

# Miljöbilssituationen i Ånge

\*\*

2 stjärnor av 10 möjliga

-

## En granskning av Gröna Bilister

Februari 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 Ånge 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.

Ånge kommun hamnade nyligen näst sist i Naturskyddsföreningens rikstäckande granskning av klimatarbetet i landets kommuner. Som ett svar på denna kritik har Kommunalsrådet Sten-Ove Danielsson angett att ”Det är viktigt att alla bidrar till att koldioxidutsläppen minskar i världen. En student, Matilda Rapp, har gjort ett examensarbete nyligen där Ånge kommuns siffror för utsläpp och naturens utnyttjande har kartlagts. Detta skall ligga som basunderlag så att vi kan mäta förändringar framåt och se vilka effekter våra insatser har.”<sup>1</sup>

Utifrån detta står det klart att en minskad och miljövänligare bilism bör vara en viktig samhällsrelig 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. Granskningen sker med finansiellt stöd från Konsumentverket.

---

<sup>1</sup> Ånge kommuns kommunfullmäktige, 051101, <http://www.ange.se/download/18.1dacb2b1079872653f8000310/Kf+protokoll+2005-11-14.pdf>.

## Kommunala mål

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.

## Agenda 21

Ånge kommuns Agenda 21, anger att ”Många aktiviteter inom Ånge kommun är präglade av Agenda 21-andan”. Bland annat har kommunens anställda och politiker kretsloppsutbildats och kommunens upphandling miljöanpassats, men ingen del rör direkt behovet av omställning till förnybara drivmedel för fordon.<sup>2</sup>

Kommunstyrelsens arbetsutskott är ansvarigt politiskt organ för Agenda 21-arbetet. De har beslutat att varje förvaltning och nämnd ansvarar för att tankegångarna enligt Agenda 21 förs in i verksamheterna. Samtliga kommunala program och planer ska ta hänsyn till frågan om långsiktigt hållbar utveckling och ett mer kretsloppsanpassat samhälle.

Kommunala policydokument som miljöårdsprogram, principer för folkhälsoarbete, avfallsplan, energiplan och renhållningsordning skapar viktiga plattformar för kommande arbete mot en hållbar utveckling. Många exempel finns även på aktiviteter initierade av andra grupper som Hyresgästföreningen, bildningsförbunden, byaprojektgrupper, företags miljödiplomering/certifiering mm.

## Kommunens vision och verksamhetsidé

Kommunfullmäktige antog den 24 juni 2002 en vision och verksamhetsidé som bl.a. slår fast att ”Genom att ge miljö- och folkhälsofrågorna en stark ställning vill vi bland annat via kretsloppstänkande medverka till en långsiktig hållbar utveckling för en bra livsmiljö.”<sup>3</sup>

## Översiktsplan för utveckling av kommunen

Kommunen antog 2003 en fördjupad översiktsplan, med energi som ett av tjugotalet temaområden, men utan konkreta åtgärder för grönare bilism.

<sup>2</sup> <http://www.ange.se/service/miljoochhalsa/agenda21.4.ab444f391a09e107fff3021.html>

<sup>3</sup> <http://www.pitea.se/kommun/miljo/miljofakta/energi.html>

## Regionala miljömål

Norrbottnens länsstyrelse antog 2003 femton regionala miljömål, varav de mest relevanta för miljövänligare trafik återfinns under miljömålen ”Begränsad klimatpåverkan” och ”Frisk luft”. Här finns flera konkreta och mätbara mål som också är förpliktigande för länets kommuner:

1. Utsläppen av växthusgaser ska år 2010 vara minst fyra procent lägre än utsläppen år 1990. Målet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller för flexibla mekanismer och beräknas i koldioxidekvivalenter. Målet omfattar inte basindustrierna lokaliserade i Norrbotten. Med basindustrier avses här massa- och papper, gruv- och stålindustrin samt Lule-Kraft.
2. Halten marknära ozon ska inte överskrida 120 mikrogram/m<sup>3</sup> som åtta timmars medelvärde år 2010.
3. År 2010 ska utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Norrbotten, exklusive metan, ha minskat till 15 000 ton.<sup>4</sup>

Målen är kopplade till konkreta åtgärder, varav flera direkt berör miljövänligare bilism:

1. Utbildning av bilförare i sparsam körning (s.k. Eco Driving).
2. Minska andelen bilresor och öka andelen resor med cykel eller till fots på korta sträckor.
3. Uppmuntra till ökad användning av förnybara bränslen i energiproduktionen.
4. Minska utsläppen från vägtrafiken genom satsningar på och uppmuntran till miljöanpassat körsätt.
5. Minska utsläppen från vägtrafiken genom att verka för och uppmuntra till miljöanpassade färd sätt på korta sträckor, exempelvis cykling och kollektivtrafik, samt samordna transportplanering på lite längre sträckor.
6. Minska utsläppen från vägtrafiken genom att verka för större andel fordon med katalysatorer.

## Ånge kommuns 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.

---

<sup>4</sup> Målet avser VOC från mänsklig aktivitet. Samtliga mål finns på Norrbottens läns webbplats.

- 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.

Ånges kommun leasar 53 personbilar och äger fyra. Av dessa var den 15 februari 2006 inte en enda miljöbil. Kommunen ställer vissa miljökrav i sin fordonsupphandling, enligt uppgift utifrån EKU:s miljökrav. Gröna Bilisters granskningar visar dock att dessa krav inte är tillräckligt miljöstyrande och i hög utsträckning fokuserar på områden av mindre betydelse men lämnar kärnfrågor som bränsleval helt därhän. Kommunen begär också en fullständig miljödeklaration för fordonen och uppgifter om anbudsgivarnas interna miljöarbete. Leasingbilar har upphandlats gemensamt med landstinget och ett antal kommuner inom länet med Landstinget Västernorrland som samordnare.

Kommunen anger att ”Det har talats litet om detta [att kräva miljöbilar] i samband med upphandlingar, men eftersom det blir allt svårare för kommunen att få pengarna att räcka till, går det inte med dagens prisläge övergå till hybridbilar. I dagsläget finns inte heller några tankställen inom kommunen för alternativa bränslen. Hos vår planeringsenhet har dock arbete med miljösäkring av enheten påbörjats, där bl.a. leasingbilar i poolen ingår som en del.”<sup>5</sup> Kommunen anger också att ”Anledningen att vi inte har någon ”miljöbil” än är, att prisskillnaden mellan ”miljöbilar” och övriga än så länge är mycket stor.”<sup>6</sup>

Gröna Bilister underkänner kommunens resonemang. Bristen på tankställen för bio-bränslen, främst etanol, har i flera fall avhjälpats just av att kommunen beslutat sig för att köpa ett tillräckligt antal miljöbilar för att något bensinbolag ska vara intresserat av att etablera tankmöjligheter för bränslet. Bland annat Sjöbo och Gotlands kommun har nyligen valt att köpa ett antal etanolbilar trots att tankställe i dagsläget saknas. Det väsentligt högre inköpspriset bedömer vi också som tveksamt – exempelvis Ford har samma pris för sina etanol/FFV-fordon som för motsvarande bensindrivna variant.

Tjänste- och förmånsbilar är normalt sett onödigt stora och motorstarka och körs onödigt mycket. Därför är det positivt att Ånge kommun helt saknar tjänste- och förmånsbilar.

## 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 en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

<sup>5</sup> Enkät svar till Gröna Bilister från Margit Mogren, Upphandlingsamordnare.

<sup>6</sup> Ibid.

Länstrafiken upphandlar Ånge kommuns samhällsbetalda transporter, med miljökrav som i stort motsvarar de som ställs vid fordonsupphandlingen, med krav på fullständig miljödeklaration och uppgifter om anbudsgivarnas interna miljöarbete. Krav på att använda förnybara drivmedel saknas – det finns inte ens någon ekonomisk stimulans för detta.

Genom att lära ut sparsam körning, Ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transporterna går något snabbare. Kommunen har utbildat delar av sin personal i sparsam körning, men det saknas uppgifter om vad detta inneburit i form av minskade bränslekostnader och utsläpp.

## 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.

Ånge erbjuder dock ingen stimulans till sina medborgare när det gäller val av bil. Skillnaden är slående jämfört med exempelvis Linköpings kommun, som länge erbjudit delfinansiering av 30-50 procent av merkostnaden för miljöbilar.

Kommunen har gratis parkering för alla, vilket innebär en onödig subvention av bilismen – parkeringsmark är inte gratis. Dessutom innebär den gratis parkeringen en missad möjlighet att stimulera miljöbilar med förmånligare parkeringsregler, som andra kommuner gör. Kommunen har däremot, vilket är positivt, inrättat särskild samåkningsparkering för pendlare, med tillgång till motorvärmarruttag.<sup>7</sup>

Att ersätta det privata bilinnehavet med medlemskap i en bilpool är ett effektivt sätt att minska privatbilismen.<sup>8</sup> I Ånge finns dock ingen bilpool och kommunens webbplats ger inte heller någon information för den som önskar starta en bilpool.

Kommunens information till medborgarna om grönare bilism är sparsam, men hösten 2005 genomförde kommunen seminariet ”Har ditt företag kontroll på sin miljö?” med bl.a. externa föreläsare som har informerat om sparsam körning.<sup>9</sup>

Ånge Trafikskola är 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>10</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. 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.

<sup>7</sup> [www.ange.se/naringslivarbete/kommunikationer/pendlarparkeringar.4.16d30461036a1a7524800042.html](http://www.ange.se/naringslivarbete/kommunikationer/pendlarparkeringar.4.16d30461036a1a7524800042.html).

<sup>8</sup> Läs mer om bilpooler på <http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=128&parent01=10>.

<sup>9</sup> <http://www.ange.se/nyhetsarkiv/nyhetsarkiv/5.e6899105eea914e980002081.html>.

<sup>10</sup> Läs mer om Gröna Trafikskolor på [www.grontrafikskola.se](http://www.grontrafikskola.se). Se även [www.angetrafikskola.se/index.asp](http://www.angetrafikskola.se/index.asp).

Huvuddelen av nybilsförsäljningen till Ånge sker i grannorterna Östersund och Sundsvall, även om viss nybilsförsäljning också finns i Ånge. Trots att det helt saknas tankmöjligheter för etanol, finns det i Ånge ett antal Ford Focus FFV som kan köras på etanol E85, bensin eller vilken som helst mix av de två. Också Saabs och Volvos flexifuel-bilar för etanoldrift är aktuella för försäljning till Ånges bilköpare, medan biogasbilarna inte är relevanta.

## 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 Ånge saknas helt möjlighet att tanka biobränslen. Etanol finns närmast i Östersund, Sundsvall, Ljusdal och Sveg, medan biogas ännu inte finns norr om Uppsala.<sup>11</sup> Med en satsning på miljöbilar från kommunens sida ökar förutsättningarna för etablering av tankställe för etanol, i linje med hur bl.a. Sjöbo och Gotlands kommun nu agerar.<sup>12</sup>

Kommunen har, i motsats till Örebro kommun, inte heller 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.

## Politiska initiativ

I motionen ”Gör som motorsporten - styr över till biobränslen”, skriver miljöpartiet i Ånge att bland annat att ”Motorsporten är ett föredöme när det gäller övergången till förnybara bränslen. Borde inte Ånge kommun följa det goda exemplet?”. Kommunfullmäktige föreslås bl.a. kräva att de bilar som man köper och leasar ska drivas med förnybara drivmedel. Förslaget, som lämnades in den 27 januari 2006, har ännu inte behandlats av kommunfullmäktige.

Gröna Bilister uppmanar kommunen att skyndsamt stödja förslaget.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Se [www.miljofordon.se/tanka/frame.asp](http://www.miljofordon.se/tanka/frame.asp).

<sup>12</sup> [www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=472&parent01=6&parent02=240&parent03=](http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=472&parent01=6&parent02=240&parent03=).

<sup>13</sup> <http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=473&parent01=6&parent02=240&parent03=>.

## Slutsatser och rekommendationer

Ånges miljöbilsarbete är underkänt, med betyget 2 av maximala 10 för sitt arbete. Bland det positiva märks:

- Satsningen på utbildning i sparsam körning eller ecodriving för kommunanställda.
- Vissa miljökrav vid upphandling av exempelvis skolskjuts och färdtjänst, med möjlighet att skärpa dessa vid nästa upphandling.
- Avsaknaden av tjänste- och förmånsbilar.
- Tillgången till Grön Trafikskola med utbildning i ecodriving.

Utifrån granskningen presenterar Gröna Bilister sex huvudsakliga rekommendationer till Ånge kommun:

- 1) Börja köpa miljöbilar snabbt, för att på detta sätt stimulera fram tankställen för etanol. Fastslå en avvecklingsplan för fossilbränsleddrivna bilar.
- 2) Ställ miljöbilskrav på leverantörer av transporter, såsom skolskjuts och färdtjänst, i linje med de miljökrav som redan ställs.
- 3) Inför stimulans till medborgare med miljöbil, med t.ex. bättre parkeringsplatser och delfinansiering av merkostnaden vid nybilsinköp.
- 4) Kräv en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME (rapsmetylester) i konventionell diesel - det skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.
- 5) Inled försök med syntetisk diesel (EcoPar/BioPar), eventuellt i samverkan med andra kommuner som genomför sådana försök.
- 6) Stimulera etableringen av en bilpool för minskat behov av privata bilar.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiering från Naturvårdsverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Ånge kommun, företrätt av upphandlingssamordnare Margit Mogren, bygg- och miljöchef Karin Wennberg och kommunchef Göran Fjellström. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).