

# Miljöbilssituationen i Örebro

\*\*\*\*\*

**8 stjärnor av 10 möjliga**

-

## En granskning av Gröna Bilister

November 2007

## Inledning

Växthuseffekten skenar, med snabba klimatförändringar och allt våldsammare väder som följd. Sverige bidrar till denna utveckling främst genom att trafikens utsläpp av koldioxid ökar. Andra sektors utsläpp har däremot stagnerat eller börjat minska. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har beräknat att trafiksektorns koldioxidutsläpp kommer att öka med 10 procent till år 2010, jämfört med år 1990. Om trafikens utsläpp istället hålls oförändrade, innebär det enligt samma källa att Sveriges totala koldioxidutsläpp minskar med nio procent.

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

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

Varje land har ett ansvar att leva upp till målen och målen bör också gälla för det lokala miljöarbetet. Riksdag och regering har också slagit fast att det finns ett sektorsansvar, innebärande att även trafikens koldioxidutsläpp måste minska. Detta är desto viktigare eftersom trafikens utsläpp utgör en betydande andel av de sammanlagda koldioxidutsläppen.

Enligt SCB har transportsektorns utsläpp av koldioxid i Örebro kommun ökat från 1,8 till 2,3 ton per invånare mellan åren 1990 och 2004<sup>1</sup>. De totala utsläppen ökade från 4,2 till 4,7 ton per invånare under samma period. Transportsektorn står således för hela ökningen.

Bilismen orsakar stora utsläpp även av andra ämnen som är skadliga för miljö och hälsa. Det rör sig bland annat om kväveoxider, kolväten, marknära ozon och partiklar. Dessa ämnen kan ge upphov till allergier, cancer och skador på växtligheten. Bullerrelaterad stress är ett annat problem med vägtrafiken som är värt att nämna.

Örebro kommun har sedan mitten av 80-talet kontinuerligt mätt föroreningar i stadsluften, större delen av tiden från en station placerad på rådhusets tak. Halterna av svaveldioxid och kvävedioxid har sjunkit påtagligt sedan mätningarna inleddes och kvävedioxidhalten ligger nu nära det nationella miljömålet för år 2010. Bensenhalten ligger klart under den bindande miljö kvalitetsnormen som träder i kraft år 2010, men över miljömålet för år 2020. På kommunens hemsida skriver Per Elvingson<sup>2</sup>: ”Partiklar är den luftförorening som har störst betydelse ur hälsosynpunkt. (...) När det gäller partiklar i luften finns ingen oskadlig nivå. Det innebär att samtliga invånare i Örebro kommun utsätts för skadliga halter.”

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 bilismens område.

Per Östborn

Gröna Bilister

<sup>1</sup>[http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/cgi-bin/bj\\_mapp.exe/enbal](http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/cgi-bin/bj_mapp.exe/enbal)

<sup>2</sup>Processledare på programkansli Samhällsbyggnad

## Kommunala mål och visioner

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

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

Örebro miljöpolicy<sup>3</sup> slår fast att ”Örebro kommun ska arbeta för minskad miljöpåverkan från resor och transporter genom att vara en föregångare när det gäller fordonsanvändning och val av drivmedel”.

I Örebro kommuns politiskt beslutade ”Miljömål 2005-2010”<sup>4</sup> läser vi följande mål och principer med bäring på biltrafiken:

- År 2010 ska 80 % av alla kommunägda personbilar vara miljöbilar enligt Vägverkets definition.
- År 2010 ska utsläppen av växthusgaser i Örebro kommun som geografiskt område ha minskat med 5 % från 2000 års nivå.
- År 2050 baseras energitillförseln i Örebro kommun som geografiskt område på förnybara energikällor.
- Halterna 40 mikrogram/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde och 100 mikrogram/m<sup>3</sup> som timmedelvärde för kvävedioxid, ska vara uppnått år 2010 i gaturumsnivå.
- Miljökrav ska ställas vid upphandling av transporttjänster, fordon, arbetsmaskiner och bränslen.
- Kommunens alla fordon och arbetsmaskiner ska köras på det för ändamålet mest miljöanpassade bränslet.
- Kommunen ska verka för att offentliga tankställen med alternativa fordonsbränslen blir fler.
- Inblandningen av etanol i bensinen ska öka.

Det pågår ett arbete med att ta fram en transportplan för Örebro kommun; för tillfället föreligger den i remissversion. Arbetet leds av Per Elvingson<sup>2</sup>. Planen tar ett helhetsgrepp

<sup>3</sup><http://www.orebro.se/download/18.2c7b4bde10d82779b527fff37955/MILJ%C3%96M%C3%85L+utan+bil+der.pdf>

<sup>4</sup><http://www.orebro.se/download/18.2c7b4bde10d82779b527fff37955/MILJ%C3%96M%C3%85L+utan+bil+der.pdf>

på trafiksituationen i kommunen, presenterar en vision om framtiden och lägger fram en strategisk plan för att förverkliga denna vision. Andra kommuner borde studera arbetet med och uppföljningen av denna plan och inspireras till liknande initiativ. Här plockar vi några förslag, idéer och mål ur planen med relevans för denna granskning:

- 30 km/h bör införas som bashastighet i tätorten.
- Utsläpp av fossil koldioxid från bilresor i kommunal tjänst ska vara nära noll år 2020.
- Örebro kommun ska med lokal råvara producera 5 miljoner normalkubikmeter<sup>5</sup> fordonsgas per år 2010 och 10 miljoner normalkubikmeter per år 2020.
- Kommunen bör upphandla *tillgång till bil* istället för att köpa bilar. Det företag som tillhandahåller bilarna kan göra dem tillgängliga även för andra företag och för allmänheten under kvällar och helger för att effektivisera utnyttjandet.
- Kommunen bör tillämpa strikta miljökrav vid upphandling av fordon, transporttjänster och entreprenader.
- Utbildning i sparsam körning (ecodriving, heavy eco-driving) bör göras obligatorisk för anställda som kör över en viss sträcka per år i tjänsten och för alla som kör tunga fordon.
- Kommunen bör påverka bilhandeln att ta hem, marknadsföra och/eller hyra ut miljöfordon. För att stimulera försäljningen bör kommunen också påverka de som köper fordon, i första hand större företag och organisationer samt företag inom transportsektorn.
- Privatpersoner bör också stimuleras att köra miljöfordon, t.ex. genom parkeringsförmåner och genom tillgång till miljöbilpool. Kommunen kan bidra till andrahandsmarknaden genom försäljning av sina egna fordon.

Den nya bashastigheten 30 km/h kommer att införas enligt beslut i kommunfullmäktige i mars 2007.

Målet för fordonsgasproduktionen år 2010 bedöms möjligt att nå med rötgasen från Skebäcksverket, samt gas från en ny biogasanläggning som beräknas vara klar år 2009 (se nedan). En lokal produktion på ca 5 miljoner normalkubikmeter når drygt halvvägs till det kommunala målet att minska utsläppen av växthusgaser med 5 procent från år 2000 till 2010.

Parkeringsförmåner för miljöbilar finns redan (se nedan). Örebro bostäder erbjuder sina boende tolv bilpoolsbilar som kan köras på etanol.

## Kommunens bilinnehav

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

---

<sup>5</sup>Förbrukningen hos en gasdriven personbil ligger grovt räknat på mellan 0,5 och 1,0 normalkubikmeter gas per mil, beroende på bilens storlek.

- 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 miljöfordon och då stimulera den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar.
- Kommunen köper tillräckliga volymer bilar för att komma förbi ”hönan och ägget situationen”; privatpersoner kan tvingas avstå från att t.ex. köpa en etanolbil därför att det lokalt saknas tankmöjligheter, men kommunen kan med sina fordon stimulera fram att det etableras sådana tankmöjligheter.
- Kommunen serverar normalt sett sina bilar föredömligt, innebärande att det efter ett par år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Örebro kommun inklusive de kommunala bolagen innehar 455 personbilsregistrerade fordon, bland vilka det även förekommer några minibussar. Av dessa är 209 miljöbilar, motsvarande 46 procent. Av miljöbilarna är 129 etanolbilar, 65 gasbilar, 14 elhybridbilar och en är en miljöfordonsklassad dieselbil. Ytterligare 18 gasbilar och sju miljöbils-klassade dieselbilar är beställda.

Den politiska ledningen har inte några förmåns- eller tjänstebilar. Stadskansliet har dock en bil som alla tjänstemän inom stadskansliet och alla politiker i Rådhuset kan boka och använda. Bilen är en Ford Focus Flexifuel som drivs på etanol. I första hand ska politiker vid transporter inom Örebro använda de cyklar och cykelhjälm som finns till förfogande.

Örebro upphandlar fordon med det ramavtal som Kommentus har tecknat för ett antal kommuner. I första hand ska miljöbilar väljas om de i övrigt uppfyller kraven i den kravspecifikation kunderna utformar. Vid de tillfällen objektsupphandling sker styr målet om 80 procent miljöbilar år 2010, och prioriteringen är följande:

- 1) Gasbilar
- 2) Etanolbilar
- 3) Miljöbilsklassade dieselbilar och hybridbilar

Kommunen formulerar också krav utifrån

- CO<sub>2</sub>-utsläpp/bränsleekonomi
- Miljöklass
- Förekomsten av bromerade flamskyddsmedel

## Upphandling av transporttjänster

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

All upphandling av t.ex. färdtjänst och skolskjuts i Örebro kommun sker av Länstrafiken i Örebro län AB på uppdrag av Örebro kommun. Länstrafiken har samråd med kommunen inför varje upphandling.

Följande praxis står att läsa i Örebro kommuns miljömål 2005 – 2010: ”Vid upphandling av transporttjänster, fordon, arbetsmaskiner och bränslen ska miljökrav ställas enligt EKU:s rekommendationer och ’Kommunens policy för miljökrav och sociala hänsyn vid upphandling av varor, tjänster och entreprenader’”.

Den senaste upphandlingen av färdtjänsten slår bl.a. fast att ”Beställaren har som ett prioriterat mål att väsentligt minska de samhällsbetalda transporterernas skadliga miljöpåverkan.” Dock slår man fast att ”I denna upphandling skall anbudet baseras på konventionell drift (bensin/diesel) enligt de förutsättningar som anges i anbudsunderlaget. Anbudsgivaren som vill/kan offerera alternativa bränslen skall göra detta som ett alternativ till konventionell drift. Alternativet skall prissättas så att skillnaden mellan alternativen kan utvärderas.” Avtalet slår också fast att förändringar i kommunens miljöpolicy kan resultera i krav på förändringar av fordon och drivmedel under avtalsperioden, med rätt till ändrad ersättning för utförarna.

I praktiken har miljöprofilen varit svag vid upphandlingarna, vilket kommunen själv är medveten om. I den föreslagna trafikplanen läser vi: ”Sedan flera år ställer kommunen strikta miljökrav vid upphandling av egna fordon. Dock ställs inga eller svaga krav vid upphandling av allmän och särskild kollektivtrafik (bl.a. färdtjänst).”

Nästa upphandling av färdtjänst, skolskjuts och allmän kollektivtrafik äger rum år 2009. Det är redan klart att de ca 65 stadsbussarna då kommer att drivas med biogas. Vi uppmanar kommunen att även ställa krav på förnyelsebara bränslen vid upphandlingen av färdtjänsten och skolskjutsarna. En väg att gå är att liksom Göteborg införa ekonomiska styrmedel och relatera priset för utförarna till andelen miljöfordon i fordonsflottan.

TaxiKurir Örebro meddelar att ”det surrar ett rykte” att kommunen kommer att kräva gasbilar vid nästa upphandlingsomgång, och taxibolagen förbereder sig för detta. För närvarande har företaget en gasbil, en Volvo V70 Bifuel. De hade tänkt köpa fler av samma modell, men då kom Volvos olyckliga beslut att sluta tillverka gasbilar emellan.

## Utbildning

Genom att lära ut sparsam körning, s.k. ecodriving, kan kommunerna minska sina kostnader för fordonsbränsle, samtidigt som utsläppen minskar och transportererna går något snabbare.

Hela 297 kommunalanställda har utbildats i ecodriving, och 40 personer i heavy ecodriving, som är motsvarande kurs för tunga fordon.

Den nya trafikplanen föreslår (i remissversion) att alla anställda som kör över en viss sträcka per år i tjänsten, och alla som kör tunga fordon, ska utbildas i sparsam körning.

I Örebro finns tre trafikskolor som erbjuder kurser i ecodriving: Ottossons Trafikskola AB, Trafikskolan Här går man AB och Trafikskolan Mitt i Stan.

## Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller leverantörer, utan av kommunens medborgare. För att minska denna del av trafikens miljöproblem, är det viktigt att stimulera medborgarna att göra rätt. Det innebär bl.a. att:

- Medborgarna bör stimuleras att köra miljöbil.
- Medborgarna bör stimuleras att tanka förnybara bränslen.
- Medborgarna bör informeras om hur man kör snålt och miljövänligt.

## Bidrag

Örebro erbjuder för närvarande ingen ekonomisk stimulans till kommuninvånare som köper miljöbil, utöver den statliga miljöbilspremien. Kommunen sökte medel från klimat-investeringsprogrammet (KLIMP)<sup>6</sup> både 2004 och 2005 för att förmedla bidrag till privatpersoner och företag som köper biogasdrivna bilar. Det blev dock avslag båda gångerna. I år fick Örebro KLIMP-pengar för att starta ännu en fordonsgasanläggning (se nedan), men inte för att subventionera gasbilsinköp.

## Gratis parkering

Invånare i Örebro kan ansöka om parkeringstillstånd för miljöfordon för 200 kronor plus moms. Tillståndet ger gratis parkering under tre timmar per tillfälle på kommunens parkeringsplatser och allmän platsmark i två år. Kraven är följande:

- Fordonet skall uppfylla någon av följande kravnivåer: miljöklass 2005, miljöklass hybrid eller miljöklass el. Bilar med dieselmotor ska utöver Miljöklass 2005 även uppfylla att utsläppen av partiklar är mindre än 5 milligram per km.
- Fordonet ska tillhöra någon av kategorierna ”Miljöbil A” eller ”Miljöbil B”. ”Miljöbil A” är en vanlig personbil som släpper ut högst 120 g CO<sub>2</sub> per km. ”Miljöbil B” är en personbil med plats för sju till nio passagerare inklusive förare som släpper ut högst 125 g CO<sub>2</sub> per km.
- Fordonet ska ha minst fyra stjärnor i Euro-NCAP krocktest.
- Ägare till fordon som går att köra på gas eller etanol förbinder sig att köra minst halva körsträckan på dessa drivmedel.

## Bilpooler

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande med ungefär 50 procent när man går med i en bilpool, och en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup>Ett statligt program som administreras av naturvårdsverket och delar ut bidrag till åtgärder som reducerar utsläppen av växthusgaser

<sup>7</sup> Se t.ex. <http://www.bilpool.se/index.jsp>.

I Örebro finns idag en större bilpool, den ekonomiska föreningen Ekobil<sup>8</sup>, där drygt 120 hushåll och några juridiska personer, bl.a. Örebro bostäder, delar på tolv etanolbilar. Denna bilpool är öppen för alla hyresgäster hos Örebro bostäder.

Arbete pågår för att skapa en kommunal bilpool där bilarna även ska vara tillgängliga för allmänheten.

## Information och påtryckning

Örebro kommun har en ovanligt bra hemsida med omfattande och väl uppdaterad information om miljöarbetet, med god nyhetsrapportering och med relevant information till kommuninvånarna. Ett gott initiativ är deras miljöbarometer<sup>9</sup>, där man kan följa den gradvisa uppfyllelsen av de kommunala miljömålen. En sådan barometer gör det omöjligt för kommunen att gömma undan och bortse från dessa mål.

Örebro kommun har deltagit i den europeiska trafikantveckan åren 2001-2006.

I år beviljades Örebro kommun KLIMP-anslag för riktat arbete mot företag och organisationer för att förändra resvanor, samt för information till skolungdom om resvanornas betydelse.

## Goda föredömen

Ett sätt för kommunledningen att visa sitt miljöengagemang är att själva köra miljöbil. På så sätt blir de också förebilder för kommuninvånarna. Flera kommunstyrelsemedlemmar i Örebro har en modern syn på sitt privata resande. Oppositionsrådet Jonas Karlsson (s) delar en Ford Focus flexifuel (etanolbil) med ett annat hushåll i ett litet bilkooperativ. Ersättaren Marie Wirde (v) är med i bilpoolen Ekobil (se ovan) och använder därför etanolbil privat.

## Bränsletillgång

För att miljöbilen som kan tankas på förnybara bränslen ska ge någon faktisk miljövinster, är det givetvis nödvändigt att den inte tankas med bensin eller diesel. Etanoldrivna bilar (flexifuel), gasdrivna bilar (bifuel) och RME<sup>10</sup>-fordon erbjuder alla denna möjlighet, med borttappad 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 dagsläget finns 11 tankställen för etanol E85 i Örebro. Alla de stora bensinbolagen (Statoil, OKQ8, Shell, Norsk Hydro, Jet, Tanka) erbjuder minst ett etanoltankställe i kommunen.

Sedan maj 2005 finns en gastankstation vid Tage Reijmes Bil AB, på Bettorpsgatan 4-6. Den 6 november i år invigdes en anläggning vid avloppsverket som uppgraderar rötgasen

<sup>8</sup><http://www.obo.se/index.php?id=72>

<sup>9</sup><http://www.orebro.se/miljoochnatur/klimatochmiljomal/miljobarometern.4.6779bfe710dee46b2e38000830.html>

<sup>10</sup>Rapsmetylester, en förädlad form av rapsolja.



som produceras där till fordonsgaskvalitet. Produktionskapaciteten är 1,7 normalkubikmeter per år. Därifrån leds gasen till ett nytt tankställe för allmänheten på Gustavsviksvägen 4.

I år fick Örebro KLIMP-bidrag för att upprätta ännu en produktionsanläggning för biogas. Denna är tänkt att stå klar år 2009. Produktionen här beräknas bli sex miljoner normal-kubikmeter per år, varav hälften ska levereras till Stockholm.

Örebro kommun har aktivt verkat för att tankställen med förnyelsebara bränslen ska etableras. Satsningen på att stödja och själv bygga etanoltankställen har avslutats, sedan den nya ”macklagen” medfört att etanolpumpar nu sätts upp på de flesta mackar, men arbetet med att stödja utbyggnaden av en infrastruktur för fordonsgas är fortfarande mycket aktiv.

Beslutet att köpa gasbilar till kommunen gav underlag till det första tankstället för gas och till den nya uppgraderingsanläggningen med tillhörande tankställe. Beslutet att från år 2009 låta stadsbussarna och de nya flexbussarna<sup>11</sup> drivas på gas ger underlag till den biogasanläggning som kommunen nyligen fått KLIMP-bidrag för att låta bygga. Målet är att biogas ska utgöra fyra procent av drivmedelsförsäljningen i Örebro år 2010.

Kommunen har själv stått för en stor del av den hittillsvarande utbyggnaden av infrastrukturen för biogas. De byggde själva uppgraderingsanläggningen vid avloppsverket som invigdes nyligen, och en fyra kilometer lång gasledning från denna anläggning till den andra biogasmacken vid Gustavsviksvägen. Just nu pågår upphandling av bygget av en 5,5 kilometer lång gasledning från uppgraderingsanläggningen till den första biogasmacken på Bettorpsgatan.

Utöver detta kan nämnas att kommunen år 2006 gav lån till Svensk Biogas AB<sup>12</sup> samt fleråriga garantier för en viss förbrukningsnivå för att möjliggöra etableringen av den andra biogasmacken. Tillsammans bedriver de också aktiv marknadsföring av biogas. Bygget av biogasanläggningen som ska invigas år 2009 sker i samarbete med Swedish Biogas International<sup>13</sup>

## 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.

Antalet miljöbilmodeller på marknaden har ökat markant det senaste året. De flesta modellerna finns att tillgå i Örebro. Försäljningen av miljöbilar är idag så omfattande att bilhandeln antingen har dessa bilar inne eller kan ta hem dem med kort väntetid.

---

<sup>11</sup><http://www.orebro.se/flextrafik.4.7517f71115bc73b540800040499.html>

<sup>12</sup><http://www.svenskbiogas.se/>

<sup>13</sup><http://www.swedishbiogas.eu/>

## Slutsatser och rekommendationer

Örebro är en av landets bästa miljöbilskommuner. Betyget har höjts ytterligare ett snäpp sedan föregående granskning. Bland det särskilt berömvärda märks:

- Den mycket aktiva satsningen på biogas.
- Kommunens höga andel miljöbilar.
- Den tydliga upphandlingspolicyn för nya bilar, där miljöfordon krävs om passande modell finns och en gasbil är förstahandsvalet.
- Den ambitiösa föreslagna trafikplanen, som tar ett helhetsgrepp på hur transportsystemet i kommunen bör omdanas i framtiden.
- Parkeringsförmånerna för miljöbilsinnehavare, med genomtänkta villkor.
- Tillgången till bilpool med etanolbilar för de boende i Örebro bostäder.
- Avsaknaden av tjänstebilar för kommunala tjänstemän och politiker.
- Arbetet med att förändra resvanorna inom organisationer och företag, som ska finansieras med KLIMP-pengar.
- Arbetet för att successivt öka andelen etanol i bensin och RME i diesel.

Gröna Bilister ger fem huvudsakliga rekommendationer till Örebro kommun:

1. Höj miljökraven vid upphandlingen av tjänster, såsom färdtjänst och skolskjuts. Kraven på andelen miljöbilar bör stegvis öka, med avstamp nästa upphandlingsomgång år 2009. Låt t.ex. andelen miljöfordon i ett anbud styra priset, i likhet med Göteborgs kommun.
2. Premiera särskilt taxibolag som använder gasbilar, nu när lokalproducerad gas finns att tillgå.
3. Stimulera kommuninvånarna att köpa gasbil, t.ex. genom att erbjuda en viss mängd gratis gas från den nya biogasanläggningen, i likhet med Bodens kommun.
4. Stimulera medborgarna att utbilda sig i sparsam körning, t.ex. genom att subventionera sådana kurser, lotta ut dem eller ha dem som pris vid tävlingar.
5. Förverkliga den kommunala bilpoolen med miljöbilar som är tänkt att vara öppen för allmänheten.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister och är baserad på enkätsvar från Örebro kommun, företrädd av Tomas Bergkvist, planerare på programkansli Samhällsbyggnad. För ytterligare information kontakta Per Östborn, per.ostborn@gronabilister.se. Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).