

# Miljöbilssituationen i Skellefteå

\*\*\*\*\*

(6 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 sektors utsläpp har 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 slagit fast att ansvaret också gäller sektorsvis, med målet att trafikens koldioxidutsläpp år 2010 ska vara tillbaka på 1990 års nivå, för att långsiktigt minska.

Bilismen är tongivande också för andra utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, som resulterar i bland annat allergier, cancer och bullerrelaterad stress.

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.

Mattias Goldmann  
Kommungranskare, Gröna Bilister

## Miljösituationen i kommunen

Många kommuner har en lokal miljösituation som innebär risk för försämrad hälsa hos kommuninvånarna, med bl.a. förhöjd risk för allergier och cancer. Särskilt luftsituationen är ofta problematisk.

Trafiken är vanligen den enskilt största bidragande faktorn till flera av de allvarligaste luftföroeningarna, t.ex. kväveoxider, marknära ozon och partikelhalter.

Skellefteå kommun anger själva att den lokala luftsituationen är problematisk och till stora delar beror på biltrafiken:

”Kvävedioxidhalterna har periodvis varit höga på samtliga mätplatser inne i centrum. Överskridanden har skett av både tim-, samt dygnsmedelvärdet. Det har även förekommit överskridanden av vinterhalvårsmedelvärdet, bl.a. längs E4:an samt längs Kanalgatan. I och med att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, vilken inte får överskridas efter 31 december 2005, är lägre än nuvarande riktvärden, skulle överskridandena ha varit ännu fler om jämförelsen gjorts mot miljö kvalitetsnormen. Utanför centrum har kvävedioxidhalterna inte överskridits.

Ozonhalten har vid ett flertal tillfällen och på ett flertal av mätplatserna överskridit 80 µg/m<sup>3</sup>, vilket är den halt som Institutet för miljömedicin (IMM), rekommenderat som gräns till skydd för särskilt känsliga personer. Ozonhalten är vanligtvis som högst under våren och försommaren.”<sup>1</sup>

För utsläpp av klimatpåverkande gaser anger kommunen att ”Totalt har koldioxidutsläppen i kommunen ökat något de sista åren. En utveckling som inte är bra. Vi ligger dock fortfarande under riksgenomsnittet som är ungefär 7 ton per person och år. Skelleftebon släpper ut 5 ton. Våra största utsläppskällor är trafiken, arbetsfordon och uppvärmningen av byggnader.”<sup>2</sup>

## 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:

- 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.

<sup>1</sup> [www.skelleftea.se/default.asp?id=2199&ptid=&refid=2200](http://www.skelleftea.se/default.asp?id=2199&ptid=&refid=2200).

<sup>2</sup> [www.skelleftea.se/Bygg%20och%20miljokontoret/Innehallssidor/Bifogat/begransad\\_klimatpaverkan.pdf](http://www.skelleftea.se/Bygg%20och%20miljokontoret/Innehallssidor/Bifogat/begransad_klimatpaverkan.pdf).

## Agenda 21

Skellefteås Agenda 21, som antogs av kommunstyrelsen redan 1997 slår fast att kommunen ska:

- Utnyttja naturens resurser så skonsamt som möjligt och bedriva våra olika verksamheter med minsta möjliga miljöbelastning.
- Utarbeta konkreta sektorsvisa miljömål och handlingsprogram.
- Ta hänsyn till miljökonsekvenser vid planering av nya verksamheter.
- Genom dialog och information göra alla anställda medvetna om sitt miljöansvar.
- Ha tydliga miljökrav på våra entreprenörer och leverantörer.

Kommunstyrelsens beslut slår fast att ”Agenda 21s intentioner ska genomsyra alla verksamhetsgrenar i kommunen. Det har inneburit att man här inte enbart strävat efter en renare miljö, utan man har också länge aktivt arbetat med att hitta samverkansformer och arbetsätt där alla involveras. Inte bara i miljöfrågor utan i samhällsfrågor i stort.”

Kommunens hemsida om Agenda 21 presenterar ett särskilt miljösamarbete mellan kommunen och det lokala näringslivet. Samarbetet motiveras med att ”Skellefteå har en stark företagartadition där miljöfrågorna är strategiskt viktiga. En stark miljöprofil ger Skellefteå konkurrensfördelar i framtiden då kraven på en hållbar utveckling kommer att öka.” Hemsidan om miljönätverket är dock inte uppdaterad sedan våren 2001, varför samarbetet med näringslivet i dessa frågor troligen inte är särskilt livaktigt.

## Avfallsutredning

I utredningen ”ett ekologiskt hållbart omhändertagande av avfall” från februari 2002, föreslås att minst 25 % av matavfallet från hushåll och minst 50 % av matavfallet från storkök, restauranger och butiker ska behandlas biologiskt genom rötning i biogasanläggning eller kompostering senast 2010. Vid leverans av 6 000 ton utsorterat organiskt hushållsavfall till en biogasanläggning, minskar behandlingskostnaden med ca 3 miljoner kronor per år. Med den aviserade förbränningsskatten minskar behandlingskostnaden för dessa ton med mellan 3,5 - 7 miljoner kronor per år.<sup>3</sup>

Den mängd biogas som kan produceras i Skellefteå kommun under ett år motsvarar 2,1 miljoner liter bensen. Biogas ger kommunen en miljökostnadsbesparing i form av minskade utsläpp på 8,2 miljoner kronor per år, under förutsättning att biogas ersätter diesel/bensen med producerad volym biogas, allt enligt beräkningar från SWECO.<sup>4</sup>

## Klimatinvesteringsansökan

Skellefteå kommun har för år 2006 ansökt om statligt stöd på totalt 7,5 miljoner kronor från Klimatinvesteringsprogrammet Klimp, med inriktning biogas:

- Infrastrukturellt system för tankning av biogas, etapp 1.

<sup>3</sup> [www.skelleftea.se/default.asp?id=2069&ptid=&refid=2070](http://www.skelleftea.se/default.asp?id=2069&ptid=&refid=2070).

<sup>4</sup> Ibid.

- Biogasdrivna kommunala fordon.
- Biogasdrivna stadsbussar.
- Biogasinformatör, informationsmaterial och kampanjer.

Kommunen anger att ”Användandet av biogas som fordonsgas innebär att bensen och diesel som drivmedel ersätts av biogas. För miljön innebär det att utsläpp av koldioxid, kolmonoxid och kväveoxider minskar. Förutom detta minskar utsläppen av tungmetaller, svaveloxid och andra partiklar. Användandet av biogas innebär att kretsloppet mellan stad och land sluts då det huvudsakliga råmaterialet till biogasproduktionen är slakteriavfall, hushållsavfall och gödsel. Den restprodukt som uppkommer efter utvinnandet av biogas kan komma att användas som jordförbättringsmedel eller återföras till åkermark. I och med denna åtgärd kommer biogasproduktionen att öka och därmed också värdefullt biogödsel. En annan mycket positiv sidoeffekt av användandet av biogas som fordonbränsle är att bullernivån blir betydligt lägre.”<sup>5</sup>

BioFuel Region ansöker också om statliga Klimp-bidrag för att köpa att köpa minst 15 etanolbilar fram till 2010, med ett bidrag på 10 000 kronor per bil, vilket Gröna Bilister kritiserar; ”Det är alltför lite och alltför långsamt. Dessutom är det provocerande att be om statliga pengar för att göra något som ändå är lönsamt.”<sup>6</sup>

## Miljömål

Skellefteå kommun har antagit miljömål för 2010, varav åtskilliga direkt berör grönare bilism<sup>7</sup>:

- Utsläppen av koldioxid från fossila bränslen har minskat med 8 procent jämfört med år 1990.
- Var tionde bil som köps av kommunens invånare kan drivas med förnyelsebart bränsle.
- Genom goda trafiklösningar i Skellefteå kommun klarar vi riksdagens mål för frisk luft.
- Var tionde bil som köps av kommunens invånare kan drivas med förnyelsebart bränsle.
- Förnyelsebart bränsle finns på samtliga tankställen där mer än 1000 m<sup>3</sup> drivmedel säljs per år.
- 30 procent av kommunkoncernens tjänstebilar drivs med förnyelsebara bränslen.
- 30 procent av kommunkoncernens arbetsfordon och transportfordon drivs med förnyelsebara bränslen.

<sup>5</sup> [www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Skelleftea\\_2006.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/invprog/klimp/pdf/ansokan2006/Skelleftea_2006.pdf).

<sup>6</sup> [www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=449&parent01=6&parent02=240&parent03=](http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=449&parent01=6&parent02=240&parent03=).

<sup>7</sup> [www.skelleftea.se/Bygg%20och%20miljokontoret/Innehallssidor/Bifogat/LOKALA%20MILJ%20C3%96M%20C3%85LF%20C3%96R%20SKELLEFTE%20C3%85.pdf](http://www.skelleftea.se/Bygg%20och%20miljokontoret/Innehallssidor/Bifogat/LOKALA%20MILJ%20C3%96M%20C3%85LF%20C3%96R%20SKELLEFTE%20C3%85.pdf).

- En miljözon har införts i de centrala delarna av Skellefteå. Alla arbets- och lastfordon inom denna zon drivs med drivmedel som har den bästa miljöklassen.
- Kommunkoncernen ställer i sin upphandling av olika tjänster krav på transporter i syfte att minska koldioxidutsläppen.
- Vi sorterar våra sopor så att minst 6000 ton organiskt avfall behandlas genom rötning. All bildad biogas ska användas till att driva fordon samt ersätta oljeförbrukning inom industrin.

## BioFuel Region

Kommunen ingår i BioFuel Region (BFR), som ”ska bli en världsledande region inom stora delar av kedjan för utveckling av kunskap och teknik, för produktion och användning av cellulosabaserade biodrivmedel”<sup>8</sup> Sundsvalls, Örnsköldsviks, Härnösands, Kramfors, Umeå, Vindeln, Vännäs, Lycksele, Vilhelmina, Storuman, Sorsele, Malå, Norsjö, Robertsfors och Skellefteå kommuner stöttar BFR:s arbete, liksom länsstyrelserna och landstingen i Västernorrland och Västerbotten. Inom BFR finns, enligt organisationen själv:

- Processindustriell struktur som är van att hantera nya processtekniska krav
- Stor kunskap kring biobränslen för energiframställning
- Kvalificerade, välutvecklade, högteknologiska och framgångsrika tillverkare
- Stort engagemang från offentliga aktörer
- God råvarupotential för storskalig produktion<sup>5</sup>

På miljöbilsområdet har BioFuel Region-kommunerna slagit fast följande mål:

- Tillgänglighet för medvetet och aktivt nyttjande av biodrivmedel för 95 procent av befolkningen innan utgången av 2006
- Minst 60 tankställen innan utgången av 2006
- Utvecklade rutiner för offentlig miljöanpassad upphandling av fordon och drivmedel
- Symbolprojekt som gemensamt system för fri parkering för miljöbilar i hela BFR

Dessutom finns mer övergripande mål som att ”Luften ska vara lika ren i Skellefteå tätort som på landsbygden. Luften ska inte tillföras växthusgaser, ozonnedbrytande ämnen eller föroreningar som kan vara skadliga för människor, djur, växter, byggnader, mark eller vatten. Vi ska minska den totala energianvändningen.”<sup>9</sup>

<sup>8</sup> [http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel\\_Region.pdf](http://www.baff.info/biofuelregion/Biofuel_Region.pdf).

<sup>9</sup> [www.skelleftea.se/default.asp?id=4955&ptid=&refid=4956](http://www.skelleftea.se/default.asp?id=4955&ptid=&refid=4956).

## Kommunens bilinnehav och personal

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

- 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 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.

Skellefteå kommun äger drygt 100 personbilar. Av dessa är 10 miljöfordon, vilket ger en miljöbilsandel på 10 procent. Därutöver är fyra miljöbilar under upphandling. Miljöbilarna fördelar sig på etanoldrivna bilar (Ford Focus FFV), en hybridbil (Toyota Prius) och två elbilar. Det finns en uttalad ambition att köpa miljöbilar, med målet 30 procent till år 2010. Det är i linje med miljömålen som anger att ”Skellefteå kommuns inköp av varor och tjänster ska vara miljödefinierade och stimulera en ”grönare” efterfrågan. Detta är också ett bra sätt att minska den egna organisationens miljöbelastning.”<sup>10</sup>

Kommunen har ansökt om statliga medel för att starta biogasproduktion för fordonsdrift och för att köpa in gasfordon, vilket är positivt, men också för att köpa in minst 15 etanolbilar fram till 2010. Det är svagt, både eftersom etanolbilar är lönsamma att driva och eftersom 15 etanolbilar på fem år är en mycket låg ambitionsnivå.

Kommunen har också börjat ställa andra miljökrav på fordon som inskaffas, såsom motor-/kupévärmare ska finnas och miljöklass 2005. Det sistnämnda är dock praktiskt taget verkningsslöst eftersom det snart är lagkrav.

Skellefteå arbetar aktivt för att minska den egna bränsleförbrukningen, och därmed få över mer medel till annat i den kommunala budgeten. I princip alla kommunanställda som kör bil i tjänsten utbildas i sparsam körning (”Ecodriving”), med något hundratal utbildade till dags dato och väsentligt fler inplanerade. Bland annat erbjuds nu utbildningen till alla anställda på Bygg- och miljökontoret. Eftersom utbildningen beslutas förvaltningsvis saknar kommunen en samlad bedömning av dess effekter.

---

<sup>10</sup> [www.skelleftea.se/default.asp?id=2203&ptid=&refid=2204](http://www.skelleftea.se/default.asp?id=2203&ptid=&refid=2204).

## Upphandlingskrav

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 uppmot tio privatägda bilar vad gäller körsträcka och utsläpp.

Skellefteå kommun ställer, enligt kommunens svar på Gröna Bilisters enkät, inga miljöbilskrav vid upphandling av exempelvis färdtjänst. Det är en markant skillnad gentemot t.ex. Linköping som kräver att nyinköpta fordon som används av taxibolagen för att köra färdtjänst åt kommunen ska vara gasdrivna. Skellefteå anger dock i sina nyligen antagna miljömål att sådana krav ska ställas framgent.

## Stimulans till medborgarna

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller kommunens 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.

När Gröna Bilister har granskat landets kommuner, har vi huvudsakligen funnit följande typer av stimulans till medborgarna:

- Ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbil, t.ex. delfinansiering av merkostnaden för gasbil eller bränslecheck.
- Ekonomisk stimulans vid användande av miljöbil, t.ex. gratis parkering.
- Information till medborgarna såsom miljöbilsvisningar, nyhetsbrev etc.
- Utbildning till medborgare, t.ex. i sparsam körning.
- Kommunala företrädare som goda föredömen.

Skellefteå har inlett sitt arbete med att stimulera miljöbilar och erbjuder nyttokort för miljöbilsägare, som för 100 kronor får gratis parkering.<sup>11</sup>

Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande runt 50 procent när man går med i en bilpool. Dessutom ersätter en bilpoolsbil åtta till tolv privatägda bilar. Det frigör stora ytor som man kan använda till annat än parkeringsplatser.<sup>12</sup> Skellefteå erbjuder dock inte medborgarna möjlighet att avstå från privat bilinnehav genom att gå med i en bilpool.

Kommunen har relevant och konkret information om grönare bilism på sin webbplats, bl.a. med tips om att välja etanolbil och att företag ska lära sina anställda sparsam körning.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> [www.skelleftea.se/Tekniska%20kontoret/Innehallssidor/Bifogat/nyttokort-for-miljofordon.pdf](http://www.skelleftea.se/Tekniska%20kontoret/Innehallssidor/Bifogat/nyttokort-for-miljofordon.pdf).

<sup>12</sup> [www.bilpool.se/index.jsp](http://www.bilpool.se/index.jsp).

<sup>13</sup> [www.skelleftea.se/default.asp?id=4955&ptid=&refid=4956](http://www.skelleftea.se/default.asp?id=4955&ptid=&refid=4956).



## 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. Det är av stor betydelse att bilhandlarna faktiskt har miljöbilarna inne, så att de kan provköras och finns med i den lokala bilhandels marknadsföring. På denna punkt har Gröna Bilister funnit mycket stora skillnader mellan olika generalagenters och återförsäljares inställning och motivation.

Ford står för huvuddelen av miljöbilförsäljningen i Skellefteå. Återförsäljaren Logart Bil har sålt cirka 200 Ford Focus FFV och uppger att etanolversionen är den bästsäljande modellen. Saab och Volvo har precis inlett försäljning av sina etanolbilar och rapporterar om stor efterfrågan från såväl privatpersoner som företag. Toyota ökar snabbt sin miljöbilförsäljning i Skellefteå, genom hybridbilen Prius. Burlin Motor lyfter fram hybridbilen på sin hemsida, men har i övrigt endast marknadsfört den i begränsad omfattning.

## Bränsletillgång

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 miljönyttan 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).

Kommunen anger själv att ”Råvaran och förutsättningarna för biobränsle finns i Skellefteå kommun. Det finns goda möjligheter för oss att bli biobränsleshejker. Här finns skog som råvara till etanol, pyrolysolja, pellets m.m. Här finns nedlagd åkermark för odling av energigrödor. Vi kan framställa biogas genom rötning av organiskt avfall. Etanol och biogas är ett fullvärdigt alternativ till bensin som drivmedel. Pyrolysolja kan ersätta eldningsolja. Diesel kan ersättas med en syntetisk diesel som BioPar. Den kan tillverkas av förnyelsebara material som träflis, biomassa och biogas. Villkoren att göra kommunen betydligt mindre beroende av fossila bränslen är mycket goda. Att placera en anläggning för etanolproduktion i Skellefteå är helt realistiskt.”<sup>14</sup>

I Skellefteå finns två tankställen för etanol E85, båda OKQ8. De ligger i Sörböle och Erikslid. I januari etableras ytterligare ett tankställe för E85, vid Solbacka.

Kommunen räknar med att september 2006 kunna börja sälja lokalt producerad biogas för fordonsdrift, från den biogasanläggning utanför staden som i dagsläget (december 2005) är under byggnation. Kommunen har ansökt om statligt Klimpbidrag för en gasledning från produktionsanläggningen till stadskärnan med ett tillhörande tankställe. Oavsett hur ansökan behandlas kommer själva anläggningen med intilliggande tankställe att byggas.

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

---

<sup>14</sup> [www.skelleftea.se/Bygg%20och%20miljokontoret/Innehallssidor/Bifogat/begransad\\_klimatpaverkan.pdf](http://www.skelleftea.se/Bygg%20och%20miljokontoret/Innehallssidor/Bifogat/begransad_klimatpaverkan.pdf).

## Slutsatser och rekommendationer

Skellefteå kommun får betyget 6 av maximala 10 för sitt arbete som miljöbilskommun, ett höjt betyg jämfört med när Gröna Bilister granskade kommunen 2004. Det som framför allt är positivt i kommunens miljöbilsarbete är:

- Den ökande andelen miljöbilar i den egna fordonsparken.
- Gratis parkering för miljöbilar, en tydlig och effektiv stimulans.
- Att kommunen inom kort kan erbjuda lokalt producerad biogas för fordonsdrift.
- Ambitionen att utöka antalet tankställen för etanol och ambitionen att inleda lokal produktion av etanol.
- Utbildning i sparsam körning till kommunanställda som kör bil i tjänsten.
- Samarbetet inom BioFuel Region.

Utifrån granskningen presenterar Gröna Bilister fyra huvudsakliga rekommendationer:

- 1) Inför miljöbilskrav i upphandling av fordonstjänster som färdtjänst och skolskjuts – särskilt relevant när kommunen inom kort erbjuder egenproducerad biogas.
- 2) Inför ett slutdatum för fossilbränsle drivna bilar i den egna fordonsparken.
- 3) Prioritera biogasanläggningen och tillse att kommande biogas utnyttjas såväl för kommunala fordon som för allmänhetens fordon, med minst ett offentligt tankställe avsett för privatbilar.
- 4) Utöka andelen etanol i bensin och RME i diesel, för att snabbt minska utsläppen av fossil koldioxid.

Denna rapport är framtagen av Gröna Bilister med finansiellt stöd av Konsumentverket, som dock inte påverkar rapportens innehåll eller den poängmässiga bedömningen. Rapporten är baserad på enkätsvar från kommunen, bl.a. från Thorbjörn Johansson, kompletterat med svar från Svenska Gasföreningen (Anders Mathiasson) och utförliga självständiga granskningar av kommunens dokument, samt tal med relevanta bilföretags återförsäljare och andra aktörer. För ytterligare information, kontakta Mattias Goldmann, [mattias.goldmann@gronabilister.se](mailto:mattias.goldmann@gronabilister.se). Se även [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).