

Miljöbilssituationen i Kiruna

3 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 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.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress.

Kiruna kommuns inköpschef Tommy Alhag anger till Gröna Bilister att ”Miljökrav bör fastställas och vara enhetliga för all offentlig upphandling. Krav produceras och anslås av, förslagsvis, EKV-delegationen. Alltför mycket önskemål och profilering, utan verklighetsförankring, förekommer i denna bransch.” Vi förutsätter att kommunen tar avstånd från inköpschefens uttalande, eftersom det direkt strider mot länsstyrelsens i Norrbottens klart uttalade ambition att Norrbottens kommuner ska ställa högre miljökrav än landet som helhet; ”Gemensamt för alla regionala mål, med något undantag, är att de är satta utöver vad lagstiftningen kräver. Lagstiftningen har vi alla en skyldighet att uppfylla utan särskilda målformuleringar.”¹

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 Goldman
Kommungranskningsansvarig, Gröna Bilister

¹ <http://www.bd.lst.se/publishedObjects/10003518/miljomalsrapport.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:

- 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

Kommunens Agenda 21-arbete avslutades i princip 1996, med ett slutdokument från samma år. Planen används inte i kommunens arbete och finns inte tillgänglig vare sig på kommunens hemsida, via kommunens informationsservice eller kommunens miljökontor. Utifrån detta har vi avstått från att vidare granska dokumentet.

Energiplan

Energiplanen för Kiruna omfattar hela kommunen och utgår från en helhetssyn, vilket innebär att hela energisystemet, inklusive trafiksektorn, behandlas i planen. Helhetssynen innebär även att energiplanen behandlar verksamheter och områden där kommunen endast har ett begränsat eller indirekt inflytande över energitillförseln och användningen. Planen som omfattar tidsperioden 2001-2010 ger på så sätt en samlad bild av kommunens viljeinriktning inom energiområdet.

Energiplanen uttalar att ”I Kiruna kommun ska vi samverka för ett långsiktigt hållbart samhälle, där energianvändningen effektiviseras och utgår från förnyelsebara energikällor.”

Planen anger ett antal övergripande mål med bäring på miljövänligare transporter:

- Kiruna kommun ska främja omställningen till ett ekologiskt uthålligt energisystem. Kommunen ska därmed aktivt arbeta för en övergång till förnyelsebara energikällor samt en bättre energihushållning och effektivisering. Det gäller inom alla områden där energi används, dvs uppvärmning, industriprocesser, transporter mm.
- Kommunen ska tillsammans med företag och organisationer arbeta med att på bästa sätt effektivisera, producera och hushålla med energi.
- Kommunens energiförsörjning ska vara säker, ekonomisk och miljöanpassad.
- Kommunen ska ta ett lokalt ansvar för de nationella och regionala målsättningarna inom energi- och miljöområdet.

Miljöplan

1992-93 antog kommunen en miljöplan. Den är alltså redan nu över tio år gammal och har knappast någon bäring alls på kommunens miljöbilsarbete.

Miljöpolicy för fordonsinköp

Kiruna kommunstyrelsens arbetsutskott har hösten 2005 bett kommunens planerings- och utredningschef att undersöka möjligheterna för att presentera någon form av miljöpolicy för kommunens fordonsinköp.

Inköpschefen anger dock att ”Det kan dröja rätt länge beroende på att planeringsavdelningen är sysselsatt med viktigare uppdrag (El-försörjningen till city, flyttning av järnväg m.m.).

Översiktsplan

Kommunen antog 2002 en ny översiktsplan där det bl.a. står att ”miljön är viktig för livskvaliteten för både boende och besökare i området. God miljö, med ren luft och rent vatten är en resurs för kommunen att värna om, om inte annat för att det börjar bli en bristvara i världen. Lagstiftningen har också skärpts inom området och intresset för frågorna har ökat rent allmänt, bland annat genom Agenda 21-arbetet.”²

Översiktsplanen har en hög ambitionsnivå gällande bl.a. kollektivtrafik och transporter. Den kompletteras med en fördjupad översiktsplan för Kiruna Centrum, som arbetas fram nu som en konsekvens av gruvans expansion under befintlig bebyggelse.

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/m³ 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.³

² http://www.kommun.kiruna.se/web2/ny_web/nyheter_Ny/nov/oversikt.html.

³ Målet avser VOC från mänsklig aktivitet. Samtliga mål finns på Norrbottens läns webbplats.

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.

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.

Kiruna kommun ägde och leasade den 6 december 2005 totalt 125 personbilar och 20 lastbilar. Kommunen uppger till Gröna Bilister att ca 40 av dessa drivs med RME (rapsmetylester), vilket skulle ge en miljöbilsandel på cirka 28 procent. Vid en närmare granskning visar sig dock påståendet sakna bäring – inte ett enda av kommunens fordon har under 2005 körts så mycket som en meter på RME och kommunen har inte några planer att framgent driva fordonen på RME.

RME är ett förnybart bränsle framställt av raps, men flera kommuner har exkluderat RME-drivna fordon ur sin miljöbilsdefinition då bränslets klimat- och miljöpåverkan är tveksam ur livscykelperspektiv. Det finns inga nya fordon på marknaden som är godkända för att drivas på RME. Gröna Bilister bedömer RME som ett suboptimalt biobränsle, men klart

bättre än bensin och diesel. Kirunas påstådda miljöambition på bilområdet hade därför gett höjt betyg om den varit sann.

Kommunen har beställt två etanoldrivna Ford Focus, trots att det i dagsläget saknas tankställe för etanol (E85) i Kiruna. I det korta perspektivet kan det innebära att bilarna får drivas med bensin, men genom att köpa fordonen bidrar kommunen till att stimulera efterfrågan på etanol och öka förutsättningarna för etablering av ett tankställe för E85.

Kommunen anger att utbudet på miljöbilar på transportbilssidan är dåligt idag och uttrycker tveksamhet om etanolbilar klarar kommunens klimat. Samtliga etanolbilar på marknaden är standardutrustade med elektrisk motorvärmare, varför problemet med kallstartsegenskaper är löst där eluttag finns. Övriga ställen kan etanolbilarna under svår vinterkyla få köras på en högre andel bensin, med bibehållen miljövinst resten av året.

Kommunen anger att de i övrigt kräver miljöklass ett eller motsvarande och ställer ”realistiska krav i övrigt på säkerhet och miljö”. Miljöklassningen är dock numera praktiskt taget irrelevant, då miljöklass 2005 är på väg att bli obligatoriskt för alla nybilar. De övriga krav som ställs gäller inte i något fall bränsleval.

I dagsläget finns ingen policy för vilka miljökrav som ska ställas vid fordonsupphandlingar, men en sådan har aktivt efterfrågats av kommunstyrelsens arbetsutskott (se ovan). Bristen på riktlinjer är särskilt allvarlig som kommunen endast har en heltidsanställd person som ombesörjer kommunens alla upphandlingar, varav fordon endast ”utgör en liten del”. Vid sådana arbetsförhållanden är det lätt att miljöhänsynen blir lidande om tydliga riktlinjer saknas.

Kommunen har inga förmånsbilar, vilket är positivt ur miljösynpunkt.

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 uppemot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Kiruna kommun kräver att de som kör åt kommunen använder bränsle av miljöklass ett, ett praktiskt taget verkningslöst krav eftersom annat bränsle knappast saluförs. Kommunen ställer också ålderskrav på de fordon leverantörerna använder – ett ineffektivt och oprecist sätt att få fordon som uppfyller rimliga baskrav för miljö och säkerhet.

Trots de tydliga besluten i länets miljöplan gällande utbildning i sparsam körning, ”ecodriving”, har Kiruna inte utbildat någon personal i sparsam körning. Det innebär att kommunens bränslenota är 10-15 procent högre än den behöver vara – skattemedel som hade kunnat användas till något meningsfullt och utsläpp som hade kunnat undvikas.

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.

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får ingen stimulans från Kiruna kommun. Enligt Kiruna kommun beror avsaknaden av stimulans på att det inte finns någon tankanläggning för biobränslen i Kiruna, kombinerat med att gratis parkering för miljöbilar inte är relevant eftersom alla p-platser är gratis med en rikstäckande P-skiva.

Kiruna bör överväga om det är rimligt att fortsätta subventionera all parkering genom att hålla den gratis – parkeringsytorna är inte gratis för kommunen (särskilt i områden med stora mängder snö). Om p-avgifter i centrum införs, kan miljöbilar lämpligen undantas, vilket ger en rimlig stimulans samtidigt som kommunens intäkter totalt sett förstärks. Kommunen bör också gå från att passivt konstatera att det saknas tankställen för biobränslen till att aktivt verka för att sådana installeras, t.ex. genom att stå för en del av installationskostnaden.

Kommunen bör också börja informera medborgarna om bilismens miljöeffekter och möjligheterna att minimera dessa. Det gäller t.ex. information om sparsam körning, värdet av att använda motorvärmare och möjligheten att starta en bilpool. Åtskilliga andra kommuner tillhandahåller denna information t.ex. på kommunens webbplats, på öppna möten och i samband med bilfria dagen 22 september.

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).

I Kiruna saknas helt möjligheter att tanka etanol, biogas/fordonsgas eller RME (rapsmetylester). Kommunen har inte heller ett internt tankställe för RME – uppgiften att en betydande del av fordonen framförs med RME är felaktig.

Kommunen har beställt etanolbilar med förhoppningen att det i framtiden ska finnas tankmöjligheter för etanol, men kommunen har inte aktivt använt sin bränsleupphandling för att garantera detta.

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 Norrbotten 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 respektive kommun. Under hösten 2005 har Saab och Volvo börjat sälja och marknadsföra sina etanolbilar, med betydande väntetider framför allt för Saab. Längre fram beräknas också andra tillverkare erbjuda etanolbilar.

Toyota rapporterar om en lägre försäljning av hybridbilen Prius (Årets Bil 2005) i Norrbotten än i övriga Sverige, delvis på grund av att bilen är särskilt utvecklad för trafik i större städer.

Gasfordon säljs i Sverige av ett tiotal bilmärken, men då det i dagsläget inte finns något tankställe för fordonsgas norr om Uppsala, saluförs dessa bilar inte i Norrbotten.

Kiruna 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.

Slutsatser och rekommendationer

Kiruna kommun får betyget 3 av maximala 10 från Gröna Bilister. Inom grön bilism har kommunen åtskilligt att lära från landets miljöbilsbästa kommuner.

Bland det positiva i kommunens arbete märks:

- Beställningen av etanolbilar trots att etanol i dagsläget inte finns i kommunen – ett bra sätt att driva på utvecklingen.
- Avsaknaden av förmånsbilar.
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beställning av en miljöpolicy för kommande fordonsinköp.
- Vissa miljökrav vid upphandling av fordonstjänster – kraven är så låga att de nästan saknar relevans men underlättar införandet av mer verkningsfulla krav.

Gröna Bilister presenterar fem huvudsakliga rekommendationer till Kiruna kommun:

1. Inför ett slutdatum för fossilbränsle drivna bilar – och gör det ni påstår er göra, dvs. framföra dieselfordon med RME.
2. Ställ krav på att successivt ökande andel av de fordon som används i transporttjänster som kommunen köper, ska utföras med fordon drivna med förnybara drivmedel eller hybridteknik (i linje med bl.a. Linköpings kommuns beslut)
3. Utbilda kommunanställda som kör mycket / kör tunga fordon i sparsam körning, i linje med länets miljöprogram.
4. Använd kommunens upphandling av bensin och diesel för att säkerställa försäljning av etanol och RME till allmänheten (som Södertälje).
5. 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 påverkar rapportens innehåll eller den poängmässiga bedömningen. Rapporten är baserad på enkätsvar från Kiruna kommun, företrätt av bl.a. Tommy Alhag, kommunkontorets inköpsenhet och Mats Lahti, miljökontoret. Detta har kompletterats med utförliga självständiga granskningar av kommunens dokument, samtal med relevanta bilföretags återförsäljare och andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.