

# Miljöplan för Höörs kommun

Remissyttrande från Gröna Bilister

## Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till såväl framtagandet av en färdig miljöplan för Höörs kommun som i framtagandet av konkretiserade åtgärder, samt genomförandet av de samma.

Utöver de förslag som Gröna Bilister lämnar i detta yttrande, finns förslag av relevans i tidigare yttranden, bl.a. gällande Malmös miljöprogram. Vi hänvisar också till vår kommungranskning av Höör ur miljöbils perspektiv, med relaterade bedömningar och rekommendationer (presenteras på vår webbplats, [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) 12 juni 2007). Slutligen hänvisar vi till vår handbok "Utmaning 2010" som anger vad kommuner bör göra för att gynna framväxten av grön bilism.

*Gröna Bilisters yttrande är begränsat till de delar som avser trafikfrågor, framför allt avsnitten om klimatpåverkan och luftkvalitet.*

## Synpunkter på processen

Gröna Bilister är positiva till Höörs beslut att ta fram en aktuell miljöplan inklusive en konkret handlingsplan, liksom till den remissrunda som kommunen nu genomför.

Inför den fortsatta processen vill vi framföra följande synpunkter:

- **En årlig åtgärdsplan** bör tas fram, som komplement till det mer långsiktiga och övergripande miljöprogrammet. Det är viktigt att ett brett deltagande eftersträvas i framtagandet och genomförandet av en sådan åtgärdsplan. Det kan t.ex. ske genom att kommunen på sin egen webbplats bjuder in allmänheten att debattera miljörelaterade trafikfrågor.
- **Giltighetstiden** för programmet bör klart anges. Höörs tidigare styrdokument på miljöområdet har levat kvar långt efter deras "bäst-före-datum" och därmed i praktiken saknat styrande verkan. Det är rimligt att detta program gäller i fem år, om det kombineras med årliga åtgärdsprogram, en större halvtidsutvärdering och ett påbörjat arbete med ett nytt program när det nuvarande programmet är inne på sitt fjärde år.
- **Trafikmiljö och trafiksäkerhet** hänger samman, vilket inte tillräckligt framgår i remissversionen av miljöplanen. Exempelvis bör programmet relatera till det av EU-kommissionen framtagna trafiksäkerhetsprogrammet. Åtgärder som innebär både bättre miljö och ökad säkerhet bör generellt sett prioriteras. Det gäller exempelvis sänkta hastigheter, förbättrad kollektivtrafik och införande av "grön våg" i trafiken.

- I remissversionen av miljöprogrammet för trafiken berörs **angränsande kommuner och Region Skåne** knappast alls, vilket är en brist. Ett konkret och resultatriktat samarbete kan ge ökad kostnadseffektivitet t.ex. i form av lägre kostnader vid inköp av miljöfordon, och innebär därmed att fler miljöåtgärder kan genomföras inom befintlig budget.
- Samarbete bör även ske med **relevanta organisationer**, såsom skett exempelvis mellan kommuner och Naturskyddsföreningen i projektet ”Utmanarkommuner”. En styrgrupp och/eller programgrupp som ansvarar för framtagande och utvärdering av en årlig handlingsplan föreslås tas fram, med representanter för organisationsvärlden.

## Mål

Programmet föreslår på ett antal områden mål som är mer preciserade och/eller mer långtgående än de nu gällande nationella miljömålen. På klimatområdet bör detta synkroniseras med de kommande nationella klimatmålen som aviseras i den under hösten 2007 kommande klimatpropositionen.

Höör har i dagsläget begränsade eller obefintliga kunskaper om man uppnår befintliga och kommande miljö kvalitetsnormer för kväveoxider (NOx) och partiklar, eftersom mätningar saknas. Därför har vi förståelse för att kommunen på kort sikt inte föreslår andra mål än att de av staten och EU beslutade nivåerna ska uppfyllas. Det är dock otillfredsställande att kommunen inte har mer ambitiösa mål på längre sikt. I den slutliga versionen bör finnas mål på samtliga till trafiken relaterade utsläpp, som harmonierar med den höga ambitionsnivå som de inledande ordvalen anger.

På miljöbilsområdet finns ett enda konkret mål angivet; ”2012 är kommunens hela bilpool miljöfordon enligt Vägverkets definition”. Flera åtgärder tangerar visserligen mål (se nedan), men det är ändå alltför magert. Kommunen föreslås komplettera målet med:

- År 2012 ska miljöbilsandelen i kommunen som geografisk enhet vara klart högre än rikssnittet.
- Det ska finnas goda tankmöjligheter för både biogas och etanol i kommunen.
- Senast år 2012 ska minst 50 procent av alla transporter som kommunen upphandlar (direkt eller via aktörer såsom Skånetrafiken) framföras med förnybara drivmedel.
- Det ska vara lätt att ha tillgång till bil utan att äga bil, t.ex. genom att en bilpool för allmänheten etableras.

## Åtgärder

Fyra åtgärder i planen avser miljöanpassad bilism:

- Ecodriving – samtliga anställda i Höörs Kommun som kör bil i tjänsten/kommunens bilar skall regelbundet erbjudas utbildning i sk ecodriving (20 pers/år).
- Fordon till kommunens bilpark skall vid upphandling successivt bytas ut till miljöfordon.

- Kommunen skall inte köpa in däck som innehåller HA-olja till kommunens bilar (och arbetsfordon).
- Revidera policyn för miljöanpassad upphandling samt information till inköpsansvariga inom kommunen.

Dessa åtgärder måste preciseras, särskilt avseende det successiva utbytet av fordon – i dag har kommunen en enda miljöbil (av sextioalet fordon), varför en snabb utbytestakt och en fullständig utfasningsplan för fossilbränslebilen bör fastslås. Också ambitionsnivå för Ecodriving synes låg.

Åtgärderna bör kompletteras med:

- Kommunens fordon ska snarast göras tillgängliga för allmänheten kvällar och helger, såsom sker i Linköping, Göteborg och diskuteras på Gotland.
- En bilpool för allmänheten kopplat till bostads- eller energibolag initieras.
- Ecodriving krävs i upphandling av fordonstjänster och erbjuds allmänheten.
- Kommunen deltar i Trafikantveckan, EU-kommissionens och Naturvårdsverkets program för minskad miljöbelastning från trafiken.
- Kommunen säkerställer att arbetet för miljövänligare bilism granskas årligen av en extern, ideell aktör.
- Parkeringsförmåner för miljöbilar introduceras, kombinerat med begränsad gratisparkering för andra fordon.
- Framtida upphandlingar av fordonstjänster ska alltid innehålla krav på en successivt ökande andel förnybara drivmedel, samt tydlig ekonomisk stimulans för den som tidigt uppnår en hög andel.
- Vid inköp av tunga miljöfordon i kommunala förvaltningar och bolag ska i första hand miljöfordon väljas.
- Krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin, i linje med Örebro kommuns beslut att bensin ska ha 10 procent etanol år 2007 och 15 procent år 2012), samt en successivt ökande andel RME i konventionell diesel.

## Indikatorer på måluppfyllelse

Vi saknar tydliga indikatorer för att mäta hur arbetet fortlöper, särskilt som arbetet med miljöbokslut tycks ha avstannat. Indikatorer bör tas fram och redovisas årligen.

Vi föreslår tio indikatorer, en mix av faktorer som kommunen helt själv kan bestämma över (t.ex. andel miljöbilar i den egna fordonsparken, antal p-platser förbehållna miljöbilar), där kommunen är ansvarig myndighet (t.ex. antal gatukilometer där gränsvärde för NO<sub>x</sub>, partiklar eller buller överskrids) och där kommunen endast styr med incitament (resvanor, andel miljöbilar eller andel tankade förnybara bränslen).

Mattias Goldmann  
Kommungranskare  
Gröna Bilister