

GRÖNA BILISTER

Bilen Bränslet Beteendet

20 år med Gröna Bilister

HANNA BEGLER

GRÖNA BILISTER

Bilen Bränslet Beteendet

20 år med Gröna Bilister

HANNA BEGLER

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister

www.gronabilister.se

info@gronabilister.se

© Gröna Bilister 2014
Hanna Begler

Första upplagan 1 500 ex.

Projektledare för denna produktion: Martin Prieto Beaulieu

Produktion: Non Commercial, Stockholm

Tryck: EO Grafiska AB, Stockholm 2014

Svanenmärkt trycksak



ISBN: 978-91-977352-5-4



Bokens hela produktion inklusive tryck och distribution är klimatkompenserad av ZeroMission. Klimatkompensationsprojektet är certifierat enligt Gold Standard och genererar förutom klimatnytta även sociala och miljömässiga mervärden.

Förord

“En obskyr, liten och udda förening”. Så beskriver Mattias Goldmann hur han såg på Gröna Bilister innan han själv klev in i dess centrum. Jag känner igen min egen bild från den tiden. Å andra sidan är väl de flesta föreningar lite udda, små och obskyra till en början.

Många av de centrala gestalterna i Gröna Bilisters historia är personer som gjort intryck, både på mig och på människor i deras omgivning. Jag ser dem framför mig. Per Kågeson som talar sig varm för höjda bensinskatter, den ständigt engagerade Tomas Kåberger och Magnus Nilsson, den alltid saklige experten på gröna infrastrukturfrågor. Sen Martin Prieto Beaulieu som berättar entusiastiskt om de senaste modellerna av elbilar, den förtroendeingivande Jakob Lagercrantz och Mattias Goldmann med ständigt nya idéer om hur man kan nå ut i media med ett budskap.

Gröna Bilister har funnits i min periferi i många år. Ibland lite närmre, ibland längre bort. Det jag har gjort har påverkat dem. Det de har gjort har påverkat mig. Deras debatter har också varit mina debatter. Jag vet precis hur det är att förespråka höjda bensinskatter, vilka reaktioner man möter, vilka krafter man triggar igång. Jag har varit i mitten av debatten om etanol som fordonsbränsle. Jag har mött samma motstånd och samma motståndare. Jag har varit i den mottagande änden av flera av Gröna Bilisters kampanjer och de har fått ta emot och hantera politiska beslut som jag varit med att driva igenom.

Gröna Bilister har gjort ett fantastiskt jobb i att väcka diskussion kring miljö och bilar i Sverige. De har tålmodigt förklarat och försvarat, drivit på för sina förslag, tagit fram faktaunderlag och gjort frågorna intressanta och begripliga för både media och medborgare. Det är verkligen imponerande.

På den kritiska sidan sägs ibland att det blivit för mycket fokus på miljöbilar, vilket gjort att det större helhetsgreppet kring trafikfrågor, infrastruktur och mobilitet kommit i skymundan. Det finns så klart visst fog för den kritiken, med tanke på att det bredare greppet var tanken då föreningen grundades. Å andra sidan har Gröna Bilister blivit kända, satt sig i respekt hos många aktörer och skapat sig en stark plattform för att driva dessa frågor nu och framöver.

Bilpooler, distansarbetsplatser, videokonferenser, infartsparkeringar, bättre tågtrafik, bussfiler på motorvägen, cykelmotorvägar, säkra cykelparkeringar. Gärna höjda bensinskatter också. Agendan är knappast tom de närmaste 20 åren för en grön bilistförening.

Organisationer stannar aldrig där de var då de bildades. De lever sitt eget liv och går sin egen väg, precis som barn. Men precis som många barn efter några års tonårsrevolt påminner sig om vad deras föräldrar lärde dem, så kan även organisationer söka sig närmare sina rötter igen. När Gröna Bilister nu kommer ur tonåren ser jag framför mig hur föreningen greppar de bredare mobilitetsfrågorna med samma liv och lust som nyss miljöbilsfrågorna. Och med samma exceptionella förmåga att nå ut till många människor.



FOTO: FOTO: FREDRIK HIERLING

Med önskan om fortsatt mod, kreativitet och uthållighet. Och fler kvinnor i debatterna.

MARIA WETTERSTRAND

Innehållsförteckning

Bilen Bränslet Beteendet – 20 år med Gröna Bilister

Förord av Maria Wetterstrand	3
Innehållsförteckning	5
Förord av Hanna Begler	9
Kapitel I – Så började det	12
Mottagandet i media	15
Miljöbästa Bil	18
Föreningsarbetet inledd	22
Kapitel II – Från kris till kampanj	25
Ny inriktning	27
Strategi för ökad synlighet	29
Miljöbilar i fokus	32
Etanoldebatt	33
Med elbil från Ystad till Haparanda	35
Medbestämmande Syd	37
Inte Bilen Under Milen – beteendet i fokus	38
Medialt quantum leap	40
Kapitel III – Ris och ros	43
Priser och utmärkelser	45
Etanoldebatten	46
Jag vill veta vad jag tankar	50
Miljö vs. säkerhet	52
Kostnadseffektiv lobbyism när den är som bäst	53
Vikten av timing	57
Röster från grundarna	58
Medlemsorganisation eller lobbyorgan?	60
Kapitel IV – Vägen framåt	63
Framtidens gröna bilism	66
Skippa Bilen Under Milen	66
Lista över de intervjuade personerna	77
Index	78
Fler böcker från Gröna Bilister	79

Bilen Bränslet Beteendet

20 år med Gröna Bilister

Förord

Den här skriften bygger på intervjuer med personer som på olika sätt har varit inblandade i Gröna Bilisters verksamhet genom organisationens historia. Fyra av föreningens ordföranden har intervjuats, därtill ett antal tidigare och nuvarande styrelseledamöter, representanter för bil- och bränsleindustrin, journalister, politiker på lokal nivå och riksnivå samt ett par kommunala tjänstemän. Samtliga som fått förfrågan har tackat ja till att bli intervjuade med undantag av Bil Swedens VD Bertil Moldén. Motormännens VD Maria Spetz ställde upp på en intervju, men bad i efterhand om att få sina citat strukna.

Utöver intervjuerna har en stor mängd material från föreningens tjuugoåriga historia gått igenom, däribland verksamhetsberättelser, årsmötesprotokoll, remissvar, egenproducerade rapporter, pressklipp, debattartiklar, samt i stort sett alla nummer av tidningen *Trafik & Miljö* och Gröna Bilisters elektroniska nyhetsbrev.

Skriften gör inga anspråk på att vara heltäckande – tjuugo år är en lång period och Gröna Bilister en aktiv organisation. Vissa händelser har kanske fått för stor plats, medan andra fått för lite utrymme eller inte kommit med alls.

Jag vill rikta ett varmt tack till Gröna Bilister som låtit mig få den stora förmånen att gräva i föreningens arkiv och fritt ta del av allt material som samlats genom åren. Tack till Martin Prieto Beaulieu och Mattias Goldmann för all hjälp med kontaktuppgifter och råd. Ett särskilt tack till Gunnar Hadders som mötte upp mig i Uppsala där vi lastade en väska full med pärmar med gamla remissvar och pressklipp från 90-talet. Och så naturligtvis ett mycket stort tack till alla som ställt upp på att bli intervjuade och delat med sig av sina tankar och åsikter om Gröna Bilister under föreningens tjuugo år.



FOTO: ELLINOR BRENNING

Stockholm 25 mars 2014

HANNA BEGLER



Så började det

Kapitel I – Så började det

”Bara för att man har bil struntar man väl inte i miljön”.

Texten återfinns på en folder i A5-format, tryckt i svartvitt och grönt och med ett enkelt formspråk. Under texten finns ett foto på en bil parkerad intill en strandremsa med ett blekt hav i bakgrunden. Invid motorhuven hukar en ung man, iklädd skinnjacka och solglasögon. Till höger om honom står en ung kvinna i lång kappa som håller om en blond tjej. De ler alla tre mot kameran. Längst ner på sidan finns en fetstilt rubrik, ”Föreningen för miljömedvetna bilister”, med följande text:

”För många av oss betyder bilen ökad frihet. Ut i naturen, till jobbet, dagis, släktingar och vänner. I glesbygden är bilen nästan oundgänglig. Samtidigt vet vi att bilen är ett av våra värsta miljöproblem, särskilt i storstäderna. Bilarna måste bli renare och mera energisnåla. Nya bränslen måste fram. Beskattningen måste gynna miljövänliga alternativ och kollektivtrafik.

Alla bilister är inte inskränkta dumskallar som struntar i miljöproblemen. Alla bilister tycker inte att billig bensin och starka motorer är viktigare än allt annat. Gröna Bilister är en ny organisation för kloka, ansvarskännande bilister som vill ha en miljöanpassad utveckling av vägtrafiken. Gå med du också!”

Foldern har skickats ut till samtliga medlemmar i de stora miljöorganisationerna Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) och Världsnaturfonden WWF under mars 1994. Ungefär samtidigt tar landets nyhetsredaktioner emot ett pressmeddelande som berättar att det har bildats en ny förening som vill ge de ”miljömedvetna bilisterna” en röst i debatten. Inbjudningar skickas även ut till en pressträff i Stockholm där den nya föreningen ska presentera sig.

Ungefär ett år tidigare hade den f.d. vice ordföranden för SNF, författaren och miljödebattören Per Kågeson, lämnat in ett PM till SNF:s styrelse med rubriken ”Angående bildandet av en förening för miljömedvetna bilister (alternativt trafikanter)”. Idén kom från de tysktalande ländernas alternativa bilistföreningar som Kågeson kommit i kontakt med som ordförande i the European Federation for Transport and Environment. Bilistföreningarna i dessa länder samlade stora medlemsskaror och hade ett betydande inflytande på den nationella transportpolitiken. Särskilt inspirerad var Kågeson av schweiziska Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) som med sina 130 000 medlemmar sågs som starkt bidragande till att schweizarna hade röstat för ett förbud mot transittrafiken med tunga lastbilar.



Det fyrsidiga utskicket föreslår bildandet av en sidoorganisation till SNF för "miljömedvetna bilister och andra trafikanter". Kågeson redogör i texten för hur transportsektorn står för en stor andel av utsläppen av kväveoxider, koldioxid och kolväte och att genomgripande förändringar inom sektorn är nödvändiga för att åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling. SNF:s egna insatser inom transportområdet beskrivs dock som alltför blygsamma för att kunna bidra till att vända utvecklingen, varför en ny organisation behövs som kan se till att frågorna får verkligt genomslag.

Egentligen hade Kågeson redan två år tidigare väckt frågan inför SNF:s styrelse som dock bordlagt ärendet – på enligt Kågeson "svaga grunder". Efter att återigen ha



Tomas Kåberger

diskuterat förslaget med deltagarna på föreningens trafikpolitiska kurs ville Kågeson nu väcka frågan på nytt.

Föreningens komplementära funktion framhålls i förslaget – den ska inte utgöra en konkurrent till den tänkta fadderorganisationen SNF, utan snarare innebära en förstärkning av SNF:s insatser på trafikområdet. En rabatterad medlemsavgift för medlemmar i SNF, WWF och Greenpeace föreslås för att förhindra en överströmning av medlemmar från de etablerade miljöorganisationerna.

I september samma år lämnar SNF:s ledning genom Tomas Kåberger och Magnus Nilsson ett förslag till beslut rörande Kågesons förfrågan där styrelsen föreslås uttala sitt välkomnande av en sådan organisation.

I PM:et framhåller Kåberger och Nilsson att det ska röra sig om en alternativ bilistförening och inte någon bredare inriktad trafik- och miljöorganisation. En förening med en alltför bred miljöprofil som bedriver ett utvecklat påverkansarbete menar man skulle riskera att ”underminera den taktiska koalitionen mellan miljöengagerade med olika inriktning [...] som utgör just Naturskyddsföreningens strategiska idé och som miljöarbetet på alla specialområden, åtminstone långsiktigt, tjänar på.” För att inte inskränka SNF:s möjligheter till finansiering är det också viktigt att man tydligt nischer sig som bilistorganisation så att ”potentiella sponsorer fördelas naturligt”.



Magnus Nilsson

Förslaget som SNF:s ledning sedan antar innebär ett första bidrag på 20 000 kronor för att genomföra en undersökning om intresset för en grön bilistorganisation bland SNF:s och WWF:s medlemmar. Resultatet av undersökningen kommer att visa på ett stort intresse för en alternativ bilistorganisation, och baserat på detta uppskattar man att en förening för gröna bilister ska ha goda förutsättningar att snabbt komma upp i 10 000 medlemmar.

”Bara för att man har bil struntar man väl inte i miljön” är Gröna Bilisters första budskap till omvärlden. En ny förening har fötts.

MOTTAGANDET I MEDIA

Pressklippen från lanseringsåret vittnar om ett blandat mottagande för den nya organisationen. Såväl lokal- som riksmidia rapporterar om den nybildade föreningen som ser sig fylla ett tomrum mellan den traditionella miljörelsen å ena sidan och de konventionella bilistorganisationerna å den andra. Ordföranden Per Kågeson figurerar i flera inlag där han redogör för föreningens olika förslag. Bland annat vill man se en omförhandling av Dennispaketet, miljöklassning av bensin och trängselavgifter i storstäderna. På mer övergripande nivå propagerar föreningen för energisnålare fordon, utbyggd kollektivtrafik, fler cykelbanor och en mer rättvis beskattning.

Bland miljöskribenter och i flera dagstidningar runtom i landet är mottagandet övervägande positivt. Återkommande hänvisas till den schweiziska förebilden VCS. ”En stark grön bilistorganisation i Sverige har på samma sätt som i Schweiz goda förutsättningar att påverka bilindustri, bilister och petroleumindustri i miljövänlig riktning” spår *Östersunds-Posten* i en krönika. ”Föreningen Gröna Bilister vill både arbeta för miljövänligare bilar och för ett mindre bilberoende samhälle, där alternativ till bilen utvecklas. Genom att engagera bilister i miljöarbetet öppnas tidigare stängda dörrar. Det gäller ju att finna alternativ som accepteras av bilisterna. En grön motororganisation kommer att underlätta detta viktiga arbete”.

Från de stora motororganisationerna är man dock inte lika förtjust. Representanter för Motormännens Riksförbund och Motorförarnas Helynkterhetskörbundet avvisar kritiken om att de traditionella bilistorganisationerna motarbetar alla miljökrav. I själva verket anser man sig ha arbetat aktivt med miljöfrågor sedan lång tid tillbaka – en uppfattning som dock inte omfattas av alla.

Att den nybildade föreningen – sin uttalade kärlek för bilen till trots – präglas av bilfientlighet är en återkommande uppfattning som förs fram från både bilistorganisationerna och stora delar av motorjournalistkåren. Gröna Bilisters värvningsbroschyr kritiserar för att stöta bort folk med sin påstått nedlåtande attityd mot bilisterna genom formuleringar som ”alla bilister är inte inskränkta dumskallar som struntar i miljöproblemen”. ”Är det inte ett uttryck för en förenklad syn på bilisterna, den att de flesta är oansvariga och bara tänker på plånboken och hästkrafterna?” undrar tidningen *Motorföraren*.

Särskilt hårt åtgånget blir ett utspel i DN Debatt där Kågeson förespråkar en höjning av bensinskatten med tre kronor litern. Förslaget, som är i linje med vad som förts fram av den statliga Trafik- och Klimatkommittén, grundar sig i ett av Gröna Bilisters huvudbudskap: att bilismen ska bära sina egna kostnader. Genom att in-

kludera sådant som miljöpåverkan och hälsoeffekter hävdar Kågeson att bilismens totala samhällskostnader kräver ökad beskattning.

Gröna Bilister anklagas med förslaget för att gå hårt åt de bespottade och redan tungt beskattade bilisterna. ”Visst är det ett lovvärt initiativ” heter det i tidningen *Motorföraren*, ”men de slår undan benen på sig själva redan i starten. [...] Den bilist som via ekonomiska tumskruvar tvingas välja och begränsa även sitt nödvändiga bilåkande, blir ingen effektiv miljövän.”

Debatten som följer präglas av den klassiska motsättningen mellan välbärgade storstadsbor och ”vanligt folk” i glesbygden som måste ha bil för att klara vardagen. I Värmlands Folkblad menar motorskribenten Rolf Gildenlöw att även om Kågeson säkert är en man ”med vällovliga syften” så begränsar han med sitt förslag på bensinhöjning i ett slag den tänkta medlemsskaran till ”en grupp välbeställda stockholmare – och kanske några göteborgare ur överklassen.”

Också Motormännens Börje Henningsson varnar för att den nya föreningen blir en lyxorganisation som främst vänder sig till människor med starka ekonomiska resurser – något som i längden skulle leda till att de som har det sämre ställt får minskade möjligheter att skaffa miljöanpassade bilar.

Även bland de som är positiva till initiativet om en förening för miljömedvetna bilister får skatteförslaget hård kritik. Gotlands Tidningar välkomnar den nybildade föreningens ambition att kombinera bilistens behov med en omtanke om miljön. ”Men någonstans på vägen snubblar Gröna bilister till och vacklar. De föreslår nämligen att bensinpriset höjs till dryga tio kronor per liter och då begränsar man målgruppen för tänkta medlemmar till storstäderna, framför allt Stockholm. [...] Gröna bilister blir i ett enda snubblande steg en glesbygdsväntlig organisation som ur ett Storstockholmskt perspektiv tittar på trafik och bilism.

Det har man inget för om man vill tas på allvar. De har många bra idéer och målsättningar, så om man backar ett steg, det om bensinpriset, så kan man bli ett alternativ ibland de organisationer som slåss om att föra bilisternas talan. Gör man inte det är man ute ur leken redan innan man startat.”

I en artikel i tidningen *Motorföraren* frågar sig skribenten retoriskt var Gröna Bilister fanns under Bilsalongen i Stockholm. ”Organisationens ordförande, Per Kågeson, deltog visserligen i en debatt om bilar och miljö.

FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU



Per Kågeson



Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, Jakob Lagercrantz, Maria Gardfjell, Kristina Birath.

Det stora kvinnoseminariet om bilar missade han dock tydligen. Där rullades fakta i en imponerande ström om bilens betydelse för familjen och inte minst kvinnan i hennes strävan efter höjd livskvalitet och likställighet. Det stora problemet var den fördyring den på senare år starkt höjda bensinskatten vållade för bilfamiljen. Ytterligare 3 kr per liter är ett slag i ansiktet på denna bilfamilj.”

I viss mån kan kritiken sägas vara orättvis. Förslaget om ökad beskattning innehåller också idén om en ekobonus – även den hämtad från Schweiz. Modellen går ut på att en del av bränsleskatten återförs till företagen medan en andra, betydligt större del, återbetalas till hushållen i form av en årlig bonus på 1500 kronor. Bonusen går till alla medborgare, vuxna som barn, bilägare som icke-bilägare. Förslaget bygger alltså enligt Kågeson i själva verket på en omsorg om just ”den lilla mannen”. Låginkomsthushåll, barnfamiljer och pensionärer utgör de grupper som genom ekobonusen får tillbaka mer än de betalar i höjd bränsleskatt. ”Bland förlorarna finns flertalet höginkomsttagare och många ensamstående i yrkesverksam ålder” fastslår Kågeson till förslagets försvar.

Det raljeras också en del kring Kågesons eget val av bil: sedan åtta år tillbaka kör föreningens grundare en Mazda 232 utan katalysator. Kågeson försvarar dock valet med att han bara kör 700 mil om året och att det är bättre att bilen ägs av honom själv än av någon som skulle bruka den mer. ”Vi kräver inte av våra medlemmar

Miljöbästa Bil

Av alla de projekt som Gröna Bilister har drivit finns det ett som har funnits med genom hela föreningens tjuugoåriga historia. Miljöbästa Bil inleddes redan födelseåret 1994 då ett 20-tal bilar granskades och rangordnades efter miljöprestanda. Undersökningen fick mycket uppmärksamhet i media – men också en del kritik. I fokus för kritiken stod främst den bristande säkerheten hos de bilmodeller som hade rankats högt på listan.



FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU



Miljöbästa Bil har sedan kommit att utvecklas under Gröna Bilisters historia. Säkerhetskraven har skärpts och idag ska de modeller som rankas uppfylla kravet på högsta säkerhetsbetyg enligt Euro NCAP, däribland minst fem stjärnor i betyg för krocksäkerhet och två för fotgängarskydd.

Även miljökraven har gradvis höjts. Detta var också redan från början tanken med undersökningarna: att successivt höja kraven för att på så sätt steg för steg stimulera till ökad produktion och efterfrågan på allt miljövänligare bilar. Under den första perioden av granskningar handlade det mest om att driva fram mer bränslesnåla bilar då det nästan inte fanns några biodrivmedel på marknaden, och heller ingen miljöbilsdefinition.

Under tidigt 00-tal började Gröna Bilister rikta in sig på att förmå den offentliga sektorn att ställa miljökrav vid inköp av bilar – något som inte var speciellt vanligt vid den här tiden. Kriterierna för Miljöbästa Bil utformades så att kommuner och andra offentliga upphandlare kunde använda sig av dessa i sina upphandlingar. Rent juridiskt var det inte möjligt för en offentlig upphandlare att hänvisa direkt till Gröna Bilisters rankingar, men det kom man runt genom att formulera kriterierna för Miljöbästa Bil på ett sätt som kommunerna kunde använda sig av vid sin upphandling. Idag finns Gröna Bilisters kriterier för Miljöbästa Bil exempelvis med i checklistan för Göteborgs stads miljödiplomering. Genom arbetet med Miljöbästa Bil kom föreningen även att arbeta allt närmare bilindustrin som också använde sig av Gröna Bilisters utmärkelser i sin marknadsföring.

Från att tidigare enbart haft motorjournalister i jurygruppen började man år 2008 att för första gången låta flera olika jurygrupper delta i omröstningen. Nu utsågs Miljöbästa Bil av fyra jurygrupper: motorjournalister, miljöchefer, pensionärer eller "äldre" samt barnfamiljer, som alla fick välja från en lista av ett trettiotal nominerade bilar. Grupperna gavs frihet att definiera egna bedömningskriterier på de bilar som uppfyllt Gröna Bilisters grundkrav. Med det nya systemet kom den vinnande bilen inte nödvändigtvis att bli det fordon som släpper ut minst av ett visst bränsle, utan det fordon som bland Gröna Bilisters urval uppfyller de krav och önskemål som de olika jurygrupperna representerar. På så vis kom Gröna Bilister också att öka sitt fokus på beteende och användarnytta.

Successivt höjdes även kraven på analys av bränslen. Bilmodellerna började bedömas i kombination med det bränsle som faktiskt säljs i Sverige, och man använde sig av s.k. Well-to-Wheels data i urvalet. Sammanfattningsvis så har Gröna Bilister genom Miljöbästa Bil inte bara kunnat påverka konsumentmarknaden, utan också offentliga upphandlare samt företag och bilmarknaden.

att de ska köpa nya bilar med katalysatorer”, säger Kågeson i en replik, ”men vi vill verka för en långsiktig planering som gör att vi kan ha kvar privatbilismen om både 15 och 20 år. Om man bara har kortsiktiga mål framför sig, som de andra bilistorganisationerna, är risken stor för ett framtida förbud mot privatbilismen.”

Även mer konspiratoriskt lagda teorier om vilka Gröna Bilister ”egentligen” representerar, figurerar i debatten. I en artikel i *Motorföroaren* med rubriken ”På vems sida står egentligen Gröna Bilister?” hävdas att elaka tungor antyder en finansiell uppbackning av Gröna Bilister från ABB och andra järnvägsintressen som gärna ser ett minskat bilåkande till förmån för ökad kollektivtrafik. Man pekar bland annat på att föreningen, sin litenhet till trots, är mycket aktiv och även har råd med en egen tidning.

Slutligen finns de inom motororganisationerna som mest möter den nybildade föreningen med en avmätt suck. I en debattartikel i *Hallandsposten* med rubriken ”Utan bilen stannar Sverige” vill Egon Edström från Motormännen inte kännas vid någon större upprördhet över att det bildats en ”så kallad motororganisation”. I artikeln skriver Edström: ”snarast är det nog så att vi bara något förvånat har höjt på ena ögonbrynet och stillsamt frågat – jaha, och vad skall den här nybildade fören-



FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

Gröna Bilisters seminarium på Bryggen.

ingen fylla för funktion? Det finns ju onekligen redan en uppsjö av både miljö- och motororganisationer!”

Från Kungliga Automobilklubben, KAK, hoppas Boo Nilsson att det rör sig om ett ”för tidigt aprilskämt”. ”Någon sådan bilistorganisation, som vill att det ska bli dyrare att inneha och äga en bil behövs inte i Sverige” skriver Nilsson i Helsingborgs Dagblad. Samtidigt välkomnar Nilsson att delar av miljörelsen, som han menar haft för vana att smutskasta bilisterna, nu ger uttryck för en mer positiv syn på bilen: ”Därför kan det vara till glädje, om det nu är på det viset, att även dessa miljöorganisationers medlemmar erkänner att bilen är en nödvändighet och försöker surfa på det arbete som våra organiserade bilistorganisationer har arbetat med under många år”.

Enligt motorjournalisten Gildenlöv är det dock just de gamla etablerade motororganisationernas bristande förmåga att engagera bilister som öppnar dörren för sådana ”opportunistiska uppstickare” som Gröna Bilister. ”Jag skall inte påstå att Gröna bilister blir kortlivade, därtill är det svenska miljöintresset för starkt” skriver Gildenlöv, ”men jag tror att det blir en marginell företeelse i samhället, även om de kan räkna med en hel del massmedial uppmärksamhet den närmaste tiden”.

Och en del uppmärksamhet ska det också bli – kanske som mest då Gröna Bilister lanserar sin första ranking av miljöbästa bilar. Medier runt om i landet rapporterar om undersökningen som visar att bilmodeller från Japan och Tyskland är miljövänligast, medan Ford hamnar i skamvrån.

Flera motorjournalister riktar dock skarp kritik mot rankingslistan. I *Expressen* skriver Håkan Matson: ”Organisationen Gröna Bilister har gjort en lista över vilka bilar som är bäst för miljön. Ni kan läsa listan här intill. Sedan ska ni omedelbart glömma den.” Gröna Bilisters klassning av olika bilmodeller är enligt Matson inte bara ”urusel” utan också direkt farlig. ”Om svenskarna följde rekommendationerna från Gröna Bilister skulle fler dödas och skadas i trafiken, samhällsekonomin försämras – medan utsläppen av farliga avgaser sannolikt skulle öka”.

I en stor artikel i *Skånska Dagbladet* med titeln ”Gröna bilisters kampanj trafiksäkerhetshot” hänvisar Rolf Gildenlöv till trafiksäkerhetsprofessor Claes Tingwalls oro för att hela det nationella trafiksäkerhetsprogrammet skulle spricka om bilköparna följde Gröna Bilisters råd. Året därpå intervjuas dock Tingwall själv i *Trafik & Miljö* där han hävdar att konflikten mellan trafiksäkerhet och miljökrav är överdriven. Som vi ska se längre fram kommer diskussionen om miljöhänsyn kontra säkerhet att blossa upp flera gånger under Gröna Bilisters historia.

FÖRENING SAR BETET INLEDS

Klart står att den nybildade föreningen väcker nyfikenhet och ett halvår efter bildandet har över 2000 personer ansökt om medlemskap – något som gör Gröna Bilister till Sveriges snabbast växande miljö rörelse. Än är man dock en bra bit ifrån det uppsatta målet om 8000-10 000 medlemmar för det första året.

På sikt har man ännu större ambitioner, såväl vad gäller medlemsantal som verksamhetens inriktning. Schweiziska VCS, bildat 1979, samlar över 130 000 medlemmar och driver en bred verksamhet som täcker in bilpooler, försäkringar, resebyrå och bokutgivning. I likhet med sin schweiziska förebild har Gröna Bilister också ambitionen att kunna erbjuda förmånliga försäkringar och andra former av rabatter på samma sätt som traditionella motororganisationer. Först ska man dock behöva bli så pass stor att man har ett bra förhandlingsläge.

Ganska snart ska det emellertid visa sig att medlemsavgifterna inte verkar bli den inkomstkälla som man räknat med. Föreningen kommer i själva verket aldrig i närheten av de medlemsantal som man hoppats på, utan blir tidigt beroende av att söka medel från statligt håll.



Delar av de 200 000 kronor som Gröna Bilister vid starten fått av SNF och WWF ska användas till att producera en tidning med en planerad upplaga på 2-3 nummer per år. Magnus Nilsson, som var med vid föreningens grundande, utses till redaktör. Tidningen *Trafik & Miljö* utgår från ett brett transportpolitiskt fokus där flyg, sjöfart och spårburen trafik bevakas vid sidan om bilism. Bland de mer renodlade bilfrågorna finns avgasemissioner och energieffektivitet i personbilar.

Nilsson beskriver i efterhand uppdraget som tacksamt och lättarbetat då det område han bevakade var så dåligt täckt – ”något som innebar att jag kunde leverera ett bra scoop i så gott som varje nummer”. Mycket information hämtas från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Tidningen kommer också att fungera som ett slags debattorgan för Gröna Bilister. Särskilt minns Nilsson hur man fick tag på en studie från EU-kommissionen som jämförde beskattningen av transporter inom EU. Studien visade att svenska bilister – till skillnad mot vad som allmänt hävdades – var ovanligt lågt beskattade.

Under de första åren bedriver föreningen inga större projekt. Istället ägnar man sig mest åt reguljär bevakning av transportpolitiken, skriver debattartiklar och remissvar. Stor vikt läggs vid att lyfta in aktuell forskning i debatten och med tiden kommer Gröna Bilister allt oftare att kontaktas av VTI och politiker som fått kännedom om föreningen genom *Trafik & Miljö*. ”Vi levde på tidningen och de utspel som vi lyckades få in i media” kommenterar Nilsson.

Tidningen under Nilssons ledning har fått mycket beröm för den heltäckande och djupgående rapportering som utförts med mycket begränsade resurser, och Tomas Kåberger anser att *Trafik & Miljö* är ”den mest kostnadseffektivt producerade papperstidningen i Sverige de senaste decennierna”.



Från kris till kampanj

InteBilen
UnderMilen

Tack för att
du låter bilen
stå varje
onsdag!

Kapitel II – Från kris till kampanj

Åren före millenniumskiftet befinner sig Gröna Bilister i vad som måste beskrivas som en kris då föreningen står och vacklar mellan att fortsätta eller lägga ner.

Trots den ursprungliga ambitionen att bilda en organisation med 40.000-50.000 medlemmar – och på sikt ännu fler – hade medlemsantalet aldrig passerat 3000-strecket. I själva verket har antalet medlemmar sjunkit för varje år sedan föreningens bildande och i mars 1998 skriver Per Kågeson ett brev till styrelsen med den ödesmättade inledningen ”Sanningens minut närmar sig.”

Föreningen hade tidigare fått administrativt stöd av ett flertal personer som gick på så kallade ALU-jobb med finansiering från Arbetsförmedlingen – en satsning som dock avslutats. Utan ökade resurser genom högre medlemsantal har Kågeson svårt att se hur föreningen ska kunna driva verksamheten vidare. ”Medlemsantalet börjar också bli så lågt att det är svårt att framställa GB som företrädare för en viktig opinion. Och med en kraftig bantning av *T&M* [Trafik & Miljö] lär det bli ännu svårare att få medlemmarna att stanna kvar. Mitt förslag är därför att vi föreslår årsmötet att lägga ner GB.”

På den miljöpolitiska fronten ser det också dystert ut. I två på varandra följande ledare med rubrikerna ”Lågvattenmarke för svensk miljöpolitik” och ”Tre förlorade år” ger Kågeson uttryck för sin frustration och besvikelse över regeringens transportpolitiska proposition. Efter tre års utredande har varken Trafik- och Klimatkommitténs eller Kommunikationskommitténs betänkanden presenterat några egentliga förslag på förändringar i beskattningen av vägtrafiken. För Gröna Bilister, som har drivit frågan hårt, är det ett bakslag.

Ledarna ska komma att bli Kågesons sista – 1999 lämnar han styrelsen. Hösten året innan har Magnus Nilsson gjort sitt allra sista nummer som redaktör för *Trafik & Miljö*. Nilsson och Kågeson kommer dock att fortsätta att skriva för medlemstidningen en tid framöver och Kågeson är fortsatt inblandad i ett par av föreningens projekt.

Under en övergångsperiod saknar Gröna Bilister styrelseordförande, istället finns ett presidium med tre vice ordföranden som delar det ledande arbetet mellan sig. Föreningen hankar sig fram utan något riktigt kansli, man höjer medlems- och prenumerationsavgiften, efterlyser ideellt stöd för kansliarbetet och väddar till medlemmarna att hjälpa till med medlemsvärvningen. De intäkter man får från med-



lemmar och prenumeranter räcker i stort sett bara till att finansiera produktion och utgivning av *Trafik & Miljö* som genom Per Elvingson har fått en ny redaktör.

År 2000 kliver Tomas Kåberger upp som ordförande, en post han kommer ha fram till 2002 då han lämnar styrelsen för gott. Samma år utser årsmötet miljökonsulten Michael Koucky till ordförande för en styrelse som vid det här laget endast består av fem ledamöter.

NY INRIKTNING

Föreningen går på sparlåga, utan ett fast kansli och med en nedbantad styrelse, men den lever trots allt vidare. På hösten samma år som Koucky valts som ordförande får föreningen en ny kanslist genom Gunnar Hadders som ska ansvara för organisationens administrativa arbete.

Till en början är arbetet på Gröna Bilister mest en fritidssyssla för Hadders, men efter något år säger han upp sig från sin tjänst på Institutet för Jordbruks- och Miljöteknik och kan därefter ägna allt större tid



Mikael Koucky

åt föreningen. Ett par år senare ska Hadders bedriva föreningens arbete från ett litet kontor på 12 kvm som hyrs i ett kontorshotell och f.d. missionskyrka i centrala Uppsala. Genom Hadders insatser får man inte bara bättre ordning på bokföring och kan ta itu med en rad uppgifter som släpat efter under de år då föreningen varit utan en anställd kanslist. Det blir också möjligt för styrelsens ledamöter att arbeta mer offensivt och utåtriktat.

2003 väljs två stockholmsbor in i styrelsen. Martin Prieto Beaulieu är en IT-projektledare med erfarenhet av miljöarbete i Latinamerika och Mattias Goldmann har nyligen lämnat partipolitiken som förtroendevald och informationsansvarig för Miljöpartiet. Båda ska komma att följa föreningen under lång tid framöver och spela en avgörande roll i arbetet med att öka Gröna Bilisters mediala genomslag.

Under den här perioden börjar man också mer aktivt arbeta med att dra in extern finansiering, framförallt från statliga myndigheter. Från att tidigare levt på medlemsavgifter och enstaka bidrag från Vägverket för satsningen på Miljöbästa Bil, börjar man nu i högre grad arbeta med olika projektfinansierade satsningar. Bland annat inleds ett projekt om bil-pooler i Skåne och arbetet med Grön Trafikskola förstärks.



FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

Grön Trafikskola hade inletts 1999 som ett lokalt projekt i Halland där Mikael Koucky bodde. Företrädare från SNF och Vägverket deltog i initiativet och även här hade man hämtat inspiration från de tyska och schweiziska bilistorganisationerna. Ganska snart kom projektet dock att utvecklas till att bli mer av ett nationellt projekt där allt fler trafikskolor i landet inkluderades. Ambitionen var att få in ett miljöperspektiv i trafikskolornas utbildningar och man samarbetade nära Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) med att miljöcertifiera trafikskolor.

Enligt Koucky var projektet en av de satsningar där Gröna Bilister kanske allra tydligast kommit att utöva inflytande och få ett bestående genomslag. Det mångåriga samarbetet med lokala trafikskolor skulle med tiden leda till nationella standarder och regeländringar som kom att påverka även de trafikskolor som inte varit miljöcertifierade. Idag är miljöhänsyn och bränslesnålt körande obligatoriska inslag i den befintliga körkortsutbildningen och något som samtliga blivande bilister måste lära sig.

2004 inleds arbetet med kommungranskningar, ett projekt som finns kvar än idag och som kommit att utgöra en viktig del av föreningens påverkansarbete. Även då Gröna Bilister vid den här tiden drivs av en syn på att all förändring börjar underifrån, är man också medveten om den roll som stora aktörer spelar i att underlätta för den enskilde att kunna göra miljövänliga val. Kommunerna som har avfallsmonopol, många tjänstebilar och ett allmänt inflytande över medborgarna blir ett naturligt fokus för organisationen. Genom att granska kommunernas arbete kan man både ge tips till kommunerna om olika sätt att öka sin miljöbilprofil, och sporra dem till ett mer progressivt arbete för hållbar bilism – bland annat genom att jämföra dem med varandra.

Projektet ska få mycket uppmärksamhet i media och leda till hundratals granskningar av kommuner i landets alla hörn. Med åren ska också ribban komma att höjas med ett strängare bedömningssystem. Mattias Goldmann som ansvarat för kommungranskningarna under många år, framhåller att varken kommunens storlek, ekonomiska resurser eller politiska färg har någon avgörande betydelse för hur aktivt man arbetar för en hållbar bilism. Istället rör det sig ofta om enskilda politiker eller tjänstemän med ett stort engagemang i frågorna, personer som behöver någon som granskar, stöttar och bidrar med råd.

STRATEGI FÖR ÖKAD SYNLIGHET

Gunnar Hadders minns sina första år i föreningen som en spännande period. Med den nya styrelsen har man fått mycket mer utrymme att arbeta utåtriktat och projektorienterat och nyfikenheten från media växer. Samtidigt ligger medlemsantalet



Gunnar Hadders

i stort sett konstant på en fortsatt låg nivå. Att medvetet satsa på medlemsvärvning är inte heller något som prioriteras, och tack vare de projektbidrag som föreningen drar in kan verksamheten fortsätta att utvecklas. Budgeten är dock fortsatt ansträngd och organisationen har långt ifrån en stabil finansiell bas att luta sig mot.

Nyinvalde styrelseledamoten Mattias Goldmann har en uttalad agenda för hur föreningen ska öka sitt inflytande. Med en bakgrund som kommunpolitiker för Miljöpartiet hade Goldmann främst bilden av Gröna Bilister som en ”obskyr, liten och udda förening” som ganska få kände till. När Goldmann börjar arbeta för föreningen uppfattas dessutom miljö och bilism fortfarande i allmänhetens ögon som en motsägelsefull kombination – lite grand som ”talibaner för fred”.

För Goldmann är en av mest prioriterade uppgifterna att öka organisationens mediala genomslag. 2003 figurerade Gröna Bilister allt som allt bara tolv gånger i media. Målet som Goldmann sätter upp är att föreningen ska få fler träffar i pressen än trätobrodern Motormännen som då har drygt 2000 klipp per år, alltså mer än hundra gånger mer. Utsikterna att nå målet är goda enligt Goldmann som ser ett stort utrymme i Sverige för en miljöorganisation som värnar om bilen. Med sitt tidigare motstånd mot sådant som blyfri bensin och trängselskatter är Motormännens förtroende i miljöfrågor så gott som obefintligt. Samtidigt finns det många människor som kör bil, men som värnar om miljön och egentligen vill minska sitt bilåkande.

En del av strategin går ut på att avgränsa föreningens fokus till att handla mer om privatbilism snarare än bredare transportpolitikiska frågor – något som alltså utgör en fokusförskjutning från Kågesons tid som ordförande. Genom att tydligare profilera sig som en bilistorganisation snarare än en miljöorganisation skulle man heller inte bara framstå som ett SNF i miniformat. En mer renodlad bilistorganisation väntades också få större möjligheter till inflytande då man inte skulle förknippas med de traditionella miljöorganisationerna och få tillgång till ett annat nätverk.

Martin Prieto Beaulieu beskriver hur föreningen framförallt ville bli mer av en konsumentorganisation som inte förknippades med miljörelsen utan med bilindustrin. Det handlade om en strategisk positionering som skulle underlätta för för-



Framtidens motororganisation, Gröna Bilisters miljöbilsutställning i samband med STCC-finalen.

eningen att driva sina frågor om en hållbar bilism: ”Skillnaden är att miljörelser ofta uppfattats vara emot bilar” säger Prieto Beaulieu. ”Vi älskar bilar, men bilismen måste på något sätt inordnas i det stora systemet”.

Föreningens ökade fokusering på privatbilism framför bredare transportfrågor avspeglas även i tidningen *Trafik & Miljö*. Prieto Beaulieu har tagit över som redaktör efter Per Elvingson och ska fortsätta driva tidningen under det kommande decenniet. Under samma period ökar även *Trafik & Miljö* annonsfinansieringen och allt oftare delas tidningen ut som bilaga till större dagstidningar.

2005 får föreningen återigen en ny ordförande, som ska komma att bli en av de som definierar organisationen under en lång period framöver. Jakob Lagercrantz har omfattande erfarenhet av att jobba med miljöfrågor, bland annat från Greenpeace där han började som frivilligarbetare och lämnade elva år senare som VD och ordförande. När han tillträder som ordförande är Gröna Bilisters finansiella situation fortsatt osäker. Lagercrantz minns ett berömt möte då man konstaterade att man i stort sett var utan pengar och återigen övervägde att lägga ner föreningen. Än en gång ska man dock hitta sätt att driva verksamheten vidare.

MILJÖBILAR I FOKUS

Lagercrantz första tid i föreningen präglas av ett allt större fokus på miljöbilar, något som hänger samman med ett ökat intresse för miljövänliga fordon i samhället i stort. 2005 är året då miljöbilen får sitt genombrott i Sverige – åtminstone som ett begrepp som alltfler människor blir bekanta med och som något som alltfler bilföretag tar hänsyn till när nya modeller tas fram. Marknadsmässigt kommer det stora genomslaget ännu att dröja något, men mot slutet av året har andelen miljöbilar ökat mer än vad som förutspåtts.

”Vem hade trott att över 10 % av all nybilsförsäljning i slutet av 2005 skulle vara miljöfordon?” inleder Lagercrantz en ledare i *Trafik & Miljö* i januari 2006. Få experter trodde dessutom att trängselavgifterna i Stockholm trots allt skulle få ett så positivt bemötande. ”Verkligheten, allmänheten, folket, marknaden – använd det ord du vill – överträffade alla prognoser” konstaterar Lagercrantz nöjt.

Gröna Bilister hade själva lobbats mycket aktivt för ett införande av trängselskatter, exempelvis hade man fått in en hel bilaga om frågan i *Svenska Dagbladet* dagen före folkomröstningen. Föreningens ställningstagande för ett införande av trängselskatter hade också bemötts med en del kritik där det ifrågasattes hur en förening för bilister kan förespråka avgifter för bilister. För Gröna Bilister var dock svaret givet: En grön bilist vill oftare låta bilen stå, och därför är det viktigt med en bättre fungerande kollektivtrafik. Samtidigt bidrar trängselskatter till att öka framkomligheten för de som trots allt måste ta bilen.



2006 införs så den första nationella miljöbilsdefinitionen som kommer att ligga till grund för statens upphandling av bilar. En rad förmåner för miljöbilar, såsom skattebefrielse och undantag från trängselavgift, följer och året därpå ska regeringens införa sin första miljöbilspremie. Premien kommer att omfatta bilar inköpta av både privatpersoner och företag, något som Gröna Bilister också har lobbat för. 2006 innebär även miljöbilens marknadsmässiga genomslag då den exponentiella ökningen av andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen äger rum.

ETANOLDEBATT

Under 00-talets senare halva har miljöbilar etablerats både som ett allmänt känt begrepp och som faktisk företeelse med en fortsatt ökad försäljning. Tack vare den så kallade pumplagen (som ställer krav på svenska mackar att erbjuda miljövänliga bränslen) har förnybara drivmedel som etanol också blivit lättare att få ut på den svenska marknaden. Gröna Bilister hade varit mycket kritiska mot pumplagens införande som man menade i praktiken skulle leda till att mackarna enbart erbjöd E85, vilket väntades ske på biogasens och elbilarnas bekostnad. Detta skulle också visa sig bli fallet. Men tillsvidare gläds föreningen åt det faktum att Sverige under den här tiden står för världens snabbaste omställning från fossila till förnybara bränslen. Den positiva utvecklingen ska dock följas av en kraftig motreaktion.

Mot slutet av 2006 har en hårt polariserad debatt blossat upp där etanol ifrågasätts som bränsle från såväl NGOs som motorjournalister och allmänmedia. I fokus står den så kallade "food versus fuels"-debatten där det hävdas att en ökad etanolproduktion sker på bekostnad av livsmedelsförsörjningen i produktionsländerna. 2008 utbryter också en global livsmedelskris med kraftigt ökade priser på matvaror. I debatten kopplas krisen till de utbredda etanolodlingarna som påstås minska utbudet av livsmedel genom att ta jordbruksmark i anspråk. Det framförs dessutom från flera håll att expansionen av etanolodlingar hotar regnskogen. Organisationer som ActionAid och Afrikagrupperna menar även att den ökade efterfrågan på etanol ger upphov till så kallad land-grabbing där i-länder köper upp eller arrenderar stora områden av odlingsbar mark i fattigare länder för att producera biobränslen som etanol.

Gröna Bilister, som drivit ökade satsningar på etanol, blir hårt åtgångna i media. Påhoppen är många och kommer både från olika organisationer och från etablerad media. Aftonbladets Robert Collin tillhör de som går allra hårdast ut med anklagelser om att Gröna Bilister med sitt lobbyande för etanolen gör sig skyldiga till ökad svält bland barn i tredje världen.

Det finns enligt Mattias Goldmann flera skäl till denna backlash för etanol som bränsle. Vissa delar kan spåras till människans – eller åtminstone medias – natur: när något blåses upp som en möjlig lösning finns det en benägenhet hos vissa att punktera bubblan. Den mediala logikens försmak för förenklingar var inte heller något som bidrog till en nyanserad debatt. Goldmann påpekar att Gröna Bilister alltid har framhållit att det behövs en palett av drivmedel. Det huvudsakliga målet är att ”ersätta gårdagens fossila enfald med morgondagens förnybara mångfald”. Man har genomgående förespråkat biogas och eldrift framför etanol, men hävdade att etanol i sin tur är ett mycket bättre alternativ än de fossila drivmedlen. ”Men media funkade ju så; du berättar allt det här men det klipps så att bara en bit kommer med och så framstår du som en renodlad etanolförespråkare” säger Goldmann.

Det fanns dessutom enligt Goldmann starka incitament från oljeindustrin att smutskasta satsningarna på förnyelsebart. Även då den svenska marknaden är liten fanns det ett stort internationellt intresse för Sveriges etanolsatsningar vid den här tiden, och en ökad försäljning av biodrivmedel riskerade att sprida sig till större och viktigare marknader där man också började fundera på att minska sitt oljeberoende.



Per Carstedt

Det hjälper inte heller att Gröna Bilister åren före etanoldebattens utbrott hade fått in en person i styrelsen som kommit att personifiera den svenska etanol-offensiven. Entreprenören Per Carstedt valdes in som ledamot 2004, och även om han bara satt i styrelsen under två år och sällan deltog vid styrelsemötena, var detta djupt problematiskt för många som menade att Gröna Bilister genom Carstedt blivit ett språkrör för etanolindustrin. Som vi ska se längre fram kom etanoldebatten att prägla synen på Gröna Bilister under många år framöver.



Från vänster, Mattias Goldmann, Per Östborn, Martin Prieto Beaulieu, Jakob Lagercrantz, Per-Jakob Kamienski och Caroline Magnusson.

MED ELBIL FRÅN YSTAD TILL HAPARADA

Debatten kring etanol ska dröja sig kvar i media och vid sidan av frågor om landgrabbing och livsmedelsbrist ska etanolens miljönytta också komma att ifrågasättas. Kritiken förs bland annat fram av SLU-professorn Sören Wibe som i en debattartikel 2010 hävdar att etanolen leder till ökad miljöpåverkan genom högre växthusutsläpp i produktionsfasen.

Samma år som Wibes artikel publiceras får Gröna Bilisters styrelse sin yngsta ledamot i 19-åriga Caroline Magnusson från Täby. Caroline läser sista året på gymnasiet och har på egen hand konverterat en Renault Clio till eldrift. Enligt Magnusson valdes hon in i styrelsen för att fylla ett kompletterande behov hos föreningen som hade stor kompetens inom etanol och biogas men dock saknade djupare kunskap om elbilar. Vid den här tiden hade elbilsmarknaden börjat komma igång och Gröna Bilister såg därför behovet av att fylla denna kunskapslucka.

Tillsammans med Mattias Goldmann beger sig Magnusson av på en elbilsturné som går ut på att visa att det utan större svårigheter går att ta sig med elbil genom hela landet, från Ystad till Haparanda. Under resans gång görs uppehåll i ett 40-tal kommuner där man arrangerar pressträffar och möter kommunrepresentanter som ges möjlighet att provköra elbilen och ställa frågor. Ett syfte med turnén är även att



Helsingborg tilldelas priset Bästa Elbilskommun 2012.

verka för en omformulering av den aviserade supermiljöbilspremien så att premiens utformning stimulerar till ökad elbilsförsäljning. Sista turnéstopp är Visby där ett elbilsseminarium arrangeras under Almedalsveckan. PR-värdet för elbilsturnén har av utomstående bedömare beräknats uppgå till 7,5 miljoner för Gröna Bilister och medaktörer.

2013 genomförs genomförs Elbilsrekordet på nytt då man också gör återbesök i flera av de kommuner som man tidigare varit hos. Erika Brokvist som kommit in i styrelsen 2012 berättar att flera av de kommuner som återbesöktes hade inlett eller planerade satsningar på ökad elbilsanvändning. Representanter från de olika kommunerna kom väl ihåg besöket och många hade åtminstone skaffat sig sitt första elfordon.

Under den här tiden börjar Gröna Bilister också lägga större vikt vid elbilsfrågor i sina kommungranskningar. Helsingborg tilldelas priset för Bästa Elbilskommun 2012. Kommunalrådet Anna Jähnke (m), beskriver hur kommunens omfattande satsning på elbilar fick viktig draghjälp av Gröna Bilisters lobbyarbete. ”De har ju varit mycket aktiva i elbilsfrågan och tryckt på för en snabbare förändring. Exempelvis deltog de som tävlande i Elbilsrallyt som Helsingborg var med och arrangerade. Föreningen har även varit en bra samtalspart för vårt kommunalägda elbolag Öresundskraft. Utan dem hade vi nog inte kommit så långt i arbetet med elbilspooler och utvecklingen av laddinfrastruktur.”

MEDBESTÄMMANDE SYD

Året innan den första elbilsturnén går av stapeln hade Gröna Bilister beviljats stöd från Sida för att undersöka hur omställningen till biodrivmedel kan utformas för att gynna fattiga bönder i producentländerna. Som ett led i att komma bort från den polariserade diskussionen om biobränsels vara eller icke vara, skulle arbetet riktas mot hur hållbarhetskraven för biodrivmedel kan utformas. Inom ramen för projektet Medbestämmande Syd genomförs en rad workshops i bland annat Brasilien och Kenya. Gröna Bilister lobbar dessutom aktivt mot EU-kommissionens nya förslag på utformningen av förnybarhetsdirektivet (RED).

För Mattias Goldmann hör Medbestämmande Syd till en av föreningens viktigaste satsningar. ”När olika aktörer hävdar att exempelvis etanolproduktion drabbar världens fattiga, så har vi åkt ner till Kenya och intervjuat en mängd människor som faktiskt befinner sig i den verklighet som andra skriver om.”

Gröna Bilister har vid upprepande tillfällen påpekat att den globala matprisökningen 2008 – tvärt emot vad som hävdades i debatten – inte var en följd av en utbredd etanolproduktion. Men Goldmann menar även att hela debatten blivit snedvriden; många mindre producenter i tredje världen gynnas i själva verket av ökade priser på livsmedel då stora delar av landsbygdsbefolkningen får sina inkomster från de livsmedelsprodukter de säljer. Men eftersom såväl media som framträdande NGO:s har sina kontor och sin bevakning i de stora städerna, är det enligt Goldmann också främst stadsbornas högljudda protester mot höjda livsmedelspriser som uppmärksammas. Därför framhåller Goldmann vikten av att man tog sig ut till byarna för att ta del av vad bönderna på den fattiga landsbygden har att säga. ”Jag är stolt över att Gröna Bilister på det här sättet har spelat en roll i att lyfta fram världen utanför Sverige”.

FOTO: ABBEA



INTE BILEN UNDER MILEN – BETEENDET I FOKUS

Gröna Bilisters verksamhet har genom föreningens historia vilat på tre B:n: Bilen, Bränslet och Beteendet. Att arbeta för en hållbar bilism handlar om att försöka hålla dessa tre bollar i luften samtidigt, och inse att åtgärder krävs inom alla tre områden. Denna utgångspunkt har också inneburit att organisationen genom åren har gjort allt från att utmanat hockeyslag i sparsamt körande till att framhålla att också bilmoddler som går på ett förnybart drivmedel kan sluka mycket energi. ”Minst hundra gånger har jag sagt att man i de tidiga etanolbilarna från exempelvis Saab formligen hör hur bilen sörplar i sig bränsle” kommenterar Goldmann.

Sett till föreningens historia kan man dock se hur vart och ett av de olika B:na har varit mer eller mindre framträdande under olika perioder. I en något förenklad epokindelning kan man säga att första perioden i organisationens historia till stor del ägnades åt Bilen; genom allmänna krav på energieffektivisering av fordon, fokus på miljöbilar och behovet av enhetliga miljöbilsdefinitioner. Visserligen hade Gröna Bilister under Kågesons tid ett bredare transportpolitiskt fokus med förslag på infrastrukturella åtgärder och energieffektivisering i transportsektorn. Bilen var här ett av flera transportslag som man skrev och debatterade om. Det skulle dock dröja

Bli trädkramare utan att gå ut i skogen.

Om vi alla skulle börja med att ställa bilen en dag i veckan, skulle effekterna snabbt kännas av. För miljön, hälsan och plånboken - cykla, gå, eller varför inte ta bussen dit du ska. Vi lovar, varanda kotte kommer att tacka dig!

InteBilen UnderMilen

www.intebilenundermilen.se



Styrelseledamoten Eva Håkansson delar ut rosor till taxiförare som kör miljöbilar.

innan Gröna Bilister mer aktivt kom att arbeta för minskat bilberoende och kollektiva färdmedel genom att rikta in sig på beteendeförändringar och den enskildes möjligheter att påverka.

Bränslefrågan har heller aldrig varit en icke-fråga, men det är främst efter miljöbilens breda genomslag kring 2005-2006 som Gröna Bilister börjar rikta in sitt arbete alltmer på biodrivmedel – vilket inte minst märks av den mediala debatt som kom att utspelas om etanolens vara eller icke vara. År 2007 kommer man också att inleda granskningar av olika typer av drivmedel med fokus på sociala och miljömässiga krav vid produktionen.

2008 inleds satsningen Inte Bilen Under Milen som har ett uttalat fokus på att påverka enskilda trafikanters beteende. Genom kampanjer och informationsinsatser vill Gröna Bilister visa hur kortare bilresor lätt kan ersättas med cykel, gång eller kollektiva färdmedel – eller kanske genom att stanna hemma. I fokus står ”slentriambilisten” och jakten på att få ihop livspusslet. Kända personligheter som Katarina Ewerlöf, Anders Ekborg och Morgan Alling deltar i att sprida budskapet. Kampanjen som drivs i samarbete med Sjukgymnastförbundet vill också lyfta fram de hälsovinster som görs genom att låta bilen stå. 2013 kommer uppföljningen Skippa Bilen Under Milen där bilpendlare får utmana sig själva och sina förutfattade meningar om hur man tar sig till och från sin arbetsplats.



FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

Mattias Goldmann skriver autofrafer i samband med Zero Rally.

Föreningens senare år präglas i allt högre grad av ett större fokus på beteende- och mobilitetsfrågor. Man talar alltmer om hållbart resande vid sidan om hållbar bilism. Jakob Lagercrantz framhåller att det är naturligt för föreningen att också lyfta fram färdmedel som cykel, gång och kollektivtrafik i en tid då samhället alltmer börjar röra sig från "det ensidiga beroendet av bilen". Fokusförskjutningen märks även i föreningens elektroniska nyhetsbrev som byter namn från "Miljöbilens värld" till "Mobilitetsnytt" och övergår från en rapportering om bilar och bränslen till ett bredare fokus på mobilitet och hållbart resande.

MEDIALT QUANTUM LEAP

Goldmanns uttalade mål att få fler träffar i media än Motormännen ska komma att infrias – kanske tidigare än någon hade trott. Statistiken från 2004 och framåt visar en tydlig tendens mot ett ökat medialt genomslag för föreningen. Vid sidan av *Trafik & Miljö* börjar år 2004 även det elektroniska nyhetsbrevet Miljöbilens Värld att skickas ut. Från att vid starten ha distribuerats till 3000 mottagare är man 2008 uppe i 17 000 för att vid 2011 nå 30 000 personer. Genom att låta *Trafik & Miljö* utgöra bilaga till större dagstidningar når man en ännu bredare läsekrets.

Från tolv träffar i media år 2003 landar föreningen på mellan två och tre hundra pressmeddelanden 2005, följt av mellan tre och fyra hundra året därpå. Det rör sig

både om pressutskick till riksmidia och individuellt utformade utskick till olika lokalmedia runtom i landet. Projektet Kommungranskningar står för en stor del av inslagen, med ett hundratal genomslag i lokala media.

År 2007 kommer så den mest symboliska belöningen för föreningens media-offensiv: statistik från Mediarkivet visar att Gröna Bilister med över 2000 träffar under det senaste kalenderåret för första gången har förekommit oftare i media än Motormännen. Samma år är man uppe i över 500 pressmeddelanden och fler pressträffar än någonsin tidigare har hållits i samband med kommungranskningarna. Sett till ökad närvaro mätt i antalet pressklipp har Gröna Bilister under bara några år åstadkommit en radikal ökning av sitt mediala genomslag.

Ris och ros



Kapitel III – Ris och ros

Det finns en mångfald av åsikter och uppfattningar om Gröna Bilisters verksamhet under föreningens tjugoföråriga historia. Till stor del är åsikterna intimt sammankopplade med var avsändaren har sin hemvist. Att det har funnits visst motstånd från bilindustrin och de traditionella motororganisationerna, likväl som från motorjournalistkåren, är kanske inte förvånande.

Samtidigt är det påfallande hur såväl bilindustrin som många motorjournalister genom åren har fått en alltmer välvillig – eller åtminstone mindre antagonistisk – inställning till föreningen. Under de senaste decennierna har också föreningens omsorg om miljön i allt högre grad kommit att omfattas av bilindustrin. Hur mycket detta beror på Gröna Bilisters arbete, och hur mycket som följer som en naturlig del av samhällsutvecklingen får lämnas osagt (likaså frågan om hur pass "genuin" denna miljöhänsyn i själva verket är).

Som vi tidigare sett var motorjournalisternas mottagande av den nybildade föreningen ganska hårt. Enligt Per Kågeson skulle det ta två-tre år innan Gröna Bilister hade satt sig i respekt hos motorjournalistkåren och kunnat skaka av sig stämpeln som bilfientlig.

Magnus Nilsson beskriver också hur media till en början var mycket förtjusta i att tussa ihop Gröna Bilister med Motormännen, något som passade den mediala dramaturgin med två tydliga motståndare.





Från vänster, Henrik Wingsfors, Svensk Energi, Anders Mathiasson, Energigas Sverige, Gustav Melin, Svebio, Jakob Lagercrantz, Gröna Bilister.

Enligt Martin Prieto Beaulieu var bilbranschen under hans första tid hos Gröna Bilister inte intresserad av någon närmare dialog med föreningen. I samband med att försäljningen av miljöbilar ökade, utvecklades dock kontakterna med enskilda personer inom bilbranschen. Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) har också med åren kommit att få en alltmer mjukare hållning till Gröna Bilister enligt Prieto Beaulieu – liksom till miljövänlig bilism i allmänhet. ”Idag uppmuntrar ju sådana som SPBI och Bil Sweden till att köra på förnyelsebara bränslen och köpa miljövänliga bilar – något som tidigare varit helt otänkbart”.

Motormännens motstånd förefaller dock enligt Prieto Beaulieu fortfarande kompakt. ”Men så har de ju också nästan helt försvunnit från debatten. Nu hänvisar man mycket oftare till Gröna Bilister än till Motormännen och Bil Sweden. Ta till exempel de senaste budgetpropparna – där omnämns Gröna Bilister många fler gånger än både Motormännen och Bil Sweden. Det måste ses som ett mått på att vi har lyckats”.

PRISER OCH UTMÄRKELSER

Gröna Bilister har genom historien fått en mängd priser och utmärkelser för sitt arbete. 2005 tilldelades Mattias Goldmann Motormännens ”Årets Hjulklapp” för sin ”framgångsrika opinionsbildning kring miljöbilar.” Mindre lyrisk var föreningen Bilfront som samma år placerade Gröna Bilister på sin topp-fem-lista över ”Bilismens



Invidning av en snabbaddare i kungenskurva.

värsta fiender” med motiveringen: ”Med hotfulla annonser och en retorik som hämtad från ett syndikalistiskt drömsamhälle kämpar Gröna Bilister med dyra skattebetalda konsulter emot oss vanligt bilkörande folk. De stöttar projekt som ’bilfria dagar’ och de gör undersökningar där den kommun som har sämst bilmiljö får beröm.”

Ett par år senare var Gröna Bilister en av tre organisationer som tilldelades det första ”Charity Rating-priset”. Priset går till ideella miljöorganisationer som arbetar effektivt och har goda förutsättningar att nå sina mål. För Mattias Goldmann hör utmärkelsen till det som han är mest stolt över under sin tid som verksam för Gröna Bilister.

2012 utsågs Goldmann även till tredje tyngsta lobbyist alla kategorier av riksdagsledamöterna själva samt till 35:e miljömäktigaste, något som han själv menar var direkt kopplat till hans arbete som talesperson för Gröna Bilister och ett viktigt kvitto för föreningens påverkansroll.

ETANOLDEBATTEN

Den kanske enskilt största kritiken som har riktats mot Gröna Bilister genom åren rör etanolfrågan. Som vi har sett kretsade debatten till stor del kring påståenden om att en utbredd etanolproduktion skulle hota livsmedelsförsörjningen och leda

till land-grabbing – och därigenom försämra situationen för den fattiga lokalbefolkningen i produktionsländerna.

Men många debattörer hakade också upp sig på vad man såg som ett ensidigt hyllande av en enda lösning. Exempelvis hävdades att Gröna Bilister gick för hårt in i frågan genom sitt förespråkande av skattelättnader för etanol, något som innebar att man direkt tog ställning för en viss teknik.

Enligt föreningens egna företrädare har dock den påstått ensidiga fokuseringen på etanolbränslet ingen bäring. Under Carstedts tid i styrelsen pågick hetsiga diskussioner där inte alla ledamöter var lika övertygade om etanolbränslets förträfflighet. Gröna Bilister har enligt Prieto Beaulieu heller aldrig sett etanol som den enda lösningen: ”Vi har pushat lika mycket för etanol som för biogas, men media och andra har inte framställt det så”. I likhet med Goldmann hänvisar Prieto Beaulieu till medias tendens till förenkling samt en pådrivande oljelobby som skäl till en alltmer negativ syn på etanol som bränsle.

Martin Saar, ordförande för föreningen Aspo (Association for the Study of Peak Oil and Gas) anklagar Gröna Bilister för att ha varit drivande i en omfattande nationell satsning på etanol som har kostat samhället miljarder. ”Gröna Bilister drevs av tron att om man bara skiftar över till etanolbilar kan man sedan leva på precis som vanligt. Vad de inte har förstått är att en bil, oavsett bränsle, inte kan tillverkas och köras utan att det går åt stora mängder energi och andra naturresurser”. Enligt Saar bortser Gröna Bilister i sina kalkyler från den ”dolda” energin och utsläppen, vilket gör att miljövinsterna för miljöbilar är marginella. ”Vill man på allvar se ett minskat bilberoende och minskade utsläpp är ett ensidigt fokus på bränsle alldeles för tamt” säger Saar som istället menar att man bland annat bör satsa på hastighetsbegränsningar och kvoterade körsträckor, samt utbyggd kollektivtrafik.

För Dagens Nyheters mångårige motorjournalist Lasse Swärd hade kritiken om Gröna Bilisters påstådda hyllande av etanol inte främst att göra med etanolbränslet som sådant. Snarare var det enligt Swärd Gröna Bilisters ”dubbla stolar” som utgjorde det största problemet.

Goldmann var vid den tid då etanoldebatten drog igång verksam som miljölobbyist vid PR-byrån Westander. Bland byråns kunder fanns Lantmännen Energi som drev en etanolfabrik i Norrköping. Att dessutom etanolföreträdaren Carstedt vid samma tid satt i Gröna Bilisters styrelse var enligt Swärd djupt problematiskt med tanke på föreningens anspråk på oberoende. ”Det var inget annat än ett fundamentalt

misstag att ta in Carstedt i styrelsen och det kom att utgöra ett grundskott mot trovärdigheten” anser Swärd. I och med införandet av pumplagen kom Gröna Bilister enligt Swärd att bli ”ett verktyg för att lansera E85 och därmed också mer av en kampanjorganisation”. Den främsta kritiken riktar Swärd dock mot sina egna journalistkollegor som han inte tycker har stått för en tillräckligt kritisk granskning av frågan.

Huruvida etanoldebatten har skadat Gröna Bilisters anseende eller inte råder det delade uppfattningar om. Bland föreningens egna företrädare funderar man på om man kunde ha handlat annorlunda för att undvika den polariserade debatt som uppstod.

För Goldmann var framförallt valet av Carstedt som styrelseledamot olyckligt. I sin avskedskrönika på Facit skriver Goldmann att beslutet att ta in ”en av etanolvärldens främsta förkämpar” i styrelsen ledde till att Gröna Bilister fick stämpeln som okritisk förespråkare av etanol. Detta kom att bidra till den onyanserade diskussionen om etanol som bränsle, vilken har fördröjt utvecklingen mot hållbar bilism.



FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

Seminarium om mobilitet och miljöbilar i Göteborg 2013.

Också Prieto Beaulieu menar att valet av Carstedt i efterhand får ses som ett misstag. ”Det har bitit sig fast hos en del, och sådana som Aftonbladets Robert Collin kan än idag komma dragandes med det som en kritik mot oss”. Även Gunnar Hadders menar att beslutet är något som Gröna Bilister har fått äta upp lång tid efteråt och som lett till ett hårt kontrollerande av föreningens påstådda kopplingar till etanolindustrin. Samtidigt tillägger Hadders att man ju inte har hittat mycket att slå ner på. Flera journalister hängde upp sig på att Goldmann jobbade för Westander, men PR-byrån har alltid varit mycket öppna med vilka uppdragsgivare de har och det har visat sig svårt att hitta belägg för att Gröna Bilister varit ”köpta” av etanolindustrin.

Jakob Lagercrantz försvarar dock beslutet att ta in Carstedt i styrelsen. ”Vi har alltid sett ett värde i att ha representanter som företräder olika intressen i vägen mot en hållbar bilism. Att ta in personer som förespråkar olika lösningar är berikande för föreningen.” Däremot menar Lagercrantz att man kunde ha hanterat etanoldebatten bättre. ”Vi skulle inte ha varit mer aktiva – för det hade vi inte orkat. Men vi skulle ha breddat oss och haft fler hearings och byggt allianser. Efter hypen lyckades vi inte bemöta den motreaktion som följde. Men så hade vi också starka lobbykrafter emot oss – jag tror att industrierna inte ville ha så snabba förändringar.” Enligt Lagercrantz har debatten inte skadat Gröna Bilister – men däremot etanolmarknaden.

Riksdagsledamoten Roger Tiefensee (c) menar att det är naturligt att det uppstår en diskussion när det finns starka krafter som vill motarbeta frågan. ”Men Gröna Bilister har aldrig flippat ur i frågan, de har istället drivit en konsekvent linje hela tiden”. Inte heller centerkollegan och stadsmiljöborgarrådet Per Ankersjö ser Gröna Bilisters engagemang i etanoldebatten som något som skulle ha skadat föreningen: ”Jag tycker tvärtom att det var bra att de drev på, de stod ju för fakta medan väldigt starka intressen förde fram helt andra åsikter”.



FOTO: PATRICK TRÄDGÅRDH

Roger Tiefensee

För Per Kågeson var etanolfrågan dock en av anledningarna till att han hamnade i konflikt med den förening som han en gång hade varit med att bilda. Kågeson var en tidig kritiker av E85-konceptet och menar att man inte hållbart kan producera mer etanol på global nivå än vad som krävs för låginblandning i upp till tio eller tjugo procent. ”Jag har under hela resans gång varit noga med att se saken i ett europeiskt eller globalt perspektiv” kommenterar Kågeson och lägger till att han har sett etanol som en tänkbar möjlighet för nischfordon som tankar från egna depåer.

Jag vill veta vad jag tankar

Vad är det som hamnar i tanken när vi står vid bränslepumpen och ser räkneverket snurra? Var kommer bensinen eller etanolen från? Av vilka råvaror har den tillverkats? Hur stor är klimatpåverkan? När vi tittar ovsen omkring på macken får vi oftast ingen ledtråd alls om detta. Det vill Gröna Bilister ändra på. Vi kan läsa på fiskpaketet i frysdisker var torsken är fångad. Vi kan välja kravmärkt kaffe och jämföra sockerinnehållet i olika sorters müsli. Men när det gäller drivmedel är det sämre ställt med konsumentinformation. Detta trots att det är ännu viktigare att vi väljer rätt drivmedel än att vi väljer rätt torsk.

Biodrivmedel

Förra året granskade Gröna Bilister hur långt arbetet har kommit för att göra våra drivmedel långsiktigt hållbara. För biodrivmedelens del har mycket hänt sedan etanoldebatten blossade upp år 2007. EU:s förnybartdirektiv har implementerats i svensk lag. Varje år ska drivmedelsbolagen redovisa ursprungsland, råvaror och klimatpåverkan för alla sina biodrivmedel. För att få hållbarhetsbesked måste drivmedlet minska klimatpåverkan med minst 35 % i livscykelperspektiv (well-to-wheels) jämfört med det fossila alternativet. Produktionen av drivmedlet får inte skada natur och miljö. Alla biodrivmedel som säljs i Sverige idag har fått hållbarhetsbesked av Energimyndigheten.

Många oroar sig för att arbetsvillkoren för arbetarna på sockerrörsfälten är dåliga, och att ursprungsbefolkningars livsmiljö förstörs när plantager för sojabönor eller palmolja anläggs i tropiska länder. Sådana sociala hållbarhetsvillkor berörs inte av lagstiftningen. Drivmedelsbolagen har dock börjat arbeta med frågan på frivillig basis.

Det finns numera frivilliga certifieringar för biodrivmedel som ska säkerställa att de sociala hållbarhetskraven uppfylls. Det gäller t ex Svanen, RSB (Roundtable on Sustainable Biomaterials) och Bonsucro. Av de svenska bolagen är det tyvärr bara Fordonsogas som erbjuder certifierade drivmedel – de svanenmärker sin gas.

Fossila drivmedel

Kraven på de fossila drivmedlen är tyvärr mycket lägre än på de förnybara. De bolag som raffinerar bensin och diesel i Sverige måste redovisa från vilket land råoljan kommer. Men om bensinen eller dieseln importeras räcker det att ange från vilket land detta sker. I ingetdera fallet får vi reda på någonting om vilket oljefält råvaran kommer från, eller om oljan utvunnits ur okonventionella råvaror som tjärsand eller oljeskiffer.

Sådan detaljinformation blir allt viktigare när den lättillgängliga oljan sinar. Att utvinna olja ur okonventionella råvaror kräver mycket energi och leder till stora koldioxidutsläpp. När oljebolagen tvingas att borra efter olja i Arktis eller i djuphavet ökar risken för olyckor och oljeutsläpp. Olyckan i Mexikanska golfen år 2010 är ett exempel på detta. För att bensinen och dieseln ska bli anständig de sista decennierna av den fossila eran måste importörer och konsumenterna ges möjlighet att välja bort de sämsta alternativen.



Klimat- och ursprungsmärkning vid pumpen

Bland annat av detta skäl lanserade Gröna Bilister för ett år sedan sin kampanj "Jag Vill Veta". Vi vill att den information som bolagen redovisar för Energimyndigheten kommer oss konsumenter till del på den plats där vi handgripligen väljer drivmedel – vid pumpen. Först då kan vi effektivt utöva vår konsumentmakt.

Gröna Bilister har under året som gått diskuterat en sådan hållbarhetsmärkning med representanter för drivmedelsbransch, myndigheter och politiker. Frågan togs upp i en interpellationsdebatt i riksdagen den 17 maj 2013. Vårt intryck är att drivmedelsbranschen har en i grunden positiv inställning. De pekar dock på att nya internationella system behövs för att spåra de fossila drivmedlen ända tillbaka till källan. Energi-minister Anna-Karin Hatt håller med om att vi bör ställa lika hårda krav på de fossila som på de förnybara drivmedlen, men hänvisar till nya initiativ från EU och till frivilliga märkningar som Svanen.

I samband med dessa invändningar tål det att upprepas att målet med Gröna Bilisters kampanj är att göra den befintliga informationen tillgänglig för konsumenten, snarare än att se till att mer detaljerad information tas fram. Redan detta vore ett stort steg framåt. Även om vi idag inte kan få reda på vilket oljefält bensinen kommer från, skulle vi – om vi fick chansen – kunna välja om vi vill köpa bensin från Ryssland eller från Norge. Vi skulle kunna undvika bensin som tillverkats av olja från Nigeria, med tanke på de stora oljeutsläpp som sker i Nigerdeltat.

För att få till stånd en enhetlig märkning vore det bäst om ett regelverk togs fram på nationell nivå. På detta sätt utfärdade t ex Energimarknadsinspektionen den 1 januari 2013 nya föreskrifter för ursprungsmärkning av el. Den statliga utredningen "Fossilfrihet på väg", som lades fram före jul, föreslår en energimärkning av bilar precis som på kylskåp. Det är precis en sådan överskådlig klimat- och ursprungsmärkning vi tänker oss även på drivmedlet.



Om politiker och myndigheter drar benen efter sig är det inget som hindrar att drivmedelsbolagen går före och tar fram en märkning, enskilt eller tillsammans. Gröna Bilister kommer att fortsätta samtalen med dem om detta, bl a på ett seminarium under Almedalsveckan i Visby.

Stöd kampanjen "Jag Vill Veta": <https://www.facebook.com/JagVillVeta>

MILJÖ VS. SÄKERHET

Relationen mellan miljöhänsyn och säkerhetskrav är något som återkommande har diskuterats genom Gröna Bilisters historia, ofta i samband med föreningens årliga rankning av miljöbästa bilar. Som vi har sett gav redan den första rankningen upphov till kritik om att Gröna Bilister satte miljöhänsyn framför säkerhetskrav. Men även senare rankningar har anklagats för att lyfta fram bilar som brister i säkerhet.

Särskilt stormade det 2006 då Dagens Nyheters Lasse Swärd i en artikel med rubriken "Vägverket sponsrar krockfarliga bilar" kritiserade bristen på säkerhetskrav hos flera bilmodeller i Gröna Bilisters granskning – en granskning som finansierades av Vägverket. Enligt Michael Koucky rörde det sig delvis om en olycklig kommunikationsmiss; från Gröna Bilisters sida hade man alltid försökt vara tydlig med att det var en miljö- och inte en säkerhetsrankning. Men debaclet som uppstod skulle ändå leda till att Gröna Bilister året därpå införde minimikrav för säkerhet i sina rankningar.

I efterhand har både Lagercrantz och Goldman tillstått att man borde haft striktare säkerhetskrav på de bilar som ingick i de återkommande rankingarna. Miljö och trafiksäkerhet bör förstås inte ställas mot varandra.



Geneve bilsalong, Mattias Goldman pratar med volvocheferna.

FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

KOSTNADSEFFEKTIV LOBBYISM NÄR DEN ÄR SOM BÄST

Det finns en sak som såväl kritiker som anhängare av Gröna Bilister är rörande eniga om: organisationens förmåga att utifrån begränsade resurser skapa maximal uppmärksamhet i media och bedriva ett aktivt och mycket skickligt lobbyarbete.

Särskilt imponerande framstår det sett till föreningens litenhet. Såväl motorjournalister som representanter från bilindustrin har hävdade att det inte är i kraft av sitt stora medlemsantal som man har verkat, utan i kraft av ett bra lobbyarbete. ”De har varit mycket framgångsrika i att skapa medial uppmärksamhet sett mot att de är en mycket liten organisation” säger Ulf Svahn, VD för SPBI. Helginsborgs kommunalråd Anna Jähnke framhåller att föreningen har en plats i lobbyvärlden som är erkänd och att man haft en förmåga att vara på rätt plats vid rätt tid genom att delta i seminarium, ta debatter och göra utspel.



Ulf Svahn

FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

Även inom organisationen är man väl medveten om sitt effektiva påverkansarbete. En nyckel till framgången ligger enligt Michael Koucky i att man på ett skickligt sätt har drivit frågor som både berör folk och som media har visat intresse av.

Enligt Jakob Lagercrantz har föreningens förmåga att agera snabbt också varit avgörande – något som han kopplar till det förtroende som funnits mellan styrelseledamöterna, vilket gjort att man snabbt kunnat gå till handling. Caroline Magnusson delar synen på det ömsesidiga förtroendet som grund för styrelsens effektivitet. Det krävdes ingen förankring för olika utspel och kontakter med pressen, utan man litade på varandra. Dessutom fanns det en stor frihet att som styrelseledamot agera i olika frågor. ”Man har känt föreningens förtroende och därför vågat agera utan att konstant förankra med resten av styrelsen exakt vad man får säga. Det har varit en förutsättning för att snabbt kunna agera då tillfälle getts.”

För Martin Prieto Beaulieu ligger kärnan i föreningens lobbyframgångar i en enskild faktor: stenhårt arbete. ”Vi arbetade i stort sett jämt; dagar, kvällar, nätter, helger. Vi slet för att vi brann för frågorna, vi såg till att så gott som alltid vara tillgängliga för varandra, och alltid redo att skriva remissvar eller göra utspel i media”.

Framgångsrikt lobbyarbete handlar till stor del om att föra en produktiv dialog med de parter som har inflytande över de områden man vill påverka. Gröna Bilisters roll som konstruktiv samtalspartner är också något som lyfts fram av många, särskilt politiker.

Riksdagsledamoten Per Bolund (mp) och stadsmiljöborgarrådet Per Ankersjö (c) lyfter fram föreningens förmåga att bistå med information som annars varit svår att ta del av.

FOTO: RIKSDAGEN



Per Bolund

Bolund framhåller också att Gröna Bilister har kunnat bidra med fakta som inte har vinklats. Under sin tid som tjänsteman på regeringskansliet hade Bolund stort utbyte av föreningen i arbetet med trafikfrågor och miljöbilsstyrmedel. Enligt Bolund präglas Gröna Bilister av professionalism och pålitlighet. Men han nämner även organisationens kreativitet; att man alltid hittar nya sätt att arbeta och sprida information.

Helsingborgs kommunalråd Anna Jähnke (m) framhåller också hur föreningen har bidragit till kommunens idéutveckling. Samtidigt menar Jähnke att Gröna Bilisters ibland har haft en något naiv syn på kommunens möjligheter att påverka. En kommun har ju flera åtaganden; vid sidan om miljöåtgärder är man också tvungen att ta hänsyn till sådant som vård, skola och omsorg.

Det finns enligt Jähnke dessutom gränser för hur mycket en kommun kan påverka medborgarnas beteende, och i vilken grad man kan styra marknaden. ”Som kommun kan vi ta ansvar och köpa in el- eller gasbilar. Men vi kan ju inte tvinga privatpersoner att köpa miljöbilar, och inte heller driva mackarna själva.” Jähnke tycker att Gröna Bilister ibland har varit lite orättvisa i sin kritik av kommunens miljöbilsarbete, något som tycks bota i viss oförståelse för vad som är en kommuns mandat.



Anna Jähnke

FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

FOTO: THOMAS CARLIGREN



Per Ankersjö

Också Per Ankersjö erkänner att han ibland känt sig lite orättvist behandlad av Gröna Bilister. Som exempel nämner han införandet av elbilsparkeeringar på gatumark, något som inte är möjligt rent juridiskt men som Gröna Bilister menar att kommunen borde göra ändå. ”Det kan ju vara ett alternativ för en mindre kommun, men för en stad som Stockholm med mångas ögon på sig är detta något som våra jurister avråder från” säger Ankersjö som ändå på det hela taget är positiv till Gröna Bilisters arbete med att driva kommunerna i grönare riktning.



Från vänster, Svante Axelsson, SNF, Håkan Joëlson, ElbilSverige och Jakob Lagercrantz, Gröna Bilister.

Hur skarp bör en lobbyorganisation vara i sin kritik av de aktörer som man vill påverka? Per Lundgren, tidigare på Öresundskraft, har ibland frågat sig varför Gröna Bilister inte varit tuffare mot bilindustrin. Å andra sidan är det enligt Lundgren väl just detta som är föreningens styrka – att man inte varit för aggressiv i sin kommunikation och på så sätt riskerat stöta bort de som man måste samarbeta med. ”En förening som Gröna Bilister måste vara beredd på att få ovänner. Men enligt min uppfattning har de i alla fall drivit en rak linje och behållit sitt anseende och sin glorifierade position av någon som man lyssnar till”.



Per Lundgren

Också SPBI:s Ulf Svahn menar att Gröna Bilister har varit villiga att lyssna för att få igenom de förändringar man menar behövs. ”Det ingår i deras roll att vara kritiska och vilja att vi ska agera snabbare”, säger Svahn. ”Det är en naturlig rollfördelning där vi skiljer oss åt: vi befinner oss i en industri med en verklighet som vi måste förhålla oss till – det är exempelvis inte möjligt för oss att blanda in hur mycket etanol som helst i våra distributionssystem. Men de är ju smarta personer som förstår

detta”. Enligt Svahn faller det snarare på media att stå för en kritisk granskning av såväl Gröna Bilister som de själva.

Representanter för motororganisationerna har dock menat att Gröna Bilister ibland medvetet har sökt konflikt, och att man hade gagnat frågan i högre grad om man istället hade valt en mer samarbetsinriktad linje.

Men även en av föreningens mest stridbara representanter, Mattias Goldmann, ger uttryck för viss självkritik vad gäller relationen till bilindustrin. ”Vi positionerade ju oss mycket tydligt mot Motormännen och Bil Sweden, och det är klart att det är roligt att jobba mot en stor fiende. Men man kan fråga sig hur effektivt det egentligen har varit att vara på koalitionskurs mot dessa organisationer” säger Goldmann. I grunden menar han att det rör sig om att Gröna Bilister prioriterat att positionera sig som organisation istället för att driva själva frågan. Det är lätt hänt att man tänker på organisationens bästa i första hand, menar Goldmann, men samtidigt var det dumt att föreningen därigenom skapade de lösningar som gjorde att det tog längre tid att få med sig sådana som Motormännen och Bil Sweden.



Mattias Goldmann, Gröna Bilister och Anna-Karin Hatt.

FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU



Mattias Goldmann och Håkan Matson från Dagens Industri.

VIKTEN AV TIMING

Att vara en framgångsrik lobbyist handlar förstås inte bara om hur och vad man gör, utan också om när man gör det. För Gröna Bilisters framgångar har timingen varit avgörande.

Martin Prieto Beaulieu framhåller hur man genomgående har anpassat sina frågor i förhållande till den politiska och mediala konjunkturen och de frågor som varit uppe – eller på väg upp – på dagordningen. Föreningens ökade fokus på bilar vid tiden då Prieto Beaulieu kom in i styrelsen, var delvis en följd av just detta: ”det fanns ett växande intresse för miljöbilar i samhället i stort och vi såg möjligheten att aktivt driva frågorna för att kunna få maximalt genomslag för våra idéer”.

Jakob Lagercrantz ger uttryck för samma hållning när han berättar om hur föreningen tydligt profilerade sig i miljöbilsfrågan: ”Vi tog den vågen och surfade på den och utvecklade vågen och kom nästan att definiera vågen”. Citatet fångar in mycket av det som under senare tid kommit att bli en del av föreningens raison d'être: förmågan att snabbt fånga upp en aktuell fråga, driva frågan vidare för att sedan alltmer dominera frågan och debattens riktning – effektiv agenda-setting drivet till fulländning. Samtidigt framhåller Lagercrantz även vikten av att lämna frågor i tid, då man ser att frågan har fått så pass starkt fäste att den lever vidare genom andra. Också det en central beståndsdel i ett ständigt framåtblickande lobbyarbete.

Men även Gröna Bilister har vid ett par tillfällen brustit i timingen. Enligt Goldmann övergick man alltför snabbt till att diskutera frågor som elbilar och laddhybrider efter att Sverige inlett sin omställning från fossila till förnyelsebara bränslen. Istället för att skynda vidare anser Goldmann i efterhand att man borde ha ansträngt sig mer för att vårda den förändring som skett. Lagercrantz önskar även att man skulle ha varit snabbare med att ta tag i frågan om bränslenas ursprung och tidigare påbörjat arbetet med att ställa upp handlingskrav på bränslen.

FOTO: MAGNUSSON



Caroline Magnusson

Caroline Magnusson menar att föreningens förmåga att satsa på det som ligger rätt i tiden, även kan ha ett opportunistiskt drag. ”Det är väl risken med att man varit så duktig på att tajma sitt lobbande – man framstår lite som en organisation som satsar på det som är hippt för tillfället”. Också miljöchefen Anders Roth resonerar kring balansen mellan att nå ut medialt och att göra det som lönar sig på sikt. Roth jämför föreningens fokus på elbilar och laddinfrastruktur med den tidigare uppståndelsen kring etanolbränslet. ”Ibland kan önskan att synas i media och springa på frågor som är hippa leda till att man bortser från att verka för det som är långsiktigt hållbart”.

RÖSTER FRÅN GRUNDARNA

En viss typ av kritik mot föreningen, såsom den arbetat under det senaste decenniet, kommer från de personer som en gång i tiden var med och bildade Gröna Bilister.

Magnus Nilsson är kritisk mot den väg som hans gamla förening har slagit in på, där man inte tycks ägna sig åt mycket annat än bilar, bränslen och motorer. Enligt Nilsson har Gröna Bilister efter hans tid agerat i linje med politikens försmak för enkla lösningar och ”quick-fixs” istället för att verka för mer krävande förändringar av beteenden och samhällsstrukturer. Magnus Nilsson tycker det är svårt att hitta exempel där Gröna Bilisters under det senaste decenniet drivit på utvecklingen i positiv riktning. Föreningens positiva syn på etanol och flexifuelbilar har enligt Nilsson gjort det möjligt för de politiska partierna att bortse från övrig transportpolitik och behovet av energieffektiviseringsåtgärder. ”Istället för att underlätta och bana väg för de kontroversiella åtgärder alla vet krävs – högre skatter på bensin och diesel – har man framställt det som om förändringen bara handlar om enkla, harmlösa grejer: lite ny motorteknik och etanol. På så sätt har Gröna Bilister kommit att legitimera att politikerna låter bli att exempelvis höja



Elbilstävling eLeMans 2013.

drivmedelsskatterna, och föreningen har därigenom bidragit till att försena miljöomställningen av trafiksystemet”.

Medlemstidningen *Trafik & Miljö* står enligt Nilsson inte heller för någon riktig journalistik längre. När Per Elvingson hade lämnat redaktörskapet övergick tidningen enligt Nilsson till att bli mer av ett informationsblad. Viss besvikelse uttrycks också över att man inte längre är intresserad av något arbete med Transport & Environment, den organisation som Gröna Bilister under sin begynnelse hämtat så mycket inspiration från.

Nilsson har i själva verket svårt att lyfta fram något positivt som Gröna Bilister har åstadkommit under senare tid. Möjligtvis har man varit ett visst stöd för de mer progressiva delarna av bilbranschen. Men på det stora hela har Nilsson svårt att se hur Gröna Bilister under senare tid skulle ha stärkt miljöarbetet. Snarare menar han att föreningen genom sitt fokus på etanol istället för energieffektivisering har fördröjt utvecklingen mot snålare bilar.

Även Gröna Bilisters grundare, Per Kågeson, har efter sin avgång varit mycket kritisk till att föreningen i så liten grad har drivit frågan om energieffektivisering. Dock ser Kågeson med viss tillfredsställelse på att man på senare tid har blivit något mer



FOTO: PER-JAKOB KAMIENSKI

Styrelseledamoten Per Östborn körde på biogas hela vägen från Smygehuk till Riksgränsen tillsammans med Per-Jakob Kamienski.

aktiv vad gäller bilarnas bränsleförbrukning. Och inte heller Kågeson förnekar det faktum att Gröna Bilister verkligen har lyckats komma fram i media – något han säger sig bevittna med en sorts skräckblandad förtjusning.

MEDLEMSORGANISATION ELLER LOBBYORGAN?

Den kanske mest utbredda kritiken bland Gröna Bilisters egna företrädare handlar om att man aldrig lyckats driva föreningen som en aktiv medlemsorganisation. Enligt Tomas Kåberger har föreningen fokuserat för lite på att bygga upp en medlemsorganisation: "Vi har varit alltför inriktade på de omedelbara resultaten och inte satsat på långsiktig kapacitet". Michael Koucky påpekar att frågan om hur mycket medlemsorganisation och hur mycket påverkansorganisation som man vill vara, har löpt som en röd tråd genom föreningens historia.

Att föreningen – trots ett medlemsantal som i stort sett inte legat högre än 1500 – ändå har lyckats utöva ett så stort inflytande ses av de flesta som en följd av de personer som har arbetat för organisationen. "Gröna Bilister har alltid attraherat mycket kompetenta och begåvade individer" säger Koucky. "Det har varit en enorm tillgång och orsaken till att man kunnat bedriva ett så effektivt påverkansarbete.

Men just på grund av detta har man inte heller sett sig behöva bygga upp en verksamhet som bygger på kontinuitet och långsiktighet och som inte är beroende av enstaka individer”.

Öresundskrafts Per Lundgren tycker att Gröna Bilister har gjort ett fantastiskt jobb, inte minst utifrån sina förutsättningar som ideell organisation med begränsade resurser. ”Men det har också varit mycket personpräglad, föreningens framgångar har i stor utsträckning berott på ett par färgstarka individer. Vad händer när dessa försvinner?”

Samma fråga ställer sig Anders Roth på Göteborgs stad trafikkontoret som menar att föreningen nog blivit lite för individberoende. Caroline Magnusson pekar också på baksidan av att vara en förening som drivits av så starka personer. En sådan förening blir lätt beroende av ett antal driftiga individer, vilket gör det svårare att arbeta med att bygga upp en fast struktur och kontinuitet.

Vägen framåt



Kapitel IV – Vägen framåt

Mycket har hänt under Gröna Bilisters tjugoföråriga historia, både inom föreningen och i samhället i stort. I en exposé över organisationens utveckling ligger det nära till hands att dela upp historien i två faser som sinsemellan är ganska olika.

Den förening som bildades och drevs av Per Kågeson och Magnus Nilsson skiljer sig på flera sätt från det Gröna Bilister som finns idag. Som vi tidigare sett hade organisationen under de första åren ett bredare transportpolitiskt fokus, vilket inte minst kom till uttryck i *Trafik & Miljö*. Man rapporterade en hel del om bilar men också om sjöfart, flyg och spårburen trafik. Därtill bevakades inte bara frågor gällande personbilar, utan också lastbilsfrågor i mycket större utsträckning.

Även då föreningen under sina första år kom att få en del uppmärksamhet i media, så arbetade man inte från någon välutvecklad strategi med en tydlig idé om hur man bäst når ut. Trots föreningens bitvis ganska radikala förslag framstår den äldre versionen av Gröna Bilister – åtminstone sett i ett tillbakablickande perspektiv – som en förening med en betydligt mer lågmäld profil än vad den senare skulle komma att få.

Under åren kring millennieskiftet skedde ett tydligt, om än något utdraget, skifte i föreningens historia. Hösten 1999 lämnade Nilsson sin redaktörspost och året där-



FOTO: MARTIN PRETO BEAULIEU



Mattias Goldmann och Martin Prieto Beaulieu, vinnare av Zero Rally 2012 kategorin biodrivmedel.

på avgick Kågeson som styrelseordförande. Efter 2002 hade även Tomas Kåberger gått över till andra uppdrag och därmed var ingen av de personer som fanns med vid föreningens bildande längre kvar i någon mer operativ funktion. Den styrelse som valdes 2003 med Michael Koucky som ordförande skulle innebära en ny profil för föreningen, en profil som sedan vidareutvecklades under Jakob Lagercrantz tid som ordförande.

Förändringen kan ses på flera plan. Som vi har sett kom man att lämna det bredare transportpolitiska fokus som Gröna Bilister tidigare haft för att inrikta arbetet mer mot personbilar. Den tidigare så nära relationen till Transport & Environment kom att bli allt svagare och fick ett slut 2007 då Gröna Bilister valde att gå ur den europeiska paraplyorganisationen som en följd av meningsskiljaktigheter i synen på biodrivmedel. Även de formella banden till de tidigare fadderorganisationerna SNF och WWF klipptes av i och med en stadgeförändring som avskaffade de två föreningarnas rätt att utse representanter till Gröna Bilisters styrelse. Stadgeändringen bör dock inte ses som en markering från Gröna Bilisters sida, utan som en följd av att föreningarna under senare tid inte utnyttjat sin rätt att utse styrelseledamöter.

Den kanske mest påtagliga förändringen handlar dock om hur man började arbeta med media. Främst manifesterad i Mattias Goldmanns utfästelse att slå Motormännen i antalet pressklipp, gick föreningen under loppet av bara några år till att bli en

av de mest framträdande lobbyorganisationerna i svensk debatt. Den förening som enligt Magnus Nilsson själv i början byggde på ganska vaga idéer om vad man rent konkret ville åstadkomma, kom att bli en tydligare nischad och mer kampanjinriktad organisation med en genomtänkt strategi för opinionsbildning. Som en del i detta förstärktes organisationens profil som en mer renodlad bilistorganisation. Med fler styrelseledamöter som kunde avsätta tid för att dra in finansiering blev föreningen också alltmer projektorienterad.

Det är dock intressant att notera att Gröna Bilister i vissa avseenden på senare år har kommit att närma sig den inriktning man hade från början genom att återigen bredda sig och röra sig bort från ett mer snävt bil-fokus. En avgörande skillnad är förstås att det bredare greppet under Kågesons tid främst bestod i ett inkluderande av transportslag som flyg och sjöfart och även fokus på lastbilstrafik vid sidan av personbilar, medan man på senare tid kommit att fokusera mer på hur man genom attityd- och beteendeförändringar kan ersätta bilen med andra färdmedel.

FRAMTIDENS GRÖNA BILISM

Hur ser då föreningens framtid ut – finns det ett behov av en organisation som Gröna Bilister framöver? Vilka är i så fall de viktigaste frågorna som föreningen bör driva? Bland de över tjugo personer som har intervjuats för den här skriften tycker



Elon Musk, Tesla och Mattias Goldmann.

FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

så gott som alla att en organisation som Gröna Bilister fyller en fortsatt viktig funktion. Åsikterna om vilka frågor föreningen bör rikta in sig på går dock delvis isär.

Riksdagsledamoten Jens Holm (v) framhåller det fortsatta behovet av en förening för alla de inom miljörörelsen som inte tycker att det är fel att ha bil, men gärna ser ett minskat bilåkande – vilket är en uppfattning som omfattas av flera av de intervjuade politikerna. Anita Brodén (fp) påpekar att arbetet med att skapa levande landsbygder inte kommer att kunna utgå från satsningar på allmänna kommunikationer. För att ändå verka för en hållbar utveckling i mindre orter behövs en förening som Gröna Bilister som kan bidra med kreativa förslag på olika typer av tekniska lösningar.



FOTO: JANN LIPKA

Jens Holm

FOTO: GRÖNA BILISTER



Anders Roth

Flera personer lyfter målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 som ett konkret exempel på ett område där en förening som Gröna Bilister har en roll att spela. Enligt borgarrådet Per Ankersjö (c) vet ingen riktigt exakt hur detta mål ska uppfyllas, varför det är viktigt att både politiker och branschen knuffas framåt så att målet verkligen nås. Också miljöchefen Anders Roth pekar på behovet av att driva fram tuffa beslut om hur biodrivmedelsutvecklingen ska stimuleras och vilka infrastrukturinvesteringar som är nödvändiga för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta.

Även de som under senare tid hört till föreningens kritiker tycker sig se ett fortsatt behov av en organisation för gröna bilister. Motorjournalisten Lasse Swärd menar att det trots allt är önskvärt med en förening som visar på frågornas vikt. Men då bör organisationen gå tillbaka till den form av kritiskt granskande som Swärd menar präglade Kågesons tid som ordförande.

Den enda av de intervjuade som rent ut tycker att föreningen bör läggas ner är Aspos ordförande Martin Saar. ”Jag tyckte det blev särskilt tydligt i och med Lasse Swärds artikel härom veckan, då han hävdade



FOTO: RIKSDAGEN

Anita Brodén



Skippa Bilen Under Milen

Det borde vara självklart att den som ställer bilen och börjar gå, cykla eller åka kollektivt till jobbet ska belönas för sina nya pendlingsvanor. Klimatet, luften, staden och folkhälsan blir alla vinnare. Men alltför ofta belönar vårt samhälle motsatsen. Gröna Bilisters projekt Skippa Bilen Under Milen vill ändra på det.

Bilen har varit normen för vårt samhälle i gott och väl ett halvsekel nu. Vi är fångade i en infrastruktur i form av motorleder, breda vägar och parkeringsplatser som gett utrymme åt bilismen, ofta på det enkla vardagslivets bekostnad. Bostäder, service och arbetsplatser har hamnat på långa avstånd från varandra och tvingar människor till många men ofta korta bilresor för att få sin vardag att gå ihop.

Avigsidorna är uppenbara: klimatförändringar, luftföroreningar, buller och vantrivsel i våra tätorter. Föroreningar och partiklar från tätortens biltrafik skördar många gånger fler dödsoffer än trafikolyckorna, såväl i stad som på land. Men folkhälsan tar även stryk i form av brist på vardaglig motion.

Men en revolution sker i det tysta. Bilkörningen minskar sedan knappt ett decennium i Sverige såväl som i övriga västländer. Minskningen – internationellt kallad för Peak Car - sker oberoende av konjunkturer och bränslepriser. Mest tycks den bero på en attitydförändring. Allt fler människor väljer att skippa bilen, i synnerhet på kortare sträckor i tätorter. Fyra av fem bilresor är kortare än en mil. Det är där man snabbast och enklast kan minska bilismens miljöpåverkan.

Den som skippar bilen och börjar gå, cykla eller åka kollektivt får bättre hälsa. En så enkel sak som att promenera till busshållplatsen får stor betydelse för blodtryck, balans, muskelmassa och förmågan att ta upp syre. Detta förstår moderna, hälsomedvetna människor och låter resorna till och från jobbet bli värdefulla komplement till träning på gym och i idrottshallar.

Det handlar också om tidsvinster. På bussen, tunnelbanan och spårvagnen kan du messa, surfa och prata i telefon hur mycket du vill. I bilen blir du en trafikfara om du gör samma sak, så där kan du mest sitta och titta på bilen framför dig.

SKIPPA BILEN

under
milen



Revolutionen är mycket fredlig till sin karaktär. Ingen stoppar, hatar eller förbjuder bilarna. Det finns fortfarande situationer då bilen är ett utmärkt transportmedel, även i tätorten. Men i framtidens tätorter kommer bilen att få maka på sig till förmån för såväl bostäder och gröna lungor som de tysta, miljövänliga och hälsosamma transportalternativen.

Men: Ska vi komma dit finns det ett och annat hinder som måste röjas undan. Vi behöver alla peppas för att skippa bilen under milen, och i vår vardag måste det hela tiden vara det bilfria alternativet som är det mest attraktiva – annars lär de flesta av oss inte vilja ändra på sina invanda beteenden.

Och då finns det att göra: Bilresor till och från jobbet belönas med långt bättre reseavdrag än cykel och kollektivtrafik. Motionscyklar är avdragsgilla medan riktiga cyklar förmånsbeskattas. Arbetsgivare lockar anställda med subventionerade p-platser intill entrén.

Det är dags för våra politiker att skapa rätt sorts belöningar! Räkna rätt på kollektivtrafiken och betrakta varje ny resenär som en vinstaffär och en investering i stadsmiljö, folkhälsa och ren luft. Gör tjänstecyklar och periodkort avdragsgilla. Inrätta reseavdrag, lika för alla transportslag. Se till att antalet parkeringsrutor och parkeringsavgifterna får en klokt styrande verkan. Styr samhällsplaneringen så att avstånden mellan arbete, bostäder och service blir lagom långa för gång- och cykeltrafik.

Och det är dags för våra arbetsgivare att plocka fram en pendlarvänlig attityd! Sätt avgifter på p-platserna, och förvandla de mest attraktiva platserna närmast entrén till cykelställ – gärna täckta och låsbara. Se till att medarbetarna kan duscha och byta om efter sin cykeltur. Skapa rutiner och system för jobbahemma-dagar! Peppa och uppmuntra alla som vågar skippa bilen – och gläds åt att de presterar mer och bättre på jobbet!



Styrelsemöte i Alingsås, Matias Goldmann, Erika Brokvist, Lena Nilsson och Fredrik Holm.

att det är hög tid att skrota ordet 'miljöbil' eftersom det inte finns några bilar som är bra för miljön. Min kommentar till det är att man bör skrota både miljöbilen och Gröna Bilister”.

Bland de personer som under senare tid varit engagerade i föreningen finns en ganska stor samsyn kring vilka frågor som organisationen bör driva framöver. Enligt Martin Prieto Beaulieu bör man bygga vidare på det arbete som inleddes med Inte Bilen Under Milen där beteende och attitydförändringar står i centrum. Det ligger också i tiden att fokusera mer på den typen av frågor, hävdar Prieto Beaulieu. ”Dagens samhälle präglas av en produktivitetsmani där man förväntas arbeta mer och mer hela tiden. Men vi har också ett allt större behov av att vara flexibla och kunna arbeta hemma – något som leder till förändrade resmönster”.

Samtidigt tillstår Prieto Beaulieu att detta med att förmå människor att förändra sin livsstil utgör den kanske svåraste utmaningen. Utöver attitydförändringar måste man dessutom titta mer på städernas planering och på hur man genom infrastrukturella åtgärder kan underlätta för miljövänliga alternativ som kollektivtrafik och cykling. Något som är en ännu mer långsiktig process.

Tidigare styrelseledamoten Erika Brokvist instämmer i behovet av att flytta fokus från fordonet till beteendet och arbeta med mobilitetsfrågor ur ett brett perspektiv. Enligt Brokvist borde detta också avspeglas i högre grad i föreningens kommungranskningar där man utöver att bedöma åtgärder kopplade till fordon, också bör titta på kommunernas stadsplanering och på hur man arbetar med mobilitetsfrågor.



FOTO: GRÖNA BILISTER

Erika Brokvist

Nödvändigheten av att skifta fokus från bilar och bilteknik till förmån för mer strukturella frågor som stadstrafik framhålls även av den tidigare ordföranden Michael Koucky. ”På tio-femton års sikt är det kanske inte längre någon som definierar sig som bilist – däremot kommer vi alla fortfarande att beröras av och behöva olika former av mobilitet” säger Koucky som menar att Gröna Bilister helt klart har ett framtida existensberättigande. Men man kommer att behöva hitta nya former för hur man organiserar sig och nya frågeställningar som är relevanta för många människor. ”Det var på sitt sätt enklare under min tid i föreningen då vi bistod med konkreta råd och tips om val av bil. Men vem ska vara verksam i en ny version av Gröna Bilister och varför? Det är en utmaning som kräver eftertanke”.



Gröna Bilisters kampanj för att uppmärksamma behovet av laddstationer för elbilar.

Också Jakob Lagercrantz anlägger ett mer långtgående framtidsperspektiv när han funderar över föreningens fortsatta existensberättigande. Enligt Lagercrantz har samhället på ganska kort tid genomgått stora förändringar som påverkar både vår syn på, och behov av, bilåkande. Uppgifter visar att vi för tredje året i rad använder bilen mindre medan alltfler ur den yngre generationen väntar med att ta körkort – eller inte tar det alls. I det moderna samhället med det ständiga behovet att vara uppkopplad har bilen heller inte längre samma status som frihetssymbol. Enligt Lagercrantz handlar frihet idag snarare om att kunna utnyttja sin smart-phone eller laptop när som helst – något som onekligen är lättare i en tunnelbana eller på ett tåg än vad det är bakom ratten i en bil.

Även den tilltagande hälsotrenden har enligt Lagercrantz påverkat den allmänna synen på bilen. Dels föredrar alltfler att gå eller cykla och på så sätt kombinera träning med resande, dels finns det en större medvetenhet om de negativa hälsoeffekter som ökade utsläpp för med sig. Allt detta talar enligt Lagercrantz för att det finns ett utrymme för en förening som Gröna Bilister som kan fånga upp dessa behov och trender. Återigen är det en fråga om timing: föreningen har ju under senare år sökt rikta sig alltmer mot mobilitet. I nuläget, med ett än starkare fokus på frågor som rör stadsutveckling och livskvalitet, tycks förutsättningarna för detta bättre än någonsin.



FOTO: GRÖNA BILISTER

Den dynamiska trion, alltid redo, här efter det traditionella nakenbadet efter Miljöaktuells miljömingel i Almedalen.



Styrelseledamoten Lars Edvall i samband med en elbilstävling på Gotland.

Vad kan man då dra för slutsatser om hur vi ska se på ett fortsatt behov av en förening som Gröna Bilister? En stor del av frågan handlar om hur vi ser på bilens roll i det framtida samhället. Ett skäl till att bilen har symboliserat frihet handlar om att den har kunnat erbjuda ökad rörlighet, en möjlighet för den enskilde att snabbt förflytta sig över stora avstånd. Vad händer med denna bild i en tid och i ett samhälle där i stort sett var och en av oss kan förflytta oss genom cyberrymden och på så sätt färdas både längre bort och snabbare än vad något fysiskt färdmedel kan erbjuda?

Vi ser också idag hur en ny syn på ägande växer fram – särskilt hos den yngre generationen. Till viss del pådrivet av den teknologiska utvecklingen finns idag en mångfald funktioner som uppmuntrar till olika typer av delat ägande, med allt från couch-surfing till bil-pooler. Delandets ekonomi, som handlar om att man byter tjänster och varor med varandra, har blivit ett etablerat begrepp. För många i den unga generation som kommit att kallas "the sharing generation" tycks det inte finnas samma behov av att äga saker, och en större vilja till att dela och låna av varandra.

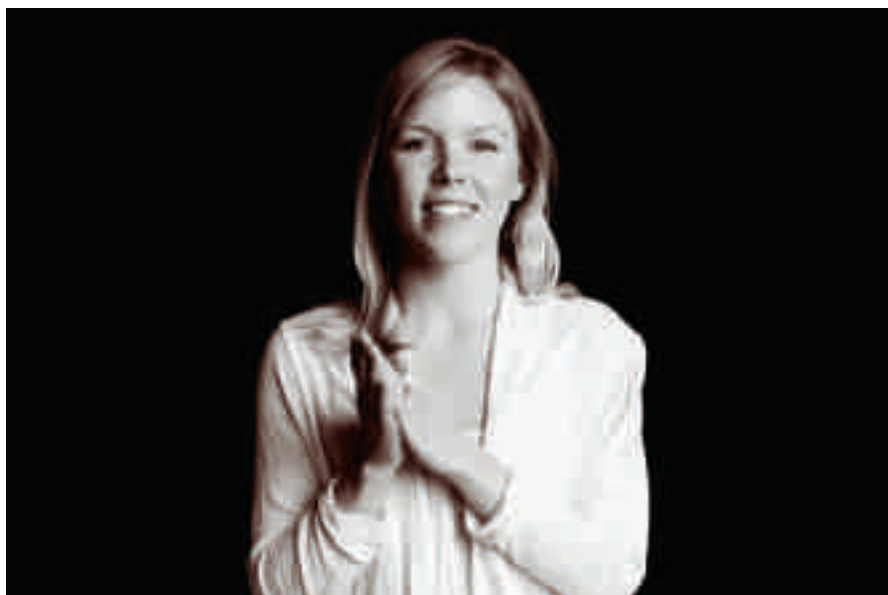


FOTO: ZEROMISSION

April 2014 valdes Johanna Grant till Gröna Bilisters första kvinnliga ordförande, med uppdraget att ta organisationen in i framtiden.

Till viss del kan detta hänga ihop med den ekonomiska utvecklingen i västvärlden – de unga som växer upp idag har inte möjlighet att ställa samma krav på materiell välfärd som tidigare generationer. Men det tycks inte enbart röra sig om en fråga om tillgänglighet. Dagens unga växer upp med en helt annan medvetenhet om frågor som klimatförändringar och jordens begränsade resurser. De nya trender och attitydförändringar som kan anas, bör också ses mot den bakgrunden. Vilket intryck ger en bränsleslukande SUV på en generation som har en annan syn på ägande men också en annan medvetenhet om resursförbrukning? Vilken statusmarkör innebär ett sådant val idag?

Samtidigt kan man fråga sig hur gällande detta är för alla delar av befolkningen. Hur pass omfattande är den nya synen på bilen – och inte minst bilisten – i samhällen i stort? Det är ett obestridligt faktum att många svenskar fortfarande lever i samhällen där bilen har en central roll och där en ny syn på bilen kanske inte har fått samma genomslag som i de stora städerna. Man kan fråga sig hur långt vi egentligen har kommit från den diskussion som utspelades i media under 90-talets mitt då Gröna Bilister hade bildats. Är klyftan mellan ”vanligt folk” på landsbygden och mer ekonomiskt gynnade storstadsbor fortfarande lika gällande?

Sammanfattningsvis råder det dock ingen tvekan om att mycket har hänt sedan Gröna Bilister såg världens ljus för tjugo år sedan. Och om någon idag skulle utropa ”Bara för att man har bil struntar man väl inte i miljön” skulle väl inte många höja på ögonbrynen. Dels för att det idag framstår som alltmer självklart att vi alla – så även bilister – måste ta hänsyn till miljön, dels för att de politiska och tekniska förutsättningarna för att vara en miljövänlig bilist idag är betydligt bättre än tidigare. Att Gröna Bilister har varit en del av denna utveckling är svårt att bortse från.

Lista över de intervjuade personerna

Per Kågeson, tidigare ordförande

Tomas Kåberger, tidigare ordförande

Michael Koucky, tidigare ordförande

Jakob Lagercrantz, tidigare ordförande

Magnus Nilsson, tidigare redaktör för *Trafik & Miljö*

Gunnar Hadders, tidigare kansliansvarig

Mattias Goldmann tidigare styrelseledamot och presstalesman

Martin Prieto Beaulieu, styrelseledamot

Kristina Birath, tidigare styrelseledamot

Caroline Magnusson, tidigare styrelseledamot

Erika Brokvist, tidigare styrelseledamot

Ulf Svahn, VD för Svenska Petroleum och Biodrivmedelsinstitutet, SPBI

Martin Saar, ordförande för Association for the Study of Peak Oil and Gas, Aspo

Lasse Swärd, motorjournalist *Dagens Nyheter*

Anders Roth, miljöchef vid trafikkontoret i Göteborgs stad

Per Lundgren, konsult Jurab, tidigare på Öresundskraft

Anna Jähnke, kommunalråd (m) och ordförande i Miljönämnden, Helsingborg stad

Per Ankersjö, stadsmiljöborgarråd (c), Stockholms stad

Jens Holm, riksdagsledamot (v)

Anita Brodén, riksdagsledamot (fp)

Per Bolund, riksdagsledamot (mp)

Roger Tiefensee, riksdagsledamot (c)

Anders Ygeman, riksdagsledamot (s)

Johan Hultberg, riksdagsledamot (m)

Samtliga intervjuer har genomförts under våren 2014.

Index

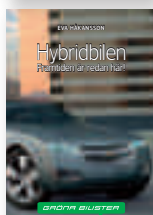
ActionAid	33	Lasse Swärd	47, 48, 52, 67
Afrikagrupperna	33	lobbyism, lobbyarbete, mm	36, 46, 47, 49, 53, 55, 57, 60, 66
Aftonbladet	33, 49	Magnus Nilsson	3, 14, 23, 26, 44, 58, 59, 64, 66
Anders Roth	58, 61, 67	Maria Spetz	9
Anders Ygeman	77	Martin Prieto Beaulieu	3, 9, 28, 30, 31, 45, 47
Anita Brodén	67,		49, 53, 57, 65, 70
Anna Jähne	36, 53, 54,	Martin Saar	47, 67
Anna-Karin Hatt	51, 56	Mattias Goldmann	3, 9, 28, 29, 30, 34, 35, 37, 38, 40, 45, 46,
Årets Hjulklapp	45		47, 48, 49, 52, 56, 57, 58, 65, 66, 70
Aspo (Association for the Study of Peak Oil and Gas)	47, 67	Medbestämmande syd	37
bensinskatt, bränsleskatt, drivmedelsskatter	3, 4, 12, 15, 16,	Michael Koucky	27, 29, 52, 53, 60, 65, 71
	17, 23, 26, 33, 58, 59	Miljöbästa bil	49, 75, 86
Bertil Moldén	9	miljöbilar	3, 32, 33, 38, 39, 45, 47, 48, 54, 57
Bil Sweden	9, 45, 56	miljöbilsdefinition	18, 33, 38
Bilfront	45	miljöbilspremie, supermiljöbilspremie	33, 36
bilpooler	4, 22	Miljöbilens värld/ Mobilitetsnytt	40
biodrivmedel	18, 34, 37, 39, 45, 65, 67	miljömäktigaste	46
Biogas, gasbilar	33, 34, 35, 47, 54, 60	mobilitet	3, 4, 40, 48, 71, 72
Boo Nilsson	21	Motorföreläsaren	15, 16, 20
Börje Henningsson	16	Motorföreläsarnas Helnykterhetsförbund	15
Caroline Magnusson	35, 53, 58, 61	Motormännens Riksförbund	9, 15, 16, 20, 30, 40, 41
Charity Rating-priset	46		44, 45, 56, 65
Claes Tingwall	21	Naturskyddsföreningen (SNF)	12, 13, 14, 23, 29, 30, 55, 65
Dagens Nyheter	47, 52	Öresundskraft	36, 55, 61
Egon Edström	20	Östersundsposten	15
ekobonus	17	Per Ankersjö	49, 54, 67
eldrift, elbilar, elbilsmarknaden, laddinfrastruktur	3, 33,	Per Bolund	54
	35, 36, 37, 54, 55, 58, 59, 71, 73	Per Carstedt	34, 47, 48, 49
energieffektivisering	38, 58, 59	Per Elvingsson	27, 31, 59
Erika Brokvist	36, 70, 71	Per-Jakob Kamienski	35, 60
Etanol, E85, etanolindustrin	3, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 46, 47,	Per Kågeson	3, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 26, 30
	48, 49, 50, 55, 58, 59		38, 44, 49, 59, 60, 64, 65, 66, 67
EU/EU-kommissionen, EUs förnybarhetsdirektiv RED	23, 37,	Per Lundgren	55, 61
	50, 51	Per Östborn	35, 60
Expressen	21	pumplagen	33, 48
Facit	48	Robert Collin	33, 49
flexifuel-bilar	58	Roger Tiefensee	49
food versus fuels	33	Rolf Gildenlöw	16, 21
fossiloberoende fordonsflotta 2030	67	Säkerhet	18, 21, 52
Gotlands Tidningar	16	Sida	37
Greenpeace	14, 31	Sjukgymnastförbundet	39
Grön Trafikskola	28, 29	Skånska Dagbladet	21
Gunnar Hadders	9, 27, 28, 29, 30, 49,	Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)	23
Håkan Matson	21, 57	Svenska Dagbladet	32
Hallandsposten	20	Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)	45
Helsingborgs Dagblad	21		53, 55
Inte bilen under milen, Skippa Bilen Under Milen	38, 39,	Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)	29
	70, 68, 69	the European Federation for Transport and Environment	12
Jag vill veta	50, 51	Tomas Käberger	3, 14, 23, 27, 60, 65
Jakob Lagercrantz	3, 17, 31, 32, 35, 40, 45,	Trafik & Miljö	9, 21, 23, 26, 27, 31, 32, 40, 59, 64
	49, 52, 53, 55, 57, 58, 65, 72	Trafik- och Klimatkommittén	15, 26
Jens Holm	67,	trängselskatter	30, 32
Johan Hultberg	77	Ulf Svahn	53, 55, 56
Kommungranskningar	29, 36, 41, 71	Vägverket	28, 29, 52
Kommunikationskommittén	26	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)	12, 15, 22
Kristina Birath	17, 77	Visby, Almedalsveckan	36, 72
Kungliga Automobilklubben	21	Westander	47, 49
Lars Edvall	73	WWF	12, 14, 23, 65

Fler böcker från Gröna Bilister



Sälja och köpa gasbil - en vägledning.

Handboken för den som överväger att köpa gasbil och den som vill öka sin försäljning av gasbilar. EV OCKSÅ: Gasbilen har varit missuppfattad och underskattad, men nu ökar intresset snabbt, i takt med att vi inser att de fossila bränslena inte är hållbara och att oljan långsiktigt blir allt dyrare. Mattias Goldmann. 80 sidor, Utgiven av Gröna Bilister och Gasföreningen.



Hybridbilen – Framtiden är redan här.

Oberoende av vilket bränsle vi använder måste våra bilar bli mer energisnåla. Boken beskriver smarta tekniker för detta, teknik som redan idag finns tillgänglig. Eva Håkansson. 65 sidor.



Avvecklingsplan för fossilbränslebilen

Gröna Bilisters konkretisering av Centerpartiets förslag. Boken beskriver hur de politiska målen kan förverkligas, beslut för beslut, år för år. Resultatet blir en snabb minskning av de svenska klimatpåverkande utsläppen och en världsledande position inom miljöbilar och biobränslen. 73 sidor.



Bromsklossarna – En studie av motkrafterna till hållbar bilism och hur de agerar

Bromsklossarna är en svidande och systematisk uppgörelse med motkrafterna till hållbar bilism. Boken är särskilt relevant för alla som har att hantera motkrafter – i trafik- och miljöarbetet eller på andra områden. Mattias Goldmann. 80 sidor, Utgiven med stöd från Naturvårdsverket



Utmaning 2020 – Hur kommuner och landsting kan minska trafikens miljöpåverkan

En handbok i hållbara trafiklösningar, helt baserad på de bästa exemplen från kommuner och landsting. Här finns inte ett enda oprövat förslag! Exempler kompletteras med genomgång av relevant lagstiftning, praxis och definitioner. Mattias Goldmann och Per Östborn. 112 sidor, Utgiven med stöd från Trafikverket

Beställ i butiken på www.gronabilister.se

Bilen Bränslet Beteendet

20 år med Gröna Bilister

Året är 1994 och en ny förening har just sett dagens ljus. Gröna Bilister bildades med ambitionen att verka för en miljövänlig bilism. Idag har föreningen hunnit fylla tjugo år och är en etablerad miljöorganisation med en erkänd plats i lobbyvärlden. Vägen dit har dock varit krokig. Gröna Bilister har kritiserats av såväl motorjournalister och bilindustrin som NGOs och media. Samtidigt har organisationen hyllats genom åren för sin förmåga att med kreativa metoder driva såväl politik som bransch och allmänhet i en riktning mot hållbar bilism.

Den här boken riktar sig till alla som är intresserade av hur en liten förening med begränsade resurser har kämpat för att driva sina frågor och få maximalt genomslag för sina idéer. Men berättelsen är även en resa genom Sveriges miljöpolitiska landskap och hur det har förändrats över tiden.

Vi får höra röster från politiker, branschföreträdare, journalister och olika personer som har företrätt Gröna Bilister genom åren. Hur har föreningen gått till väga för att driva på utvecklingen mot en hållbar bilism? Vilka fallgropar har man trillat i? Vad har varit svårast på vägen och vad hade kunnat göras annorlunda?

Boken blickar även framåt i tiden: Finns det ett fortsatt behov av en förening som Gröna Bilister? Vilka frågor kommer att stå i fokus för framtidens gröna bilism?

Hanna Begler är projektledare på tankesmedjan Global Utmaning. Hon har en master i statsvetenskap från Stockholms universitet med inriktning mot internationell politik och utveckling.

