).

Regionförbundet har genom Klimp avsatt medel för minst åtta nya tankställen för förnybara bränslen i länet, möjligen att söka för de mindre tankställen som inte omfattas av lagen om tillhandahållandeskyldighet. Bidrag för etanol- eller biogaspump söks från Miljöfordon Syd, som enbart beviljar bidrag till anläggningar i kommuner som inte före projektiden hade tillgång till pump med förnybart drivmedel (2005-01-01). Möjligt bidrag utgör 25 % av totala investeringskostnaden för installation av pump med förnybart drivmedel, dock max 25 000 kr för stationär pump och 50 000 kr för mobil pump. Mobila anläggningar kan erhålla högre bidrag då de ses som ett försteg till att generera en tillräckligt stor marknad för att en stationär pump ska installeras¹⁴. Då bidragspengarna är statliga beviljas bidrag inte för lagstadgade krav, t.ex. den av riksdagen beslutade tillhandahållandeskyldigheten.

I Borgholms kommun saknas helt tankställen för biogas och etanol. Det finns en biogas-anläggning vid Borgholms avloppsreningsverk, som längre fram kan producera lokalt biobränsle för fordonsdrift, men inget beslut är fattat om detta. Kommunen bedömer att Ölands första tankställe för biobränsle etableras först år 2008, och redovisar inge plan för att påskynda detta.

Kommunen har i motsats till Örebro kommun, inte några formella 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.

¹³ http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil_17.pdf

¹⁴ http://www.miljofordonsyd.se/filer/fil_15.pdf

I Kalmar län finns goda möjligheter att köpa etanolbilar från Ford, Saab och Volvo, gasbilar från bl.a. Opel, Volkswagen och Volvo och hybridbilar från Toyota. Dessutom finns ett antal fossilbränslefordon som är så bränslesnåla att de uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition. Länet stimulerar miljöbilsförsäljningen, dels genom den delfinansiering av merkostnaden som finns sedan en tid tillbaks, dels genom att åtskilliga av länets kommuner själva köpt betydande mängder miljöbilar. Dessutom stimuleras försäljningen av att miljöbilar har gratis parkering i Kalmar kommun.

Slutsatser och rekommendationer

Borgholms miljöbilsarbete är under all kritik. Kommunen får betyget 2 av maximala 10 för sitt arbete. Det som trots allt är godkänt är:

- Avsaknad av förmånsbilar.
- Delfinansiering av merkostnaden för miljöbilar – men det sker utanför kommunens regi.

Gröna Bilister har sex huvudsakliga rekommendationer till Borgholms kommun:

- 1) Ställ om de egna fordonsköpen till miljöbilar i enlighet med kommunfullmäktiges beslut – att inte ha en enda miljöbil är pinsamt dåligt.
- 2) Stimulera för åtminstone ett tankställe för E85 i kommunen, bl.a. genom att köpa etanolbilar, och/eller ha en egen E85-tank för kommunala fordon.
- 3) Ställ miljöbilskrav på leverantörer av transporter som skolskjuts.
- 4) Inled en bred på utbildning i sparsam körning, ecodriving.
- 5) Utred biogastillverkning för fordonsdrift, i enlighet med översiktsplanen.
- 6) Informera medborgarna om miljövänligare bilism på webbplatsen, etc. – och kanske genom att medverka i Trafikantveckan 2007.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Borgholms kommun, företrätt av Evert Kvarneke och Bertil Lundholm. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.