

Så blir kommunen

# Elbilsbäst i Sverige

Följ den nya elbilens resa  
genom Sverige



GRÖNA BILISTER

Juni 2011



## Inledning

Sommaren 2011 körs Elbilsrekordet, första gången en helt vanlig elbil körs genom hela Sverige från Ystad till Haparanda. Syftet med elbilsrekordet är enkelt. Vi vill visa att elbilen finns här och nu, och gott och väl räcker till för de flesta människors behov. Kan vi köra den genom hela Sverige, så fungerar den också att arbetspendla och åka och handla med!

Under Elbilsrekordet träffar vi den politiska ledningen och de berörda tjänstemännen i ett fyrtiotal kommuner, i syfte att diskutera hur omställningen till elbilar och hållbar bilism kan påskyndas. Vi träffar också bilhandlare, media, intresserad allmänhet, och avslutar rekordresan på Almedalsveckan.

Vi tar för givet att de vi möter vill bidra till en snabb och genomgripande omställning till hållbar bilism, där bilar som inte ens behöver avgasrör är en viktig del. Omställningen till hållbar bilism är politik, i lika delar lokal och nationell. I denna rapport ger vi fem handfasta tips på hur kommuner kan bli Elbilsbäst i Sverige. I en separat rapport, som tar fasta på Elbilsrekordets lärdomar, presenterar vi hur Sverige kan bli Elbilsbäst i Världen.

Vi gör detta utan att ta ensidig ställning för elbilar, och vi avvisar alla försök att ställa elen mot andra förnybara drivmedel – omställningen bort från det fossila oljesamhället är alltför stor för att ensidigt förlita sig på en drivmedelsform. Gårdagens gråa enfald ska bli morgondagens gröna mångfald.

Mattias Goldmann  
Projektledare Elbilsrekordet  
Gröna Bilister

The logo for 'Gröna Bilister' is a green speech bubble with a white outline. Inside the bubble, the words 'GRÖNA BILISTER' are written in a white, bold, italicized, sans-serif font. The bubble has a tail pointing downwards and to the right.

*Denna rapport utgår delvis ifrån Gröna Bilisters helt nya, ännu ej publicerade kommunenkät som cirka 150 kommuner i dagsläget svarat på. Eftersom tendensen är att kommuner som gör mer på miljöbilsområdet också är bättre på att svara på frågor om det, innebär det att procentsatser och liknande är i överkant jämfört med situationen i hela landet. Det betyder också att listor med namngivna kommuner inte är kompletta.*

*Läs mer på [elbilsrekordet.se](http://elbilsrekordet.se) och [gronabilister.se](http://gronabilister.se). Läs även handboken *Utmaning 2020*, om kommuners arbete för hållbar bilism, och Gröna Bilisters årliga kommungranskningar.*

# 1. Köp, leasa och hyr elbilar – nu!

Ny teknik är ofta dyrare än konventionell teknik. För att den nya tekniken ska vinna fotfäste krävs aktörer som inte kortsiktigt ser till priset, utan mer långsiktigt kan väga in både lägre driftskostnader och miljöfördelar som inte direkt kan mätas i kronor och ören. Kommuner har en sådan position och kan därmed bidra till att produktionsvolymerna ökar, priset sjunker och den nya tekniken kan bli var mans egendom.

Kommunens val av elbilar stimulerar den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra elbilarna, vilket underlättar för andra som är intresserade av samma bilar. En kommunal bilflotta med elbilar och laddhybrider väcker uppseende på orten och lockar företag och allmänhet att följa efter, speciellt om kommunen tydligt skyltar med vad det är man kör.

Normalt äger eller leasar kommuner sina bilar i tre år. Därefter kommer de ut på begagnatmarknaden, som berikas med välskötta elbilar.

I maj 2011 hade 24,5 % av landets kommuner skaffat elbilar (inklusive laddhybrider), enligt Gröna Bilisters helt nya kommunenkät. Över hälften av kommunerna, 52 %, planerar att skaffa (fler) elbilar inom den närmaste framtiden. Några positiva exempel:

- ✦ **Växjö.** Kommunen startade tillsammans med Växjö Energi, Växjöhem, Hyresbostäder i Växjö, Vöfab och Vidingehem ett elbilsprojekt 2009 och avser att köpa 60 personbilar och 10 transportfordon under de kommande fyra åren.
- ✦ **Åre** har tillsammans med Åreföretagarna antagit Vision 2020, som anger att 50 % av de nyanskaffade bilarna år 2014 ska vara elbilar eller elhybrider.
- ✦ **Göteborg** har infört en elfordonsstrategi med starkt säkerhetsfokus.
- ✦ **Stockholm** och Vattenfall har initierat en nationell elbilsupphandling<sup>1</sup> med stöd av Energimyndigheten.
- ✦ **Bengtsfors** och tre andra kommuner provar år 2011 den kommande Saab 9-3 ePower, medan Falbygdens Energi provar Volvos eldrivna C30 och Östersunds kommun testar Peugeots elbil i-On i kallt klimat.
- ✦ **Sundsvall-Östersund-Trondheim** (Kommunsamarbetet SÖT) publicerar en elbilsguide<sup>2</sup> som uppdateras två gånger per år. Öresundskraft har en särskild sajt om el- och gasbilar.

Kommuner som maj 2011 anger att de har minst en elbil i egen regi: Eksjö, Falköping (4), Falun, Gnosjö, Gotland, Gävle (18), Göteborg (5), Halmstad, Hammarö (2), Helsingborg (16), Huddinge (3), Karlstad (3), Kristianstad, Kristinehamn (7), Kungsbacka, Landskrona (3), Lerum, Lidköping (6), Ljusdal, Luleå (2), Malmö (30), Nynäshamn, Smedjebacken, Stockholm (11), Södertälje (3), Sölvesborg, Ulricehamn, Vadstena, Värmdö (4), Värnamo (2), Västerås, Växjö (2), Örebro (85 varav 73 personbilsregistrerade golfbilar), Östersund (4). Kommuner utan efterföljande antal i parentes har en elbil.

<sup>1</sup> [www.elbilsupphandling.se](http://www.elbilsupphandling.se)

<sup>2</sup> Se [www.greenhighway.nu](http://www.greenhighway.nu)

## 2. Slå fast en elbilspolicy

Göteborgs elbilspolicy slår fast att man ska ”medverka aktivt vid introduktion av ny teknik för eldrift i vägfordon, exempelvis genom inköp/leasing av fordon. Egna inköp av elbilar, demonstrationsprojekt och upphandlingar av kollektivtrafik eller transporttjänster med eldrivna fordon skall inriktas på produkter från etablerade leverantörer med bra prestanda och goda trafiksäkerhetsegenskaper [...]. Enstaka efterkonverterade fordon, eller nischprodukter från aktörer som inte deltar aktivt i utvecklandet av ny teknik för eldrift i fordon bör undvikas.” Arbetet samordnas av Trafikkontoret.

Göteborgs position är förstås inte den enda möjliga, men alltför många kommuner har fortsatt inte någon tydlig position i elbilsomställningen. Det kan bero på att elbilsfrågan hanteras av elbolaget, bostadsbolaget eller någon enskild entusiast. Det må verka bra men i längden duger det inte. En elbilspolicy bör innehålla:

- ⤴ Bevekelsegrunder för kommunen att satsa på elbilar
- ⤴ Krav på fordonen
- ⤴ Koppling till infrastruktursatsningar
- ⤴ Ansvarsfördelning

## 3. Ställ krav också på elbilen

### 3.1 Hög säkerhet

Kommunens anställda ska aldrig utsättas för större risker för att kommunen vill påskynda omställningen till miljöfordon. Säkerhetskraven vid statliga myndigheters fordonsupphandling<sup>3</sup> bör användas också lokalt, gärna med Trafikverkets tillägg som kan komma att gälla allmänt när miljöbilsdefinitionen sent omsider revideras 2012. I korthet innebär det krav på högt krocksäkerhetsbetyg från Euro NCAP för passagerare, skydd mot pisksnärtskada, acceptabelt fotgängarskydd, antisladdsystem, låsningsfria bromsar och bältesvarnare. Bilarna ska dessutom vara utrustade med alkolås och ISA.

Då det finns många miljöbilar som är fullt ut lika säkra som icke-miljöbilar, bör säkerhetskraven gälla utan undantag. Göteborg slår fast att ”Det finns inget skäl för kommunen att åsidosätta trafiksäkerhetskrav bara för att en bil går på el. Begränsad körsträcka och lång laddtid kan accepteras, men inte dålig säkerhet, körupplevelse eller komfort. Om staden investerar i osäkra elbilar kan detta i själva verket motverka introduktionen.” Vi delar helt denna inställning, särskilt som det nu kommit en rad elbilar och laddhybrider som fått höga säkerhetsbetyg.

### 3.2 Rimlig kostnad

Elbilar liknande den som används i Elbilsrekordet leasas för 4 000 - 5 000 kronor i månaden, med service och garantier och inga särskilda åtaganden för kunden. Det är en viss merkostnad gentemot en traditionell bil, men kan rymmas inom kommunens ansvar och önskan att vara pådrivande på miljöområdet. Men det finns gränser för vad som är rimligt att en kommun använder av skattebetalarnas medel; de aktörer som tar tredubbla beloppet för bilar med ungefärligen samma innerutrymmen, prestanda och säkerhet bör inte få några kommunala affärer.

---

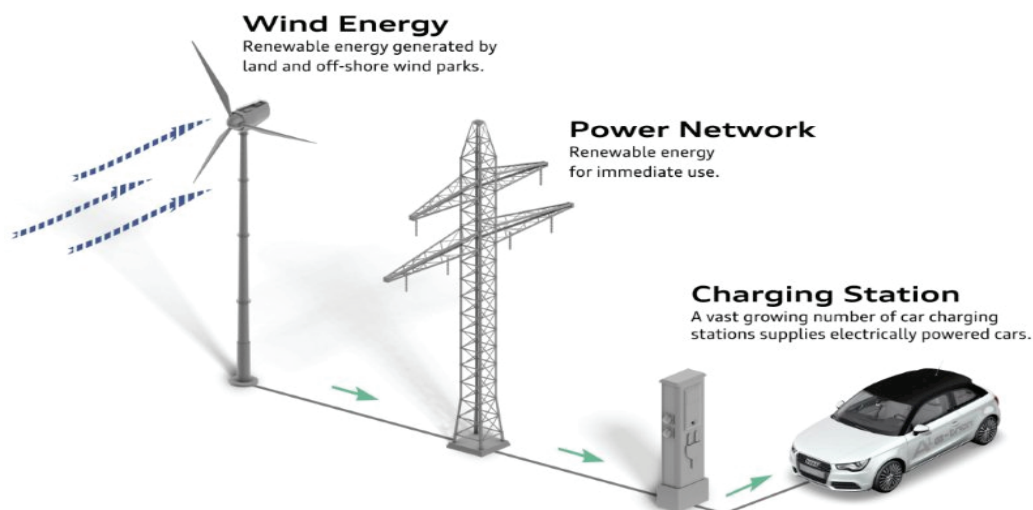
<sup>3</sup> Återfinns i SFS 2009:1

En acceptans av alltför höga kostnader, kanske drivet av att man önskar stötta ett visst bilmärke, leder till försämrad acceptans längre fram, när omställningens belackare kan kritisera de orimligt höga kostnaderna.

### 3.2 Grön el

Knappast någon kan ha undgått påståendena om att etanol- och gasbilar körs på bensin, vilket skulle göra att deras miljönytta blev obefintlig. Vi förutser en liknande diskussion kring elbilarna, vars klimatnytta givetvis är störst om de laddas med förnybar, miljömärkt el.

Kommuner bör utnyttja sitt planmonopol och sin starka ställning som inköpare av el för att begära miljömärkt el. Ännu lättare är det förstås i de fall kommunens eget energibolag förser med el. Den lokala kopplingen blir givetvis större om elen t.ex. kommer från vindkraft inom kommunen.



*En tillverkaras modell på hur vindkraft kan driva elbilar*

**Kommuner som i maj 2011 kräver miljömärkt el** (t ex vindkraftsel) till eventuella elbilar är *Enköping, Falkenberg, Falköping, Gotland, Göteborg, Hammarö, Helsingborg, Högsby, Karlstad, Kristinehamn, Lerum, Lidköping, Linköping, Lund, Nacka, Norrköping, Nyköping, Nässjö, Olofström, Smedjebacken, Stockholm, Södertälje, Tingsryd, Trollhättan, Tyresö, Uddevalla, Upplands-Bro, Uppsala, Växjö, Åtvidaberg och Örebro*. Kommuner markerade i kursivt har dock inga egna elbilar.

### 3.3 Gratis nu, betalt sen

Växjös laddstolpar ger gratis el de två första åren. De är långtifrån ensamma, snarare är det mycket ovanligt att i dagsläget ta betalt för elen. I grunden är en sådan gratis tilldelning av drivmedel naturligtvis olycklig och miljömässigt tveksam, särskilt om elen inte är miljömärkt, och det riskerar förstärka bilden av att elbilens rörliga milökostnad är noll vilket ökar körsträckorna. Under en övergångsperiod är det rimligt att låta elen vara gratis, men tidigt berätta när man tänker sig börja ta självkostnadspris.

## 4. Sätt upp laddstolpar och snabbladdningsstationer



Elbilens fördel är att den inte behöver någon ny infrastruktur – eluttagen duger. Och ändå inte...

- ✦ För de som ska köra mer än 10-15 mil per dag, t.ex. taxi och bilpooler, behövs snabbladdningsstationer
- ✦ De som inte har eget eluttag utomhus, t.ex. lägenhetsboende, behöver det för elbilen
- ✦ Gamla motorvärmarruttag och liknande är ofta på bara 6 ampere, vilket är för lite för en elbil
- ✦ 10 ampere duger men ger väldigt långsam laddning
- ✦ Laddas mer än en bil åt gången, räcker inte dagens säkringar nästan någonstans

Till detta kommer ”range anxiety”, oron att bli stående på grund av elbilens korta räckvidd. Därför är väl synliga laddstolpar viktiga, även om de flesta laddar sina elbilar hemma eller på jobbet.

Var fjärde kommun har publika laddstolpar och andelen ökar snabbt. 25 % av dessa kommuner säkerställer att elen i stolparna är miljömärkt, t.ex. från vindkraft. Positiva exempel:

- ✦ **Elbolaget Bixia** installerar drygt 30 laddstolpar i Linköping, Mjölby, Oxelösund, Borgholm, Växjö, Nässjö och Katrineholm. De placeras där man ställer ifrån sig bilen en längre stund, såsom parkeringsplatser, köpcentrum och vägre Restauranger.
- ✦ **Jönköpings läns** ”20 steg för klimat och hälsa” slår fast att varje kommun ska ”planera för minst en laddstation för elbilar”, senast år 2012.
- ✦ **Sträckan Sundsvall-Östersund-Trondheim** får laddstationer längs ”Green Highway”
- ✦ **Krokom, Åre och Östersund** får laddstolpar genom Jämtkraft, tillsammans med lokala företag inom ramen för ”Klimatprofilera ditt företag”.

För att få till en omställning också inom de fordonssektorer som kör längre sträckor, som taxi, och därmed få större mångfald större miljönytta av varje elbil, krävs snabbladdningsstationer, och till skillnad från vanliga laddstolpar är de så pass dyra och komplicerade att etablera att man inte kan hoppas att den lokala hamburgerkedjan gör det. Här har kommunen en central roll, i samverkan med taxinäring och elbolag.

**Kommuner som maj 2011 anger att de har minst en publik laddstation för elbilar:** *Borgholm, Båstad, Falkenberg, Falun, Filipstad, Gnosjö, Gotland, Gävle, Göteborg, Götene, Helsingborg, Huddinge, Jönköping, Karlstad, Katrineholm, Landskrona, Lerum, Lilla Edet, Linköping, Lund, Malmö, Mark, Mjölby, Nacka, Norrköping, Nyköping, Nässjö, Sandviken, Stockholm, Tranås, Trelleborg, Tyresö, Umeå, Uppsala, Värnamo, Västervik, Västerås, Växjö, Åre och Östersund.* Kommuner i kursivt saknar dock egna elbilar.

## 5. Hjälp medborgarna på traven

Vattenfalls och Stockholm stads gemensamma elbils- och laddhybridsupphandling, där en testflotta etableras under våren 2011. Företag och organisationer – men inte privatpersoner – får en del av merkostnaden ersatt, mot att de deltar i utvärderingar, faktainsamling och informationsspridning. I första upphandlingsomgången var merkostnaden per bil i snitt 196 500 kr inkl moms.

I ett andra steg genomför Vattenfall och Stockholm Stad tillsammans med SKL Kommentus en samordnad upphandling av elbilar och laddhybrider, med sikte på minst 6 000 fordon. De första 1 000 kan få ett bidrag på upp till 50 000 kronor. Privatpersoner hänvisas istället till den kommande supermiljöbilspremie på 40 000 kronor, som dock först införs 2012.

Gävle Energi, Jämtkraft och Mälarenergi har som mål att 1 000 elbilar ska rulla i Gävleregionen år 2013. Huvuddelen av dessa ska köpas av företag och privatpersoner, och för att underlätta det får vanliga familjer testa elbilar i projektet ”Shopping Circle”.

Vissa kommuner erbjuder bredare information till företag som vill arbeta med transporter och miljö. Göteborg, Helsingborg och Landskrona ger råd om tjänsteresor, godstransporter och miljöfordon.

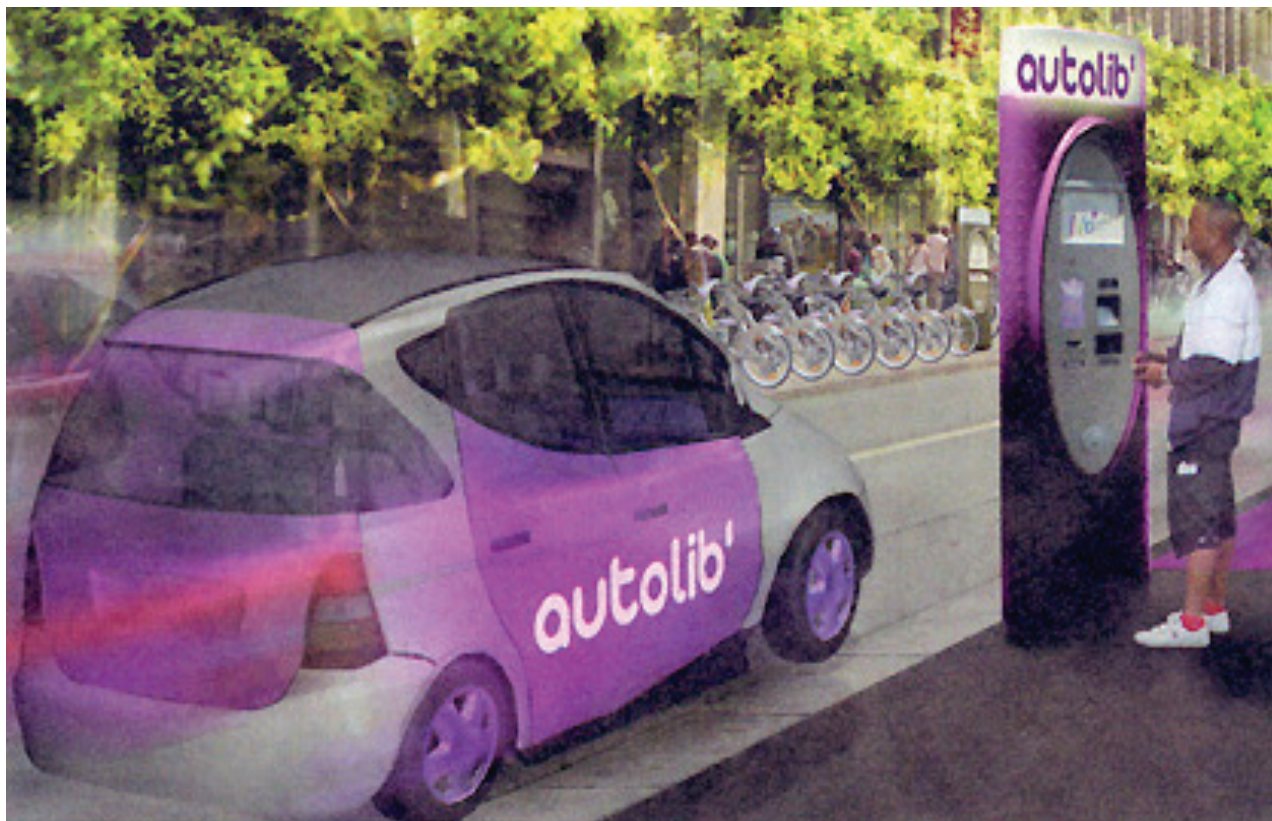
Knappast någon kommun viker de bästa p-platserna åt elbilar eller har börjat förbereda för den lagändring som innebär att p-platser får reserveras åt elbilar och laddhybrider som ska laddas.



*Sveriges första eltaxi – kommunerna avgör om de blir fler*



## Utländska förebilder



### ***Paris: Elbilspool för folket***

Paris borgmästare Bertrand Delanoë lanserade hösten 2010 Autolib, med 3 000 elbilar och över 700 stationer utspridda i staden. Man prenumererar på tjänsten ungefär som på en tidning. Parisborna är redan vana vid systemet, som sedan ett par år finns för låncyklar, Vélib.

Prenumeranterna betalar 15 Euro i månadsavgift och 5 Euro för varje halvtimme som de använder elbilen. Systemet är alltså tänkt för riktigt korta körningar, t.ex. när man tar tunnelbanan till affären men behöver en bil för att köra hem vad man handlat. Det är möjligt att hämta och lämna bilen på olika ställen. Kanske den främsta fördelen är att användarna garanteras parkeringsplats, vilket inte är allom givet i Paris.

Autolib testas från juni 2011, och ska vara i drift hösten 2011. Paris räknar med att systemet ska befria staden från tiotusentals vanliga bilar, och därmed minska trängseln och luftföroreningarna.

## **Zermatt: Bara elbilar**



Den schweiziska alpstaden Zermatt tillåter enbart utsläppsfria bilar och hästvagnar. Turister som kommer med bil får parkera i Täsch, 5 km därifrån, och sedan ta tåget. Boende som behöver använda bil med förbränningsmotor måste ansöka hos polisen och kan därefter få parkera i stadens utkant, men inte köra genom centrum. Brandbilar, ambulanser och vissa andra fordon är undantagna, men polisen kör elbil. Hotellen har eldrivna transporter från järnvägsstationen och taxistationen utanför staden, och elbussar trafikerar de största hotellen och skidliftarna.