



Så blir kommunen

Elbilsbäst i Sverige

och påskyndar arbetet för avgasfri bilism

Är du också för klimat- och ursprungsmärkning av drivmedel?

Var med och påverka – skriv under

Gröna Bilisters upprop nu!



www.facebook.com/JagVillVeta

Titel: Så blir kommunen Elbilsbäst i Sverige och påskyndar arbetet för avgasfri bilism

Text: Mattias Goldmann och Erika Brokvist

Bilder: Martin Prieto Beaulieu

Produktion: Non Commercial, 2013

Gröna Bilister

Box 7070

103 87 Stockholm, Sverige

Tel: 018-320 220

info@gronabilister.se

<http://www.gronabilister.se>

Inledning

Sommaren 2013 kör vi Elbilsrekordet; med elbil från Ystad till Haparanda. Vi har tre syften med Elbilsrekordet:

För det första: 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!

För det andra: Vi vill sammanställa hittillsvarande erfarenheter av att köra elbil och för rikspolitiken konkretisera hur omställningen kan påskyndas.

För det tredje: Vi vill granska kommunernas arbete för avgasfri bilism, sporra till nya stordåd och kora Elbilsbästa kommun.



Under Elbilsrekordet träffar vi den politiska ledningen och de berörda tjänstemännen i över trettio kommuner från söder till norr, på väst- och östkust, i inlandet, i glesbygd och i storstädernas kranskommuner. Vi träffar också bilhandlare, media och intresserad allmänhet, och avslutar rekordresan på Almedalsveckan i Visby.

I april 2013 var just den elbilmodell vi använder för Elbilsrekordet Norges näst mest sålda bil. I Sverige låg den samma månad utanför topp-100-listan. Skillnaden beror främst på att stimulansen i Norge är mer omfattande, med långsiktig och mer mångfacetterad. Förutom Norges höga registreringskatt på bilar med förbränningsmotor, finns en rad förmåner som i Sverige skulle vara kommunala: gratis parkering, gratis laddning, gratis transport med lokala färjor, samt möjlighet att köra i bussfilen. Därtill finns i det mycket mindre landet Norge fyra gånger så många publika laddmöjligheter som i Sverige¹. Givetvis finns det ingen naturlag att oljelandet Norge ska vara mångfalt bättre än Sverige, som ju dessutom beslutat att vi ska bli fossilbränsleoberoende till 2030 – ett årtal då flertalet av de bilar som säljs nu fortsatt kommer att rulla!

Omställningen till hållbar bilism är politik, lokal såväl som nationell. I denna rapport ger vi fem handfasta tips på hur kommuner kan bli Elbilsbäst i Sverige. Efter att Elbilsrekordet gått i mål, presenterar vi de viktigaste slutsatserna från Elbilsbästa Kommun, men också vad ingen kommun ännu gör.

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. Därtill behöver vi bli bättre på att låta bilen stå. Gårdagens gråa enfald ska bli morgondagens gröna, klimatsmarta mångfald!

Mattias Goldmann och Erika Brokvist
Elbilsrekordet / Gröna Bilister

*Denna rapport utgår delvis ifrån Gröna Bilisters återkommande kommunenkäter som årligen besvaras av cirka 150 kommuner. Därtill har vi under maj 2013 skickat en specialenkät till kommunerna just om elbilar och laddinfrastruktur, med cirka 110 svarande. Läs mer på elbilsrekordet.se och gronabilister.se. Läs även handboken *Utmaning 2020, om kommuners arbete för hållbar bilism*, och Gröna Bilisters årliga kommungranskningar.*

¹ Se vidare Gröna Bilisters rapport om elbilssituationen i Norge, under www.gronabilister.se/rapporter.

1. Köp, leasa och hyr elbilar – nu!

Kommunens val av elbilar stimulerar den lokala bilhandeln att ta hem och marknadsföra elbilarna, vilket påskyndar marknadsintroduktionen av både bilar och laddteknik. Kommunen bidrar då också till bättre lokal luftkvalitet, minskat buller och lägre klimatpåverkan.

I maj 2013 hade 54,5 % av landets granskade kommuner inklusive dess bolag skaffat åtminstone någon elbil eller laddhybrid, alltså en bil som kan laddas i ett eluttag. Det är mer än en fördubbling jämfört med samma tid år 2011, då 24,5 % av landets kommuner gjort samma sak. Bilden ser ännu bättre ut om vi lägger till de kommuner som anger att de senast hösten 2013 får sin första elbil/laddhybrid, och de kommuner som har eldrivna transportfordon, t.ex. för parkförvaltningen. Men det stora flertalet kommuner har endast någon eller några elbilar; endast några få kommuner har elbilar i ett sådant antal att de ännu kan sägas ha integrerats i verksamheten.



De vanligaste verksamhetsområdena för elbilarna är:

- **Bilpool**, så att många förvaltningar och enheter kan använda elbilarna. Det gäller bl.a. Lidingö, Strängnäs, Upplands Väsby och Åre. Kalmar och Öckerö erbjuder dessutom allmänheten att hyra dessa bilar kvällar och helger, när kommunen inte använder bilarna.
- **Energi- eller kraftbolag:** här finns t.ex. enda elbilen i Falkenberg, Hjo och Nässjö.
- **Fastighetsbolag:** Här finns enda elbilen i Mariestad, Nordanstig, Storuman och Tibro.
- **Samhällsbyggnad/fastighetsförvaltning:** Här dominerar de små eldrivna skåpbilarna. Gäller bl.a. Karlskrona, Sjöbo och Tibro.
- **Parkförvaltning:** Här finns många mindre elfordon, som ligger utanför denna rapports fokus, men bl.a. Örebro har också eldriven skåpbil.
- **Hemvården:** Små elbilar används i hemsjukvården i bl.a. Lerum, Svalöv, Sölvesborg och Öckerö.
- **Internpost:** Högsby och Olofström används elbil för detta.
- **Andra ändamål:** Malmö använder elbil för parkeringsförvaltning, Täby för miljöinspektioner, Västerås har en elbil i bageriverksamheten.

Kommuner med ett större antal elbilar inom den egna verksamheten inkluderar:

- **Öckerö:** Tre ägda och tre leasade elbilar, i hemsjukvård, samhällsbyggnad, ett gruppboende och i elbilspool öppen för allmänheten.
- **Örebro:** Ett tiotal elbilar, främst hos Örebrobostäder, men också i vård och parkförvaltning.
- **Östersund:** Har sex elbilar, har beställt lika många till. Bilarna används som poolbilar men även hos vaktmästeri och hemtjänst. Även kommunalråden har en egen poolbil och frontar kommunens elbilssatsning. Därtill har energibolaget Jämtkraft tre laddhybrider och fyra elbilar, och Östersunds bostäder har beställt en laddhybrid.
- **Umeå:** Har 11 elbilar, har beställt ytterligare fyra elbilar och en laddhybrid. Därtill har Umeå Energi tre elbilar och en laddhybrid, Umeå Vatten och Avfall AB har en laddhybrid och en till är beställd, Bostaden har fyra elbilar och en hybrid, Umeå Parkerings AB har en hybrid och en elbil är beställd. Elbilarna används i huvudsak av hantverkare och fastighetsskötare.
- **Värnamo** har tre elbilar och två laddhybrider, har beställt ytterligare en laddhybrid. Den ena elbilen används av IT-avdelningen, den andra går som intern poolbil. En laddhybrid används av EL-samordnaren och en av Medborgarförvaltningen.
- **Stockholm** har 42 elbilar och 13 laddhybrider. De fyra bostadsbolagen (Familjebostäder, Stockholmshem, SISAB och Micasa) har totalt 14 fordon (främst servicefordon för fastighetsskötare), åtta stadsdelsförvaltningar har tillsammans 15 elfordon, främst för hemtjänsten, vaktmästeri och kontorservice. Resten används av fackförvaltningar och bolag, främst Stockholm Parkering AB med 7 fordon.
- **Sigtuna** har drygt 20 elbilar som bostadsbolaget Sigtunahem AB har inom drift och verksamhet.
- **Kalmar** har sju elbilar, varav tre finns i en gemensam bilpool som kan nyttjas av allmänheten kvällar och helger, en på flygplatsen och tre på energibolaget.
- **Göteborg:** 63 elbilar, främst i hemtjänst och till bilpools, samt som tjänstebilar i kommunala förvaltningar, Göteborg Energi och Renova.



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 trafiksäkerhetssegenskaper [...]. 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. Örebro anger att "För elbilar återstår mycket fordonsutveckling och det är inte tillgång på laddplatser som håller tillbaka utvecklingen. Kommunens roll är därför och bör vara begränsad." Skåne Nordväst, med bl.a. Helsingborg, har satt ett konkret mål: 30 000 elbilar och laddhybrider innan år 2020.

Vi eftersträvar en mer proaktiv hållning men det är helt rätt att nu konkretisera och politiskt besluta vilken roll man ser för elbilar och laddhybrider och vari kommunens ansvar består. Allt för många kommuner har ännu 2013 inte någon tydlig position i elbilsomställningen, ibland delvis beroende 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, inkl säkerhetskrav, räckvidd och laddmöjligheter
- * Koppling till infrastruktursatsningar
- * Ansvarsfördelning

3. Ställ krav på elbilen

3.1 Hög säkerhet

Kommunens anställda ska aldrig utsättas för större risker för att kommunen vill påskynda omställningen till miljöfordon. Vi föreslår kommunerna att kräva högsta krocksäkerhetsbetyg, fem stjärnor, från Euro NCAP, antisladdsystem och låsningsfria bromsar. Därutöver bör bilarna 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 kan köpas för cirka 300 000 kronor eller leasas för 4 000 - 5 000 kronor i månaden, med gängse service och garantier och inga särskilda åtaganden för kunden. Det är en viss merkostnad gentemot en traditionell bil, men

motsvaras ungefärligen av lägre driftskostnader. Därtill bör kommunen kunna värdesätta lägre bullernivåer och minskade hälsopåverkande utsläpp, eftersom det faller inom det kommunala ansvarsområdet. Vidare har flertalet kommuner egna klimatmål, där elbilen också är behjälplig att uppfylla dessa.

Utifrån denna prisbild står det klart att kommunerna inte har någon anledning att välja elbilar eller laddhybrider med priser skyhögt över vad alternativen med förbränningsmotor kostar. Vi bedömer inte heller att kommunen har anledning att på andra sätt dra på sig en högre kostnad eller risk på grund av elbilen, t.ex. genom att välja obeprövad teknik eller leverantörer där garantisituationen är oklar. 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.

3.3 Användarvänlighet

För att få ett brett genombrott måste elbilen kunna användas som andra bilar i kommunens verksamhet. Därmed får den inte upplevas som en betydande uppoffring av personalen, även om många i det korta perspektivet upplever varje större förändring som en försämring. Bland de faktorer som är viktiga att hålla koll på är:

- *Laddning:* Att ladda bilen får inte innebära stora extrabesvär för personalen (vilket vanligen beror mer på laddmöjligheter än på själva bilen)
- *Körkomfort:* Att köra bilen ska upplevas som lika enkelt och tryggt som att köra andra bilar
- *Lastutrymmen:* Det ska inte vara besvärligare att lasta i eller ur elbilen än andra bilar, och lastutrymmet ska inte vara så mycket mindre att man måste köra flera gånger än med andra.
- *Värme och ventilation:* Elbilen ska kunna hålla samma värme som andra bilar, t.ex. genom kupévärmare, och ska kunna kylas sommartid.



4. Sätt upp laddstolpar och snabbbladdningsstationer

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 snabbbladdningsstationer
- * 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 "räckviddsängesten", oron att bli stående på grund av elbilens korta räckvidd. Därför är väl synliga laddstolpar viktiga, även om de flesta laddar elbilen hemma eller på jobbet.

I maj 2011 angav var fjärde kommun att de hade publika laddstolpar, varav endast en kommun (Östersund) hade snabbbladdare. I maj 2013 anger tre av fyra kommuner att de har laddmöjligheter för elbilar, och ett tiotal kommuner anger att de har snabbbladdning i någon form. Många kommuner har nu börjat resan mot att ha en duglig laddinfrastruktur för elbilar, men i de flesta fall handlar det fortfarande om någon enstaka stolpe som dessutom sällan är optimalt placerad för att påskynda omställningen till avgasfri bilism.

Exempel på kommuner som kommit något längre i etableringen av laddstolpar inkluderar:

- **Eskilstuna**, som med teknik från svenska Solelia etablerat en soldriven elbilsladdare för två bilar i anslutning till resecentrum.
- **Göteborg**: Göteborg Energi och Parkeringsbolaget erbjuder elbilsägare ett komplett upplägg för att tillhandahålla laddning. Stadens samverkansgrupp deltar i flera projekt för att utveckla infrastrukturen och testa ny teknik. Staden har satt upp två snabbbladdare och ytterligare fyra kommer att sättas upp under 2013. Det finns f.n. ett hundratal laddpunkter, de flesta vid företag och arbetsgivare.
- **Helsingborg** som i anslutning till resecentrum etablerat en bilpool med enbart elbilar, som laddas med soldrivna laddare. På årsbasis tillförs mer el än elbilarna använder, dvs bilarna ses som klimatpositiva. Helsingborgshem tillhandahåller laddkontakter till samtliga boende som önskar detta.
- **Jönköping**: Kommunen och Jönköping Energi, som inom ramen för Green Charge Sydost tar fram en strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur. De första laddstolparna har etablerats i publika "PR-lägen", i år etableras två med semisnabbbladdning och kommuniserande stolpar, och parkeringshus förbered för laddning.

- **Kalmar:** Kommunen och Kalmar Energi bistår de som vill sätta upp laddstolpar i den geografiska kommunen och hela regionen samarbetar för att få en god laddtätthet bl.a. längs "Grön E22". En snabbbladdare har etablerats, och i samband med etableringen av elbilspool för allmänheten har nya laddstolpar satts upp där dessa bilar är parkerade.
- **Linköping:** Elhandelsbolaget Bixia har 9 laddstolpar i kommunen, bl.a. i p-hus.
- **Malmö:** Staden har genomfört en upphandling av laddstolpar som erbjuds internt inom kommunen men även privata aktörer där medfinansiering sker via projekt. Samverkan sker med andra aktörer för att få tillstånd en väl utbyggd infrastruktur i Malmö t.ex. genom att försöka undanröja byråkratiska hinder för etablering av laddplatser. P-Malmö är mycket tillmötesgående då elbilspendlare ringer och efterfrågar laddplatser på deras parkeringar. Inom projektet E-Mission i Öresund som Malmö stad medverkar i har en övergripande strategi för laddinfrastruktur i Öresundsregionen tagits fram.
- **Sigtuna:** Under 2012 gjorde Kommunen genom Destinationen Sigtunas hållbarhetsnätverk en satsning på ökat utbud av laddplatser för att förbättra servicen för alla elbilister.
- **Stockholm:** Staden har kartlagt platser där marknadsaktörer kan sätta upp laddstolpar och snabbbladdning. Stockholm Parkering installerar laddmöjligheter i nya garage och vid renovering, samt sätter upp laddstolpar på existerande korttids-parkeringar utifrån efterfrågan. Staden uppvaktar fastighetsägare, centrumaktörer, handel m fl med egna parkeringar för att öka deras intresse att sätta upp laddplatser. Alla garage i Norra Djurgårdsstaden ska ha laddplatser och två snabbbladdningsplatser sätts upp. Elbilar parkerar gratis på Stockholm Parkerings 10 000 utomhusparkeringar och den som hyr fast p-plats erbjuds att köpa till laddstolpe.
- **Umeå:** En kommunövergripande laddstruktur för elbilar är under framtagande, med både långsam- och snabbbladdning. Det finns 3 publika laddplatser för långsamladdning i ett av parkeringshusen, och de kommunala bolagen och kommunen har laddplatser för sina egna elfordon.
- **Växjö:** I dagsläget finns sex långsamladdstolpar i kommunen, där det är gratis att ladda sina bilar. Växjö Energi kommer tillsammans med kommunen att se över på vilka strategiska platser fler stolpar borde komma till, och sätta upp stolpar här. Fastighetsbolaget, som äger lokaler på universitetsområdet, planerar att investera i ett antal snabbbladdare inom kort.
- **Åre:** Deltar i Green Highway och har medverkat till etableringen av ett laddställe i kommunen.
- **Öckerö:** Har långsamladdning på sex platser och har genom den lokala sparbanken nyligen fått snabbbladdning.
- **Östersund:** Har 37 parkeringsplatser med laddningsmöjligheter för elbilar, på vissa platser med flera laddlösningar. Den första snabbbladdaren i norra Europa finns vid ett köpcentra. Jämtkraft har, i samverkan med företag, satt upp laddplatser och satsar nu på intelligenta laddstationer med fast kabel, även i Krokom och Åre. På Jämtkraft finns en solcellsanläggning som förser alla deras elfordon med ström, medan själva Östersunds kommun hittills endast försett sina egna elfordon med laddmöjligheter. Inom Green Highwayprojektet synliggörs laddplatserna i Jämtland (65), Västernorrland (8) och Trøndelag (360 varav 9 snabbbladdare).

Kommuner som under året planerar en satsning på laddstolpar inkluderar:

- **Eda:** Samhällsbyggnadsförvaltningen har uppdraget
- **Eksjö:** Kommunens parkering får laddstolpe, Eksjö Energi AB ska nu även bygga ett par laddstolpar intill Resecentrum.
- **Enköping:** upphandling pågår för laddstolpar vid kommunhus samt pendlarparkering.
- **Falkenberg:** Långtgående planer på att uppföra två snabbladdningsstationer i kommunen.
- **Gislaved:** Sammanställer kommunala arbetsplatser som i ett inledande skede skulle lämpa sig för laddstolpar.
- **Hedemora:** Planerar laddstolpe vid resecentrum.
- **Järfälla:** Sätter upp åtta laddplatser i p-huset i Jakobsberg men de kommer troligen inte att vara publika.
- **Karlstad:** Kommunala parkeringsbolaget utreder möjligheten för ytterligare laddstationer i centrala staden, utöver de befintliga fyra.
- **Mariestad:** Planerar för en laddstolpe och öronmärkt parkering för elbil.
- **Mora:** Har köpt en laddstolpe som ska placeras ut på lämpligt ställe, ev vid resecentrum som snart börjar byggas.
- **Storuman:** Laddstolpe kommer att sättas upp vid fastighetsbolagets lokaler.
- **Sölvesborg:** I budget är inlagt en intelligent laddstolpe och laddboxar/stolpar är under upphandling.
- **Tibro:** Har bekostat en station vid besökscentrum.
- **Trosa:** Har börjat projektera för laddstolpar vid torg och pendlarparkeringarna.
- **Täby:** Laddningsstolpar planeras vid kommunhuset och ingår som standard vid planering av nya exploateringsområden.
- **Upplands Väsby:** I kommunen finns planer på en allmän laddstation i stationsområdet i samband med att området utvecklas.



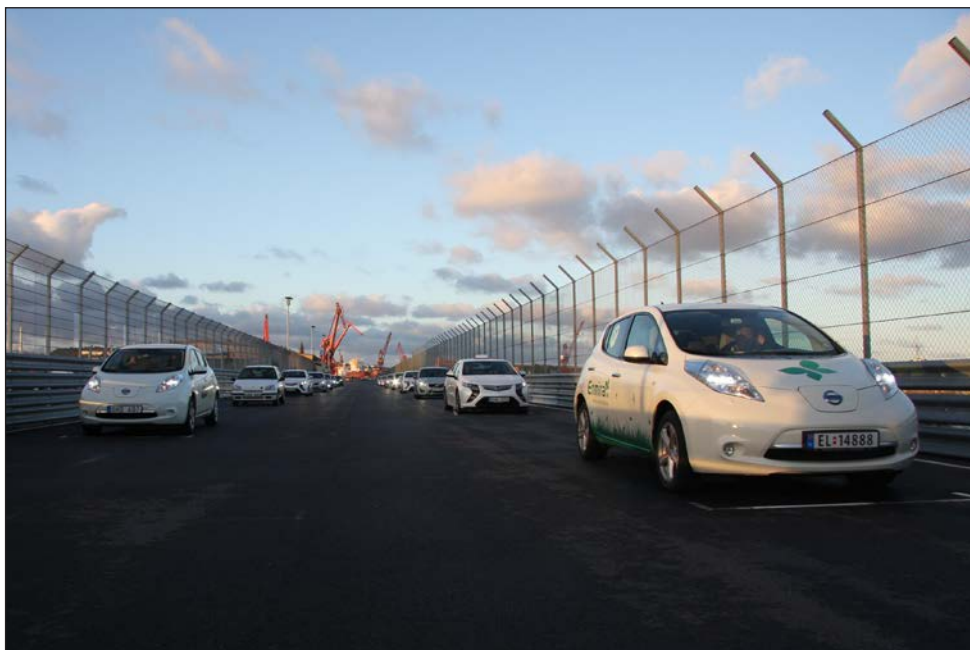
Gröna Bilister rekommenderar kommunerna att ta ett aktivt ansvar för laddinfrastruktur, med:

- Intelligent laddstolpar som förmår kommunicera med omvärlden och är förberedda för betal lösningar (i det korta perspektivet bör elen vara gratis, men inte på sikt)
- Någon till några snabbbladdare, så att också de fordonssektorer som kör längre sträckor, som taxi, kan byta till elbilar. Såväl CHAdeMO som AC-laddning behövs, helst kombinerat.
- Tydlig skyltning och information om var laddmöjligheterna finns.
- Förnybar, miljö- och ursprungsmärkt el för all laddning, gärna i form av solcellstak för laddningen.
- Gratis parkering i samband med laddningen, enbart för bilar som faktiskt laddar



Gällande var laddmöjligheterna bäst placeras, har Gröna Bilister generella rekommendationer som behöver anpassas för den lokala kontexten:

- *Vanliga laddmöjligheter* på 10/16 A bör finnas vid parkeringsplatser och i parkeringshus, vid större bostadsområden och vid den typ av externa köpcentra där man stannar länge.
- *Snabbbladdare* bör finnas i anslutning till större vägar, gärna vid bensinstationer så att man kan tvätta vindrutan, kolla däcktrycket och köpa en kaffe.



5. Hjälp medborgarna på traven

Vid årsskiftet 2012/2013 hade endast 33 kommuner tio eller fler elbilar registrerade, enligt databasen Elis. 156 kommuner hade 1-9 elbilar registrerade, hela 101 kommuner hade inte en enda elbil registrerad. Stockholm (371), Göteborg (179), Lund (48), Malmö (45) och Nacka (40) har flest elbilar, alla siffror avser den totala fordonsflottan inom kommunen som geografiskt område. Skövde har flest elbilar per 1000 invånare (0.52), före Sundbyberg (0.47), Danderyd (0.44), Nacka (0.43), Lund (0.42), Stockholm (0.42), Gullspång (0.38), Habo (0.37), Östersund (0.35) och Göteborg (0.34).



För att öka andelen elbilar till en nivå där de verkligen gör skillnad för buller, luftkvalitet och klimat, är det avgörande att också kommunens företag, organisationer och privatpersoner väljer elbilar. Kommunen har en viktig roll i detta, bl.a. genom att:

- **Säkerställa laddinfrastruktur**, med laddstolpar och snabbbladdare öppna för allmänheten.
- **Bidra till en lokal marknad**, genom att köpa elbilar från den lokala handeln.
- **Stärka elbilens ekonomi**, t.ex. genom delfinansiering av merkostnaden (utöver supermiljöbilspremien), gratis parkering med laddning
- **Erbjuda provmöjligheter**, i bilpool öppen för allmänheten.
- **Informera mera**, t.ex. med elbilsuppvisning, information genom energibolaget, etc.

Lerum driver informationskampanj och rådgivning om elbilar och laddningsmöjligheter riktad mot invånare, företag och organisationer. Trollhättans energi- och klimatrådgivare informerar särskilt om elfordon, och Västerås Elbilsutmaningen samlar kommunal verksamhet, bolag och lokala företag för gemensamma inköp av elbilar, återkommande seminarier och elbilssalong. Därtill finns en rad projekt som ska bidra till ökad användning av elbilar; E-Mission i Helsingborg, Elbil 2020 i Stockholm (Hammarby Sjöstad), Green Highway för sträckan Sundsvall-Östersund-Trondheim, Ecoast och InfraGreen på västkusten, med flera.

Mer från Gröna Bilister...

TRAFIK & MILJÖ
GRÖNA BILISTER

Miljöbästa Bil 2013

Elbilsdebat på Newsmill | Trafikantveckan stor i sydost | På Hamngatan ingår bilen i hyran

Sms:a **72345** och bli medlem i Gröna Bilister

Sms:a GRONBIL mellanslag DITT TELEFONNUMMER till 72345 så blir du medlem direkt. Det kostar 70 kronor + eventuella trafikavgifter.

GRÖNA BILISTER

TRAFIK & MILJÖ
GRÖNA BILISTER

GRÖNA BILISTER UTMÄRK
Inte bilen under milen

RÄKNO
El tillbaka på banan

Vi vill veta vad vi tankar!

HÖG TID FÖR URSPRUNGSMÄKNING VID PUMPE

TRENDSPÄNNING:
Gröna Bilister från bilsalongen i Genève

MATTIAS GOLDMANN:
Skärpning – nio av tio bilar är icke-miljöbilar!

VI ARBETAR FÖR EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING

Hertz

Ren luft – ditt vägval

www.trafikantveckan.nu

I SAMARBETE MELLAN

GRÖNA BILISTER

Energikontoren SVERIGE



Sms:a **72345**
och bli medlem
i Gröna Bilister

Sms:a GRONBIL mellanslag DITT TELEFONNUMMER till 72345 så blir du medlem direkt. Det kostar 70 kronor + eventuella trafikavgifter.

GRÖNA BILISTER