

Miljöbilssituationen i Arvidsjaur

3 stjärnor av 10 möjliga

-

En granskning av Gröna Bilister

December 2005

Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar och allt våldsammare väder som följd. En huvudanledning till Sveriges bidrag av den ökande växthuseffekten är att trafikens utsläpp fortsätter att öka, medan andra sektorer utsläpp har stagnerat eller börjat minska.

EU har två konkreta mål med bäring på transporter med personbil:

- 1) Använd mängd förnyelsebara drivmedel ska 2010 uppgå till minst 5,75 procent av den totala marknaden för drivmedel.
- 2) Det genomsnittliga utsläppet av fossil koldioxid från personbilar ska 2010 vara max 120 g/km.

Varje land har ett ansvar att leva upp till målen och målen bör också gälla för det lokala miljöarbetet. Riksdag och regering har slagit fast att ansvaret också gäller sektorsvis, med målet att trafikens koldioxidutsläpp år 2010 ska vara tillbaks på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar ibland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress. Transporter är den största enskilda källan till flera miljö- och hälsofarliga utsläpp i åtskilliga av landets kommuner. Trafiken är dessutom ofta huvudorsak till att kommunen inte klarar fastställda miljö kvalitetsnormer för bland annat cancerframkallande partiklar. Utifrån detta står det klart att en minskad och miljövänligare bilism bör vara en viktig samhällelig prioritering, i linje med Gröna Bilisters arbete.

Gröna Bilister granskar vilket ansvar kommuner tar för att minska bilismens miljö- och hälsopåverkan, kombinerat med en granskning av andra tongivande aktörer inom kommunen. Granskningen tjänar som vägledning för de lokala aktörer som vill bidra aktivt till ett bättre lokalt miljöarbete inom bilismområdet. Granskningen sker med finansiellt stöd från Konsumentverket.

Mattias Goldmann
Kommungranskningsansvarig, Gröna Bilister

Kommunala mål

Kommunala mål för trafikens miljöpåverkan innebär inte i sig någon miljöförbättring – det är praktisk handling som räknas och som Gröna Bilister betygsätter. Men vi presenterar ändå de relevanta kommunala målen, eftersom de har betydelse för:

- Medborgare som kan begära att målen uppfylls.
- Miljöengagerade politiker och tjänstemän som kan hänvisa till antagna mål för att driva igenom en miljöriktig trafikpolitik.
- Oppositionspolitiker som kan bevaka att den politiska majoriteten uppfyller avgivna löften och politiskt beslutade åtgärder.
- Journalister som kan kritiskt granska om beslutade mål uppfylls.

Agenda 21

Arvidsjaur's Agenda 21, antagen av kommunfullmäktige, slår fast visionen ” Numera är fordon och bränslen av betydligt mer miljövänligt slag än de var tidigare. Samtliga bensindrivna fordon och redskap har katalysator. Alla nya fordon som köps är av bästa miljöklass.” Agenda 21 har också ett antal mål för bilismens miljöpåverkan:

- Bästa miljöklass innebär troligen att många fordon drivs med någon form av alternativt bränsle (ex etanol, el) istället för med bensin eller diesel och det finns en katalysator som kan minska utsläppen av kväveoxider från dieseldrivna fordon.
- Transporter skall genomföras på ett resurssnålt och effektivt sätt som är förenligt med kretsloppstänkandet.
- Uppmuntra införandet av bilpooler med gemensamma bilar senast år 2002 i samhället och i byar.
- År 2008 skall det finnas möjlighet att köpa biobaserat fordonsbränsle inom kommunen.
- Kommunens fordon skall drivas med förnybara bränslen senast 2010. Samma krav bör ställas på entreprenörerna.
- Samtliga fordon/entreprenadmaskiner har högsta miljöklass år 2008 som kommunen anlitar.¹

Den 29 mars 2005 antog kommunfullmäktige en reviderad version av Agenda 21, kopplad till de regionala miljömålen som fastställdes år 2003. Dessutom finns för varje ämnesområde tips på vad var och en kan göra för att bidra till ett hållbart samhälle.

I det nya dokumentet ställer sig kommunen också bakom ”de fyra systemvillkoren”:

- I det hållbara samhället utsätts inte naturen för systematisk koncentrationsökning av ämnen från berggrunden, dvs. sluta nyanvända ändliga naturresurser.

¹ http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/forvaltningar/teknik_miljo/miljo_bygg/agenda21/transp.htm.

- I det hållbara samhället utsätts inte naturen för systematisk koncentrationsökning av ämnen från produktionen, dvs. inga naturfrämmande ämnen ut i naturen.
- I det hållbara samhället utsätts inte naturen för systematisk undanträngning med fysiska metoder, dvs. ge plats för naturens kretslopp och mångfald.
- Och, i det samhället tillgodoses mänskliga behov överallt, dvs. använd resurserna effektivt och fördela dem rättvist.²

I den reviderade Agenda 21 finns ett antal övergripande mål som berör grönare bilism:

- Luften skall ha en sådan sammansättning att inga negativa miljö- eller hälsoeffekter förekommer.
- Utsläppen av skadliga föroreningar till luft skall begränsas eller upphöra.
- Utsläppen från förbränning av fossila bränslen skall begränsas.
- Energi skall produceras och förbrukas på ett resurssnålt och effektivt sätt som är förenligt med kretsloppstänkandet.
- Arvidsjaurs kommun skall i framtiden generellt sett vara självförsörjande med energi från förnybara energikällor.³
- Transporter skall genomföras på ett resurssnålt och effektivt sätt som är förenligt med kretsloppstänkandet.
- Samtliga fordon/entreprenadmaskiner som kommunen anlitar har högsta miljöklass 2008.
- Möjlighet att köpa biobaserat fordonsbränsle inom kommunen år 2008.
- Kommunens fordon skall om möjligt drivas med förnybara bränslen senast 2010.

De övergripande målen kombineras i vissa fall med konkreta mål, men det gäller inte målen som berör grönare bilism, med möjligt undantag för ”kommunen skall organisera en grundläggande miljöutbildning för kommunanställda med start 2006”.

Vision för kommunen

Parallellt med beslutet om reviderad Agenda 21, antog kommunfullmäktige den 29 mars 2005 en vision för Arvidsjaurs kommun. Visionen utgår från miljöproblem som Arvidsjaurs medborgare anser viktiga att belysa, utreda och åtgärda, varav ”transporter”, ”globala miljöproblem”, ”luftföroreningar” och ”energifrågor” direkt berör grönare bilism.

Visionen är bl.a. att ”Miljöpolitiken genomsyras av en ekologisk grundsyn. De olika kommunala miljömålen samt målen i den lokala Agendan är ledstjärnor för olika planer

²www.arvidsjaur.se/sve/kommun/forvaltningar/teknik_miljo/miljo_bygg/agenda21/Inledning.asp.

³http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/forvaltningar/teknik_miljo/miljo_bygg/agenda21/energi.asp.

och verksamheter. Vid alla större investeringar och projekt redovisar kommunen alltid miljökonsekvensbeskrivningar (MKB).”⁴

Det finns också en vision för luftområdet med beröringspunkter för grönare bilism:

”I framtiden är luften i Arvidsjaur kommun ren och frisk att andas. Fler träd och buskar har planterats för att fånga upp luftföroreningar. Forskare runt om i världen anser att det inte längre finns några överhängande hot om uttunnade ozonskikt och växthuseffekt.

Den minskade bensin- och oljeanvändning samt en bättre eldningsteknik, m.m. har gjort att utsläppen av växthusgaser och andra farliga ämnen till luften har minskat kraftigt i Arvidsjaur samhälle. Rätt eldningsteknik, miljögodkända pannor och kaminer samt eldning mot ackumulatortank har medfört att vedeldningen inte längre är något problem för vare sig miljö eller människa.

Inom samhället är fordonstrafiken begränsad. De bosatta i samhället som är friska och inte rörelsehindrade går, cyklar eller använder spark.”

Också visionen för transporter har beröringspunkter för grönare bilism:

”I framtiden har vi en väl fungerande flyg- och järnvägstrafik, både i vår egen kommun och till övriga delar av landet. De tunga transporterna går övervägande på järnvägsnätet. Kollektivtrafiken med buss har utökats liksom bilpoolerna. Trafiken i samhället har glesnat betydligt, dels på grund av minskat antal bilar men också dels på grund av ett stort miljö- och hälsomedvetande. Medborgarna går, cyklar eller åker spark på de mycket fina och omfattande gång och cykelbanor som finns här. Numera är fordon och bränslen av betydligt mer miljövänligt slag än de var tidigare. Samtliga bensindrivna fordon och redskap har katalysator. Alla nya fordon som köps är av bästa miljöklass [och det] innebär troligen att många fordon drivs med någon form av alternativt bränsle (t.ex. etanol, el) istället för med bensin eller diesel och det finns en katalysator som kan minska utsläppen av kväveoxider från dieseldrivna fordon.”⁵

Miljöinformationsprojektet

Kommunens miljöinformationsprojekt syftar till att ”öka miljömedveten och förstärka ett positivt miljöbeteende hos kommunens innevånare”, med särskilt fokus på barn i årskurs 3-5, vedeldare samt företag och offentlig verksamhet inom kommunen. Ett av områdena som prioriteras är förbättrad luftkvalitet, men här har kommunen ensidigt fokuserat på uppvärmning av bostäder.⁶

Regionala miljömål

Norrbottnens länsstyrelse antog 2003 femton regionala miljömål, varav de mest relevanta för miljövänligare trafik återfinns under miljömålen ”Begränsad klimatpåverkan” och

⁴ http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/forvaltningar/teknik_miljo/miljo_bygg/agenda21/kommunen.asp.

⁵ http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/forvaltningar/teknik_miljo/miljo_bygg/agenda21/transporter.asp.

⁶

http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/forvaltningar/teknik_miljo/miljo_bygg/faktablad/Milj%F6information_sprojektet%20infoblad%20sparsam%20k%F6rning.pdf.

”Frisk luft”. Här finns flera konkreta och mätbara mål som också är förpliktigande för länets kommuner:

1. Utsläppen av växthusgaser ska år 2010 vara minst fyra procent lägre än utsläppen år 1990. Målet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller för flexibla mekanismer och beräknas i koldioxidekvivalenter. Målet omfattar inte basindustrierna lokaliserade i Norrbotten. Med basindustrier avses här massa- och papper, gruv- och stålindustrin samt Lule-Kraft.
2. Halten marknära ozon ska inte överskrida 120 mikrogram/m³ som åtta timmars medelvärde år 2010.
3. År 2010 ska utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Norrbotten, exklusive metan, ha minskat till 15 000 ton.⁷

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

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

Arvidsjaur kommuns bilinnehav

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

- Kommunbilar går ofta relativt långa sträckor (t.ex. de som används av hemtjänst eller gatukontor), innebärande att miljövinsten per bil är större för dessa fordon än för genomsnittet privatägda.
- Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöbilar och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- Kommunen köper tillräckliga volymer bilar för att komma förbi ”hönan och ägget situationen”; privatpersoner kan tvingas avstå från att t.ex. köpa en etanolbil därför

⁷ Målet avser VOC från mänsklig aktivitet. Samtliga mål finns på Norrbottens läns webbplats.

att det lokalt saknas tankmöjligheter, men kommunen kan med sina fordon stimulera fram att det etableras sådana tankmöjligheter. Exempelvis har OKQ8 angett att de vid drygt tio etanolbilar på en ort är beredda att erbjuda etanoltank.

- Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Arvidsjaur kommun äger och leasar 42 personbilar. Av dessa är dock inte en enda miljöbil, vilket är svagt i en jämförelse med andra kommuner av samma storlek. Det innebär också att kommunen ännu inte påbörjat förverkligandet av det politiskt fastslagna målet att ”Kommunens fordon skall drivas med förnybara bränslen senast 2010.”

Sedan ett år tillbaks finns det dock en politisk vilja att komma igång med miljöbilsarbetet. Kommunfullmäktige biföll den 20 september 2004 vänsterpartiets motion ”Etanoldrivna bilar inom den kommunala fordonsparken”.

Fullmäktige angav att motionen ”ligger i linje med kommunens miljöarbete. Etanol är ett alternativ bland flera för att minska nedsmutsningen från kommunens fordon. En förutsättning för ett generellt nyttjande är att bränslet finns att tillgå på fler ställen än i tätorten då många fordon nyttjas av hemtjänsten i byarna. Möjligheten att vid upphandlingen av fordon åberopa miljöskäl går redan idag och en utredning på tekniska kontoret visar att någon nämnvärd fördyring inte uppstår. Ett försök med Ecopar, ett miljövänligt bränsle för dieselmotorer, ska börja vid gatuenheten. Kommunfullmäktige ser inga hinder att ökade miljökrav ställs vid upphandlingen av fordon. Vad gäller framställningen av etanol i Inlandet kan kommunfullmäktige konstatera att stora investeringar skett i Östergötland och Västernorrland. Utvecklingsenheten ska vara uppmärksam på möjligheten att förlägga produktion av produkter framställda av skogsråvara i kommunen och bevaka detta område. Med hänvisning till ovanstående föreslås att miljöbedömningen skall stärkas vid nästa kommunala upphandling av fordon.”⁸

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

Upphandlingskrav och utbildning

Genom att ställa miljörelaterade krav när kommunen upphandlar transporter, kan kommunen till en mycket låg kostnad stimulera fram en positiv utveckling. Då t.ex. färdtjänst och skolskjuts vanligen körs av taxibolag, får kraven dessutom effekter på sektorer som kommunen normalt sett inte påverkar. Miljöeffekten blir dessutom stor, eftersom dessa fordon kör väsentligt mer än genomsnittsbilen – en taxibil motsvarar i runda tal tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Arvidsjaur kommun ställer miljörelaterade krav på sina leverantörer av transporttjänster, såsom färdtjänst och skolskjuts, utifrån miljöstyrningsrådets EKU-verktyg för miljöanpassad upphandling. Detta verktyg är användbart för att slippa de värsta avarterna i form av allt för bränsleslukande fordon, men innebär ingen styrning alls mot fordon som drivs med förnybara drivmedel.

⁸ Arvidsjaur, kommunfullmäktiges protokoll 040920.

I nuläget (december 2005) utreder kommunen arbetet med kvalitets- och miljösäkring av kommunala transporter, med möjlighet att kommunen därpå kan börja genomföra det politiskt beslutade målet ”Kommunens fordon skall drivas med förnybara bränslen senast 2010. Samma krav bör ställas på entreprenörerna.”

Genom att lära ut sparsam körning, så kallad ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transporterna går något snabbare. Arvidsjaur kommun utbildade i samverkan med Vägverket åtta förare i ecodriving i början av år 2001. Resultatet blev mycket positivt: ”Förarna minskade igenomsnitt sin medelförbrukning med ca 32 procent genom att köra ecodriving. Det motsvarar en minskning med 0,26 liter per mil med de testbilar som användes. Medelhastigheten ökade med ca 4 km/h.”. Redan med detta års penningvärde och bensinkostnad kom man fram till att ”Om kommunens anställda och förtroendevalda hade tillämpat ecodriving skulle de tillsammans sparat ca 114 000 kronor i bränslekostnad.” Minskningen av koldioxidutsläpp hade blivit drygt 28 000 kilo. Därefter har kommunen utbildat ytterligare närmare 30 förare i ecodriving, men ingen har utbildats det senaste året.

Kommunen satsar kraftigt på att attrahera ytterligare bil- och teknikföretag för tester vintertid, bl.a. med projektet ”Biltestregionen i Samverkan”. I projektbeskrivningen slås fast att ”Med kunnig och välutbildad personal i regionen kan vi möta de nya behov som uppstår och allt fler erbjuds helårsanställningar inom biltest och kringnäringar.”⁹ I detta arbete lyser dock miljödimensionen fullständigt med sin frånvaro.

Stimulans till medborgarna

För att få hög utväxling på det kommunala miljöbilsarbetet, är det helt centralt att medborgarna också engageras, eftersom större delen av de bilar som finns i kommunen ägs av kommunmedborgare eller företag som är verksamma i kommunen.

De medborgare som vill ta miljöansvar i sitt bilval, får dock ingen stimulans från Arvidsjaur kommun. Skillnaden är slående jämfört med exempelvis Linköpings kommun, som erbjuder delfinansiering av extrakostnaden när man köper biogasbil (näringslivet får 30 procent av merkostnaden ersatt, medan privatpersoner och kommunal verksamhet får 50 procent av merkostnaden).

Arvidsjaur erbjuder inte heller medborgarna möjlighet att avstå från privat bilinnehav genom att gå med i en bilpool, trots att Agenda 21-dokumentet slår fast att kommunen ska ”Uppmuntra införandet av bilpooler med gemensamma bilar senast år 2002 i samhället och i byar.”

Trafikskolan i Arvidsjaur AB är Grön Trafikskola, diplomerade av Gröna Bilister i samarbete med Sveriges Trafikskolors Riksförbund. På denna trafikskola lär man sig ett mer miljöanpassat körmonster, bl.a. med sparsam körning, s.k. ecodriving, samt en miljödriven helhetssyn på transporter.¹⁰

⁹ http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/naringsliv-utveckling/biltest_komputv.asp

¹⁰ Läs mer om Gröna Trafikskolor på www.grontrafikskola.se.

Kommunen informerar också aktivt om sparsam körning på sin webbplats, i form av ett faktablad från Miljöinformationsprojektet.¹¹

Bilförsäljning

För att kommuninvånarna ska kunna ta miljöbilsansvar är det av stor betydelse att det går att köpa miljöbil inom den egna kommunen eller i grannkommunerna – endast få är beredda att åka långa sträckor för att köpa en miljövänligare bil. Där bilarna finns, är det också av stor betydelse att de faktiskt finns inne, kan provköras och finns med i den lokala bilhandelns marknadsföring. På denna punkt har Gröna Bilister funnit mycket stora skillnader mellan olika generalagenters och återförsäljares inställning och motivation.

Ford står för huvuddelen av miljöbilsförsäljningen genom sina återförsäljare i Luleå (BilArenan), Piteå (Claes Logart Bil) och Kalix (Bilcentrum i Norrbotten). De säljer alla Ford Focus FFV (etanoldrift).

Volvo med Forslunds Bil i Arvidsjaur rapporterar om 2 sålda etanolbilar hösten 2005 (introduktionen var i november) och ett tjugotal som mål för 2006. På Forslunds finns också Hertz biluthyrning, som lokalt har tre Volvo S40 flexifuel samt en Ford Focus flexifuel.

Toyotas återförsäljare i Piteå (Bilcenter), Luleå och Skellefteå (Burlin Motor) säljer hybridbilen Prius, Årets Bil 2005. Väntelistan på hybridbilen var tidigare ett halvår men har nu kunnat kortas något.

Volvo, Fiat, Opel och Mercedes säljer biogas/bifuel-bilar, men då det inte finns fordonsgas i regionen är det inte relevant att sälja dessa bilar i Arvidsjaur eller grannkommunerna.

Tankställen

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinst, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensin eller diesel – etanol- (flexifuel), gas- (bifuel) och RME-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappat miljönytta som följd. Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt underlag för att något bensinbolag ska erbjuda sig att sälja bränslet (gäller vanligen etanol), dels genom att själv tillverka bränslet (gäller vanligen biogas).

I Arvidsjaur finns sedan oktober 2005 möjlighet att tanka etanol på OKQ8 på Storgatan. Också Tanka vid Forslunds Bil kommer att ha etanol i sina tankar när de bedömer att det finns tillräckligt många etanolbilar att en tank är motiverad.

I övriga länet finns etanol E85 också i Arjeplog, Boden, Luleå, Kalix (två mackar), Piteå och Övertorneå. Inte någonstans i länet finns tillgång till biogas/foronsgas eller RME.

11

http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/forvaltningar/teknik_miljo/miljo_bygg/faktablad/Milj%F6information%20projektet%20infobladd%20sparsam%20k%F6rning.pdf

Kommunen har, i motsats till Örebro kommun, inte några krav på en successivt ökande andel etanol i bensin och RME (rapsmetylester) i diesel, trots att detta skulle ge betydande miljöfördelar till ringa kostnad.

EcoPar tillverkas av fossil naturgas och är därmed inget förnybart bränsle, men det minskar utsläppen av koldioxid med cirka 30 procent jämfört med bensin och utsläppen av liksom av hälsofarliga partiklar och övergödande kväveoxid minimeras. Syntetisk diesel kan också produceras ur biomassa, BioPar, vilket minskar utsläppen av fossil koldioxid med 90 procent. Kommunfullmäktige beslutade 23 augusti 2004 att "Ett försök med Ecopar, ett miljövänligt bränsle för dieselmotorer, ska börja vid gatuenheten." Detta har skett i en arbetsmaskin, totalt med 205 liter bränsle. Kommunen konstaterar själv att det är för lite för en meningsfull utvärdering.

Kommunfullmäktige uttalade samtidigt att "Vad gäller framställning av etanol i Inlandet kan kommunfullmäktige konstatera att stora investeringar skett i Östergötland och Västernorrland. Utvecklingsenheten ska vara uppmärksam på möjligheten att förlägga produktionen av produkter framställda av skogsråvara i kommunen och bevaka detta område."¹²

¹² <http://www.arvidsjaur.se/sve/kommun/politik/protokoll/2004/Ksau2004-08-23.doc>.

Slutsatser och rekommendationer

Arvidsjaur har förbättrat sitt miljöbilsarbete sedan Gröna Bilisters förra granskning hösten 2004, då kommunen fick betyget 3 av maximala 10. Kommunen får nu betyget 4, med följande positiva punkter:

- Beslutet att ställa om till miljöbilar.
- Beslutet att inleda försök på gatukontoret med EcoPar, syntetisk diesel.
- Tillgång till etanol.
- Den väldokumenterade satsningen på utbildning i sparsam körning eller ecodriving.
- Tillgången till Grön Trafikskola med utbildning i sparsam körning eller ecodriving.
- Avsaknaden av kommunala tjänste- och förmånsbilar.

Gröna Bilister presenterar fyra huvudsakliga rekommendationer till Arvidsjaur kommun:

- 1) Förverkliga beslutet att kommunens fordon ska drivas med förnybara bränslen senast 2010 och inför delmål på vägen dit.
- 2) Förverkliga beslutet att kommunens entreprenörer ska driva sina fordon med förnybara bränslen senast 2010 och inför delmål på vägen dit.
- 3) Förverkliga beslutet att uppmuntra införandet av bilpooler i samhället och i byar.
- 4) Bredda EcoPar-försöket till fler kommunala avdelningar och övergå successivt till det förnybara bränslet BioPar.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiering från Konsumentverket. Rapporten är baserad på enkätsvar från Arvidsjaur kommun, företrätt av Mikael Renberg och Majvor Sellbom, Miljö & Byggenheten. För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se. Se även www.gronabilister.se.