

# Sundsvalls kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan



**5 gröna bilar av 10 möjliga**

**En granskning av Gröna Bilister**

*GRÖNA BILISTER*

Juni 2011

## Innehåll

Tankning av förnybara bränslen.....	8
Intern bilpool.....	8
Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA.....	8
Resepolicy.....	9
Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar.....	9
Virtuella möten.....	10
Bränslestatistik, koldioxidutsläpp.....	10
Klimatkompensation.....	11
Drivmedel.....	12
Inköp av miljöbilar.....	13
Parkeringsförmåner.....	13
Bilpooler för allmänheten.....	14
Information, evenemang och kampanjer.....	14
Fordonsgas.....	15
El till elbilar och laddhybrider.....	15
Övriga förnybara drivmedel.....	15

## Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar som följd. Detta är utgångspunkten för riksdagens och regeringens beslut att Sveriges klimatpåverkan år 2020 ska ha minskat med 40 % jämfört med år 1990, och andelen biodrivmedel i bränslemixen ska nå 10 %. Samma år 2020 ska EU uppnå "20-20-20": klimatpåverkan ska ha minskat 20 % jämfört med år 1990, energieffektiviteten ska ha ökat 20 %, och andelen förnybar energi ska nå 20 %. För år 2020 har EU satt ett preliminärt mål för nya personbilars genomsnittliga koldioxidutsläpp på 95 gram per kilometer mot de 130 som gäller för år 2012. Globalt sett ska världens klimatpåverkan till år 2020 ha minskat med en procentsats som i skrivande stund diskuteras i FN:s regi.

I Sverige står trafiken för största delen av Sveriges koldioxidutsläpp. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har beräknat att trafiksektorns koldioxidutsläpp ökade med 10 procent år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hållits oförändrade, hade det enligt samma källa inneburit att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskat med nio procent. Transporterna är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bl.a. allergier, cancer och bullerrelaterad stress.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismens område.

Mer information om Gröna Bilisters kommungranskningar återfinns på organisationens hemsida: [www.gronabilister.se/kommungranskningar](http://www.gronabilister.se/kommungranskningar)

Mattias Goldmann

Gröna Bilister

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Sundsvalls kommun, företrädd av Marie-Louise Henriksson, Samhällsplanerare, Agenda 21. Svaren kompletteras med självständiga granskningar av kommunens dokument samt på samtal med andra aktörer. För ytterligare information kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).

## Slutsatser och rekommendationer

Sundsvalls kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan har både starka och svaga sidor. Betyget blir 5 gröna bilar av 10 möjliga. Gröna Bilisters betygssystem skärptes hösten 2009 I det tidigare systemet hade betyget blivit 7 stjärnor av 10 möjliga.

I det nationella klommunindexets poängbedömning får Sundsvall 53 poäng, vilket räcker till en 17:e plats bland landets kommuner, ner från en 13:e plats 2010. Bästa kommuner 2011 är Trollhättan, Göteborg och Stockholm.

Kommunens arbete för hållbar bilism är imponerande gällande:

- Satsningen på lokal biogasproduktion
- Restriktionerna mot användning av egen bil i tjänsten
- Den detaljerade resepoliticyn som styr mot icke-resor eller miljösmarta resor
- Gratis miljöbilspartering med krav på att tanka "rätt"
- Arbetet inom Green Highway

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Sundsvalls kommun:

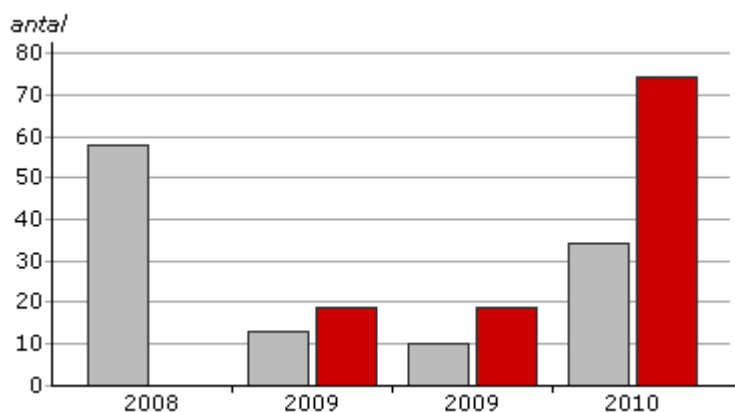
1. Påskynda omställningen till egna miljöbilar
2. Inför tydliga riktlinjer för att minska det totala antalet personbilar i kommunal regi
3. Påskynda utbyggnaden av biogasen
4. Systematisera utbildningen i sparsam körning och beräkna effekterna
5. Hyr ut kommunens fordon till allmänheten genom en externt upphandlad bilpool
6. Inför lokal stimulans för el- och gasbilar
7. Fortsätt med gratis miljöbilspartering och följ fortsatt upp tankningskraven, som bör höjas till 70 %
8. Kräv att de kommunala bilar som kan drivas av något förnybart bränsle tankas "rätt" till minst 70 %
9. Skärp resepoliticyn gällande när respektive färdstätt ska väljas
10. Ställ hållbarhetskrav på förnybara och fossila drivmedel som köps in
11. Utrusta samtliga bilar med ISA (intelligenta system för hastighetsanpassning)

## Koldioxidutsläpp och luftföroreningar

Sundsvall redogör utförligt för klimat- och luftkvalitetssituationen i Livsmiljöbarometern, senast för år 2010<sup>1</sup>. Här anges att "Luftföroreningar är fortfarande ett problem i Sundsvall även om nivåerna har minskat. Lokala utsläpp av bl a partiklar och kvävedioxid indikerar att luften fortfarande ligger över eller kring miljömål och miljökvalitetsnormer. Utsläppen i Sundsvall domineras av utsläpp från transporter, uppvärmning och industriprocesser."

Kvävedioxid orsakar luftvägsbesvär, försurning och nedbrytning av kulturföremål. Det bidrar också till bildandet av marknära ozon. Nivåerna av kvävedioxid ligger över miljömålet för frisk luft men inte över miljökvalitetsnormen intill trafikerade gator i Sundsvalls centrum. För att nå miljömålen 60 ug/m<sup>3</sup> som timmedelvärde och 20 ug/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde till 2010 krävs fortsatta åtgärder. Enstaka års luftkvalitet ger inte någon säker bild av kommunens arbete eftersom det påverkas av väder och vind, och därtill flyttades mätstationen under 2010, men den negativa trenden är ändå oroande. I kommunens miljömålsarbetsgenomgång anges trafiken ha "negativ trend".

Ett kommunalt mål är att koldioxidutsläppen från kommunens fordon ska halveras till 2010 jämfört med 2007 genom mindre och mer energieffektiva fordon och förnybara drivmedel. Det kräver en minskning med 1155 ton per år för att målet ska uppnås, vilket kräver styrning för optimering av fordonsflottan och påverkan på körsätt till sparsamt.



*Kvävedioxid: Antal timmar över miljökvalitetsnormen respektive miljömålet*

## 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.

<sup>1</sup> <http://www.livsmiljobarometern.sundsvall.se/default.asp>

- 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.

Sundsvalls Livsmiljöbarometer 2011 följer upp energi- och klimatstrategin, folkhälsoarbetet, Sundsvalls Agenda 21, avfallsplanen och miljömålsarbetet. Här finns en lång rad mål från olika styrdokument, varav flera har direkt bäring på trafiken:

- ⤴ Utsläppen av koldioxid från kommunkoncernens fordon måste minska genom att kraftigt öka andelen elbilar och bilar som drivs av biogas
- ⤴ Fördubbla antalet resande med kollektivtrafiken till år 2015. Under 2010 har resandet ökat med 23 % jämfört med 2007.
- ⤴ Ta fram en energieffektiviseringsstrategi för kommunens fastigheter och transporter
- ⤴ Minst hälften av kommunens fordon ska drivas med förnyelsebara drivmedel 2010
- ⤴ Koldioxidutsläppen från kommunens fordon ska halveras 2007-2010
- ⤴ MRP för 2011-2014 anges att år 2014 bör minst 80% av fordonen drivas med förnybara drivmedel.

Sundsvall är sedan 2005 medlem i Sveriges Ekokommuner Sekom, ett nätverk med syfte att genom erfarenhetsutbyte och främja utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart samhälle. Kommunen är också med i BioFuel Region, som avser vara världsledande i omställningen till förnybara biodrivmedel. Det är i nuläget tveksamt om Sundsvall kan sägas leva upp till detta. Kommunen är också aktiv inom Biogas Norr.

## Kommunala bilparken

Kommunens eget bilinnehav är av stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan i kommunen, bl.a. för att:

- 1) Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- 2) 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.
- 3) Kommunen servar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.
- 4) Kommunbilar inom t.ex. hemtjänst eller på gatukontor har relativt långa körsträckor, med en större miljövinst per bil än för genomsnittet privatägda fordon.

I maj 2011 hade Sundsvalls kommun 571 personbilsregistrerade fordon, mot 518 samma tid 2010. Det är en snabb och svårmotiverad ökning. Av bilarna var 196 miljöbilar, motsvarande 34 procent miljöbilar. Miljöbilsandelen är därmed något lägre än snittet för

landets kommuner, varav vissa redan idag har enbart miljöbilar. Miljöbilsandelen har ökat jämfört med december 2010, då den var 29 procent, framför allt genom en mycket snabb omställning till gasbilar, men också de första elbilarna har kommit.

#### Miljöbilarnas fördelning

Drivmedel	Antal 2010 (december)	Antal 2011 (maj)
El	0	2
Etanol	16	16
Fordonsgas	23	106

Kommunen godkänner endast miljöfordon för inköp och leasing om inte särskilda skäl finns. 2010 beslutade kommundirektören att kommunen kraftfullt skulle satsa på biogasfordon, och Service- och teknikförvaltningen fick uppdraget att byta ut 137 fordon mot biogasbilar, vilket ännu inte fullt ut genomförts. Kommunen följer Miljöstyrningsrådets upphandlingskriterier vid fordonsinköp, men kräver inte MSR:s nivå "avancerad". Kraven gäller hela kommunkoncernen, alltså också för de kommunala bolagen, enligt kommunfullmäktiges direktiv. I respektive bolagsstyrelse kan kraven skärpas för att nå bolagets egna miljömål.

Enligt Trafikverket köpte kommunen 23 nya bilar 2010 (alla kommuner köpte totalt 4 913 bilar). De genomsnittliga koldioxidutsläppen för dessa bilar var 142 g/km, exakt som riksgenomsnittet. Snittförbrukningen var klart högre, 0,67 liter per mil mot 0,58 för riket, men det vägdes upp av en högre andel gasbilar.<sup>2</sup>

Utsläppen från kommunens fordon var år 2008 1 666 ton, varav förvaltningarnas fordon stod för 1 409 ton och privata fordon i tjänsten 257 ton. Den samlade körsträckan för personbilar och lätta lastbilar var 2008 722 000 mil, vilket innebär utsläpp på 230 g koldioxid per km. År 2010 var den samlade körsträckan 718 000 mil och utsläppen 1 562 ton eller 217 g koldioxid per km. Minskningen av körsträckorna och koldioxid för kommunens förvaltningar blev endast 6 %, mycket långt från målsättningen om en halvering. "Den politiska viljan är tydlig men det går inte att mäta några utsläppsminskningar kopplade till uppdragen för mandatperioden", anger Barometern. För att driva på omställningen fattade kommundirektören 2010 beslut att den samlade fordonshanteringen omgående skulle genomföras.

De kommunala bolagen uppvisar en mer positiv utveckling, med utsläpp på 551 ton år 2010 mot 807 ton år 2007, en minskning med 32 % vilket främst beror på en ökad andel bilar med förnybara drivmedel. Sundsvall Energi hade redan år 2010 50 % miljöbilar.

Barometern anger att "Övergången till mer miljö- och klimatanpassade fordon och trafik har gått trögt. Man hade förhoppningen att kunna ersätta diesel med RME (rapsmetylester) som ger lägre koldioxidutsläpp men tyvärr inträffade haverier varför försöket fick avbrytas. Användningen av E85 har varit mycket låg. Övergång till förnybara drivmedel har därför endast skett i mycket begränsad omfattning." De anger vidare att "En orsak kan vara att beställarna inte har varit medvetna om de politiska målen och vad det

2 <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Att-valja-bil/Bilindex-over-bilars-klimatpaverkan/>

innebär för den egna verksamheten samt att Verksamhetsstöd inte ansett att de har mandat att påverka beställarnas val." Detta antyder behovet av en kraftigt förstärkt styrning.

## **Kommunanställdas bilanvändning**

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonsflotta. Dessa ska också användas på ett förnuftigt sätt. Bilar som kan drivas av förnybara bränslen ska köras på dessa bränslen. Genom att organisera bilarna i bilpooler med centrala bokningssystem minimeras antalet fordon som behövs. Utbildning i sparsam körning och användande av ISA kan minska bränsleanvändningen med över 20 %. Gång, cykel eller spårbunden kollektivtrafik bör prioriteras vid kommunala resor. Videokonferenser eller virtuella möten kan ersätta vissa fysiska möten. Kommunen bör underlätta för de anställda att cykla eller gå till jobbet, och den bör erbjuda andra förmåner än bilar.

## **Tankning av förnybara bränslen**

Miljöbilar som kan drivas av något förnybart bränsle måste tankas med detta bränsle för att inte miljönyttan ska gå förlorad. Kommunen bör därför kräva att en betydande andel av transportarbetet utförs med det förnybara bränslet. Detta krav finns med i den fordonshandbok som f n bearbetas i slutfasen, där det anges att bilen i princip alltid ska tankas med det bränsle som den är avsedd för, vilket anges innebära minst 70% "rätt" tankning.

## **Intern bilpool**

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna och minska behovet av att använda egen bil i tjänsten är att organisera interna bilpooler med ett centralt bokningssystem.

I Sundsvall har all personal tillgång till en intern bilpool med 37 bilar. De bokas genom ett webbaserat bokningssystem och bilen öppnas med mobiltelefon eller kort, varpå data direkt överförs till bilpoolansvarig. Dock kan det geografiska avstånd vara ett hinder, med särskilda fordonsgrupper för t ex hemtjänstpersonalen. I nuläget är inte alla bilarna i bilpoolen miljöbilar, och det finns ingen samverkan med extern bilpool; bilarna står normalt parkerade kvällar och helger – en onödig kostnad och miljöbelastning då de skulle ersätta miljösämre bilar om de utnyttjades även denna tid. Det finns dock andra bilpooler som öppna för allmänheten i Sundsvall (se nedan).

## **Utbildning i sparsamt körsätt och användande av ISA**

Utbildning i sparsamt körsätt kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella, enligt undersökningar i bl.a. Vetlanda. Det är därmed pengar som kommunen kan använda i den faktiska verksamheten istället för att förbränna i bilar. Sundsvall arbetar inte aktivt med sparsam körning, men har en självinstruktion på kommunens intranät som anställda rekommenderas att använda. I vilken omfattning detta sker är oklart, likaså är nyttan av en webbaserad inläring osäker – erfarenheterna pekar

på vikten av att lära sig detta bakom ratten tillsammans med andra, med regelbunden uppföljning av resultatet.

Pilotprojekt i Borås och Göteborg visade att införande av ISA sparade 10 % respektive 17 % bränsle. ISA, "intelligenta system för anpassning av hastighet", består av en elektronisk dosa som loggar körbeteendet och ett datorbaserat uppföljningssystem. De kommunala bolagen använder ISA i nya bilar, med försök i förvaltningarnas bilar.

## Resepolicy

Ett sätt att minska miljöbelastningen till följd av de kommunanställdas resande är att ha en resepolicy med tydliga regler för vilka färdstätt som ska väljas för olika slags resor, där gång och cykel prioriteras för korta resor, där virtuella möten ersätter vissa längre resor, och där spårbunden kollektivtrafik ska väljas framför bil och flyg.

Sundsvalls resepolicy anger att "Överväg alltid alternativ till att resa. Alternativ kan vara telefonkonferens, videokonferens, utbildning på hemmaplan mm. Det är mötesorganisatörens ansvar att tillse att mötena kan förläggas vid tid och på plats där videokonferens är möjlig eller dit man kan ta sig på ett miljöanpassat sätt." Resor under 2 km bör i första hand ske med cykel eller buss; cykelhjälm ska användas och kommunen tillhandahåller företagskort för kollektivtrafiken. I andra hand används kommunens bilpool och leasingbilar/ägda bilar som är "säkra, miljövänliga, energieffektiva, ekonomiska och lämpliga för sitt ändamål". Alla korta resor bokas genom kommunens bilbokningssystem på intranätet, cyklar vid kommunhuset kan via Outlook. Vid resa med bil ska alltid möjligheterna till samåkning prövas, och fordonets storlek ska anpassas till resväg och antal passagerare. Resor i regionen ska ske med tåg, långfärdsbuss eller bilpoolbil, "det som är mest praktiskt lämpligt". Längre resor ska ske med tåg om inte särskilda skäl föreligger.

I resepolicyen avråds från att använda egen bil i tjänsten; "Privata fordon får endast användas om det särskilt avtalats. I avtalet ska framgå att fordonet motsvarar de krav på trafiksäkerhet och miljö- och energieffektivitet som kommunen ställer på egna upphandlade normfordon".

Kommunen anger att "Resor planeras så att de kan ske med lägsta möjliga totalkostnad (tid och pengar) och lägsta klimat- och miljöpåverkan för kommunen. Vid i övrigt lika förhållanden används alltid det alternativ som ger minst påverkan på klimatet och miljön. Avvikelse ska motiveras särskilt och godkännas av förvaltnings-/bolagschef/avdelningschef." Uppföljning av resepolicyen sker centralt via data från den upphandlade resebyrå, och redovisas årligen i miljöredovisningen.

Resepolicyen är föredömligt konkret, dock är det möjligt att ytterligare tydliggöra när bilen ska väljas bort, som Håbo kommun gör i sin nya resepolicy<sup>3</sup> där gång, cykel eller kollektivtrafik alltid ska väljas om tidsåtgången är mindre än 50 % större än vid bilresa.

---

3 <http://www.habo.se/sv/Miljo-Atervinning/Miljomal/Fossilbranslefri-kommun-2050/Resepolicy-for-Habo-kommun-/>

## Förmånsbilar, egen bil i tjänsten och tjänstecyklar

Sundsvalls kommun erbjuder inga förmånsbilar, vilket är positivt. Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar. För att minimera det slentrianmässiga bilkörandet bör det ej vara tillåtet att använda egen bil i tjänsten, annat än i undantagsfall.

I Sundsvall tillåts bruk av egen bil i tjänsten bara i särskilda fall och då efter särskilt avtal med förvaltningsledningen. Privat fordon som används i tjänsten ska uppfylla samma miljö- och säkerhetskrav som gäller för kommunens egna fordon. Resor med privata bilar har minskat med 40 % sedan 2009 och med 52 % sedan 2006.<sup>4</sup>

Många kortare tjänsteresor inom tätorten sker med fördel med cykel eller elmoped, t.ex. inom hemtjänsten. Cykelanvändandet gynnas om det finns en kommunal pool med välskötta cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem. I Sundsvall finns sex cyklar centralt vid kommunhuset, som bokas via Outlook. Fördelen är att alla kommer åt systemet, nackdelen att cykeln inte finns med som ett alternativ när man bokar bil.

I verksamheterna finns cyklar för bl.a. hemtjänsten, men en samlad redovisning saknas. Kommunen har två elcyklar/elmopeder för tjänstebruk centralt och några i Matfors.

## Virtuella möten

Telefon- och videokonferenser kan ersätta många fysiska möten. Förutom att minska miljöbelastningen från transporterna, sparar de tid och pengar. Telia räknar med att de sparat in 50 % av sina resekostnader sedan de börjat hålla virtuella möten i större skala<sup>5</sup>.

Sundsvalls kommun håller regelbundet videokonferenser och Skypekonferenser, bland annat använder kommunledningen tekniken i samarbetet med Östersund och Trondheim; i Green Highway-samarbetet är virtuella möten en naturlig del. Det finns en videokonferensanläggning i kommunhuset, en på Kulturmagasinet (biblioteket) och en på vuxenutbildningen. Kommunen saknar dock statistik på hur många möten som hållts på detta vis, och vilka de ekonomiska, klimatmässiga och tidsbesparande effekterna har varit vet man därmed inte heller. Östersund är ett exempel på en kommun som mer systematiskt samlar in sådan information.

## Bränslestatistik, koldioxidutsläpp

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Många kommuner för statistik över hur mycket bränsle som används i kommunens personbilar och i andra fordon, uppdelat per bränsleslag.

Drivmedel	Förbrukning 2008	Förbrukning 2009	Förbrukning 2010
-----------	------------------	------------------	------------------

4 <http://www.sundsvall.se/Bygga-bo-och-miljo/Klimatforandringar-och-miljo/Livsmiljobokslut/>

5 <sup>®</sup>  
[http://svt.se/2.33782/1.1971220/tjansteresor\\_kostar\\_100\\_miljarder\\_arligen?lid=is\\_search527895&lpos=1&queryArt527895=telia+virtuellm%F6te&sortOrder527895=0&doneSearch=true&sd=47225&from=siteSearch&pageArt527895=0](http://svt.se/2.33782/1.1971220/tjansteresor_kostar_100_miljarder_arligen?lid=is_search527895&lpos=1&queryArt527895=telia+virtuellm%F6te&sortOrder527895=0&doneSearch=true&sd=47225&from=siteSearch&pageArt527895=0)

Bensin	238 229 l	150 230 l	153 977 l
Diesel	307 134 l	467 363 l	527 605 l
Etanol E85	20 551 l	33 103 l	15 337 l
Fordonsgas	0	1 207 NM3	12 892 NM3

Som synes har dieselanvändningen ökat snabbt från 2008, medan bensinanvändningen minskat. Också etanolanvändningen har minskat, med en dryg halvering 2009-2010, medan fordonsgas är ett nytt fenomen för kommunen, med introduktion hösten 2009. Vi är bekymrade över den fortsatta och förstärkta dominansen för fossila drivmedel.

Kommunen kan inte ange energiförbrukning per körd km eftersom inte alla bolag lämnar in sina biljournaler enligt den rutin som finns. Kommunens förvaltningar har dock bra rutiner för detta.

## Klimatkompensation

Sundsvalls kommun klimatkompenserar kommunala resor med CDM-projekt enligt Energimyndighetens rekommendationer<sup>6</sup>, även om det "inte fungerat fullt ut".

SKL har tidigare angett att klimatkompensation måste ske inom kommunens gränser, men anger nu att klimatkompensation med exempelvis CDM-projekt godkänns om de sker i samband med inköpet av resan, varan eller tjänsten. En kommun som väljer att göra detta kan eventuellt ge upphov till en rättslig prövning. Sådana prövningar i efterhand har tidigare klargjort att gratis parkering för miljöbilar är laglig om den utformas på rätt sätt.

Flera kommuner kompenserar redan sina bilresor med lokala projekt som man hoppas ska minska utsläppen av växthusgaser, t.ex. Göteborg, Lund, Karlstad och Växjö. Det finns dock en risk att lokala pengapotter för klimatkompensation används till klimatåtgärder som skulle gjorts ändå, med andra medel, dvs. att de sammanlagda medlen för sådana åtgärder inte ökar i motsvarande mån.

## Upphandling av transporter och drivmedel

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.

Kommunen upphandlar transporttjänster utifrån Miljöstyrningsrådets anvisningar, t.ex. för skolbussar. Anbudet får sedan 2007 ett påslag eller avdrag för fordonen enligt följande:

- ⤴ Euroklass 1= påslag med 10%,
- ⤴ Euroklass 2= påslag med 5%

- ⤴ Euroklass 3= neutral zon
- ⤴ Euroklass 4 = avdrag med 5%
- ⤴ Euroklass 5 = avdrag med 10%
- ⤴ Kör med 100% RME minst 50% av året = avdrag med 10%
- ⤴ Gasdrift = avdrag med 15%

Ett system som detta är föredömligt lättbegripligt, men det är hög tid att uppdatera det och komplettera eller ersätta avdraget för RME och gasdrift med ett generellt avdrag som baseras på klimatpåverkan under vissa tröskelvärden (Euroklassningen bedömer inte klimatpåverkan).

Taxi har inte upphandlats och stora delar av persontransporterna, bl a färdtjänsten, upphandlas av Länstrafiken. Kommunen har en ledamot i Länstrafikens styrelse, vilket begränsar inflytandet jämfört med vad kommunen upphandlar själv.

Vid upphandlingar krävs att entreprenörerna ska tanka förnybara drivmedel i de fordon som är avsedda för detta, och kunna visa upp detta i tankböcker.

Kommunen har haft problem att få miljötaxi i samband med sina resor, eftersom det internationella bokningssystemet Amadeus inte stödjer en sådan begäran. Lokalt har omställningen till miljötaxi mycket drivits av att SCA kräver gastaxi för sina körningar.

Upphandlingsunderlag för kommande upphandling är för närvarande under beredning.

## Drivmedel

Sveriges kommuner kan bidra till att drivmedel produceras på ett bättre sätt genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. Biobränslen bör ha en säkerställd klimatnytta jämfört med bensin och diesel, och alla drivmedel bör produceras under rimliga arbetsvillkor. Miljöstyrningsrådet har tagit fram sådana drivmedelskriterier, som de i skrivande stund reviderar. Riksdagen har också antagit hållbarhetskriterier<sup>7</sup> för biodrivmedel, utifrån EU:s direktiv. För de fossila drivmedlen saknas sådana kriterier.

Göteborgs och Stockholms stad försökte tillsammans med SL och Luftfartsverket ställa hållbarhetskrav i deras senaste drivmedelsupphandling. Efter juridiska påtryckningar från drivmedelsbolagen drogs emellertid kraven tillbaka. De ansågs vara för stränga sett i proportion till de volymer drivmedel staden köper in. Ju fler kommuner som ställer hållbarhetskrav, desto större är chansen att bränslebolagen tillgodoser dem.

Sundsvalls kommun ställer i nuläget inga hållbarhetskrav alls på de drivmedel man köper in, och frågar inte heller var de kommer ifrån, vilka råvaror som använts eller hur tillverkningsprocessen varit. Kommunens uppförandekod för leverantörer kan dock

---

7

<sup>7</sup><http://www.regeringen.se/sb/d/12167/a/142454>

komma att också appliceras på drivmedel, dit "har man inte hunnit ännu". Kommunen anger att kraven också kan komma med inom ramen för Green Highway.

Kommunen kräver inte heller miljömärkt el (t ex vindkraftsel) till sina elbilar, men 59,3% av den el kommunen köpte 2010 var miljömärkt vindkraft och vattenkraft från Sundsvall Energi. Inom Green Highway-kommunerna finns ett lokalt överskott på förnybar el, vilket dock inte ska tas som intäkt för att elbilarna automatiskt får denna el.

Kommunen kan som ett första steg följa Växjös exempel och efterfråga en hållbarhetsbeskrivning, samt förhöra sig om drivmedelsföretagen ställer några hållbarhetskrav på sina underleverantörer.

## **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:

- 1) Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil
- 2) Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen
- 3) Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt
- 4) Medborgarna bör uppmuntras att minska bilanvändandet och dela bil

## **Inköp av miljöbilar**

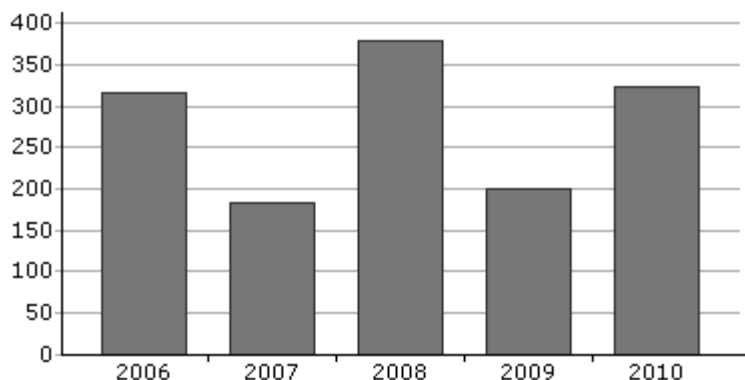
Ett femtiotal kommuner har tidigare erbjudit bidrag till merkostnaden vid inköp av gasbilar med hjälp av statliga KLIMP-anslag. Dessa projekt är nu avslutade, men mindre kostsamma subventioner kan ges utan statligt stöd. Under en period fick t.ex. alla gasbilsköpare i Ulricehamns kommun 5 000 kr på sitt tankkort att köpa lokalproducerad biogas för. Sundsvall har dock inget sådant stöd.

Enligt uppgift har Sundsvalls juridiska enhet angett att ett sådant lokalt stöd inte skulle vara tillåtet, troligen med hänvisning till kommunallagens likabehandlingsprincip. Vi avvisar detta, bl.a. utifrån att Sundsvalls partner i Green Highway och SÖT-projekten, Östersunds kommun, har just en sådan delfinansiering av inköp av elbilar.

## **Parkeringsförmåner**

Sundsvall är en av de cirka 30 kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Urvalsgrunden är förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor (2009:1). Tillståndet kostar 430 kr för två år.

För att beviljas tillstånd kräver kommunen att man till minst 50 % tankar det avsedda förnybara bränslet i bilar avsedda för detta. De som har förmånen ska enligt direktivet redovisa för kommunen att de tankat rätt när de begär ett nytt tillstånd efter två år. Erfarenheter från andra kommuner visar att sådana kontroller ger effekt. Att höja nivån till 70 %, som i Göteborg, vore rimligt.



### *Nya parkeringstillstånd för miljöbilar*

I avvaktan på en skärpt miljöbilsdefinition kan Sundsvalls kommun med fördel avgiftsbefria laddhybridbilar, rena elbilar, gasbilar och snåla etanolbilar. ( Till exempel skulle man kunna avgiftsbefria etanolbilar som drar mindre än 0,7 liter bensin per mil<sup>8</sup>.) Ett alternativ är att avgiftsbefria miljöbilar (enligt aktuell statlig definition) som kan laddas från elnätet eller drivas av något icke-fossilt bränsle. En sådan princip blir något enklare, och öppnar för andra förnybara drivmedel än biogas och etanol. Bland annat Norrköpings kommun tillämpar en sådan striktare miljöbilsdefinition.

### **Bilpooler för allmänheten**

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. I Sundsvall finns externa bilpooler, som i nuläget inte har något etablerat samarbete med kommunen, men det diskuteras i samband med detaljplaner för centrala områden.

Sedan ett par år har kommunen också ett samåknings- och pendlingsprojekt, med infarts-/Pendlarparkeringar, kompletterat med satsningar på cykelparkeringar intill förortsbusslinjerna.

8 <sup>8</sup> För etanolbilar är certifieringsbränslet fortfarande bensin, så att bränsleförbrukningen anges som förbrukningen av bensin.

## **Information, evenemang och kampanjer**

Sundsvall har ett visst informationsarbete om hållbar bilism riktat mot allmänheten, såväl utfört på egen hand som inom projektet Green Highway som bedrivs gemensamt med Östersund och Trondheim. Det syftar till miljövänlig utveckling i en grön korridor mellan Bottenhavet og Atlanten, med satsningar på biogas- och eldrift för fordon. 100-punktslistan har åtskilliga konkreta initiativ och åtgärder kring hållbar bilism för allmänheten.<sup>9</sup>

---

9 Se <http://www.greenhighway.nu/>

## Tillgång till förnybara drivmedel

Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen för biodrivmedel etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt underlag för att något bränslebolag ska erbjuda sig att sälja bränslet, dels genom att själv tillverka bränslet. Då etanol E85 nu är allmänt tillgängligt i hela landet, omfattar granskningen biogas, biodiesel och el.

### Fordonsgas

I nuläget finns ett tankställe för fordonsgas och arbete pågår för ytterligare ett. Här tankas ren biogas. Kommunen arbetar aktivt för ett större biogasprojekt i ett samarbete med Östersund och Biogas Mellannorrland. Anläggningen ska använda hushållens matrester, slam från reningsverk och slam från Ortvikens pappersbruk. Anläggningen ska producera minst 5 000 000 Nm<sup>3</sup> fordonsgas årligen och kan stå klart tidigast 2013.

Det kommunala bolaget Sundsvall Energi planerar en utveckling av Korstaverket, bl.a. för att producera biogas för fordonsdrift genom rötning av organiskt avfall. Biogasen ska räcka till cirka 5 000 personbilar, men projektet är ännu på förstudienivå.

Under 2010 invigdes världens första småskaliga produktionsanläggning för flytande biogas vid Tivoliverket och fortsatt vidareutveckling pågår. Produktionskapaciteten blir ca 600 000 Nm<sup>3</sup> årligen. Gasen ska distribueras i flytande form till tankanläggningen på Landsvägsallén.

### El till elbilar och laddhybrider

För elbilar finns två publika laddstolpar med vardera två laddmöjligheter, vilket är för lite för en stad av Sundsvalls storlek. Sundsvall saknar snabbladningsstation, vilket Östersund har – först i norra Europa. Inom ramen för Green Highway etableras 23 laddstationer mellan Sundsvall och Trondheim. I nästa steg av Green Highway planeras nya laddstolpar i Sundsvallsregionen, kopplade till stora affärer och infarter.

### Övriga förnybara drivmedel

Stadsbussar och Länstrafik, som delvis finansieras kommunalt, kräver förnybara drivmedel och har ett eget tankställe för E95 och RME.

## Nybilsförsäljning

Kommuner kan påverka vilka nya bilar kommuninvånarna köper genom information och ekonomiska styrmedel. Gröna Bilister ser det därför som ett utvidgat kommunalt ansvar att kommuninvånarna väljer bilar med låg miljöpåverkan, även om möjligheten att styra köpbeteendet naturligtvis är begränsad.

Trafikverket rankar Sundsvall som landets 217:e kommun avseende klimatpåverkan från bilar, med hänsyn tagen till de förnybara drivmedlens reducerade klimatpåverkan.

Totalt registrerades 2 924 nya bilar i Sundsvall 2010, 35% mer än 2009. De nya bilarna fördelar sig på 1 745 dieslbilar, 804 bensinbilar, 324 etanolbilar och 51 gasbilar (inga

elbilar). De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya bilar i Sundsvall var år 2010 151 g/km, precis under riksgenomsnittet på 153 g/km. Det var en minskning med 1,9 % jämfört med året innan. Snittförbrukningen var 0,63 liter per mil mot 0,62 för riket, men den minskade 5 % jämfört med år 2009.

Siffrorna avser *fossila* koldioxidutsläpp, beräknade utifrån livscykelanalyser (LCA) av respektive bränsleslag och utifrån de förhållanden som gäller på den svenska marknaden, såsom de redovisas i den årliga skriften "Index över nya bilars klimatpåverkan"<sup>10</sup>. De kommunvisa utsläppen är dessutom beräknade utifrån *riksgenomsnitt* av tankningsbeteendet, vilket utgör en felkälla.

---

10 <sup>10</sup> <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Att-valja-bil/Bilindex-over-bilars-klimatpaverkan/>