

# Miljöbilssituationen i Mölndal

\*\*\*\*\*

**6 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 tillbaka på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska. De totala utsläppen av fossil koldioxid i Mölndal 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 bl.a. 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 samhällsrelaterad 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.

## Övergripande

Kommunens riktlinjer anger att ”Mölnalds stad vill vara en föregångare i arbetet mot en hållbar utveckling och arbetar därför strukturerat med miljöfrågorna i alla förvaltningar.”<sup>1</sup>

## Miljöpolicy

Kommunens miljöpolicy anger bl.a. att ”De produkter som alstras i och av kommunens verksamhet skall på sikt antingen kunna återanvändas, återvinnas eller omsättas i naturen till nya resurser. Kommunens verksamheter måste således utvecklas så att den inte sprider eller ökar mängden av skadliga ämnen som inte kan brytas ner i naturen.”<sup>2</sup> Detta uppnås med förnybara, men inte med fossila bränslen.

## Miljömål

Under miljömålet ”Frisk luft” anges att det ska finnas 1 000 miljöfordon i kommunen till år 2010.<sup>3</sup>

## Energiplan

I energiplanen, antagen halvårsskiftet 2003, anges att ” Andelen förnybar energi ska öka, användningen av ändliga naturresurser som olja, kol och naturgas ska minska. De energislag vi väljer ska generera så lite miljö- och hälsoskadliga utsläpp som möjligt.”<sup>4</sup> Här anges också det konkreta målet att år 2005 ha minst 30 miljöfordon i kommunens förvaltningar.

---

<sup>1</sup> <http://www.molndal.se/miljo/kommunen/index.htm>

<sup>2</sup> <http://www.molndal.se/miljo/kommunen/miljopolicy/index.htm>

<sup>3</sup> [http://www.molndal.se/miljo/Mal\\_uppfoljning/klimatstrategi/pdf/klimatstrategi.pdf](http://www.molndal.se/miljo/Mal_uppfoljning/klimatstrategi/pdf/klimatstrategi.pdf)

<sup>4</sup> [http://www.molndal.se/miljo/Mal\\_uppfoljning/energiplan/pdf/Energiplan.pdf](http://www.molndal.se/miljo/Mal_uppfoljning/energiplan/pdf/Energiplan.pdf)

## Klimatstrategi

Klimatstrategin anger att ” Mölndal ska till 2010 ha minskat utsläppen av växthusgaser med fyra procent jämfört med 1990 vilket motsvarar cirka 14 000 ton växthusgaser mätt som koldioxidekvivalenter. Sedan 1990 har Mölndal istället ökat sina utsläpp av växthusgaser med 13 000 ton. Det innebär att vi från 2003 måste minska utsläppen med cirka 27 000 ton till 2010. Dessutom ska vi kompensera för den ökande befolkningens växthusgaser vilket motsvarar 18 000 ton. För att klara Mölndals miljömål syftar strategin på att klara 5,6 ton koldioxidekvivalenter per invånare och år efter 2010. Över ett längre tidsperspektiv strävar Mölndals kommun efter att uppnå den nivå på utsläppen som anges i den nationella klimatstrategin det vill säga 4,5 ton/person och år.”<sup>5</sup>

## Klimatinvesteringsprogram (Klimp)

Mölndals stad har beviljats statliga medel på 8,4 miljoner kronor för att under perioden 2005–2008 genomföra åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser. Insatserna kommer att ske inom trafik- och energiområdet i samarbete med gatukontoret, Mölndalsbostäder och Mölndal energi. Bland annat ska kommunen öka kunskapen och intresset för miljöfordon så att fler övergår till gas och etanol när förutsättningarna finns.

## Riktlinjer för resor

Kommunens riktlinjer för resor anger en prioritering av färd sätt, där bilresor i första hand ska ske med kommunens bilar. Anställda med tillgång till bilpool får endast ersättning för användandet av privat bil i tjänsten om de har ett centralt tecknat bilavtal.<sup>6</sup>

Inom fem år ska miljö- och säkerhetskrav ställas på alla fordon som används i tjänsten. Fordon som inte uppfyller kraven får inte användas.

## Riktlinjer för miljö- och säkerhetskrav i upphandlingar av lätta fordon i Mölndals stad

Som komplement för sina allmänna upphandlingsriktlinjer har kommunen särskilda riktlinjer för fordonsupphandlingen. De slår fast att man i första hand skall välja miljöbilar, men redan vid ett prispåslag om tio procent ska man istället välja bilar enligt en egen kriterielista.<sup>7</sup>

## Mölndal 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.molndal.se/miljo/Mal\\_uppfoljning/klimatstrategi/pdf/klimatstrategi.pdf](http://www.molndal.se/miljo/Mal_uppfoljning/klimatstrategi/pdf/klimatstrategi.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.molndal.se/miljo/kommunen/transportutredning/pdf/riktlinjer\\_resor.pdf](http://www.molndal.se/miljo/kommunen/transportutredning/pdf/riktlinjer_resor.pdf)

<sup>7</sup> [http://www.molndal.se/miljo/kommunen/transportutredning/pdf/riktlinjer\\_upphandlingar.pdf](http://www.molndal.se/miljo/kommunen/transportutredning/pdf/riktlinjer_upphandlingar.pdf)

- 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 anger själv i sitt senast publicerade miljöbokslut att Den totala sträckan som årligen körs med kommunens bilar och minibussar är ca 140 000 mil till en kostnad av 2,5 miljoner kronor och 300 ton koldioxid.”<sup>8</sup>

Av Mölndals 150 personbilar är enligt senast tillgängliga uppgifter 35 miljöbilar, vilket motsvarar 23,5 procent.

I miljöbokslutet för år 2003 skriver kommunen självkritiskt att ”Kommunen äger och leasar ca 150 personbilar och av dessa är bara åtta miljöfordon. Detta trots att kommunstyrelsen år 2000 beslutade att alla lätta fordon successivt skulle bytas till gasfordon, då räknade man med att kommunen skulle ha ca 80 gasfordon senast 2002. Under perioden har förvaltningarna fått 75 procent gökenbidrag för miljöfordonens merkostnad. Kommunen medverkade aktivt för att få till stånd en gastankstation i Åbro både ekonomiskt och med löfte om egna gasfordon. En delförklaring till detta dåliga resultat är att gasfordonen genomgått ett generationsskifte som inneburit att det har varit svårt att få tag på gasbilar i rätt storlek under en period.”<sup>9</sup>

Kommunen antog hösten 2005 Riktlinjer för miljö- och trafiksäkerhetskrav i upphandlingar av lätta fordon. Här anges att ”I första hand skall miljöfordon enligt göteborgsdefinition upphandlas”. Men om merkostnaden för ett miljöfordon överstiger 10 procent jämfört med motsvarande fossilbil, eller om inget miljöfordon uppfyller de krav man ställer, ska särskilda kriterier tillämpas, som bl.a. omfattar bränsleförbrukning och krock-säkerhet.<sup>10</sup>

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

Mölndals stad har tidigare haft en splittrad transportorganisation och det har varit svårt att få en helhetsbild över persontransporterna. Därför är det värdefullt att kommunen sen ett år tillbaks har en samlad central organisation som kan samordna transporterna vad gäller logistik, avtal, gällande regelverk och inköp och skötsel av bilar.

1 september 2005 invigde kommunen en intern bilpool med fyra miljöbilar, men tanken är att bilarna ska bli fler och att alla anställda i staden ska ges tillgång till bilarna. Avtalet med Sun Fleet carsharing ger möjlighet att växa med fyra bilar per år. Beläggningen var hösten 2005 cirka 50 procent vilket anses vara för lågt, varför ytterligare informationsinsatser planeras för att uppnå cirka 70 procent beläggning. Någon extern uthyrning sker inte, innebärande att bilarna huvudsakligen står parkerade kvällar och helger – en onödig kostnad och miljöbelastning eftersom de skulle ersätta miljösämre bilar om de utnyttjades även denna tid. Kommunen anger dock att ”I förlängningen finns möjligheten att låta anställda i

<sup>8</sup> <http://www.molndal.se/miljo/kommunen/pdf/miljoredovisning2003.pdf>

<sup>9</sup> <http://www.molndal.se/miljo/kommunen/pdf/miljoredovisning2003.pdf>

<sup>10</sup> [http://www.molndal.se/miljo/kommunen/transportutredning/pdf/riktlinjer\\_upphandlingar.pdf](http://www.molndal.se/miljo/kommunen/transportutredning/pdf/riktlinjer_upphandlingar.pdf)

Mölndals stad, och kanske även boende i Mölndal, ansluta sig till poolen för att använda bilarna efter kontorstid.”<sup>11</sup>

Kommunanställda reste 2003 200 000 mil med egen bil i tjänsten. Kostnaden för detta var ca 3,5 miljoner kronor och utsläppen 375 ton fossilt koldioxid.<sup>12</sup> Personalkontoret har uppdragit åt samtliga förvaltningar att se över de bilavtal, med fast ersättning, som finns mellan staden och de anställda. Avtalen har minskat från 106 till 35 stycken.<sup>13</sup>

## 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 privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Mölndal ställer ännu inte några krav på att bolag som kör åt kommunen ska driva sina fordon på förnybara bränslen. De krav som ställs utgår ifrån det föräldrade EKV-verktyget och har mycket liten praktisk betydelse.

## Utbildning

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

1479 personer från kommunen hade vid årsskiftet utbildats i sparsam körning, med en genomsnittlig besparing på 11 procent. Målet enligt energiplanen är att 25 procent av alla som kör mer än 300 mil om året i tjänsten ska utbildas i sparsam körning. Alla som kör mycket bil på Gatukontoret, Samfast, Miljö- och hälsoskyddskontoret, Stadsbyggnadskontoret och Personalkontoret har utbildats.<sup>14</sup>

I kommunen finns ingen Grön Trafikskola, diplomerade av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund. På dessa trafikskolor lär man sig ett mer miljöanpassat körmonster, bl.a. med ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.<sup>15</sup> Mölndals Trafikskola utbildar dock 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.

<sup>11</sup> <http://www.molndal.se/aktuellt/pressinformation/2005/050831.htm>

<sup>12</sup> <http://www.molndal.se/miljo/kommunen/pdf/miljoredovisning2003.pdf>

<sup>13</sup> <http://www.molndal.se/aktuellt/arsredovisningen/arsredovisningen2005.pdf>

<sup>14</sup> <http://nyhetsbrev.molndal.se/Default.asp?newsID=217>.

<sup>15</sup> Läs mer om Gröna Trafikskolor på [www.grontrafikskola.se](http://www.grontrafikskola.se).

Gratis parkering erbjuds kommuninvånare, företag och organisationer med miljöbilar enligt samma regler som Göteborgs stad har, med undantag för boendeparkering. Tillståndet gäller för tre år.<sup>16</sup> Ungefär 600 giltiga tillstånd finns idag. Kommunen kräver inte att fordonen faktiskt ska köras på förnybara bränslen, endast att de ska kunna köras på dessa bränslen, vilket är en väsentlig skillnad till det sämre jämfört med Göteborgs stad.

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. Mölndal saknar dock bilpool för allmänheten.

Medborgarna stimuleras också av kommunen genom återkommande information om miljöfordon, bl.a. i samband med Europeiska Trafikantveckan (med miljöbilsförsäljare), genom miljöfrukostar och i nyhetsbrevet ”Miljö i Mölndal”.

## 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).

Det finns ingen lokal produktion av biogas i Mölndal men en gastankstation finns Argongatan, vid Volvo Bils tankställe, bakom Wettergrens storcash. Drygt 1 200 tankningar sker där varje månad. Ytterligare en är planerad vid Lackarebäcksmotet på gränsen mellan Göteborgs och Mölndals kommuner. Det finns två tankställen för etanol E85, OKQ8 på Göteborgsvägen och Statoil på Jolengatan. Dessutom är det möjligt att gratis ladda sin elbil hos Mölndal Energi på Tempelgatan.

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. Däremot har kommunens representanter i det nationella miljöbilsnätverket arbetat för ökad inblandning av förnyelsebara bränslen.

## 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.

Ett stort antal bilfirmor i Göteborgsregionen erbjuder miljöbilar och marknadsför dem aktivt. Göteborgs aktiva satsning på miljöbilar (belönad med Gröna Bilisters

---

<sup>16</sup> <http://www.molndal.se/gatukontoret/gata/parkeringstillstand/index.htm>.

”Miljöbilsbästa kommun”) har också inneburit att det finns jämförelsevis många begagnade miljöbilar i regionen.

## Slutsatser och rekommendationer

Mölnåls miljöbilsarbete är godkänt, men med förbättringspotential. Kommunen får betyget 6 av maximala 10 för sitt arbete som miljöbilskommun. Det som är särskilt berömvärt är:

- Beslutet att nya bilar som köps in ska vara miljöbilar
- Den relativt höga andelen miljöbilar i det egna bilinnehavet
- Den minskade omfattningen av användning av egen bil i tjänsten, delvis ersatt med en kommunintern bilpool med enbart miljöbilar
- Den systematiska och omfattande utbildningen i sparsam körning för kommunanställda
- Gratis parkering för miljöbilar
- Tankställen för etanol och biogas – uppfört med ekonomiskt stöd från kommunen
- Utförlig och återkommande information till medborgarna om miljöbilar

Gröna Bilister presenterar sex huvudsakliga rekommendationer till kommunen:

- 1) Förändra kravet på miljöbilsinköp, så att det inte sätts ur spel om miljöbilar kostar 10 procent mer – den extrakostnaden är snabbt intjänad med biobrånslats lägre kostnad.
- 2) Kräv snarast att skolskjuts, färdtjänst och andra inköpta transporter ska köras med förnybara drivmedel.
- 3) Inför delfinansiering av merkostnaden för miljöbilar för kommuninvånare och företag.
- 4) Villkora gratis parkering för miljöbilar med att man faktiskt kör på det avsedda förnybara drivmedlet (och inte på bensin).
- 5) Inför uthyrning av kommunens bilpoolsbilar kvällar och helger.
- 6) Kräv en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME (rapsmetylester) i konventionell diesel - det skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister, baserad på enkätsvar från Mölnådal kommun, företrätt av miljösamordnare Stina Landén, Karin Hindström, gatukontoret samt Gunnar Ingelman, Fordonsgas. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).