

# Miljöbilssituationen i Göteborg

\*\*\*\*\*

**9 stjärnor av 10 möjliga**

-

## En granskning av Gröna Bilister

Maj 2007

## 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.

Enligt SCB har transportsektorns utsläpp av koldioxid i Göteborgs kommun ökat från 2,0 till 3,0 ton per invånare mellan åren 1990 och 2004<sup>1</sup>. De totala utsläppen ökade från 4,3 till 5,2 ton per invånare under samma period. Transportsektorn står således för hela ökningen.

Bilismen orsakar stora utsläpp även av andra ämnen som är skadliga för miljö och hälsa. Det rör sig bland annat om kväveoxider, kolväten, marknära ozon och partiklar. Dessa ämnen kan ge upphov till allergier, cancer och skador på växtligheten. Bullerrelaterad stress är ett annat problem med vägtrafiken som är värt att nämna.

Miljöförvaltningen i Göteborg och Göteborgsregionens luftvårdsprogram<sup>2</sup> mäter kontinuerligt luftföroreningar vid ett flertal stationer i kommunen. Dygnsmedelvärdet av kvävedioxidhalten överskred gränsvärdet 60 µg/m<sup>3</sup> fler gånger än vad normen tillåter vid samtliga mätstationer. Halterna har minskat marginellt sedan 1985. Ozonhalterna har i stället ökat något under samma period. Den 6 juli 2006 överskreds gränsvärdet då allmänheten ska informeras vid mätstationen Femman. Partikelhalterna överskreds i Gårda.

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.

Per Östborn

Gröna Bilister

<sup>1</sup>[http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/cgi-bin/bj\\_mapp.exe/enbal](http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/cgi-bin/bj_mapp.exe/enbal)

<sup>2</sup><http://www.gr.to/luftvardsprogrammet/rapport/Rapport-2006.pdf>

## 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 ”Mål för miljöfordon i Göteborg”<sup>3</sup>, som antogs av kommunfullmäktige år 2003, läser vi följande:

- 90 procent av alla personbilar och lätta transportfordon som ägs eller leasas av kommunala bolag och förvaltningar ska uppfylla kommunens definition av miljöfordon senast (vid utgången av) år 2008.
- 5 procent av den mängd drivmedel som säljs till personbilar och lätta transportfordon i kommunen ska utgöras av annat än diesel och bensin senast år 2008.
- 5 procent av antalet nyregistrerade personbilar och lätta transportfordon i kommunen ska utgöras av miljöfordon senast år 2008.
- Leverantörernas marknadsaktiviteter för miljöfordon och alternativa drivmedel ska stå i proportion till dessa produkters marknadsandelar senast år 2008.
- 90 % av antalet km med färdtjänst, taxi och bud ska senast år 2008 ska utföras med fordon som uppfyller kommunens definition på miljöfordon.

Trafiknämnden beslutade år 2003 att<sup>4</sup>:

- ha målet att det inom fem år skall finnas 10 000 medlemmar i bilpoolstjänster i Göteborg, varav 7 500 via sin arbetsgivare.
- föreslå Kommunstyrelsen uppmana kommunala bolag och förvaltningar att gynna bildelning genom att tilldela bilpoolsbilar attraktiva och öronmärkta p-platser samt att ge bilpoolsbilar förtur vid tilldelning av parkeringsplatser.
- Trafikkontoret skall verka för att trafikförordningen ändras och att, när så skett, tilldela bilpoolsbilar speciella p-platser för basparkering, dvs. fordonets ”hemadress”, på gatumark med prioritering på områden där parkering ej kan lösas tillfredsställande på tomtmark.

---

<sup>3</sup><http://www.trafikkontoret.goteborg.se/FineToolsAPI/DownloadFile.aspx?fileid=474.pdf&filekey=d6630f76dacdb1b5b1cb190a86de9>

<sup>4</sup><http://www.goteborg.se/prod/G-info/kskfhandl.nsf/FramesetWebKS?OpenFrameSet&Frame=Main&Src=%2Fprod%2FG-info%2Fkskfhandl.nsf%2F38bae1c1059a1422c1256ce9003a9253%2F516e76ed0cf253d3c1256d25005002d2!OpenDocument%26AutoFramed>

- uppmana Västrafik att integrera bilpoolstjänster i den ordinarie kollektivtrafikverksamheten.
- rekommendera Byggnadsnämnden att ta med bilpooler vid planeringen av nya bostadsområden.

I Miljöprogrammet för år 2006<sup>5</sup>, framtaget av trafikkontoret, finner vi dessutom följande mål:

- Utsläppen av fossil koldioxid ska minska med 4 % till år 2010 jämfört med 1990 års nivå.
- Koldioxidutsläppen ska minska med 75 % till år 2050.
- På sikt ska två tredjedelar av alla resor inom Göteborgs kommun vara gång-, cykel- eller kollektivtrafikresor.
- Trafikkontoret ska verka för att en ”grön reskortstjänst” tas fram, så att ett enda ”smart kort” kan användas t.ex. som färdbevis i kollektivtrafiken, nyckel till bilpoolsbilen, rabattkort till biluthyrningen, osv.
- Trafikkontoret skall verka för en ändring av reseavdragen med syfte att stimulera till gång, cykel och kollektivtrafik i stället för bil vid arbetsresor.
- Trafikkontoret skall utreda effekterna av ett system med avgiftsbeläggning av arbetsplatsparkering samt parkering vid externa köpcentra. Trafikkontoret skall också verka för en lagändring så kommuner ges rätt att ta ut sådana avgifter.
- Trafikkontoret skall aktivt följa utvecklingen inom området trängselavgifter och vara berett att delta i framtida försök och projekt.
- Trafikkontoret skall verka för att krav på sparsam körning ställs i samband med upphandlingen av entreprenader och transporttjänster.
- Målsättningen skall vara att alla bussar drivs av förnybart drivmedel år 2020.

Målen om bilförsäljning och marknadsföring av miljöfordon har redan infriats (se nedan). Kommunen är däremot själv pessimistisk huruvida det går att uppfylla målet att minska koldioxidutsläppen med 4 % till år 2010. En prognos från år 1995 gav vid handen att inte ens det nationella målet att frysa utsläppen från vägtrafiken på 1990 års nivå skulle uppnås. Miljöförvaltningens beräkningar visar att inte heller det koldioxidmål som satts för år 2006 kommer att uppfyllas<sup>6</sup>.

För att uppfylla målet att två tredjedelar av alla resor inom Göteborgs kommun ska vara gång-, cykel- eller kollektivtrafikresor, uppskattar kommunen att kollektivtrafiken behöver öka sin marknadsandel från 25 % till åtminstone 40 % och cykeltrafiken i samma mån. Med hänsyn tagen till ökat resande, innebär detta en fördubbling av resandet med kollektivtrafik och cykel inom 10-20 år.

---

<sup>5</sup><http://www.trafikkontoret.goteborg.se/FineToolsAPI/DownloadFile.aspx?fileid=914.pdf&filekey=fb6f0af8b456fb220fce99508516cf58>

<sup>6</sup><http://www.miljo.goteborg.se/sub/info/KLIMP/Klimp4.PDF>

## 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.

I slutet av år 2006 ägde eller leasade Göteborgs kommun 2 041 personbilar eller lätta transportfordon. Av dessa var 1 299 miljöfordon, vilket motsvarar 64 %. Av miljöfordonen uppgavs 82 % vara gasfordon, 7 % etanolbilar, 6 % hybridbilar och 5 % bränslesnåla småbilar.

Andelen miljöfordon inom Göteborgs stadsförvaltning är hög i jämförelse med andra kommuner i landet, men den har stigit relativt långsamt. I slutet av år 2002 bestod cirka 50 % av bilparken av miljöfordon<sup>7</sup> och i slutet av 2004 var andelen 56 %<sup>8</sup>. Som synes måste de konventionella bilarna bytas ut i en högre takt än hittills om målet med 90 % miljöfordon vid utgången av år 2008 ska uppfyllas.

Det finns 201 tjänste- eller förmånsbilar i kommunen. 133 av dessa är miljöfordon, motsvarande 66 %. Det föreligger numera ett politiskt beslut att alla tjänste- eller förmånsbilar som tas ut måste vara miljöfordon.

Göteborg var en föregångare när det gäller att definiera vad ett miljöfordon är. De håller fast vid sin egen definition<sup>9</sup>, vilken dock har modifierats något under årens lopp. Översiktligt räknas följande personbilstyper som miljöfordon: 1) Bensinbilar som drar högst 5,2 liter per mil; 2) Dieselmotorer som drar högst 3,4 liter per mil; 3) Etanol eller gasbilar som körs lägst halva sträckan på etanol respektive gas och släpper ut högst 190 g fossil koldioxid per kilometer vid körning på etanol respektive gas. 4) Hybridbilar där lägst 25 % av totaleffekten levereras av elmotorn och högst 190 g fossil koldioxid släpps ut per kilometer.

Den 29 mars i år antog trafiknämnden förslaget att en personbil får släppa ut högst 120 g fossil koldioxid per kilometer för att räknas som miljöfordon, oavsett drivmedel. Detta

<sup>7</sup><http://www.trafikkontoret.goteborg.se/FineToolsAPI/DownloadFile.aspx?fileid=474.pdf&filekey=d6630f76dacdb1b5b1cb190a86de9>

<sup>8</sup>[http://www.gronabilister.se/file.php?REF=819f46e52c25763a55cc642422644317&art=328&FILE\\_ID=20051125001348.pdf](http://www.gronabilister.se/file.php?REF=819f46e52c25763a55cc642422644317&art=328&FILE_ID=20051125001348.pdf)

<sup>9</sup>[http://www.miljofordon.se/files/1672Gbgs\\_def\\_miljofordon\\_hela.pdf](http://www.miljofordon.se/files/1672Gbgs_def_miljofordon_hela.pdf)

innebär en skärpning för etanol och gasbilar, men en liberalisering för dieslbilar. För bensinbilar blir bränsleförbrukningskravet oförändrat. Om kommunfullmäktige antar förslaget kommer det att gälla från den 1 juli i år. Ett motiv till den föreslagna förändringen är bättre harmonisering med den statliga miljöbilsdefinitionen.

Trafiknämnden har antagit en trafiksäkerhetspolicy för kommunens användande av lätta fordon i tjänsten inklusive privatbilar som innebär att de miljöbilar som har sämst säkerhetsprestanda inte kommer att användas i kommunal trafik.

Följande riktlinjer gäller vid upphandling av nya fordon till Göteborgs kommun:

- 90 % av alla personbilar och lätta transportfordon som ägs eller leasas av kommunala bolag och förvaltningar ska uppfylla kommunens definition av miljöfordon senast vid utgången av 2008.
- Vid inköp av nya tunga lastbilar och bussar (över 3,5 ton totalvikt) ska kommunala bolag och förvaltningar i första hand välja miljöfordon. I andra hand ska väljas andra fordon med bästa tillgängliga teknik. Kravet ska tillämpas så att det inte påtagligt försvårar de kommunala bolagens möjlighet att verka inom konkurrensutsatt sektor.

Riktlinjen för personbilsinköp har lydelsen av ett mål, och i praktiken tolkas det lite olika av olika förvaltningar och bolag. De flesta tolkar detta politiska beslut så att man så långt möjligt ska välja miljöfordon. Undantag görs då det köps in fordon i segment där det inte finns lämpliga miljöfordon eller där merkostnaden är för stor. Andra enheter har en annan syn. Där anser man att målet inte styr varje enskild enhet utan mer ska ses på organisationsnivå. Några av dessa enheter väljer färre miljöfordon, enligt Mats-Ola Larsson på trafikkontoret, som anger att målet med 90 % miljöfordon år 2008 är möjligt att nå, men bara om de mer saktmodiga ökar sina miljöfordonsinköp.

## 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.

Göteborgs kommun tillämpar följande praxis:

- Vid upphandling av färdtjänst, taxi och bud ska miljöfordon efterfrågas. Målet är att 90 % av antalet kilometer med dessa fordon senast år 2008 ska utföras med fordon som uppfyller kommunens definition av miljöfordon.
- Vid upphandling av busstrafik och transporter med distributionslastbilar i centrum ska miljöfordon efterfrågas i första hand. I andra hand ska bästa tillgängliga teknik på övriga fordon efterfrågas. I tredje hand ska kravnivåerna i Bra Miljöval, Grön Ton eller andra miljöanpassade transportupplägg efterfrågas.

Enligt Mats-Ola Larsson på trafikkontoret går det inte att ge en enkel bild av hur denna praxis tillämpas eftersom Göteborgs kommun utgörs av gissningsvis 80 olika organisationer som gör egna inköp och avtal. Framför allt sker styrningen mot miljöanpassade

fordon genom att priset för utförarna är relaterat till olika kvalitetsparametrar, bl.a. andelen miljöfordon i flottan. Styrningen sker alltså inte i första hand genom krav utan genom differentierade priser.

Trafikkontoret har i sitt senaste avtal om ramupphandlingar givit en extra bonus åt dem som använder högre biobränsleinblandningar i sina maskiner. Exempelvis finns en dieselkvalitet med 15 % biokomponent på marknaden.

## Utbildning

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

Flera av kommunens förvaltningar och bolag har utbildat delar av sin personal i Ecodriving. Gatubolaget, trafikkontoret och miljöförvaltningen är några exempel. Det finns dock inget övergripande beslut om detta i kommunen och heller ingen samlad statistik om antalet genomförda eller planerade utbildningar.

I det nyligen antagna miljöprogrammet för år 2006 omnämns att trafikkontoret skall verka för att krav på sparsam körning ställs i samband med upphandlingen av entreprenader och transporttjänster. Sådana krav har man dock ännu inte hunnit införa.

I Göteborg finns åtminstone sju trafikskolor som tillhandahåller kurser i Ecodriving: Bruhns trafikskola, Durgés trafikskola, Guld-Hedens trafikskola, Göta Lorensberg bilskola, Kramérs trafikskola, Körkort på väg trafikskola och Tommys 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

År 2004 beviljades KLIMP-bidrag<sup>10</sup> till Göteborgs kommun för att subventionera 30 % av merkostnaden för företag och bilpooler i Göteborg som ville köpa gasbilar.

---

<sup>10</sup> Klimatinvesteringsprogrammet, där kommuner kan söka statliga bidrag via naturvårdsverket för att minska klimatpåverkan.

## Gratis parkering

Göteborgs kommun erbjuder företag och privatpersoner som innehar miljöfordon gratis parkering i två timmar på stadens gatemark, samt gratis boendeparkering. Ett krav för att få ett sådant tillstånd är att de vid stickprov kan uppvisa att fordonet körs minst halva körsträckan på alternativt drivmedel. I november 2006 till januari 2007 genomfördes sådana stickprov på 325 fordon (vid 2004 års utgång hade sammanlagt cirka 5000 tillstånd utfärdats). 67 % av tillståndsinnehavarna uppfyllde kraven. 50 tillstånd återkallades. Gröna Bilister ser kravet på att verkligen använda förnybart bränsle i etanol och gasbilar – liksom uppföljningen av kravet – som ett föredöme för de cirka 30 andra kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöfordon.

Trafikkontoret förbereder ändrade rutiner för parkeringsförmånen så att den inte indirekt uppmuntrar till bilpendling på bekostnad av användande av kollektivtrafiken. Det finns dock ännu inget politiskt beslut i frågan. Däremot villkoras miljöbilsförmånen sedan i april med att fordonen inte är försedda med dubbdäck. Därmed bidrar miljöfordonen effektivare än förut till att minska partikelhalterna i atmosfären.

## 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.<sup>11</sup>

Göteborgs stad vill aktivt gynna bilpooler och bilpoolsbilar, t.ex. genom att öronmärka attraktiva parkeringsplatser, och tillhandahåller en egen bilpoolsdefinition<sup>12</sup>.

Det finns ett trettiotal pooler i kommunal verksamhet och antalet ökar stadigt. Ett tiotal pooler tillkom under år 2005 och lika många under år 2006. Särskilt intressant är en stor pool som sedan ett år tillbaka även är öppen för allmänheten. Upplägget säkerställer också att poolbilarna kan hyras ut till kommunanställda på helger och kvällar utan risk för förmånsbeskattning. Således får kommunanställda lättare att avstå från andrabil.

Tekniken i Trafikkontorets nystartade bilpool är förberedd för samordning med Västtrafiks smarta kort. Detta är ett första steg mot införandet av den ”gröna reskortstjänst” som omtalas i 2006 års miljöprogram (se ovan).

Det finns flera bilpooler i Göteborg ämnade för allmänheten (se [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se)). Majornas bilkooperativ är landets största och har funnits sedan 1988. De har över 400 medlemmar och 29 bilar, varav ett antal miljöfordon. I kommunen finns också SunFleet Carsharing, som riktar sig till både företag, kommun och allmänhet och använder enbart miljöfordon i sin bilflotta.

## Information och påtryckning

Miljöfordon i Göteborg är ett projekt som startade år 1998 och mycket aktivt försöker påverka allmänhet, företag och förvaltning i syfte att minska bilismens miljöpåverkan. De tillhandahåller en demopool med miljöbilar för kommunanställda, de lämnar information

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

<sup>12</sup> <http://www.goteborg.se/prod/G-info/kskfhandl.nsf/FramesetWebKS?OpenFrameSet&Frame=Main&Src=%2Fprod%2FG-info%2Fkskfhandl.nsf%2F38bae1c1059a1422c1256ce9003a9253%2F516e76ed0cf253d3c1256d25005002d2!OpenDocument%26AutoFramed>



till allmänheten om miljöfordon, bilpooler och sparsamt körsätt på den årliga bilfria dagen, de ligger på tillverkarna för att de ska ta fram fler miljöfordonsalternativ, osv. Tillsammans med Malmö och Stockholm driver de dessutom en webbtjänst ([www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se)), där man bl.a. kan se alla tankställen för alternativa drivmedel i Sverige och få information om alla miljöbilar på marknaden<sup>13</sup>.

## Goda föredömen

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Flera medlemmar i Göteborgs kommunstyrelse kör gasbilen Volvo Bi-fuel. Göran Johansson var en av de första som fick den nya generationens Bi-fuelbil när den kom år 2001. (Detta ledde tyvärr till problem, eftersom dessa bilar var bemängda med barnsjukdomar.)

Trafikkontoret i Göteborg har infört subventionerade kollektivtrafikkort och förmånscyklar för sina medarbetare. Samtidigt är det inte annat än i undantagsfall tillåtet att resa med egen bil i tjänsten och parkeringsplats vid arbetsplatsen tillhandahålls inte. Låt detta tjäna som inspiration för andra förvaltningar och för privata företag!

## 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 RME<sup>14</sup>-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).

Det kommunägda bolaget Göteborg Energi bygger via sitt dotterbolag FordonsGas Sverige AB ut infrastrukturen för fordonsgas i hela Västsverige. Göteborgs Stad har tidigare fått KLIMP-bidrag för att etablera gastankställen. Idag finns 10 tankställen för fordonsgas i Göteborg med omnejd. På samtliga ställen erbjuds både naturgas och förnybar biogas, som här går under namnet ”grön gas” och har något större energiinnehåll än konventionell biogas.

Göteborgs kommun har tidigare inom ramen för lagen om offentlig upphandling haft kontakter med leverantörer för att underlätta deras etablering av E85-tankställen. Detta sker inte längre eftersom etableringen av sådana tankställen ändå sker, som en följd av lagen om införande av förnybara drivmedel på bensinmackarna (den s.k. pumplagen). Etanol E85 kan idag tankas på 32 platser och RME på ett ställe (Statoil vid Falutorget).

Göteborg Energi har tidigare haft laddningsställen för elbilar men de har nu avvecklat dessa eftersom det knappast längre finns några elfordon i trafik i området.

Andelen förnyelsebara bränslen som tankades år 2005 var 4 %<sup>15</sup>, jämfört med det kommunala målet 5 % senast år 2008.

<sup>13</sup> [http://www.miljofordon.se/files/1723Verksamhetsrapport\\_2005\\_MiG.pdf](http://www.miljofordon.se/files/1723Verksamhetsrapport_2005_MiG.pdf)

<sup>14</sup> Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.

<sup>15</sup> [http://www.miljofordon.se/files/1723Verksamhetsrapport\\_2005\\_MiG.pdf](http://www.miljofordon.se/files/1723Verksamhetsrapport_2005_MiG.pdf)

Göteborgs kommun har, i motsats till Örebro kommun, inte några krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME 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.

I stort sett alla miljöfordon på den svenska marknaden finns att tillgå i Göteborg. Därutöver finns en miljöbilsimportör i Göteborg som säljer miljöbilar som respektive generalagent inte tar in till Sverige. Projektet Miljöfordon i Göteborg bedömer att det kommunala målet att leverantörernas marknadsaktiviteter för miljöfordon ska stå i proportion till deras marknadsandel senast år 2008 redan har infriats.

Målet att fem procent av nybilsförsäljningen ska vara miljöfordon senast år 2008 har också infriats. Enligt Fredrik Högberg, ansvarig för Miljöfordon i Göteborg, ökade miljöbilsförsäljningen från 4 001 fordon år 2005 till 7 464 fordon 2006, vilket utgör drygt tio procent av nybilsförsäljningen. Det var främst i segmentet snåla småbilar som försäljningen ökade, med etanoldrivna bilar på andra plats. I dag är sex procent av bilarna i Göteborg miljöfordon<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup><http://www.trafikkontoret.goteborg.se/FineToolsAPI/DownloadFile.aspx?fileid=914.pdf&filekey=fb6f0af8b456fb220fce99508516cf58>

## Slutsatser och rekommendationer

Göteborg är utomordentligt nära att få högsta betyg i Gröna Bilisters granskning. Ambitiösa mål för en miljövänligare bilism kombineras med ett brett spektrum av åtgärder för att uppfylla dessa mål. Bland det särskilt berömvärda märks:

- Den höga andelen miljöfordon (64 %) i kommunens bilflotta
- Den höga andelen miljöfordon (66 %) bland kommunens förmånsbilar och beslutet att alla nya förmånsbilar ska vara miljöfordon
- Tydlig prioritet för miljöfordon vid upphandling av färdtjänst, taxi och bud, främst genom ekonomiska styrmedel
- Extra bonus vid ramupphandlingar åt dem som använder högre biobränsle-inblandningar än vad som krävs
- Gratis parkering för miljöfordon i kombination med krav på användande av förnybart bränsle, där uppföljning sker med stickprovskontroller
- Den kommunala bilpoolen som även kommuninvånarna kan använda sig av
- Arbetet med att koppla ihop kollektivtrafik med bilpooler med ”smarta kort”
- Miljöfordon i Göteborgs informationsarbete för miljövänligare bilism
- Det målmedvetna arbetet med att etablera gastankställen i Göteborg där biogas erbjuds

Gröna Bilister ger fem huvudsakliga rekommendationer till Göteborgs kommun:

1. De konventionella bilarna måste bytas ut i en högre takt än hittills om målet med 90 procent miljöfordon vid utgången av år 2008 ska uppfyllas. Inför därför, i likhet med Malmö och Östersund, ett uttryckligt krav att miljöfordon ska väljas då personbilar köps in, och att undantag ska motiveras och godkännas skriftligt.
2. Avveckla så långt möjligt kommunens förmånsbilar till förmån för en ytterligare utbyggnad av de kommunala bilpoolerna och andra typer av förmåner till anställda.
3. Tänk om avseende miljöbilsförmånen gratis parkering – att förbehålla förmånen för göteborgare skulle minska miljöbilsförsäljningen i kransorterna. Onödig bilpendling får lösas på andra sätt.
4. Stimulera medborgarna att utbilda sig i sparsam körning, t.ex. genom att subventionera sådana kurser, lotta ut dem eller ha dem som pris vid tävlingar.
5. Kräv i likhet med Örebro kommun en successivt ökande andel etanol i bensin och RME i diesel.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Göteborgs kommun, företrädd av Mats-Ola Larsson på trafikkontoret. För ytterligare information kontakta Per Östborn, per.ostborn@matfys.lth.se. Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).