



ÄN/§ 10

Handläggare
Patrik Simonsson
Telefon: 08-508 36 250

Till
Äldrenämnden 19 november
2013

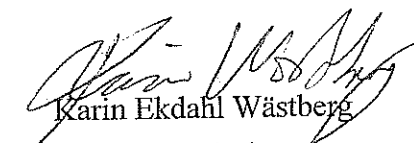
Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm

Remiss från Miljöförvaltningen (dnr 2013-9174)

Förvaltningens förslag till beslut

Äldrenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.


Eva Frunk Lind
Förvaltningsdirektör


Karin Ekdahl Wästberg
Avdelningschef

Sammanfattning

I förslaget till Strategi för miljöbilar och drivmedel listas åtgärder som ska förenkla för stockholmare och lokala företag att välja miljöfordon som tankas med förnyelsebara drivmedel eller laddas med el framför fordon som tankas med fossila bränslen. Miljöförvaltningen gör bedömningen att det är möjligt, men svårt, att nå de flesta av de uppsatta målen i strategin, då de påverkas av många aktörer och faktorer, dock finns förutsättningar att använda styrmedel på lokal nivå.

Det långsiktiga målet är att till år 2050, halvera fordonens energiförbrukning och helt fasa ut användningen av fossila drivmedel. Stockholms mer kortsiktiga mål fram till 2015 är att nå målen i Miljöprogram 2012-2015 (Dnr 303-1207/2010). En del i detta är de konkreta åtgärder som påvisas i strategin för miljöbilar och drivmedel som bedöms kunna genomföras på kort sikt. Idéer till nya etappmål efter 2015 redovisas också i strategin.

Äldreförvaltningen ställer sig positiv till förslaget om strategi för miljöbilar och drivmedel.

Bakgrund

Kommunfullmäktige fastslog i budgeten 2009 att Stockholm ska vara fritt från fossila bränslen år 2050. Beslutet baseras på resonemanget att staden ska fortsätta minska utsläppen av växthusgaser i samma takt som skett under perioden 1990 till 2005, för att senast år 2050 vara en fossilbränslefri stad. Staden har också sedan 1994 arbetat för att införa miljöklassade fordon i stadens fordonspark.

För att sammanfatta vad staden kan göra relativt omgående inom miljöbilsområdet, har miljöförvaltningen tagit fram bifogat förslag till en samlad miljöbilsstrategi för staden.

Ärendet

Miljöbilsstrategin är en del av flera strategier och styrdokument som ska leda till att Stockholm ska ha fossilbränsle fria transporter år 2050. I strategin preciseras vad som behövs för att nå stadens mål för miljöfordon och förnyelsebara drivmedel till 2015.

Stockholms Stad ska verka för att fordonsutbudet förnyas på marknaden, öka andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen genom upphandlingskrav och bilpolicies. Inspirera, vägleda och ge råd kring val av fordon. Vidare ska staden påverka utbudet av förnyelsebara drivmedel och öka möjligheterna att ladda elbilar genom fler laddningsstationer i staden. Skyltning till drivmedels- och laddningsstationer ska förbättras och lättförståelig information kring hur olika bränslen påverkar miljön ska tas fram och spridas.

Krav ska ställas på att andelen förnyelsebart drivmedel ska öka, vilket också ska gälla vid upphandlingar av transportrelaterade tjänster. Kampanjer ska genomföras för en ökad användning av bilpooler samt åtgärder som gynnar bilpooler, bland annat genom förmånliga parkeringsmöjligheter. Genom lokala styrmedel ska användningen av miljöbilar främjas, till exempel att tillämpa lokala trafikföreskrifter kring parkeringsregler, inrätta miljötaxifickor och andra åtgärder som gynnar användandet av bilpooler.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Äldreförvaltningen ställer sig positiv till förslaget om en strategi för miljöbilar och drivmedel. För att nå målen att öka andelen miljöbilar i staden och tankningen av förnyelsebara bränslen eller el, bör incitamenten att göra detta förstärkas. En del i detta kan vara att premiera inköp av miljöfordon genom rabatter

finansierade av staden eller som också nämns i ärendet, lokala trafikföreskrifter som gynnar miljöbilsanvändare. Vidare bör staden satsa på försöksverksamhet med elfordon för att klargöra prestanda och möjligheterna till laddning då höga krav ställs i verksamhet som är beroende av fordon. Den del i fordonsutbudet som riktar sig till yrkestrafik och tjänsteutövande verksamhet och som kräver specialfordon är begränsad och kostnaderna för dessa relativt hög, speciellt vad gäller elfordon.

Staden kan också leta framgångsrika exempel genom omvärldsbevakning och studiebesök och kanske finna samarbetspartners vid uppstart av försöksverksamhet, till exempel inom kollektivtrafiken.

Bilaga

- 1 Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm

INKOM**2013 -10- 09**

Till berörd remissinstans

Äldreförvaltningen

Dnr 201- 478/2013

**Angående remissen om Strategi
för miljöbilar och drivmedel - för
ett fossilfritt Stockholm**

Detta gäller remissvar på "Strategi för miljöbilar och drivmedel -
för ett fossilfritt Stockholm"

Dnr: 001513/2013

Remisstiden sträcker sig till den 20 december 2013, vilket vi ber er
respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma
med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet
ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på Stadsmiljöroteln är
Markus Berensson, tfn 076-1293897.

Remissvar skickas till:

- Stadsmiljöroteln i **digital form (word/excel)**. Ange KS:s
diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i **pappersform**.

Bilägg **inte** remissunderlaget. Det finns redan diariefört i
kommunstyrelsens diarium.

Häfta **inte** ihop handlingarna.

Adresserna är följande:

Rotelns e-post: funktion.rvi-remissvar.slk@stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

Cecilia Welander
Stadsmiljöroteln

Barbara Ahlmark

Dw 201 - 478/2013

Från:
Skickat:
Till:

Cecilia Welander
den 9 oktober 2013 13:34
Remiss STADSHUSAB - Stockholms Stadshus AB; Remiss AMF Forv-
Arbetsmarknadsnämnden; Remiss EXPL Exploateringsnämnden; Remiss Forv-
Äldrenämnden; Remiss FSK -Fastighetsnämnden; Remiss IDR Idrottsnämnden; Remiss
KULTUR Kulturnämnden; Remiss KYF Kyrkogårdsnämnden; Remiss SBK Forv-
Stadsbyggnadsnämnden; Remiss SBR Stockholm Business Region AB; Remiss SD04
Hässelby Vällingby; Remiss SD06 Bromma; Remiss SD08-Kungsholmen; Remiss SD09
Norrmalm; Remiss SD10 Östermalm; Remiss SD12-Södermalm; Remiss SD14 -
Enskede-Årsta-Vantör; Remiss SD14 -Enskede-Årsta-Vantör; Remiss SD18-Farsta;
Remiss SRV-Servicenämnden; Funktion SOF Remiss socialnämnden; Funktion SD01
REMISS; Funktion SD24 REMISS_24; Funktion SD23 Remiss; Funktion
Funktionsbrevlåda SD03 STADSDEL; Funktion OFN OFNOFN;
'ulf.wikstrom@fortum.com'

Kopia:
Ämne:
Bifogade filer:

Markus Berensson
Remiss: Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm
303-1513.pdf; miljöbilsstrategi.docx

Hej!

Bifogat finner i remissen Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm-

Trevlig fortsättning på eftermiddagen!

Vänliga hälsningar
Cecilia Welander



MILJÖ- OCH
HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Utdrag ur protokoll, fört vid sammanträde
2013-09-24, § 12

ÄN / §10 Bilaga

Tid Tisdagen den 24 september 2013 kl 17.00 – 18.25
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Torsdagen den 3 oktober 2013

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen Registraturet	
Ink.	2013 -10- 07
Dnr:	308-1573/2013
Till:	RVI

Per Ankersjö

Katarina Luhr

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C) ordföranden
Katarina Luhr (MP) vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)
Per Ola Bosson (M)
Helena Levy (M)
Nils Ingelström (M)
Karin Karlsbro (FP)
Mikael Magnusson (S)
Mats E. P. Lindqvist (MP)
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Anders Thureson (M)
Fredrik Canerstam (S)
Måns Lönnroth (S)

för Torbjörn Erbe (M)
för Åsa Wester (S)
för Rana Carlstedt (S)

Ersättare:

Eva Runvald (M)
Viktor Strååt (M)
Andreas Lundin (M)
Frida Johansson Metso (FP)
Per Johansson (FP)
Charles Berkow (MP)
Clara Lindgren (MP)
Sara Stenudd (V)

§§ 12 - 24

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Håkan Andersson, Helene Carlsson, Åse
Geschwind, Mika Hakosalo, Gustaf Landahl, Anna Mróz, Rose-Marie Norlin, Daniel
Selin, Kristofer Stjernqvist och Emily Tjäder, samt borgarrådssekreteraren Albin Ring.

§ 12

Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm

Dnr 2013-9174

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta "Strategi för miljöbilar och drivmedel".
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden verkar för att miljöbilsdefinitionen på sikt skärpts till förslaget i bilaga 2 till strategin.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner redovisningen av uppdraget i budgeten 2013 om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet.
- 4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden översänder förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossilfri fordonsflotta.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 9 september 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Stellan F Hamrin (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Föreslå Kommunfullmäktige att anta "Strategi för miljöbilar och drivmedel"
 - 2 Verka för att miljöbilsdefinitionen skärps till förslaget i strategins bilaga 2 med nedanstående förändringar
 - 3 Godkänna redovisningen av uppdraget i budgeten 2013 om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet
 - 4 Ge förvaltningen i uppdrag att tillsammans med Göteborg och Malmö samordnat påverka statsmakterna i syfte att få till stånd förändrade nationella regelverk som gynnar miljöfordon och förnybara drivmedel enligt strategin
 - 5 Översända förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossil fordonsflotta
 - 6 I övrigt anföra följande:

Trots att en politik för minskad trafik är kärnan i ett fossilbränslefritt Stockholm är det av stor vikt att få en fungerande strategi för att fasa ut fossila drivmedel i kvarvarande fordon. Det är tydligt att det behövs långsiktiga och tydliga incitament för gå från fossildrivet till förnybart och de ekonomiska incitamenten måste bli starkare för att vi ska nå de uppsatta målen. Detta återspeglas även i Stockholms stads egna uppföljningar. Det är av stor vikt att Stockholm stad tillsammans med andra större städer driver frågan på ett nationellt plan för att få till stånd förändrade

nationella regelverk (skatter och lagar) som gynnar miljöfordon och förnybara drivmedel enligt strategin. Vi anser därför att Miljöförvaltningen ska få i uppdrag att driva denna fråga tillsammans med Göteborg och Malmö.

Den obegränsade tillgången till förnybara drivmedel (skog, jordbruk, biogas och el) kan diskuteras. I en värld med en ökande befolkning, en växande ekonomi och ett tilltagande intresse av att byta ut fossila råvaror mot förnybara ökar konkurrensen om biomassa. Redan nu bedöms planetära gränsvärden överskridas inte bara för klimat utan också för förlust av biologisk mångfald och för omvandling av kväve – två miljöaspekter som är direkt kopplade till biomassa. Det är därför av största vikt att ha en plan för hur olika energislag bör användas och att vi redan nu börjar bygga ut infrastrukturen för exempelvis egen produktion av biogas och egenproducerad el. Staden måste sluta gynna en ökad privatbilism.

Att underlätta för bilpooler i Stockholm, vilket diskuteras i strategin skulle kunna vara ett sätt att minska antalet bilar. Lämpliga platser kan vara vid kommunala nämnder och bolag där bilpoolerna under dagtid kan utnyttjas av stadens anställda. Även utan att driva en kommunal bilpool kan kommunen underlätta för bilpoolsföretag genom att upplåta mark för parkering och laddinfrastruktur för elbilspooler. Vi ställer oss mycket positiva till ett system liknande det som finns i Paris (Autolib). De omlastningscentraler för exempelvis varubilar (som t.ex. finns med i Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050) bör utrustas med laddinfrastruktur och ellastbilar kan upphandlas för leveranser i staden. Vi anser också att det är viktigt att staden inför ett antal snabbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilar som går över till elbil.

Förslaget till skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen (bilaga 2) bör ändras så att utsläppskraven inte på samma sätt baseras på tjänstevikt. Vi anser att en övre gräns för CO₂-utsläpp ska införas där bilen, oavsett vikt, inte längre kan vara en miljöbil. Vi ställer oss även tveksamma till att fordon som helt drivs av fossila bränslen (bensin eller diesel) ska involveras i en framtida miljöbilsdefinition då dessa bilar på sikt behöver fasas ut för att uppnå en fossilfri bilflotta.

Arbetet med de olika punkterna måste påbörjas snarast. Strategin är just en strategi och de olika punkterna måste därför fastställas och tidssättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

3) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att föreslå kommunfullmäktige att anta strategin med följande målsättning:
Stockholm skall på område vara den mest framstående staden i EU.
Att förvaltningen återkommer till nämnden med förslag på vad detta kan innebära.
Därutöver anföra:

Strategin säger att Stockholm skall vara i världsklass på miljöbilsarbete och ta tåten på vägen mot fossilfria transporter. Samtidigt säger strategin att fordonsparken i Stockholm skall ligga i tåten bland svenska län.

Strategin hänger inte ihop. Målet att Stockholm skall vara den mest framstående staden i Sverige är oyärdigt en stad som vill vara i världsklass. Den borgerliga majoriteten avsätter inte heller tillräckligt med personella och ekonomiska resurser för att genomföra och följa upp strategin. Staden följer idag inte ens upp sina egna miljökrav på upphandlingar. Majoritetens klimatsatsningar för fordon är mer luft än

innehåll.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Stellan F Hamrin (V).

Reservation

Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mikael Magnusson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Jonas Nilsson m.fl. (M) enligt följande:

Moderaterna är positiva till arbetet och intentionerna med att få Stockholm till en fossilbränslefri stad och strategi för miljöfordon. Säkerställandet av ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050 är en prioriterad fråga för staden och att anta en strategi som bidrar till att uppnå denna målsättning är i grunden en god idé. Detta bör dock göras inom ramen för stadens kompetens och rådighet. Att till exempel påverka fordonsutbudet på marknaden genom initiativ som introducerar nya fordonstyper, inspirera, vägleda och ge råd kring bilval och att påverka utbudet av förnybara drivmedel på marknaden ligger inte med självklarhet inom kommunens uppdrag och skulle innebära att staden bidrar till att snedvrider konkurrensen inom denna sektor och, på så sätt, även inskränka människors rätt till individuella val.

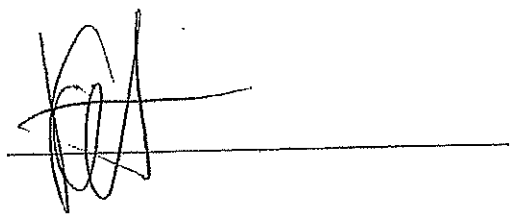
Det är viktigt att staden i beredningen av strategin inte underlåter att belysa vägen framåt grundligt och ur flera perspektiv så att vi inte råkar ut för bakslag såsom vi har sett i andra sammanhang när miljöfrågor med de allra bästa intentioner forcerats och tappat förankring både bland expertis och inte minst bland medborgare. Det är utan tvekan så att premisserna kommer att påverkas och förändras för andra nämnder och stora delar av staden. Därför är det extra viktigt att frågorna belyses ur alla perspektiv relevanta för stadens övriga verksamheter och att de synpunkter som inkommer i den kommande remissomgången beaktas eftersom strategin i stor utsträckning påverkar andra nämnders- och bolags förutsättningar.

Särskilt uttalande lämnas av Stellan F Hamrin (V) enligt följande:

Vi stödjer förvaltningens synpunkter vad avser relationen till det uppsatta målet. För Vänsterpartiets del är målet för åtgärderna att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2030 varför våra delmål är högre satta och de åtgärder vi avser vidta betydligt kraftfullare.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:





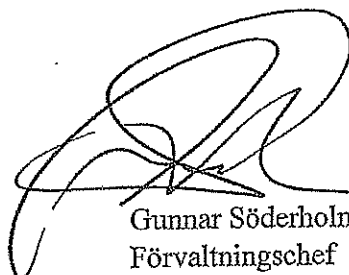
Handläggare
Eva Sunnerstedt
Telefon: 08-508 28 913

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2013-09-24 p. 12.

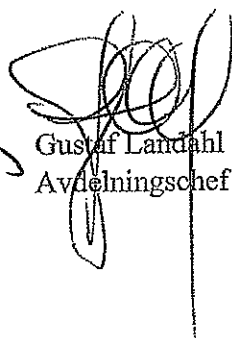
Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm

Förslag till beslut

- 1) Föreslå Kommunfullmäktige att anta "Strategi för miljöbilar och drivmedel"
- 2) Verka för att miljöbilsdefinitionen på sikt skärpt till förslaget i strategins bilaga 2
- 3) Godkänna redovisningen av uppdraget i budgeten 2013 om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet
- 4) Översända förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossilfri fordonsflotta



Gunnar Söderholm
Förvaltningschef



Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Stockholm ska ligga i framkant i miljöbilsarbetet. På kort sikt vill staden klara målen i miljöprogrammet till 2015. På lång sikt vill staden klara målet att bli fossilbränslefritt. För att sammanfatta vad staden kan göra relativt omgående inom miljöbilsområdet och ge förslag på konkreta åtgärder för att nå målen har miljöförvaltningen tagit fram föreliggande förslag till en samlad miljöbilsstrategi.

Miljöbilsstrategin innehåller förslag på incitament och åtgärder som kan införas i Stockholm. Förslag på viktiga incitament och åtgärder på nationell nivå identifieras. Vidare utpekas områden där regeringen behöver förändra regelverk för att städer ska kunna agera med kraft. Förslag på kompletterande delmål ges.

Miljöbilsstrategin är uppdelad efter vad staden kan göra som egen intern organisation och var som behöver göras gällande alla fordon och drivmedel i hela Stockholm. Tunga fordon, lastbilar och bussar, har fått ett eget kapitel. Varje del avslutas med förslag på åtgärder i en tabell.

Idéer till nya etappmål efter 2015 ges. Strategin pekar vidare ut insatser som krävs för att halvera fordonens energiförbrukning och upphöra med användning av fossila drivmedel till 2050, två utvecklingar som pekas ut som nödvändiga i förslaget till Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050.

Med de i strategin föreslagna tillkommande insatserna bedöms de flesta, men inte alla av målen till 2015 att kunna nås. Osäkerhet om vissa mål kan nås beror på avsaknad av och osäkerhet om långsiktiga spelregler för styrmedel och på nationell nivå. Stockholms stad bör aktivt arbeta för att gynnsamma långsiktiga nationella spelregler.

I budgeten för år 2013 fick miljöförvaltningen och trafikkontoret i uppdrag att tillsammans ta fram förslag på möjliga incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet. Det uppdraget rapporteras nedan.

Förvaltningens synpunkter

Strategi för miljöbilar och drivmedel

Förvaltningen anser att det är möjligt, men svårt, att nå de flesta målen i miljöprogrammet. Det krävs krafttag och kraftsamling för att det ska lyckas.

Målen 20 % miljöbilar i nybilsförsäljningen i Stockholm och 16 % förnybart drivmedel i Stockholm: osäkra på grund av avsaknad av nationella styrmedel och incitament.

10 % miljölastbilar i nybilsförsäljningen i Stockholm bedöms inte uppnås.

100 % miljöbilar i egna fordonsflottan klaras.

85 % miljöbränsle i stadens egna biobränslebilar klaras.

Ambitionen om 8 % elbilar till 2015 i staden egen flotta bedöms uppnås förutsatt att stadens förvaltningar och bolag får merkostnaden täckt för dessa fordon.

Mycket stor utmaning är att sluta använda fossila drivmedel i fordon respektive att halvera fordonens energiförbrukning. Det finns absolut möjligheter att nå de långsiktiga målen men det krävs stora förändringar i förutsättningarna på marknaden. Nationella beslut om styrmedel och lagar som gynnar de fossilfria och klimatsmarta alternativen framför de fossila har en avgörande betydelse.

Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt påverkat och drivit marknads utveckling mot mer miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm, Sverige och i viss mån även Europa. Detta trots att kommuner inte tar beslut om nationella styrmedel, skatter och lagar.

Staden kan själva testa och utvärdera nya fordonstekniker och drivmedel och därmed bidra till ökad kunskap och kompetens och på sikt marknadsgenomslag för nya (och nu redan tillgängliga) klimatsmarta fordon och drivmedel. Staden kan arbeta för att påverka andra att ställa om sina fordonsparker, t ex via sina upphandlingar, m h a information och kampanjer. På lokal nivå kan lokala styrmedel införas, i den mån lagar och regelverk inte förhindrar kommunen detta. Genom kontakter och remissvar mm kan staden ge regeringen viktig input om vilka nationella beslut som krävs för att de nationella målsättningarna

om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och ett fossilfritt Sverige till 2050 ska nås.

Det är angeläget att definitionen av vad som är en miljöbil uppdateras regelbundet. Målet i färdplanen är att till 2050 helt övergå till förnybara drivmedel och att minska flottans energianvändning med 50 %, d v s en minskning med knappt 2 % per år. För att klara detta behöver nuvarande miljöbilsdefinition skärpas redan år 2016. Miljöförvaltningen har därför, i bilaga 2 till strategin, tagit fram ett förslag till ny miljöbilsdefinition som skärper utsläppskraven med 15 % för fossildrivna bilar och 10 % för bilar drivna med förnybart drivmedel. Detta innebär att kraven på fossilbränslebilar skärps från nuvarande 95 g CO₂/km för en medeltung bil till 75 g CO₂/km, medan kraven på en förnybart driven bil skärps från 150 g till CO₂/km för en medeltung bil till 132 g CO₂/km. Den nuvarande anpassningen där det ställs olika krav beroende på bilens tjänstevikt bibehålls. Det är viktigt att staden kan ge uttryck för en samlad åsikt om en ny skärpt miljöbilsdefinition. Miljöförvaltningen behöver ett uttalat stöd när förvaltningen tillfrågas vad som är stadens uppfattning och bedömning i frågan. Därför har miljöförvaltningen utarbetat förslaget i bilaga 2.

De tillkommande åtgärderna för stadens egen bilpark beräknas kräva ökade resurser på en och en halv miljon kronor 2014, och tre miljoner kronor per år från 2015. Detta för att ersätta tidigare medel från Energimyndigheten via Elbilsupphandlingen som upphör i mitten av 2014. Dessa resurser behövs för att ersätta det ekonomiska stöd som stadens förvaltningar och bolag idag får via miljöförvaltningen för köp av elbilar och laddhybrider. OM det inte finns förutsättningar för att genom ekonomiskt stöd ge incitament för elbilsinköp krävs ett väldigt tydligt tvingande direktiv om att förvaltningar och bolag, trots ökade kostnader, ska köpa in elbilar och laddhybridfordon.

För att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska kunna genomföra de tillkommande åtgärder, för att nå målen för bilarna i Stockholm till 2015, som de utpekats som ansvariga för krävs dessutom ytterligare resurser. Dessa beräknas till en miljon kronor per år och behövs framförallt för att täcka ökade merkostnadsersättningar för förvaltningar och bolags inköp av miljöbilar som drivs med förnybara drivmedel.

Förvaltningen har noterat en ökat efterfrågan på hjälp och stöd vid upphandling av tunga fordon och transporttjänster. Detta

område är komplicerat och svårt för förvaltningen att tillgodose inom befintliga resurser. För att genomföra tillkommande åtgärder gällande lastbilar och bussar till 2015 som föreslås att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ansvara för i strategin för miljöbilar och drivmedel krävs ökade resurser på ca en miljon kr/år. Dessa resurser ska framförallt finansiera en stödfunktion som underlättar för stadens och näringslivets transportköpare att upphandla miljöfordon och förnybara bränslen.

Kommunfullmäktige antog under våren 2011 Stockholms elbilsstrategi¹. Åtgärdsförslagen i Elbilsstrategin har sedan inarbetats i respektive förvaltnings verksamhetsprogram. Föreliggande strategi för miljöbilar och drivmedel tar hand om de fåtal åtgärder i elbilsstrategin som fortfarande kvarstår att omsätta och ersätter därför Stockholms elbilsstrategi.

Möjliga incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet

I 2013 års budget fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppgift att i samarbete med trafik- och renhållningsnämnden utreda möjliga incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet.

Parkeringslagstiftningen tillåter inte att supermiljöbilar (eller andra typer av miljöbilar) särbehandlas. Trots det har idag ett 40-tal svenska kommuner gratis eller reducerat parkeringsavgift för miljöbilar av olika slag (av totalt 80 svenska kommuner som tar betalt för parkering)². Frågan är inte juridiskt prövad till högsta instans. Parkeringslagstiftningen bör ändras på att det blir tydligt att det går att differentiera avgifterna med hänsyn till miljöprestanda³.

¹ Kommunfullmäktiges Dnr 314-1192/2010

<http://www.insyn.stockholm.se/insynTransFrame.aspx?nodeid=444723>

² Uppgift från Gröna Bilister från år 2011

³ Rätten för staden att ta ut parkeringsavgifter regleras i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Enligt denna lag kan endast rörelsehindrade, näringsidkare, samt boende inom området särskiljas när det gäller uttag av parkeringsavgifter. För att kunna särskilja miljöbilar och bilpoolsbilar krävs därför en ändring av § 2 i lagen. De närmare parkeringsvillkoren som avgiftsbeläggning av vissa parkeringsplatser, tidsbegränsning av parkering m.m. beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Vad som får regleras i lokala trafikföreskrifter anges i trafikförordning (1998:1276). Av 10 kap. 2 § trafikförordningen framgår att det går att ha särskilda föreskrifter för en viss trafikantgrupp, fordonslag samt fordon med last av viss beskaffenhet. Bilpooler och miljöbilar faller inte under

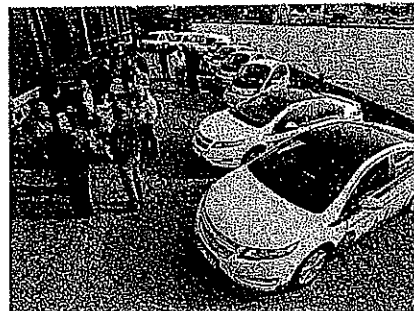


I avvaktan på en eventuell förändring av parkeringslagstiftningen finns möjligheten att undanta parkeringsavgift vid ändamålsparkeringsplats. Parkeringsplats med elladdningsmöjlighet är en ändamålsparkeringsplats som kan befrias från p-avgift. Trafikkontoret funderar på att göra en tjänstekoncessionsupphandling för uppförande, drift och underhåll av ca 20 laddstolpar (två laddmöjligheter/stolpe) på gatumarken i Stockholms innerstad. När de här stolparna finns på plats kan dessa parkeringsplatser undantas från parkeringsavgift. (

Trafikkontoret kommer att ta upp ovanstående för behandling i trafik- och renhållningsnämnden senare i år. Miljöförvaltningen föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner ovanstående redogörelse som redovisning av uppdraget i budgeten om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet. (

SLUT

Bilaga 1: Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm



Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel

- för ett fossilfritt Stockholm

stockholm.se

Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel - för ett fossilfritt
Stockholm
Aug, 2013

Dnr: 2013-9174; Bilaga 1

Utgivare: Miljöförvaltningen

Kontaktperson: Helene Carlsson, Gustaf Landahl, Eva Sunnerstedt, Elin
Skogens, Jonas Ericson, Karolina Ekman

Omslagsfoto: Lennart Johansson

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Förslagen i korthet	5
<i>Förslag som framför allt rör personbilar och tillhörande bränslen</i>	5
<i>Förslag som fr. a berör tunga fordon och tillhörande bränslen</i>	6
<i>Förslag som rör bussar</i>	7
<i>Förslag där Stockholm bör verka för en förändring av regelverk</i>	8
Inledning	9
Bakgrund	9
Vision: En miljöbilsstad i världsklass	10
Uppdraget att ta fram en samlad miljöbilsstrategi	10
Miljöbilsstrategin i samverkan med andra strategier och styrdokument i staden	11
Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 anger ramarna	11
Stockholms elbilsstrategi från 2011 ersätts	12
Den nationella utredningen för en fossilfri fordonsflotta	12
Bilarna i Stockholm	13
20 procent miljöbilar och 16 procent förnybart till 2015 svårt att nå	13
Bilarna i Stockholm fossilbränslefria 2050	15
<i>Endast bilar som är typgodkända för körning på 100 % biodrivmedel eller el säljs fr. o m 2030</i>	16
<i>Drygt 90 procent kvar att ersätta</i>	17
Pågående arbete för att öka andel miljöbilar och förnybara drivmedel i Stockholm	17
Hinder motverkar ökad andel miljöfordon och utfasning av fossila drivmedel	17
<i>Elbilsintroduktionens verkliga och upplevda hinder</i>	18
Analys	19
<i>Omställning tar tid – Stockholm måste börja nu</i>	19
<i>Stockholm behöver både dagens och morgondagens biodrivmedel</i>	19
<i>Synergier med bilpoolsfrämjande arbete bör tas tillvara</i>	20
Tillkommande åtgärder för att nå målen för bilarna i Stockholm	22
<i>Satsningar i Stockholms stad som kan bidra till teknikutveckling, kommersialisering och marknadsutveckling</i>	22
<i>Tillkommande åtgärder för Stockholms stad</i>	25
<i>Styrmedel behöver vara långsiktiga och locka olika köpargrupper</i>	26
Tunga miljöfordon	32
10 % tunga miljölastbilar i Stockholm till 2015 – svårt att nå	32
Tunga lastbilarna utan fossila bränslen år 2050	34
Pågående arbete för att öka andel tunga miljölastbilar i Stockholm	34
Kundkrav behövs för investeringar i infrastruktur för förnybara drivmedel och fler miljöfordon	35
Tillkommande åtgärder för att nå målen för miljölastbilar	38
<i>Förutsättningar som måste till för att nå målen</i>	38
<i>Tillkommande åtgärder för Stockholms stad</i>	39
Miljöbussarna i Stockholm	40

Dnr 2013-9174, Bilaga 1
Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel
- för ett fossilfritt Stockholm

Kollektivtrafiken kan bli fossiloberoende	40
Det krävs krafttag för att miljöanpassa de bussar som inte kör i kollektivtrafiken	40
Tillkommande åtgärder för miljöbussar	41
<i>Förutsättningar som måste till för att nå målen</i>	41
<i>Tillkommande åtgärder för Stockholms stad</i>	41
<i>FÖRSLAG: Stockholms stad ska</i>	42
Stockholms stads egna fordon	43
Mål till 2015 för stadens fordon	43
<i>Måluppfyllnad</i>	43
<i>Fossiloberoende organisation till 2030 utreds</i>	44
Pågående arbete för miljöbilar och förnybar tankning inom stadens förvaltningar och bolag	44
Investeringsstöd krävs från 2014 för att nå de interna målen till 2015	45
På medellång sikt behövs tuffare delmål	45
Idéer på interna mål för 2015-2020	45
Idéer på interna mål till 2030	46
Tillkommande åtgärder för att nå de interna målen	47
<i>Förslag: Stockholms stad ska:</i>	47
Uppföljning av mål och åtgärder i miljöbilsstrategin	48
Uppföljning av denna strategi	48
Uppföljning av mål för miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm 2015-2020	48
Uppföljning av mål för stadens fordon 2015-2020	48
Förklaring av definitioner och bränslen	49
Bilagor	53
Bilaga 1 - Exempel på andra städer miljöbilsstrategier och åtgärder i Europa	53
Bilaga 2 - Stockholms stad förslag till skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen (SFS 2006:227) senast 2016	53
Bilaga 3 - Förslag till möjliga platser för laddstolpar för elfordon, trafikkontoret 2012-09-19	53
Bilaga 4 - Platser för snabbladdningsstationer för elbilar, Miljöförvaltningen	53

Sammanfattning

Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt verkat för en utveckling mot högre andel miljöbilar och miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm, Sverige och i viss mån även Europa.

Denna strategi preciserar dels vad som behövs för att omsätta och nå Stockholms stads mål till 2015 för miljöfordon och förnybara drivmedel, dels vad som behövs för att åstadkomma den utveckling av fordon och drivmedel som förslaget till Färdplan för ett fossilfritt Stockholm pekar ut som nödvändiga: en halvering av fordonens energiförbrukning och fullständig utfasning av fossila drivmedel till 2050.

Stockholms stad har flera möjligheter. Staden kan själva testa och utvärdera nya fordonstekniker och drivmedel och därmed bidra till ökad kunskap och kompetens och på sikt marknadsgenomslag för nya (och nu redan tillgängliga) klimatsmarta fordon och drivmedel. Staden kan arbeta för att påverka andra att ställa om sina fordonsparker, t ex via sina upphandlingar, mha. information och kampanjer. På lokal nivå kan lokala styrmedel införas, i den mån lagar och regelverk inte förhindrar kommunen detta. Stockholms stad kan aktivt arbeta för anpassning av regelverk och styrmedel så att de nationella målsättningarna om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och ett fossilfritt Sverige till 2050 ska nås.

I strategin listas åtgärder som ska göra det enklare för stockholmare och stockholmsföretag liksom företag som verkar i Stockholm att välja miljöbil, miljölastbil och miljöbuss och att tanka dem med förnybara drivmedel eller ladda dem med förnybar el. Idéer till nya etappmål efter 2015 redovisas.

Förslagen i korthet

Förslag som framför allt rör personbilar och tillhörande bränslen

Stockholms stad ska:

- Påverka fordonsutbudet på marknaden genom nya initiativ som introducerar nya fordonstyper;
- Öka miljöbilsandelen i nybilsförsäljningen genom att inspirera, vägleda och ge råd kring bilval,

- bilpolicies och upphandlingskrav samt möjliggöra provkörningar;
- Påverka utbudet av förnybara drivmedel på marknaden och möjligheten att ladda elbilar med förnybar el;
- Snarast möjliggöra laddplatser på lämplig gatumark;
- Se till att laddplatser etableras i tillräcklig omfattning i alla framtida exploateringar och markupplåtelser;
- Under år 2014 utreda om och på vilket sätt staden bör engagera sig för att skynda på utbygganden av laddinfrastruktur för elbilar i Stockholm;
- Förbättra guidning till drivmedelsstationer och snabbladdningsstationer, t ex genom skyltning på vägar och webbaserad information;
- Tillhandahålla lättbegripligt faktamaterial som ger en rättvis bild av klimat- och hållbarhetspåverkan från olika drivmedel inklusive de fossila, samt sprida detta;
- Kräva ökande tankningsgrad av förnybara drivmedel i stadens samtliga transportrelaterade upphandlingar;
- Föreslå ett paket med konkreta åtgärder som gynnar bilpooler bl. a förmånliga/attraktiva p-platser;
- Genom kampanjer och informationsverksamhet verka för ökat genomslag för bilpooler;
- Via lokala styrmedel främja miljöbilsanvändning
Staden ska tillämpa lokala trafikföreskrifter, parkeringsregler, miljötaxifickor och snarlika instrument för att gynna miljöfordon samt bilpoolsbilar.

Förslag som fr. a berör tunga fordon och tillhörande bränslen

Stockholms stad ska:

- Under 2014 skapa en stödfunktion som underlättar för stadens och näringslivets transportköpare att upphandla miljöfordon och förnybara drivmedel;
- Utveckla de gemensamma miljökraven vid entreprenadupphandlingar genom att dels höja golvet, dvs. skärpa nuvarande krav, dels ta fram spetskrav;

- Ställa krav på miljöfordon vid arbete med exploatering på stadens mark;
- Ta fram en plan för fossiloberoende arbetsmaskiner inom stadens gränser;
- Verka för att det etableras fler möjligheter att tanka förnybart drivmedel för tunga miljölastbilar. Målet för stadens insatser är fem nya tankmöjligheter där lastbilar kan tanka förnybart till 2015. 2020 ska alla tankställen där tunga fordon kan tanka erbjuda minst ett förnybart drivmedel år. År 2050 ska bara förnybara drivmedel säljas;
- Tillsammans med Göteborg och Malmö arbeta för en nationell miljölastbilsdefinition.

Förslag som rör bussar

Stockholms stad ska:

- Prioritera bussar som uppfyller Stockholms stads definition för tunga fordon vid egen upphandling, beslut om incitament mm;
- Undersöka möjligheten att kräva att de bussar som tillåts angöra Stockholms hamnar och färjeterminaler för att hämta/lämna kryssningsturister och färjepassagerare uppfyller Stockholms stads definition för tunga fordon;
- Överlägga med Cityterminalen/Jernhusen om differentiering av ankörsavgifter för bussar.

Förslag som rör Stockholms stads egen bilpark och användningen av den

Stockholms stad ska:

- Successivt skärpa interna miljöbils mål;
- Reservera resurser i stadens budget för att ersätta förvaltningar och bolag för ev. merkostnad för miljöbilsinköp, alternativt ge tvingande direktiv till förvaltningar och bolag om att inom egen budget prioritera miljöbilar även när dessa är dyrare;
- Upphandla bilpoolstjänst tillgänglig för alla förvaltningar och bolag inom staden.

I strategin identifieras också att nationella regelverk och styrmedel är helt avgörande för hur utvecklingen kommer att bli. Här kan staden vara en aktiv påskyndare i arbetet med införandet av sådana styrmedel.

Förslag där Stockholm bör verka för en förändring av regelverk

Stockholms stad ska:

- Påverka kommande skärpning av miljöbilsdefinitionen för personbilar och lätta lastbilar, med utgångspunkt i det förslag som presenteras i bilaga 2;
- Verka för nationella styrmedel som är tillräckliga för att målen om fossiloberoende fordonsflotta ska kunna uppnås;
- Verka för att nationella gemensamma vägledande miljökrav vid upphandling av transporttjänster (inom offentlig sektor) höjer lägsta kravet till att 2030 enbart omfatta miljöfordon och uteslutande förnybara drivmedel 2050;
- Påverka lagstiftningen så att det går att ge fördelar till de bussar som uppfyller Stockholms stads definition för tunga fordon t ex när det gäller att få angöra stadens hållplatser, använda uppställningsplatser, använda kollektivtrafikfält;
- Påverka lagstiftningen så att det blir möjligt att ställa klimatkrav i miljözonen;
- Verka för att fordonsskatten för tunga fordon baseras helt eller delvis på koldioxid- och/eller energiförbrukning när EU-metoden för redovisning av energiförbrukning är färdig;
- Verka för större differentiering av vägavgifterna (höja för dieselfordon).

Med de i strategin föreslagna tillkommande insatserna bedöms de flesta, men inte alla, av målen till 2015 att kunna nås. Till de som kan nås hör målen för stadens egna fordon samt tankning av dessa. Osäkerhet om huruvida målen om 20 % miljöbilar i nybilsförsäljningen, 16 % förnybart drivmedel och 10 % miljölastbilar i Stockholm kan nås beror på avsaknad av långsiktiga spelregler och osäkerhet om styrmedel på nationell nivå.

Att sluta använda fossila drivmedel i fordon respektive att halvera fordonens energiförbrukning, vilket krävs för att nå de långsiktiga målen, är en mycket stor utmaning. Det råder ingen egentlig brist på möjliga råvaror för framtidens förnybara drivmedel men stora förändringar krävs i förutsättningarna på marknaden. Nationella långsiktiga beslut om styrmedel och lagar som gynnar de fossilfria och klimatsmarta alternativen framför de fossila har en avgörande betydelse för att etablera produktion av framtidens förnybara drivmedel. .