

Miljöbilssituationen i Nacka

**

2 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

Maj 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 tillbaks på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska. De totala utsläppen av fossil koldioxid i Nacka har ökat med 6 procent från 1990 till 2000, varav industrin dock står för huvuddelen av ökningen.

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. 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.

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.

Miljöpolicy

Kommunens miljöpolicy anger bl.a. att ” Kommunens egen verksamhet ska bedrivas på ett miljöanpassat sätt och kommunen ska sträva efter ständiga förbättringar i sitt miljöarbete. Miljöhänsyn ska vägas in vid upphandling av varor och tjänster.”¹ Detta uppnås med förnybara, men inte med fossila bränslen.

Översiktsplan

Enligt Nackas översiktsplan från 2002 är drivmedlens klimatpåverkan det största luftproblemet i Nacka. Den fysiska planeringen ska bidra till minskade utsläpp från trafik och uppvärmning, så att tillförseln av koldioxid, kväveoxider och andra skadliga ämnen minskar. Planeringen ska gynna kollektivtrafik, ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar samt vägutbyggnader som minskar risken för köer. Bebyggelsen ska också planeras så att gaturummen får god luftgenomströmning. Konkreta mål om utsläppsnivåer, halter i luften m.m. saknas.²

Miljöbokslut

Kommunen presenterar ungefär vart annat år ett miljöbokslut, men det fokuserar på kommunen som geografiskt område snarare än vad kommunen själv gör. T.ex. nämns i 2005 års bokslut antalet miljöbilar totalt i kommunen, men inte hur många Nacka kommun äger.³ I bokslutet uttalas om växthuseffekten att ”Detta är ett område där vi alla har möjlighet att bidra till en minskad förbrukning av ändliga resurser och en minskad miljöbelastning.”⁴

¹ <http://infobanken.nacka.se/Politik/Reglementen/2003/miljopolicy.pdf>

² http://infobanken.nacka.se/www/miljo_halsa/luft/miljomal.htm.

³ http://infobanken.nacka.se/www/miljo_halsa/pdf/miljo2005.pdf.

⁴ Ibid, Erik Langbys förord.

Nacka 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.
- 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.

Nacka kommun äger och leasar 72 personbilar, varav tre miljöbilar – två etanolbilar och en biogas. Det ger en miljöbilsandel på under fem procent, vilket tillhör det absoluta botten-skrapet i landet. Kommunen har tidigare haft ett antal elbilar, men de har nu skrotats.

Förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det negativt att Nacka kommun har förmånsbilar, även om det bara är två stycken, tillhörande stadshusdirektören och skolchefen. Inget av dessa fordon är miljöbilar. Den politiska ledningen har inte förmånsbilar.

Kommunen använder EKU-delegationens upphandlingsverktyg vid fordonsval. EKU:s krav är dock alltför svaga, och säger t.ex. inget om att fordonen ska drivas på förnybara bränslen. EKU-verktyget håller på att uppdateras, utifrån en allmän övertygelse att dagens krav inte driver utvecklingen framåt.

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 motsvarar sju-åtta privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

I april 2006 gick kommunen ut med en öppen upphandling avseende turbundna resor för skol- äldre- och handikapptransporter för dels förskolebarn och skolbarn i Nacka kommuns skolbarnsomsorg, dels för kommunens äldre- och handikappomsorg samt enstaka resor inom socialpsykiatri. Här krävs endast att bilarna uppfyller 1989 års avgaskrav alternativt krav enligt 91/441EEG.⁵ Eftersom taxibilar har en snittålder på två år, är kravet helt verkningsslöst. Kommunen efterfrågar information om, miljöpolicy etc., men anger att ”den ger endast information och kommer inte att användas vid utvärderingen. Syftet är att få en bild av leverantörernas miljöarbete som underlag till framtida krav.”

⁵ http://www.e-avrop.com/infordran/webbilaga/1821/_e_259/Miljokravsspecifikation.doc

Lättrullande däck ger extra poäng vid genomgången av anbudsförfarandet.⁶ Frågor om bränsleval, sparsam körning etc. ställs inte.

I maj 2006 gick kommunen ut med öppen upphandling avseende taxi. Här ställs samma tandlösa krav på att bilarna ska uppfylla 1989 års lagstiftning, i övrigt inget.⁷ Frågor om bränsleval, sparsam körning etc. ställs inte heller här.

Utbildning

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

Nacka kommun har erbjudit samtliga 85 anställda på Miljö- och Stadsbyggnadskontoret utbildning i sparsam körning, varav totalt närmare 80 personer utbildats. Därefter har beslutats att samtliga nyanställda på denna förvaltning erbjuds utbildning i Ecodriving. Ingen annan verksamhet i Nacka kommun har utbildat någon personal i Ecodriving. Utbildningen har därmed genomförts på den förvaltning som var mest intresserad, inte utifrån var effekten skulle bli störst. Kommunen har inte heller kunnat uppge vilka effekterna av utbildningen blivit.

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.⁸ I kommunen saknas dock helt sådana trafikskolor – här finns inte ens någon trafikskola som 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.

Kommunen stimulerar inte privatpersoner eller företag till köp eller inköp av miljöbilar genom gratis parkering eller delfinansiering av merkostnaden vid inköp.

Medlemmar i bilpooler minskar i genomsnitt sitt bilåkande med ungefär 50 procent och en bilpoolsbil ersätter normalt åtta till tolv privatägda bilar.⁹ Därför är det positivt att det i Nacka Strand finns tillgång till bilpool, som ett led i ett samordnat miljöarbete mellan företag i området. Poolen drivs nu av CityCar Club och är öppen för boende både i Nacka Strand och andra närbelägna områden, med bokning via Internet. "Smarta kort" används både som bilnyckel och för automatisk registrering och fakturering.¹⁰

Medborgarna stimuleras också av kommunen genom återkommande information om miljöfordon, liksom allmän information om hur man kan minska miljöpåverkan från sitt bil-

⁶ http://www.e-avrop.com/infordran/webbilaga/1821/___e_174/Miljokravsspec_for_dack.doc.

⁷ http://www.e-avrop.com/infordran/webbilaga/1821/___e_259/Miljokravsspecifikation.doc

⁸ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

⁹ Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

¹⁰

http://www.nacka.se/default/PlatsID.2770/vis.1?url.http://infobanken.nacka.se/www/miljo_halsa/miljondu/tip_sindex.htm.

körande.¹¹ Nacka samverkar med 24 andra Stockholmskommuner om energirådgivning till medborgarna, delvis med fokus på miljövänligare bilar.¹² Företagare erbjuds frukostmöten med miljötema, den 18 maj med tema miljöbilar.¹³

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).

I Stockholmsområdet finns goda möjligheter att tanka såväl biogas som etanol, men i Nacka saknas sådana möjligheter helt. Närmaste tankställe för etanol är i Gustavsberg, medan flera tankställen för biogas finns i Stockholms kommun.

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.

Under år 2005 mer än fördubblades antalet miljöbilar i Nacka, till totalt 725 miljöbilar. Under året tillkom 288 etanolbilar, 188 hybridbilar samt ett antal gasfordon.¹⁴ Huvuddelen av dessa miljöbilar har sålts i Stockholms kommun, där det går att köpa miljöbilar från bl.a. Volvo, Saab, Ford, Volkswagen, Opel, Toyota, Mercedes och Fiat.

¹¹ Se t.ex. http://infobanken.nacka.se/www/miljo_halsa/luft/paverka.htm.

¹² <http://www.energiradgivningen.se/minatransporter.html>.

¹³ <http://www.nacka.se/default/PlatsID.853/vis.1>.

¹⁴ http://infobanken.nacka.se/www/politik/miljobokslut_2005.pdf.

Slutsatser och rekommendationer

Nacka kommun hamnade på plats 96 av de 135 kommuner som Naturskyddsföreningen SNF granskade ur klimatperspektiv, med 20 poäng av 95 möjliga. Också vår bedömning blir kritisk, med betyget 2 av maximala 10 stjärnor för arbetet som miljöbilskommun. Det som trots allt är positivt är:

- Tillgång till bilpool via City Car Club
- Utbildning av all personal på Miljö- och Stadsbyggnadskontoret i sparsam körning.
- Utförlig information om miljöbilar till privatpersoner och företag
- De första miljöbilarna är inköpta – grunden är lagd för ett bränslebyte

Gröna Bilister presenterar sju huvudsakliga rekommendationer till kommunen:

- 1) Fasa skyndsamt ut bensin- och dieselbilen till förmån för bilar drivna med förnybara bränslen.
- 2) Avskaffa de kommunala förmånsbilarna snarast.
- 3) Komplettera den pågående upphandlingen av skol- äldre- och handikapptransporter samt taxi med krav på förnybara drivmedel.
- 4) Fortsätt, systematisera och följ upp utbildningen för kommunanställda i sparsam körning.
- 5) Inför delfinansiering av merkostnaden för miljöbilar för kommuninvånare och företag.
- 6) Inför gratis parkering för miljöbilar, med villkoret att man faktiskt kör på det avsedda förnybara drivmedlet (och inte på bensin).
- 7) Verka för etableringen av tankställe för etanol och biogas inom kommunen.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister, baserad på enkätsvar från Nacka kommun företrädd av Ingrid Mohlin och Christer Rosenström, miljöenheten. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.