

# Miljöbilssituationen i Bollnäs

\*\*\*

**3 stjärnor av 10 möjliga**

-

## En granskning av Gröna Bilister

Augusti 2006

## 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. Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress. Transporter är den största enskilda källan till flera miljö- och hälsofarliga utsläpp i åtskilliga av landets kommuner. Trafiken är dessutom ofta huvudorsak till att kommunen inte klarar fastställda miljö kvalitetsnormer för bland annat cancerframkallande partiklar.

Kommunen slår själv fast att ”Transportsektorn står för den största delen av koldioxidutsläppen och har varit relativt oförändrad sedan i början av 1990-talet.”<sup>1</sup> Kommunen anger också att ”Vägrafiken är den största utsläppskällan för kväveoxider och kolväten. I Bollnäs kommun står den för omkring 70% av utsläppen.”<sup>2</sup> samt ”Hälsorelaterade nationella långsiktiga mål finns bland annat för kvävedioxid, partiklar och cancerframkallande ämnen i luft. Många tätorter klarar inte av att uppfylla flertalet av dessa mål och sannolikheten för att vi i Bollnäs ska klara av dessa är inte heller särskilt stora.”<sup>3</sup> 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

---

<sup>1</sup>[http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Nulagesbeskrivning.pdf/\\$FILE/Nulagesbeskrivning.pdf](http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Nulagesbeskrivning.pdf/$FILE/Nulagesbeskrivning.pdf)

<sup>2</sup><http://www.bollnas.se/Webred/webred.nsf/afba743d8701b713c12566ba002ed873/f810aa3f15662411c1256799002cc8f8?OpenDocument>

<sup>3</sup>[http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Nulagesbeskrivning.pdf/\\$FILE/Nulagesbeskrivning.pdf](http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Nulagesbeskrivning.pdf/$FILE/Nulagesbeskrivning.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.

## Miljömål

År 2005 antog kommunen ett antal miljömål, varav flera med direkt bäring på miljöbilar:

- År 2010 ska koldioxidutsläppen från transporter inte överstiga nivån för år 2000.
- Halten bensen i tätortsluften ska år 2010, som årsmedelvärde, understiga 1 mikrogram per kubikmeter luft.
- Halten stoft (PM 10) i tätortsluften ska år 2010, som halvårsmedelvärde, understiga 15 mikrogram per kubikmeter luft.<sup>4</sup>

Miljömålen är konkretiserade i miljömålsåtgärder:

- Resepolicys med tydlig miljöprofil tas fram av offentliga verksamheter och större företag i kommunen.
- Anställda inom kollektivtrafikbolag, transportbolag och offentlig verksamhet utbildas i energisnålt körsätt.
- ”Miljöbilar” prioriteras i samband med upphandlingar av fordon inom såväl privat som offentlig verksamhet.
- Informationskampanjer för att i större utsträckning samåka.
- Informations- och planeringsinsatser för att luftföroreningarna inom Bollnäs centrum inte ska öka från år 2000 till år 2010.

## Vision 2010

I kommunens Vision 2010, som antogs av kommunfullmäktige i oktober 1999, anges bl.a. att ”Vi är fast beslutna och på god väg att uppnå en hållbar utveckling. Vi ska balansera de ekologiska, ekonomiska och sociala systemen och undanröja hälsorisker och miljöhot.”<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup>[http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna\\_Miljomal.pdf/\\$FILE/Antagna\\_Miljomal.pdf](http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna_Miljomal.pdf/$FILE/Antagna_Miljomal.pdf).

## Regionala miljömål

Flera av länets regionala miljömål har direkt bäring på grönare bilism, bl.a.:

- 2010 skall utsläppen av koldioxid från den landbaserade transportsektorn understiga 830 000 ton per år, vilket motsvarar nivån år 1999.
- 2010 ska bränsleförbrukningen (mätt som till länet levererad mängd bensin och diesel i m<sup>3</sup>/år) för bilåkande och vägtransporter understiga 350 000 m<sup>3</sup>, vilket motsvarar förbrukningen år 1999.

## Klimatinvesteringsprogram

Bollnäs sökte 2006 statliga klimatinvesteringsbidrag för bl.a. information om motorvärmare och utbildning i sparsam körning.<sup>6</sup> Kommunen fick dock inget bidrag och har inte heller tidigare beviljats bidrag.

Gävleborgs län fick statliga klimatinvesteringsbidrag för åren 2003-2006 för att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser orsakade av resor och transporter i Gävleborg, med primär målgrupp alla anställda inom landstinget och kommunerna. Man har arbetat med fem åtgärder:

1. Smarta möten. Videokonferenssystem installeras bl.a. i Bollnäs.
2. Smarta motorvärmare. Tids-, temperatur- eller annan smart styrning för motorvärmare till cirka 125 arbetsfordon inom landstinget och cirka 275 arbetsfordon alternativt platser vid pendelparkeringar och liknande platser inom kommunerna.
3. Ökad användning av miljöfordon. Antalet tjänstebilar som är miljöfordon inom landstinget och kommunerna ökar med 200 st från cirka 150 till cirka 350 st.
4. Etablering av etanolpumpar: Minst en etanolpump finns i varje kommun i Gävleborg, i Gävle dock två pumpar.
5. Smarta bokningssystem: Ny teknik provas för att öka attraktionskraft och tillgänglighet till leasingfordon/bilpool. Bokningssystemet skall också möjliggöra bättre överblick och uppföljning, när det gäller tjänstebilarna inom Landstinget och kommunerna.

I slutet av 2005 hade Bollnäs inte dragit nytta av bidragen för fordonsinköp, men Statoil hade etablerat tankställe för etanol i kommunen tack vare bidraget för detta.<sup>7</sup>

## Bollnäs kommuns 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.

<sup>5</sup><http://www.bollnas.se/Webred/webred.nsf/416a5b12ce6d4205c12566ba002ed879/d7f37b0f7bf2af06c125684e005e04e9?OpenDocument>

<sup>6</sup> [http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Bollnas\\_2006.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Bollnas_2006.pdf)

<sup>7</sup> <http://www.lg.se/templates/Page.aspx?id=8897>.

- 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 äger och leasar 135 personbilar samt ett fyrtiotal mindre transportfordon. Av dessa är 32 miljöbilar, samtliga etanoldrivna. Det ger en miljöbilsandel bland personbilarna på knappt 24 procent, vilket ligger strax under genomsnittet av de 230 kommuner Gröna Bilister har granskat.

I sin utvärdering av anbud från bilhandeln får miljöbilar få extra poäng, innebärande att de om allt annat är lika har företräde hos kommunen. Detta är positivt, men miljöbilsledande kommuner har gått längre och efterfrågar enbart miljöbilar i sina upphandlingar. Kommunens miljömålsåtgärder slår fast att ”Miljöbilar prioriteras i samband med upphandlingar av fordon inom såväl privat som offentlig verksamhet”, med ansvar hos kommunstyrelsen för att detta sker. Kommunen angav 2005 att ”Idag görs upphandlingar där annat än miljöfaktorer väger tyngst, så det är mest att betrakta som en policyfråga”.<sup>8</sup>

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Bollnäs kommun helt saknar förmånsbilar.

## 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.

Bollnäs kommunen ställer inga relevanta miljökrav när de upphandlar fordonstjänster, vilket innebär att man missar en given möjlighet att enkelt minska miljöbelastningen från transportsektorn.

## Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning, ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transportererna går något snabbare. Kommunen har hittills inte genomfört någon organiserad ecodriving-utbildning av sina anställda, men anställda kommer att utbildas i enlighet med den handlingsplan som lagts fast i samband med miljömålsarbetet. Ansvaret ligger på kommunstyrelsen, kostnaden beräknas till 1 100 kr/person.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup>[http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna\\_Miljomalsatgarder.pdf/\\$FILE/Antagna\\_Miljomalsatgarder.pdf](http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna_Miljomalsatgarder.pdf/$FILE/Antagna_Miljomalsatgarder.pdf)

<sup>9</sup>[http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna\\_Miljomalsatgarder.pdf/\\$FILE/Antagna\\_Miljomalsatgarder.pdf](http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna_Miljomalsatgarder.pdf/$FILE/Antagna_Miljomalsatgarder.pdf)

I Grön Trafikskola, diplomerad av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund, lär man sig ett mer miljöanpassat körmonster, bl.a. med ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.<sup>10</sup> ABE Trafikskolor AB är Grön Trafikskola och även Driver utbildar i 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.

Allt fler kommuner delfinansierar medborgares miljöbilsköp. Bollnäs har dock ingen sådan stimulans.

I Bollnäs är parkering huvudsakligen gratis och fri för alla. Det är en kontraproduktiv subvention av bilism som också försvårar stimulansen av grönare bilism – man kan inte gynna miljöbilar med gratis parkering så som man gör i andra kommuner.

I medeltal minskas bilåkandet med nära 50 procent när man går med i en bilpool.<sup>11</sup> I april 2003 beslutade kommunstyrelsen att starta försök med bilpool senast den 1 juni 2003 och utvärdera i november 2003.<sup>12</sup> Försöket föll inte väl ut och poolen är idag inte aktiv. Det har också gjorts försök med ”Bilpool Hälsingland”, ett projekt mellan Bollnäs, Hudiksvall och Söderhamn för att underlätta resande mellan kommunerna och övriga Sverige.<sup>13</sup>

Kommunen har energirådgivning på sin webbplats, men här saknas helt information om miljöfordon eller hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bilkörande.<sup>14</sup> Miljö- och byggnämnden har genom programmet för miljömålsåtgärder ansvar för ”Information-satsatser angående betydelse av motorvärmaranvändning samt effekter av kallstarter”, men Gröna Bilister har haft svårt att finna sådan information hos kommunen.<sup>15</sup>

## 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 miljönyttan 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 Bollnäs finns två tankställen för etanol E85, Preem på Järnvägsgatan och Statoil på Framnäsvägen. Kommunen har del i att dessa tankställen etablerats, vilket också

<sup>10</sup> Läs mer om Gröna Trafikskolor på [www.grontrafikskola.se](http://www.grontrafikskola.se).

<sup>11</sup> <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

<sup>12</sup> <http://dialogen.kommun.bollnas.se/Protokoll/Protokollbibl.nsf/72ee54dec77ce6f9c1256b5800485038/bbb96767dabeafcf1256d02002f6e58?OpenDocument>

<sup>13</sup> <http://bilpoolhalsingland.se/start/default.asp?page=544>

<sup>14</sup> <http://www.bollnas.se/Webred/webred.nsf/afba743d8701b713c12566ba002ed873/2f21794ee0926852c1256799002cc92b?OpenDocument>

<sup>15</sup> [http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna\\_Miljomalsatgarder.pdf/\\$FILE/Antagna\\_Miljomalsatgarder.pdf](http://www.bollnas.se/Webred%5Cwbobjekt.nsf/attachments/Antagna_Miljomalsatgarder.pdf/$FILE/Antagna_Miljomalsatgarder.pdf)

uppmärksammats på diskussionsforum etanol.nu.<sup>16</sup> Statoils etanolpump delfinansierades av länets klimp-medel för fler biobränsletankställen.<sup>17</sup> I närområdet finns tankställen för etanol E85 också bl.a. i Edsbyn, Hudiksvall, Ljusdal och Söderhamn.

Tankmöjligheter för biogas saknas helt i både kommunen och närområdet, vilket innebär att kommunen ännu inte börjat utnyttja den möjlighet som finns att använda ex. slam från reningsverk och hushållens komposterbara fraktion för bränsleframställning. Hushållnings-sällskapet uppvaktar den 29 augusti Bollnäs med tankar om biogasframställning.<sup>18</sup>

Frågan om etablering av etanolfabrik i Bollnäs kommun ställdes i en motion från miljöpartiet i november 1996. När motionen behandlades i november 1998 beslutade man att ”uppdra till BNC [Bollnäs Näringslivscenter] att följa utvecklingen inom området för att i ett senare skede på nytt undersöka förutsättningarna för uppförande av en etanol-fabrik”.<sup>19</sup> Någon sådan undersökning har såvitt Gröna Bilister kunnat utröna inte skett.

Kommunen har i motsats till Örebro kommun, inte några 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.

Miljöbilar kan i regionen köpas bl.a. hos Ford, Saab, Toyota och Volvo. Bristen på biogas gör att det främst är etanolbilar, hybridbilar och extremt snåla konventionella fordon som är relevanta.

---

<sup>16</sup> <http://etanol.nu/forum/viewtopic.php?t=344&sid=ded9e3a003e1dbba61bababa53457b08>

<sup>17</sup> <http://www.lg.se/templates/Page.aspx?id=8897>

<sup>18</sup> [http://www.hush.se/mitt/omrade.asp?BaseItemPK\\_Id=171&ItemPK\\_Id=1596&ItemLevel=1&Name=Kalen-darium](http://www.hush.se/mitt/omrade.asp?BaseItemPK_Id=171&ItemPK_Id=1596&ItemLevel=1&Name=Kalen-darium).

<sup>19</sup> <http://www.bollnas.se/Webred/webred.nsf/43e9eb948c42baed4125644700385ff8/7c7f7895b565f968c1256799002cc90d?OpenDocument&Highlight=0,etanol>

## Slutsatser och rekommendationer

Bollnäs har mer att göra som miljöbilskommun. Kommunen får betyget 3 av maximala 10 för sitt arbete. Positivt är:

- Kommunens ökande andel miljöbilar, med pluspoäng vid anbudsgranskning.
- Arbetet för att driva på introduktion av etanol/E85 på flera tankställen i kommunen.
- Avsaknaden av tjänstebilar för kommunala tjänstemän och politiker.
- Den snart inledda utbildningen av kommunanställda i sparsam körning, ecodriving.

Gröna Bilister presenterar fem huvudsakliga rekommendationer till kommunen:

- 1) Införa ett slutdatum för fossilbränsle drivna personbilar i kommunal ägo och förändra inkösrutiner så att det blir självklart att köpa miljöbil.
- 2) Inför miljöbilskrav eller -stimulans för de transporter kommunen själv handlar upp.
- 3) Stimulera medborgarna att köpa och köra miljöbil, t.ex. med gynnad parkering och/eller delfinansiering av merkostnaden vid inköp.
- 4) Fortsätt stimulera etableringen av tankställen för etanol E85 och se över möjligheterna för lokal biobränsleproduktion (i enlighet med kommunfullmäktiges beslut).
- 5) Se över bilpoolsfrågan igen, med fokus på miljöbilar.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister (Mattias Goldmann), baserad på enkätsvar från Bollnäs kommun, företrätt av tf kanslichef. Lennart Åkesson. Detta har kombinerats med utförliga granskningar av kommunala dokument och handlingar från andra relevanta aktörer. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se). Framtagandet av kommungranskningarna stöds finansiellt av Konsumentverket.