

# Miljöbilssituationen i Lund

\*\*\*\*

4 stjärnor av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

December 2005

## 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 sektors utsläpp har 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.

Lunds kommun anger att ”Medan koldioxidutsläppen i landet som helhet har minskat med 6,8 procent, har utsläppen i Lund sedan 1990 ökat med 25 procent. Utsläppen ökar både från trafiken och från värmesektorn.”<sup>1</sup>

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress. Lunds kommun anger att ”Luftburna föroreningar som kväveoxider, partiklar och marknära ozon ger betydande hälsoproblem”. Mer konkret anges att ”halten av marknära ozon har närapå fördubblats på tio år. Idag ligger nivån högt men stabilt. Förekomsten av partiklar utgör sannolikt en hälsofara.”<sup>2</sup>

Kommunens program för ekologiskt hållbar utveckling slår fast att ”En miljöanpassning av biltrafiken ger större effekt på koldioxidutsläppen än övriga åtgärder för att miljöanpassa transportsystemet.”<sup>3</sup>, helt i linje med Gröna Bilisters inställning och 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  
Kommungranskare, Gröna Bilister

---

<sup>1</sup> [www.lund.se/upload/Kommunkontoret/miljostategiska/Agenda%2021/Miljoprogram%202006-2012remissversionen.pdf](http://www.lund.se/upload/Kommunkontoret/miljostategiska/Agenda%2021/Miljoprogram%202006-2012remissversionen.pdf).

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

## 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:

- 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.

## Klimatkommun

Lund är värdkommun för ”klimatkommunerna”, ett nätverk för kommuner som aktivt arbetar med att minska utsläppen av växthusgaser. De kommuner som deltar i Klimatkommunerna ska utveckla adekvata klimatstrategier. De ska vara delaktiga i ett fördjupat tematiskt samarbete inom samhällsplanering, trafik-, energi- eller bostadssektorn. De ska också återkommande till relevanta myndigheter i Sverige och på EU-nivå redovisa betydelsefulla hinder och möjligheter för ett framgångsrikt lokalt klimatarbete.<sup>4</sup>

## Program för ekologiskt hållbar utveckling

Kommunstyrelsens miljöutskott har tagit fram ett förslag till Lunds program för ekologiskt hållbar utveckling, mål och strategier 2006-2012. Programmet antas förmodligen vintern 2005-06. Miljöbilsrelaterade mål är:

- Utsläppen av koldioxid per invånare inom Lunds kommun ska, som medelvärde för perioden 2008–2012, ha minskat med 6 procent jämfört med basåret 1990.
- Senast till år 2012 ska utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i luft ha minskat till maximalt 1700 ton från Lunds kommun. År 2000 var utsläppen från kommunen 2964 ton.
- Senast till år 2012 ska halterna av partiklar (2,5 och 10 mikrometer) i luft understiga gränsvärden för skadliga effekter på människa i alla delar av Lunds kommun.

De miljöbilsrelaterade strategierna och åtgärderna är:

- *Offentlig upphandling av miljöfordon.* Åtgärden gäller såväl a) personbilar som b) tunga fordon, c) arbetsmaskiner och d) upphandlade resor. Tidplan för a, b och c 2012, d 2008. Kommunstyrelsen ansvarar
- *Drivmedel.* Det ska finnas möjlighet att tanka biogas vid något tankställe som Lunds kommun förfogar över. År 2008. Ansvarig Tekniska nämnden och Lunds Energi.

---

<sup>4</sup> Läs mer på <http://www.ieh.se/klimatkommunerna>

- *Beteendepåverkan för miljöanpassad biltrafik.* År 2012. Ansvarig: Tekniska nämnden
- *Ekonomiska styrmedels roll i samhällsplaneringen.* Bl.a. utredning om parkeringsavgifter och biljettpriser. År 2012. Ansvarig: Tekniska nämnden.
- *Beteendepåverkan för miljöanpassad biltrafik.* Arbetet inriktas mot att öka efterfrågan på miljöfordon samt en effektivare bilanvändning, t.ex. samåkning, bilpooler och sparsam körning. Ansvarig: Tekniska nämnden.
- *Information till företagen.* Kommunen tar initiativ och bistår i genomförandet av åtgärder som syftar till att miljöanpassa företagets gods- och persontransporter. Arbetsområden som kan påverkas i samråd med företag och andra organisationer är deras fordonspark, resor till och från arbetet, miljökrav i upphandling, parkeringsstrategi, tjänsteresor samt godstransporter. Detta arbete kan med fördel bedrivas via framtagning av s.k. gröna resplaner. Ansvarig: Tekniska nämnden.
- *Hushållens och storkökens biologiska avfall.* Senast till år 2012 bör hanteringen av huvuddelen av hushållens och storkökens biologiska avfall ske på sätt som innebär att biogas utvinns och att rötresten är av sådan kvalitet att näringsämnen kan återföras till jordbruket. I linje med detta bör Lunds kommun aktivt stödja och delta i den omfattande biogassatsningen, ”Ekogas Syd”. Sammanhållande länk är Lunds universitet, avd. bioteknik. Ansvarig: Renhållningsstyrelsen och Kommunstyrelsen.

## Agenda 21

Lunds kommuns ursprungliga Agenda 21 slog fast följande miljöbilsrelaterade mål:

- Senast år 2050 ska Lunds bidrag till koldioxidutsläppen vara högst en fjärdedel av 1995 års nivå.
- Lund ska också sträva efter att minska de koldioxidutsläpp utanför kommunens gränser som verksamheter inom kommunen ger upphov till; energiproduktion, produktion och transporter av råvaror, färdiga varor, avfall och tjänster.
- Vägtrafikens (transporter av personer och varor) koldioxidutsläpp skall minska med minst en fjärdedel till år 2005, jämfört med 1995 års nivå.

## LundaMaTs

LundaMaTs (miljöanpassat transportsystem) är långsiktigt trafikprogram, antaget 1999 av kommunfullmäktige. Programmet innehåller fem delområden: Cykelkommunen, Utvecklad kollektivtrafik, Miljöanpassad biltrafik, Företagens transporter och Samhällsplanering.<sup>5</sup> I befintlig LundaMaTs finns följande miljöbilsrelaterade mål:

- Minska utsläppen av koldioxid med 5 procent till år 2005 och 20 procent till 2020 (basår1990). På lång sikt ska utsläppen minska med 75 procent.

---

<sup>5</sup> <http://www.lund.se/upload/Kommunkontoret/miljöstrategiska/Agenda%2021/Miljöprog%202006-2012remissversionen.pdf>.

LundaMaTs föreslår åtskilliga konkreta projekt för miljövänligare bilism<sup>6</sup>:

- Samarbete med körskolorna för att uppnå ett mjukt körsätt hos nya bilförare.
- Samarbete med åkerierna för att åstadkomma ett mer miljövänligt körsätt.
- Utbildning i mjukt körsätt till samtliga förare av kommunala fordon.
- Information till hushåll om hur man kan påverka bränslekonsumtionen.
- En demonstrationsanläggning för information om lämplig accelerationsnivå.
- Stimulera införandet av bilpooler.
- Uttag för motorvärmare i samtliga p-hus, på större parkeringsplatser och vid nybyggnad av bostadsområden och verksamhetsområden, samt information för ökad användning av motorvärmare.
- Delar av kommunens egen fordonsflotta byggs om till eldrift samt gasdrift av sopbilarna.
- Anordning av särskilda parkeringsplatser för miljövänliga fordon.

En reviderad LundaMaTs med miljöanpassning av persontransporter som central del, ska snart läggas fram för politiskt beslut.

## Strategi för transporter

Kommunens strategi för transporter slår fast följande miljöbilsrelaterade mål:

- Totala mängden koldioxidutsläpp från kommunen tjänsteresor ska minska med 10 procent till 2005-12-31, jämfört med 1998 års nivå.
- Koldioxidutsläppen från de anställdas resor till och från arbetet ska minska med 10 procent till 2005-12-31, jämfört med 1998 års nivå.
- Andelen miljöbilar (= enligt Göteborgs definition) i kommunens fordonspark ska vara 10 procent år 2005.

## Klimatinvesteringsprogram

Lund fick 2004 Klimpbidrag, medel från det statliga klimatinvesteringsprogrammet, för beteendepåverkan för gröna transporter (två miljoner kronor) och åtskilliga andra projekt som inte berör grön bilism. Kommunens ansökan att få delfinansiera inköp av miljöbilar avslogs. Kommunen har inte sökt Klimp 2005/2006.

---

<sup>6</sup> [http://www.lund.se/upload/Tekniska%20förvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/LundaMaTs\\_längre%20sammanfattning%20av%20rapporten.pdf](http://www.lund.se/upload/Tekniska%20förvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/LundaMaTs_längre%20sammanfattning%20av%20rapporten.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. Exempelvis har OKQ8 angett att de vid drygt tio etanolbilar på en ort är beredda att erbjuda etanoltank.
- Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Kommunens program för ekologiskt hållbar utveckling (remissversionen) anger att ”Andelen nyinköpta/leasade personbilar som uppfyller kraven för miljöfordon (enligt de s.k. Göteborgskriterierna) i kommunens fordonspark ska år 2008 vara 25 procent för att år 2012 ha ökat till 50 procent. Lunds kommun ska, senast 2007, välja miljöklass 2005 på personbilar. Kommunstyrelsen och Servicenämnden ansvarar för att detta ska ske.

Lunds kommun äger och leasar totalt cirka 200 lätta fordon varav 16 miljöfordon, motsvarande 8 procent av den totala fordonsparken. Av kommunens 81 tunga fordon är 18 miljöfordon, motsvarande 22 procent.

Lunds kommunala bolag äger och leasar 162 lätta fordon varav 53 miljöfordon, motsvarande 33 procent. Av bolagens 11 tunga fordon är inga miljöfordon, men samtliga 37 stadstrafikbussar går på gas, bestående av 50 procent biogas och 50 procent fossil naturgas.

Den låga andelen miljöfordon (åtskilliga kommuner har över 50 procent miljöbilar) beror delvis på att samtliga kommunala enheter beställer sina fordon via Markentreprenad, som i dagsläget erbjuder hybridbilen Toyota Prius som enda miljöbil. I kommande upphandling beräknas såväl etanol- som gasbilar finnas med.

Kommunen kommer under de närmaste åren att se över det totala bilinnehavet, med inriktning att snabbt få bort de miljövärsta bilarna, se om användningen kan rationaliseras och antalet därmed minskas och överväga att införa en kommunintern bilpool.

Lunds kommuns har inga tjänstebilar, vilket är positivt ur miljösynpunkt eftersom dagens tjänstebilsutformning inte stimulerar mindre eller bränslesnålare fordon och inte heller ger något incitament att köra snålt eller låta bilen stå. Kommunalråden transporterar sig nästan uteslutande med cykel när de reser lokalt, vilket är ett positivt föredöme för medborgarna.

## Upphandlingskrav och utbildning

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 dessa fordon kör väsentligt mer än genomsnittsbilen – en taxibil motsvarar i uppmot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Kommunens program för ekologiskt hållbar utveckling (remissversionen) anger att ”År 2008 bör samtliga upphandlade resor med taxi och hyrfordon vilka betalas med kommunala medel, ske med miljöfordon (enligt de s.k. Göteborgskriterierna) eller fordon som drivs med naturgas.”<sup>7</sup> I dagsläget ställer Lund endast vissa grundläggande miljökrav vid inköp av transporttjänster, men inga som kräver eller stimulerar ett byte till förnybara drivmedel.

Från 2004 erbjuder kommunen sina anställda att gå kurser i sparsam körning (”Ecodriving”). Hittills har förare hos bland annat Lunds Renhållningsverk, LKF, Lundafastigheter, tekniska förvaltningen, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret utbildats. Kommunen har dock inte kunnat ange vilka besparingar i form av minskade utsläpp och lägre bränslekostnader den inneburit. Här är skillnaden stor gentemot t.ex. Värnamo kommun som har mycket noggranna beräkningar av vinsterna med utbildning i sparsam körning. Andra kommuner har också mer strategiskt än Lund prioriterat vem som bör gå utbildningen, t.ex. de som kör långt eller de som kör tunga och bränsleslukande transporter.

## Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller kommunens 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.

När Gröna Bilister har granskat landets kommuner, har vi huvudsakligen funnit följande typer av stimulans till medborgarna:

- Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil, t.ex. delfinansiering av merkostnaden för gasbil eller bränslecheck.
- Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil, t.ex. gratis parkering.
- Information till medborgarna såsom miljöbilsvisningar, nyhetsbrev etc.
- Utbildning till medborgare, t.ex. i sparsam körning.
- Kommunala företrädare som goda föredömen.

---

<sup>7</sup> <http://www.lund.se/upload/Kommunkontoret/miljöstrategiska/Agenda%2021/Miljöprog%202006-2012remissversionen.pdf>.

Lunds kommun anger att ”Vi arbetar på flera olika sätt för att öka användningen av och underlätta övergången till miljöanpassade fordon och alternativa drivmedel.”<sup>8</sup> I programmet för ekologiskt hållbar utveckling finns med att kommunen ska inrikta beteendepåverkan ”mot att öka efterfrågan på miljöfordon samt en effektivare bilanvändning, t.ex. samåkning, bilpooler och sparsam körning.”<sup>9</sup>

## **Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil**

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får ingen stimulans från Lund kommun.

Skillnaden är slående jämfört med exempelvis Linköpings kommun, som erbjuder delfinansiering av extrakostnaden när man köper biogasbil (näringslivet får 30 procent av merkostnaden ersatt, medan privatpersoner och kommunal verksamhet får 50 procent av merkostnaden). Lund har tidigare sökt nationella Klimp-bidrag för att införa en delfinansiering av miljöbilsinköp, men fick då avslag, och har inte åter sökt bidrag för detta.

## **Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil**

Närmare trettio kommuner i hela landet erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Det fanns också med som förslag redan i 1998 års LundaMaTs, ”att införa särskilda parkeringsvillkor för elfordon och andra miljöanpassade fordon.” Ännu åtta år senare har det dock inte skett; miljöbilar har inga parkeringsförmåner eller andra förmåner i Lund. Enda undantaget är att elbilar på tre platser erbjuds gratis laddning.

## **Bilpool**

Lunds kommun anger att ”Den genomsnittlige privatbilen står parkerad 23 timmar om dygnet och används bara en enda futtig timme. Men bilen kostar varje minut av dygnet, vecka efter vecka, året om. Värdeminskning, avbetalning, försäkring, skatt, besiktning, tvätt, reparationer, bensin - allt kostar! Att dela bilen med andra innebär givetvis att man även delar kostnaderna, och arbetet. När många hushåll delar på en eller flera bilar har man en bilpool. Att gå med i en bilpool är idealiskt för den som vill ha tillgång till bil men inte behöver en bil varje dag.”

I Lund finns två bilpooler, Lunds bilpool och Tingvallens bilpool på Norra Fäläden. De drivs båda som ekonomiska föreningar. Föreningarna hyr, leasar eller köper in bilar till bilpoolen, och ansvarar för driften. Medlemmarna bistår i en del av arbetet eller kan mot en avgift helt slippa arbetsplikten.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> [http://www.lund.se/templates/Page\\_\\_\\_\\_\\_2280.aspx](http://www.lund.se/templates/Page_____2280.aspx).

<sup>9</sup> <http://www.lund.se/upload/Kommunkontoret/miljöstrategiska/Agenda%2021/Miljöprog%202006-2012remissversionen.pdf>.

<sup>10</sup> Se [www.lundsbilpool.nu](http://www.lundsbilpool.nu) samt Gröna Bilisters bilpoolsinformation, [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).



## Information till medborgarna

Kommunen genomför varje år en miljöfordonsmessa där allmänheten kan provköra miljöbilar, elskotrar och elcyklar. Vid dessa mässor finns också möjlighet att diskutera med både användare och försäljare av miljöfordon.

Lunds kommun har också en demoflotta där företag, kommunala förvaltningar och andra verksamheter samt allmänheten erbjuds att provköra och låna miljöfordon.<sup>11</sup>

## Samåkning

Samåkningssystemet har tagits fram av Tetra Pak och därefter gjorts tillgängligt för Lunds kommun och andra arbetsgivare. För närvarande deltar kommunen, Tetra Pak, Alfa Laval, Ideon, Ericsson Mobile Platforms, Lunds universitet, Universitetssjukhuset i Lund, BTJ, Regionfastigheter, LKF, Lunds Energi, Knorr-Bremse och Lundinova.<sup>12</sup>

## Utbildning till medborgare

I Lund finns ingen diplomerad Grön Trafikskola, men Lernia, Lundabygdens Trafikskola och Tuna Trafikskola har kurser i sparsam körning.<sup>13</sup>

## 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.

Det är av stor betydelse att bilhandlarna faktiskt har miljöbilarna inne, så att de 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.

Miljöbilförsäljningen i Lund har länge dominerats av Ford med etanol/flexifuel-versionen av Focus. Denna modell har dominerat Focus-försäljningen långt innan det öppnades tankställe för etanol i kommunen. Under hösten 2005 har Saab och Volvo börjat sälja och marknadsföra sina etanolbilar, med betydande väntetider framför allt för Saab.

Gasbilar har sålts i små volymer i Lund till såväl offentliga aktörer som privatpersoner, framför allt från Volkswagen och Volvo. Toyotas hybridbil Prius säljer väl, med ungefär ett halvårs väntetid.

---

<sup>11</sup> [http://www.lund.se/templates/Page\\_\\_\\_2280.aspx](http://www.lund.se/templates/Page___2280.aspx).

<sup>12</sup> [http://www.lund.se/templates/Page\\_\\_\\_19889.aspx](http://www.lund.se/templates/Page___19889.aspx).

<sup>13</sup> Se <http://skolor.str.se/soklista.asp>.

## 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 – 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).

För närvarande går det att i Lund tanka etanol på Statoil på Magistratsvägen och på Bilisten på Lunde. Fordonsgas kan tankas på E.On på Kalkstensvägen på Gastelyckan i form av ”fordonsgas 50” med femtio procent biogas och ”fordonsgas 100+”, där leverantören garanterar att den mängd fordonsgas som tankas motsvaras av samma mängd biogas totalt sett. RME (rapsoolja) kan tankas på OKQ8 på Kung Oscars väg.

OKQ8 uttalade att de skulle etablera en etanolmack i Lund i juli 2005, men det har ännu ej skett. Inte heller Shells uttalande om etanolmack till september 2005 har förverkligats.

Kommunen anger att ”Satsningarna på alternativa drivmedel handlar främst om el, etanol och gas.”<sup>14</sup> Flera kommunala enheter, bl.a. upphandlingsenheten och tekniska förvaltningen, har bl.a. via brev och telefon, tryckt på för att få till stånd etanolkärl i Lund och kommunen har installerat tre laddplatser för elfordon i parkeringshusen Dammgården och Lunds C samt på Mobilitetskontorets parkeringsplats (Värvargatan 20).

Lunds program för ekologiskt hållbar utveckling anger att ”En anläggning för utvinning av biogas ur biologiskt avfall vore ett värdefullt tillskott till den lokala energiförsörjningen. Renhållningsstyrelsen utreder för närvarande frågan om en biogasanläggning.”<sup>15</sup> För några år sedan fanns finansiering och beslut om biogasanläggning i Dalby, men Sysavs biogasprojekt stoppades av protester från de kringboende. Biogasproduktionen beräknades ha kunnat producera 10–15 GWh/år. Det avfall som var tänkt att utgöra råvaran kan komma att nyttjas för biogasproduktion utanför Lunds kommun, eller på sikt i en kommunal biogasanläggning.

Lunds kommun har, i motsats till Örebro kommun, inga 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.

---

<sup>14</sup> [http://www.lund.se/templates/Page\\_\\_\\_\\_2280.aspx](http://www.lund.se/templates/Page____2280.aspx).

<sup>15</sup> <http://www.lund.se/upload/Kommunkontoret/miljustrategiska/Agenda%2021/Miljoprogram%202006-2012remissversionen.pdf>.

## Slutsatser och rekommendationer

Lund kommun får betyget 4 av maximala 10 från Gröna Bilister. Miljöbilsarbetet är inte i paritet med det föredömliga arbete kommunen gör för att t.ex. ändra resemönster eller stimulera cykling. Inom grön bilism har kommunen åtskilligt att lära från landets miljöbilsbästa kommuner. Bland det positiva märks:

- Kommunens avsaknad av tjänstebilar.
- Planer på att etablera lokal produktion av biogas.
- Utbildning i sparsam körning för kommunanställda.
- Stimulans till samåkning.
- God kommunal information till allmänheten, bl.a. med demoflotta miljöbilar, årlig miljöbilutställning och medverkan i mobilitetsveckan samt Internetbaserad information.
- Tillgång till bilpool för allmänheten.
- Tankmöjligheter för etanol, fordonsgas med 50 procent biogas, RME och el.

Gröna Bilister presenterar nio huvudsakliga rekommendationer till Lund kommun:

1. Slå fast en plan för ökningen av andelen miljöbilar och inför ett slutdatum för fossilbränsleddrivna bilar.
2. Ställ miljöbilskrav på de fordon som används i transporttjänster som kommunen köper, framför allt i kommande avtal för skolskjuts och färdtjänst. Detta är möjligt, då det finns taxibolag med gasfordon i regionen.
3. Prioritera en lokal produktion av biogas, i enlighet med tidigare framtagna förslag.
4. Prioritera anställda som kör långt och/eller kör tunga fordon i den fortsatta utbildningen i sparsam körning. Beräkna och redovisa utbildningens miljövinster.
5. Erbjud också prioriterade delar av allmänheten att utbilda sig i sparsam körning, ecodriving - t.ex. åkerier och taxibolag.
6. Stimulera medborgarna att välja miljöbil, exempelvis genom gratis busskort för den som köper miljöbil eller delfinansiering av merkostnaden vid miljöbilsinköp.
7. Undanta miljöbilar från p-avgifter, i linje med skrivningen i Lunda-MaTs.
8. Inrätta en kommunintern bilpool, endast bestående av miljöbilar.
9. Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Naturvårdsverket, som dock inte har kunnat påverka rapportens innehåll eller den poängmässiga bedömningen. Rapporten är baserad på enkätsvar från Lund kommun, företrätt av bl.a. Mattias Alfredsson, samt utförliga självständiga granskningar av kommunens dokument samt samtal med relevanta bilföretags återförsäljare och andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).