

Utlåtande 2014:24 RVI (Dnr 303-1513/2013)

Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm, bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdras att uppdatera Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm, bilaga 2 till utlåtandet, enligt vad som framgår under Mina synpunkter.
3. Stadens samtliga nämnder ska arbeta in de åtgärder i strategin som berör dem i sina respektive miljöhandlingsplaner.
4. Stockholm Stadshus AB uppmanas att uppdra åt samtliga dotterbolag att arbeta in de åtgärder i strategin som berör dem i sina respektive miljöhandlingsplaner.
5. Servicenämnden uppdras att utreda och föreslå förutsättningarna för en upphandling av en bilpoolstjänst tillgänglig för stadens nämnder och bolag enligt utlåtandet.
6. Stadens Elbilsstrategi (Utlåtande 2011:60) ersätts av Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm och utgår som strategidokument.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Stadens målsättning i miljöbilsarbetet på kort sikt är att klara målen i miljöprogrammet till år 2015 och på lång sikt att 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 miljö- och hälsoskyddsnämnden 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 inom ramen för den egna organisationen och vad 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 år 2015 ges. Strategin pekar vidare ut insatser som krävs för att halvera fordonens energiförbrukning och upphöra med användning av fossila drivmedel till år 2050, två utvecklingar som pekas ut som nödvändiga i förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och hälsoskyddsnämnden och har remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, överförmyndarnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta, Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, Kungsholmen, Norrmalm, Rinkeby-Kista, Skarpnäck, Skärholmen, Spånga-Tensta, Södermalm, Älvsjö och Östermalm samt Stockholms Stadshus AB.

Av dessa har äldrenämnden och överförmyndarnämnden inte inkommit med något svar.

Stockholms Stadshus AB har vidare remitterat ärendet till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholms hem, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Micasa Fastigheter i Stockholm AB, S:t Erik Markutveckling AB, Stockholm Vatten AB, Stockholms Hamn AB,

AB Stokab, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB (SGA Fastigheter), Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stadsteatern AB, Stockholm Business Region AB, S:t Erik Försäkrings AB och S:t Erik Livförsäkring AB.

Av dessa har Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, SISAB, S:t Erik Försäkrings AB och S:t Erik Livförsäkring AB avstått från att yttra sig.

Därutöver har remissvar även inkommit från E.ON Sverige AB och Gröna Bilister.

Stadsledningskontoret anser att strategin lyfter angelägna frågeställningar och att föreslagna åtgärder ligger väl i linje med stadens långsiktiga visioner och höga ambitioner vad gäller miljö- och klimatarbete och framkomlighet. Kontorets bedömning är att det är möjligt att nå de mål som anges i strategin men att betydande insatser fordras. För att full effekt ska nås krävs bland annat förändrade statliga riktlinjer och marknadsförutsättningar. Exempelvis behöver fossilfria fordon fortsatt ges gynnsammare villkor än de fossildrivna.

Arbetsmarknadsnämnden anser att det är bra med en strategi och ser de föreslagna åtgärderna som angelägna för att uppnå målen. Förvaltningen delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att det är viktigt att vara medveten om att staden kan påverka utvecklingen genom att vara en aktiv föregångare, initiativtagare och upphandlare.

Exploateringsnämnden ser generellt positivt på att ständigt utveckla och skärpa de gemensamma miljökraven för entreprenader. Nämnden anser att det är bäst om revideringen av de gemensamma kraven sker inom den gemensamma arbetsgrupp som ansvarar för miljökraven. Nämnden efterlyser även en kostnadsanalys av de föreslagna åtgärderna.

Fastighetsnämnden ställer sig positiv till strategin och anser den vara väl genomarbetad. Nämnden välkomnar den utredning som kommer att genomföras under år 2014 kring hur staden ska arbeta för att påskynda utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elfordon. Nämnden ser positivt på förslaget att ytterligare skärpa interna miljöbils mål och anser att förslaget driver utvecklingen åt rätt håll.

Idrottsnämnden ser positivt på att få stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden i upphandling av fordon och vid upphandling av entreprenörtjänster som innefattar transporter. Likaså anser nämnden att upphandling av bilpoolstjänster också är intressant.

Kulturnämnden ställer sig bakom strategin och ser positivt på att en bilpoolstjänst upphandlas för alla förvaltningar och bolag liksom att resurser i budget reserveras för ersättning för merkostnader för miljöbilsinköp. Nämnden ser möjligheten att genom sina verksamheter och vid sina evenemang

kommunicera de positiva effekterna av att använda de klimatsmarta alternativ som erbjuds genom kollektivtrafiken, cykling, bil-pooler och olika miljöfordon som till exempel elbil.

Kyrkogårdsnämnden delar de förslag som finns i strategin och redovisar vilka åtgärder nämnden själva vidtar för att fasa ut fossila bränslen i den egna organisationen.

Servicenämnden stödjer strategin och konstaterar att flera åtgärdsområden i planen kommer att innebära utmaningar för stadens upphandlingsverksamhet.

Socialnämnden anser att strategin innehåller många bra förslag som medför att ytterligare steg på vägen kan tas mot ett fossilbränslefritt Stockholm.

Stadsbyggnadsnämnden delar uppfattningen om vikten av att konkretisera vad som behövs för att uppnå stadens mål i miljöprogrammet år 2015 och för att åstadkomma den utveckling av fordon och drivmedel som förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 pekar ut som nödvändiga.

Trafik- och renhållningsnämnden är generellt positiv till ansatsen och ambitionerna i strategin och lämnar ett antal detaljerade områdesvisa synpunkter avseende nationella regelverk, parkering, drivmedel, arbetsmaskiner, tjänstebilar, organisation och ekonomiska konsekvenser.

Utbildningsnämnden är positiv till strategin men anser att det bör förtydligas om staden ska reservera resurser för att kompensera förvaltningar och bolag för ökade kostnader vid inköp av miljöbilar, eller om staden ska ge direktiv till förvaltningar och bolag om att prioritera miljöbilar inom egen budget.

Bromma stadsdelsnämnd stödjer förslaget till fullo och anser det vara av stor vikt att Stockholm får till stånd en fungerande strategi för att uppnå uppsatta miljömål. Nämnden anser också att staden bör överväga att införa tvingande direktiv för stadens verksamheter i syfte att förmå dem att tanka miljöbilar med miljöbränsle.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ser det som förtjänstfullt att staden för ett ambitiöst arbete för att minska fossilberoendet när det gäller fordon och tankning. Nämnden anser att det är positivt att strategin lyfter behovet av ekonomiskt stöd för inköp av laddhybrider och elbilar och ser gärna att platser för laddstolpar också studeras i ytterstaden.

Farsta stadsdelsnämnd anser att strategin har en hög ambitionsnivå och innehåller en stor mängd förslag som är viktiga om både kort- och långsiktiga mål ska uppnås. Nämnden stöder vidare kravet på en skärpt miljöbilsdefinition.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anser att det är bra att en strategi har tagits fram för att tydliggöra de åtgärder som krävs för att staden ska uppnå

miljömålen och anser att förslaget att staden gemensamt ska upphandla bilpoolsservice är bra. Nämnden önskar vidare att uppdraget om laddstolpar utvidgas till att omfatta även ytterstaden där så är lämpligt.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd är positiv till strategin som är en ambitiös och analytisk genomgång av nuläget med åtgärdsförslag i syfte att nå stadens miljömål, och i förlängningen, de nationella miljömålen. Nämnden anser att ett avgörande led i genomförandet av detta omställningsarbete är att skapa en effektiv, återkommande uppföljning riktad till nyckelaktörer.

Kungsholmens stadsdelsnämnd är positiv till den föreslagna strategin och anser att den är ambitiös. Nämnden betonar vikten av att förslagen i strategin länkas samman med stadens styrsystem (ILS) och anser att det är positivt att strategin anger flera konkreta sätt att arbeta för att öka andelen elbilar.

Norrmalms stadsdelsnämnd är positiv till den föreslagna strategin och anser att den är ambitiös. Nämnden betonar vikten av att förslagen i strategin länkas samman med stadens styrsystem (ILS) och anser att det är positivt att strategin anger flera konkreta sätt att arbeta för att öka andelen elbilar.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har inga invändningar mot förslagen i strategin. Enligt nämndens mening bör staden börja med de åtgärdsförslag som rör den egna bilparken. Nämnden är även positiv till de förslag om tunga fordon som anges, till exempel att skärpa kraven vid entreprenadupphandlingar och ställa krav på miljöfordon vid arbete med exploatering på stadens mark.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd har inga synpunkter på förslagen till åtgärder i strategin, men menar att nämnder och bolag även fortsättningsvis bör få merkostnadsersättning vid köp av elbilar och andra miljöbilar för att inte kostnaderna ska drabba enskilda enheters verksamhet.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att strategin erbjuder många och ambitiösa förslag till åtgärder som kan bidra till att nå stadens kort- och långsiktiga mål. Nämnden anser att staden bör föregå med gott exempel när det gäller att öka andelen miljöfordon och fossilfria bränslen, men saknar ytterstaden i de förslag som presenteras på utbyggnad av laddstolpar och snabbladdningsstationer.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ser positivt på att staden har en tydlig miljöbilsstrategi. Nämnden ser helst att staden reserverar resurser i stadens budget för att ersätta stadens nämnder och bolag för de merkostnader som miljöbilsköp innebär.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att förslaget till strategi är mycket ambitiöst och rikt på förslag till åtgärder som kan bidra till att stadens kort- och långsiktiga mål gällande miljöbilar och drivmedel kan uppnås. Nämnden

stödjer förslaget att staden ska påverka den kommande nationella miljöbilsdefinitionen i den riktning som krävs för att Stockholm ska bli fossilbränslefritt till år 2050 och stödjer även förslaget till skärpning av miljömålen för den egna fordonsflottan.

Älvsjö stadsdelsnämnd anser att förslaget till strategi är mycket ambitiöst och rikt på förslag till åtgärder som kan bidra till stadens målsättning. Nämnden anser att det är viktigt att nämnderna även fortsättningsvis ersätts för de merkostnader som miljöbilsinköpen innebär. Nämnden anser vidare att det är en bra idé att upphandla bilpooltjänster och framhåller att en laddstation för elbilar kan med fördel placeras i Älvsjö centrum.

Östermalms stadsdelsnämnd är i stort sett positiv till den föreslagna strategin. Nämnden anser att strategin skulle kunna vara tydligare med att antalet bilar i stadens nämnder och bolag är en lika viktig faktor som vilket bränsle bilarna använder. De nämnder och bolag som idag använder ett stort antal bilar borde utreda om inte en del av dessa persontransporter kunde göras med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Stockholms Stadshus AB ser positivt på Stockholms ambition att ligga i framkant i miljöbilsarbetet och arbetet för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 och anser att framtagandet av en strategi för miljöbilar och drivmedel är ett viktigt led i detta arbete. Koncernledningen vill dock understryka att de främsta styrmedlen ligger på nationell nivå och att en av de främsta insatserna staden kan göra därför är att verka för ändringar i nationella regelverk och incitament. I det arbetet bör staden arbeta för ändringar av styrmedlen, som bidrar till transparens och långsiktighet.

E.ON Sverige AB är positiva till strategin och betonar att Stockholms stad är en betydande aktör som offentlig beställare och föredöme. Bolaget välkomnar flera av förslagen i strategin och understryker att arbete med tunga fordon är ett centralt område. Bolaget framhåller vidare vikten av teknikneutralitet och att miljöbilsstrategin samverkar med stadens biogasstrategi.

Gröna Bilister anser att strategin på ett ambitiöst sätt visar hur stadens mål kan nås. Organisationen lämnar därutöver ett antal konkreta förslag på åtgärder som skulle kunna bidra till detta arbete.

Mina synpunkter

Stockholms stad har arbetat med miljöbilsprojekt sedan år 1994. I miljöbilsprojekten har bland annat teknikupphandlingar och samordnade upphandlingar bidragit till att öka andelen miljöfordon på stadens gator. Under

våren 2011 antog kommunfullmäktige stadens första elbilsstrategi i syfte att identifiera och åtgärda hinder för elbils- och laddhybridsmarknadens etablering i staden. Mycket har hänt sedan dess, både inom staden och i vår omvärld, varför en uppdatering av strategin är lämplig. Eftersom utsläppen från fordonsparken i staden är av avgörande betydelse för stadens mål på kort sikt, enligt stadens miljöprogram 2012-2015, såväl som på lång sikt, enligt stadens färdplan för att bli fossilbränslefri till år 2050, är det emellertid lämpligt att ta ett bredare grepp kring denna fråga. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har därför utarbetat detta förslag till sammanhållen miljöbilsstrategi som syftar till att identifiera utmaningar och åtgärder för att nå stadens mål på området på såväl kort som lång sikt. Det är viktigt att understryka att syftet med strategin är att sänka utsläppen från transportsektorn i stort och därigenom bidra till att nå stadens klimatmål, och att det är detta övergripande syfte som ska vara vägledande för stadens arbete på området. Denna strategi utvecklar och ersätter därmed den tidigare renodlade elbilsstrategin.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag har varit ute på bred remiss, och den samlade responsen från remissinstanserna är mycket positiv. I synnerhet välkomnas förslagen att via en samlad budgetpost ersätta nämnder och bolag för de merkostnader som vissa miljöbilar medför, att centralt upphandla en bilpool som komplement och supplement till att äga egna fordon samt att bygga ut laddinfrastrukturen.

Flera remissinstanser har påpekat att vissa av åtgärdsförslagen som rör miljökraven för arbetsmaskiner och entreprenadupphandlingar är svåra att genomföra på egen hand, bland annat på grund av att de bygger på en samsyn mellan Stockholm, Göteborg, Malmö och Trafikverket. Detta gemensamma arbete är naturligtvis viktigt och det faktum att fyra tunga offentliga aktörer går samman kring gemensamma krav gör att både signalen till och förutsägbarheten för marknaden ökar. Samtidigt är det så att just arbetsmaskinerna idag ligger längst ifrån målet om fossiloberoende. Detta är alltså ett område som kräver extra stort fokus, varför det också i strategin lyfts fram i en särskild punkt att en handlingsplan med fokus på arbetsmaskinerna bör arbetas fram. Mitt förslag är därför att processen med att uppdatera de gemensamma kraven enligt remissinstansernas önskemål får följa redan planerad tidplan tillsammans med Göteborg, Malmö och Trafikverket, men att staden i detta arbete också aktivt driver på för att utveckla de gemensamma baskraven (inklusive de som finns för känsliga områden, som städerna utgör) enligt förslagen i miljöbilsstrategin. Staden ska i detta arbete därtill arbeta för att utveckla gemensamma spetskrav som kan användas vid speciella fall där

ambitionsnivån för arbetsmaskinerna ska vara högre, såsom exempelvis i miljöprofilområden. Vad gäller frågan om markupplåtelser bör staden tillämpa samma krav som vid stadens upphandlingar, det vill säga de gemensamma miljökraven och eventuella framtida spetskrav.

Trafik- och renhållningsnämnden lämnar vidare ett antal detaljerade synpunkter på det åtgärdspaket som föreslås på parkeringsområdet. Staden kan idag under gällande trafikförordning inte reservera mark för bilpoolsbilar på gatumark. Likaså innebär förslaget om att införa miljötaxifickor att dessa i dagsläget endast kan införas för elbilar. Staden ska därför fortsatt verka för en förändring av trafikförordningen. Nämnden framhåller därutöver att allt för gynnsamma villkor för miljöbilar kan komma att motverka stadens parkeringsstrategi, nämligen att styra parkering från gatumark till kvartersmark. Jag instämmer i att detta skulle vara en icke önskvärd utveckling och vill därför betona att incitamenten för miljöbilar måste vägas mot framkomligheten i staden. Differentierade avgifter eller anpassade förutsättningar för parkering som styr mot mer miljövänliga fordon behöver inte betyda att antalet parkerade bilar i gatumark ökar, men det är viktigt att detta sker i samklang med parkeringsstrategin i övrigt.

Det har därutöver framkommit synpunkter på att det inte är tydligt hur stadens biogasstrategi samverkar med föreliggande miljöbilsstrategi. Jag instämmer i att detta bör framgå tydligare, inte minst eftersom strategin slår fast att biogasen kommer att utgöra en viktig pusselbit i omställningen av fordonsparken. Efter det att miljöbilsstrategin antogs av miljö- och hälsoskyddsnämnden har kommunfullmäktige antagit budgeten för år 2014. I budgeten finns det ett antal beslut och satsningar som är av betydelse för strategin. Bland dessa märks:

Kompensation för inköp av miljöfordon: Miljö- och hälsoskyddsnämnden tilldelas 2 mnkr för år 2014 och därefter från och med år 2015 ytterligare 1,5 mnkr, totalt 3,5 mnkr, per år öronmärkta för att kompensera stadens nämnder och bolag för den merkostnad som inköp av miljöfordon medför. Detta åtgärdsförslag har således redan full finansiering och är därmed möjligt att börja tillämpa med omedelbar verkan.

Utbyggd laddinfrastruktur: Trafik- och renhållningsnämnden uppdras i 2014 års budget att uppföra tio nya platser för snabbladdning, varav minst tre i innerstaden och 100 nya platser för normalladdning på lättåtkomliga och för elbilsanvändarna funktionella platser i staden. För detta ändamål har 10 mnkr öronmärkts i nämndens investeringsbudget för innevarande år. Detta innebär att det både finns ett konkret beslut om att staden ska bidra till en utbyggd laddinfrastruktur i större skala än vad som föreslagits i strategin och

finansiering för detsamma. Den inventering av tänkbara platser för laddinfrastruktur som återfinns i bilaga 3 till strategin är daterad och motsvarar därmed inte det ambitiösa budgetuppdrag som tillkommit. Arbetet med att ta fram nya förslag på platser pågår i dagsläget i trafik- och renhållningsnämnden. Det är därför naturligt att bilaga 3 till denna strategi utgår. Likaså bör givetvis också de synpunkter som flera av stadsdelsnämnderna inkommit med beträffande lokalisering av laddstolpar beaktas av nämnden i detta arbete.

Bilpooler: Exploateringsnämnden uppdras, tillsammans med stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden, att uppmuntra bilpoolinfrastruktur vid nya exploateringar. Stockholms Stads Parkerings AB ska även arbeta med att underlätta för stadens bilpooler inom ramen för sin verksamhet. Sålunda finns ett tydligt uppdrag även att arbeta med denna frågeställning enligt de förslag som läggs fram i denna strategi. I budgeten slås även fast att nämnder och bolag ska använda sig av bilpooler som supplement till att själva äga fordon. Detta är också någonting som så gott som samtliga remitterade nämnder och bolag uttalat sig positivt kring, där man ser såväl ekonomiska som miljömässiga fördelar. Jag instämmer i att det är en fördel om denna bilpool även är öppen för allmänheten, men att staden inte under några som helst omständigheter får bli en egen bilpoolsaktör i konkurrens med andra kommersiella bilpooler. Inte heller stadens arbete med att bistå näringslivet med praktisk information inför större investeringar i nya mobilitetslösningar ska ske i konkurrens med kommersiella intressen. Som servicenämnden påpekar i sitt remissvar är det dock viktigt att förutsättningarna för en stadsövergripande upphandling av en bilpoolstjänst noga utreds. Det är därför naturligt att också ge servicenämnden i uppdrag att genomföra en sådan utredning i enlighet med föreliggande strategi.

Mot bakgrund av detta är det lämpligt att miljöbilsstrategin med bilagor uppdateras i linje med de synpunkter som har berörts ovan samt de utvecklade och tillkommande satsningar genom 2014 års budget så att strategidokumentet blir aktuellt och operativt. Det har även framkommit synpunkter på att ansvarsfördelningen mellan olika nämnder och bolag bör ses över samt att det bör säkerställas att samtliga åtgärder har en utpekad verksamhet som ansvarig. Jag instämmer i detta och föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden i samråd med stadsledningskontoret ansvarar för att genomföra dessa uppdateringar. Generellt är det även viktigt att innehållet i strategin kommuniceras på ett relevant sätt till interna och externa parter.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilbränslefritt Stockholm

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Roger Mogert och Emilia Bjuggren (båda S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att i huvudsak bifalla borgarrådets förslag till beslut
- Att föreslå kommunfullmäktige att anta strategin med följande målsättning:
Stockholm skall på området vara den mest framstående staden i EU.
- Att därutöver anföras

Strategin säger att Stockholm skall vara i världsklass på miljöbilsarbete och ta täten på vägen mot fossilfria transporter. Samtidigt säger strategin att fordonsparken i Stockholm skall ligga i täten bland svenska län. Strategin hänger inte ihop. Målet att Stockholm skall vara den mest framstående staden i Sverige är ovärdigt en stad som vill vara i världsklass.

Vi socialdemokrater vill också understryka att en omställning kräver att man i beräkningen tar med de kostnader som detta kommer att medföra. Vi menar att ett regelverk beträffande miljöbilsdefinitionen och alternativa bränslen ska ske på nationell nivå. Dagens regelverk, som inte medger gynnsamma villkor för miljöbilar, bör omarbetas. Särskilt viktigt är att de så kallade supermiljöbilarna ges bättre och gynnsammare villkor.

Supermiljöfordon (max 50gr/CO2/km) parkerar idag gratis på de besöksparkeringar som finns utomhus och som Stockholm parkering ansvarar för. Man får stå parkerad fem timmar maximalt. Detta gäller emellertid inte för p-hus eller garage. Systemet bör utvidgas till att även omfatta dessa p-platser för att minska parkering på gatumark. Beträffande tjänstebilar måste samordning inom staden ske på ett bättre och mer omfattande och övergripande sätt, för att bästa möjliga effekt ska kunna uppnås.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm godkänns med nedanstående skärpningar
2. Ge Miljöförvaltningen 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
3. I övrigt anföras 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 kunna 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 det ska vara möjligt att nå de uppsatta målen. Detta återspeglas även i Stockholms stads egna uppföljningar.

Tillgången till förnybara drivmedel (skog, jordbruk, biogas och el) är inte obegränsad. I en värld med ökande befolkning, växande ekonomi och tilltagande intresse av att byta ut fossila råvaror mot förnybara ökar konkurrensen om biomassa. Därför är det av största vikt att ha en plan för hur olika energislag bör användas och att snarast bygga ut infrastrukturen för exempelvis egen produktion av biogas och egenproducerad el.

Staden måste sluta gynna ökad privatbilism. Att underlätta för bilpooler i Stockholm kan vara ett sätt att minska antalet bilar. Vi har länge drivit att staden ska skapa utrymmen och särskilda parkeringsmöjligheter för bilpoolsbilar i både gamla och nya bostadsområden. Lämpliga platser är vid kommunala förvaltningar och bolag där bilpoolerna under dagtid kan utnyttjas av stadens anställda. Även utan att driva en kommunal bilpool kan staden underlätta för bilpoolsföretag genom att upplåta mark för parkering och laddinfrastruktur för elbilspooler. Vi förespråkar ett system liknande det som finns i Paris (Autolib). De omlastningscentraler för exempelvis varubilar (som finns med i Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050) bör utrustas med laddinfrastruktur och ellastbilar kan upphandlas för leveranser i staden. Det är också viktigt att staden inför snabbladningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister som går över till elbil.

De undantag för miljöfordon, som anges för specialfordon och uttryckningsfordon, bör tillämpas bara i undantagsfall och där utredning visar att undantaget är absolut nödvändigt. Det är märkligt att ambitionsnivån för arbetsmaskiner föreslås vara högre i miljöprofils-områden. Kraven på arbetsmaskiner borde vara lika höga överallt i staden. Det är av stor vikt att åtgärderna i strategin fastställs, tidsätts och finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Osäkerhet råder om huruvida flera av målen i strategin kan nås beroende på avsaknad av långsiktiga spelregler och osäkerhet om styrmedel på nationell nivå. Miljöförvaltningen bör få i uppdrag, att tillsammans med Göteborg och Malmö, samordnat påverka staten i syfte att få till stånd förändrade nationella regelverk som gynnar miljöfordon och förnybara drivmedel enligt strategin. Staden kan inte i längden kompensera för merkostnaden att köpa in miljöbilar utan de nationella reglerna måste gynna miljöfordon. Ett s.k. bonus/malus-system, där de miljömässigt sämsta bilarna subventionerar de miljöbättre bilarna skattemässigt, bör införas. Den nationella miljöbilsdefinitionen bör också ändras så att utsläppskraven inte längre på samma sätt baseras på tjänstevikt. En övre gräns för koldioxidutsläpp ska införas där bilen, oavsett vikt, inte längre kan vara en miljöbil. Fordon som helt drivs av fossila bränslen (bensin eller diesel) ska inte ingå i en framtida miljöbilsdefinition då dessa bilar på sikt behöver fasas ut för att uppnå en fossilfri fordonsflotta.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm, bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdras att uppdatera Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm, bilaga 2 till utlåtandet, enligt vad som framgår under Mina synpunkter.
3. Stadens samtliga nämnder ska arbeta in de åtgärder i strategin som berör dem i sina respektive miljöhandlingsplaner.
4. Stockholm Stadshus AB uppmanas att uppdra åt samtliga dotterbolag att arbeta in de åtgärder i strategin som berör dem i sina respektive miljöhandlingsplaner.
5. Servicenämnden uppdras att utreda och föreslå förutsättningarna för en upphandling av en bilpoolstjänst tillgänglig för stadens nämnder och bolag enligt utlåtandet.
6. Stadens Elbilsstrategi (Utlåtande 2011:60) ersätts av Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm och utgår som strategidokument.

Stockholm den 5 mars 2014

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Per Ankersjö

Kerstin Tillkvist

Reservation anfördes av Roger Mogert, Olle Burell och Maria Östberg Svanelind (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Lindhagen och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. I huvudsak bifalla förslaget
2. Målet för ett fossilfritt Stockholm ska sättas till 2030
3. Konkreta delmål inrättas
4. Uppdra åt Miljöförvaltningen att verka för ett samarbete med övriga storstadsregioner i syfte att få till stånd ett nationellt regelverk
5. Höja trängselavgifterna
6. Samt att därutöver anföras

I uttrycket ”miljöbil” ligger en värdering med pedagogisk poäng, men det finns egentligen inga miljöbilar. Att få fram all metall och plast i bilarna orsakar oönskade föroreningar för både klimatet och miljön. Att energiskt driva kravet på max 95 gram CO₂ (koldioxid) per körd kilometer är ett steg i rätt riktning om än med en ton av dubbelmoral. Om du under rusningstid tar bilen till jobbet i innerstan och kör 1,5 mil blir utsläppet av CO₂ tur och retur jobbet säkerligen över 3 kilo, om bilen ”bara” släpper ut 95 gram koldioxid per kilometer.

Förvånande nog avstår Miljö- och hälsoskyddsnämnden att driva det naturliga kravet på minskad biltrafik. På ett ställe hyser nämnden dock en from förhoppning om att bilpooler kan minska bilåkandet. Uttrycket ”fossilfritt” är inte detsamma som att bilbränslen har noll

utsläpp av CO₂. Etanol är ett exempel på detta. I förhållande till levererad energi är utsläppen från etanolbränslet E85 relativt höga.

Det finns skäl att vara avvaktande till bilar drivna av el från batterier, som är både dyra och tunga. Konsekvenser för miljö och klimat från gruvbrytning, tillverkning och eventuell deponi kan vara ytterst allvarliga. En analys av detta är nödvändigt. Samtidigt bör experter undersöka om det finns tillräckligt med metaller för alla dessa miljoner batterier. Att dessa har begränsad livslängd gör inte saken bättre. Om dessutom elen kommer från olje- och koleldade kraftverk blir faktiskt även elbilen en klimat bov. Tyvärr har en ändrad lagstiftning ökat förbränningen av kol i våra kraftvärmeverk, som bland annat producerar el.

Vårt mål är att Stockholm år 2030 ska vara fritt från utsläpp från fossila bränslen för bilar. Vi vill ha konkreta delmål vart fjärde år. En kraftig höjning av trängselskatten är en effektiv åtgärd som snabbt kan komma på plats. Biogas och eko-diesel av tallolja är de nu mest miljö- och klimatvänliga bränslena. De är gjorda på organiska avfall. Båda dessa bränslen är energieffektiva.

Stockholm bör ta initiativ till och verka för att gemensamma nationella regler införs genom ett brett samarbete med övriga storstadsregioner och Trafikverket.

Remissammanställning

Ärendet

Föreliggande strategi innehåller förslag på incitament och åtgärder som kan införas i staden för att öka andelen miljöfordon och förnyelsebara drivmedel. Vidare identifieras viktiga incitament och åtgärder på nationell nivå samt områden där regeringen behöver förändra regelverk och riktlinjer för att staden ska kunna agera med kraft för att nå de högt uppsatta målen.

Strategin beskriver både vad staden kan göra inom ramen för den egna organisationen samt vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att målen för samtliga fordon och drivmedel i hela Stockholm ska kunna nås. Strategin preciserar dels vilka insatser som behövs för att omsätta och nå Stockholms stads mål till år 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 fossilbränslefritt Stockholm 2050 pekar ut som nödvändiga; en halvering av fordonens energiförbrukning och fullständig utfasning av fossila drivmedel till år 2050. I strategin listas åtgärder som ska göra det enklare för stockholmare och stockholmsbaserade företag, liksom företag som verkar i Stockholm, att i ett första led välja miljöbilar, miljölastbilar samt miljöbussar och sedan tanka dem med förnybara drivmedel eller ladda dem med förnybar el.

Stockholms stad har en rad möjligheter att påverka utvecklingen så att andelen miljöfordon och förnyelsebara drivmedel ökar, både inom den egna organisationen och i regionen som helhet. Staden kan exempelvis testa och utvärdera nya fordonstekniker samt drivmedel och därmed bidra till ökad kunskap och kompetens. På sikt kan detta bidra till att klimatsmarta fordon och drivmedel får ytterligare genomslag på marknaden. Staden kan även påverka genom att ställa krav i egna upphandlingar och arbeta för att påverka andra aktörer att ställa om sina fordonsparker, till exempel genom informationsspridning och kampanjer. På lokal nivå kan lokala styrmedel införas, dock i den mån lagar och regelverk inte förhindrar detta.

I strategin fastslås att även om staden har viss rådgivning är nationella regelverk och styrmedel helt avgörande för den framtida utvecklingen. Staden kan emellertid vara en aktiv påskyndare i arbetet med att införa sådana styrmedel.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2013 att föreslå kommunfullmäktige att anta strategi för miljöbilar och drivmedel.

Reservation anfördes av Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Nilsson m.fl. (M), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

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 marknadens 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 (*bilaga 3 till detta utlåtande*), 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 132 g 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 (*bilaga 3 till detta utlåtande*).

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 elbilsstrategi 1. 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 (*Utl. 2011:60*).

Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och hälsoskyddsnämnden och har remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, överförmyndarnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta, Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, Kungsholmen, Norrmalm, Rinkeby-Kista, Skarpnäck, Skärholmen, Spånga-Tensta, Södermalm, Älvsjö och Östermalm, samt Stockholms Stadshus AB.

Äldrenämnden och överförmyndarnämnden inte inkommit med något svar.

Stockholms Stadshus AB har vidareremitterat ärendet till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Micasa Fastigheter i Stockholm AB, S:t Erik Markutveckling AB, Stockholm Vatten AB, Stockholms Hamn AB, AB Stokab, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stadsteatern AB, Stockholm Business Region AB, S:t Erik Försäkrings AB och S:t Erik Livförsäkring AB.

Av dessa har Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, SISAB, S:t Erik Försäkrings AB och S:t Erik Livförsäkring AB avstått från att yttra sig.

Därutöver har remissvar även inkommit från E.ON Sverige AB och Gröna Bilister.

Innehållsförteckning

Sid

Stadsledningskontoret

Facknämnder

Arbetsmarknadsnämnden

Exploateringsnämnden

Fastighetsnämnden

Idrottsnämnden

Kulturnämnden

Kyrkogårdsnämnden

Servicenämnden

Socialnämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden

Utbildningsnämnden

Stadsdelsnämnder

Bromma stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd

Bolag

Stockholms Stadshus AB

Övriga

E.ON Sverige AB

Gröna Bilister

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 oktober 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att Strategi för miljöbilar och drivmedel- för ett fossilfritt Stockholm lyfter angelägna frågeställningar och att föreslagna åtgärder ligger väl i linje med stadens långsiktiga visioner och höga ambitioner vad gäller miljö- och klimatarbete och framkomlighet.

Stadsledningskontorets bedömning är att det är möjligt att nå de mål som anges i strategin. För att lyckas krävs emellertid betydande insatser från en rad olika aktörer, såväl privata som offentliga på såväl lokal, regional som nationell nivå.

Stadsledningskontoret uppskattar att de största utmaningarna består i att fasa ut fossila drivmedel i fordonsflottan samt åstadkomma en halvering av fordonens

energiförbrukning. Insatser som syftar till att öka andelen miljöfordon i stort är avgörande för framväxten av en fossilbränsleoberoende fordonsflotta på Stockholms gator. Att staden går före och gör satsningar på miljöbilar och förnybara drivmedel är viktigt men räcker inte. Även statliga riktlinjer och styrmedel som bidrar till måluppfyllelse behövs, bland annat vad gäller förbättrade förutsättningar för miljöfordon på marknaden. Även lagar som gynnar och underlättar övergången till miljöfordon framför fossila alternativ har en avgörande betydelse för att de långsiktiga målen ska kunna nås.

Stockholms stad har sedan nittioalet aktivt påverkat marknaden och drivit utvecklingen mot mer miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm, Sverige och i viss mån även Europa. Stadsledningskontoret anser att denna utveckling bör fortskrida och intensifierats. Här har staden ett antal verktyg till förfogande. På lokal nivå kan exempelvis lokala styrmedel införas i den mån de ligger i linje med lagar och regelverk.

Stadsledningskontoret noterar att strategin tar upp frågan om ökad biogasproduktion. Biogas är, tillsammans med naturgas, en av beståndsdelarna i fordonsgas som används i biogasfordon. Kontoret bedömer att en ökad produktion av biogas är en nödvändighet för att den efterfrågan som torde bli resultatet av stadens satsningar på området skall kunna mötas. Ett sätt att åstadkomma detta är att öka insamlingen av matavfall, något som staden också beslutat om. I sammanhanget bör nämnas att det sammantaget inte råder någon egentlig brist på möjliga råvaror för produktion av förnybara drivmedel. För att full effekt skall nås krävs dock förändrade förutsättningar på marknaden. Exempelvis behöver fossilfria fordon fortsatt ges gynnsammare villkor än de fossildrivna.

I strategin behandlas också möjligheten att, parallellt med övriga insatser för att öka andelen miljöbilar och förnyelsebara drivmedel, även främja nyttjandet av bilpooler. En bilpoolsbil bedöms kunna ersätta upp till tio personbilar, vilket kraftigt ökar utrymmet på gatorna. Samtidigt frigörs fler parkeringsplatser. En vanlig personbil står i genomsnitt still 90 till 95 procent av tiden, vilket ger ett ineffektivt utnyttjande av såväl bil som markyta. Enligt uppgift i strategin drivs bilpoolsbilar, jämfört med vanliga personbilar, i större utsträckning på biodrivmedel eller el. Detta gör att en ökad nyttjandegrad även kan öka andelen miljöbilar på gatorna. Mot bakgrund av ovan anförda punkter samt de mål som anges i stadens framkomlighetsstrategi bedömer stadsledningskontoret att föreslagna insatser för ökad användning av bilpooler bör främjas.

Stadsledningskontoret delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning att det är angeläget att miljöbilsdefinitionen uppdateras regelbundet. I Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050 anges målet att staden helt ska övergå till förnybara drivmedel och minska flottans energianvändning med 50 procent. För att klara detta behöver, enligt miljö- och hälsoskyddsnämnden, nuvarande miljöbilsdefinition skärpas redan år 2016.

Enligt miljö- och hälsoskyddsnämnden beräknas de tillkommande åtgärderna för

stadens egen bilpark kräva ökade resurser på en och en halv miljon kronor för 2014 och tre miljoner kronor per år från och med 2015. Detta för att ersätta tidigare medel från Energimyndigheten som upphör vid mitten av 2014, vilket resulterar i minskade externa merkostnadsbidrag motsvarande tre miljoner kronor årligen för stadens inköp av elbilar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden aviserar även att ytterligare medel kommer att behövas, bland annat för att täcka kostnader för stadens nämnders och bolags inköp av miljöbilar samt genomföra insatser som underlättar för stadens och näringslivets transportköpare att upphandla miljöfordon och förnybara bränslen.

Kontoret konstaterar att miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått tre och en halv miljon kronor i utökad budget till och med 2015 i Finansborgarrådets förslag till budget 2014. Kontoret konstaterar att eventuella övriga utgifter får beaktas i kommande års budgetarbete.

Stadsledningskontoret har utifrån ett kommunövergripande perspektiv inget övrigt att anföra beträffande miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till strategi utan hänvisar till vad övriga remitterade nämnder och bolag påtalar i sina yttranden.

Stadsledningskontoret föreslår med hänvisning till det ovan anförda att kommunstyrelsen beslutar att godkänna förslag till strategi för miljöbilar och drivmedel- för ett fossilfritt Stockholm med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Facknämnder

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 november 2013 att hänvisa till arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Karin Rågsjö (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 14 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är bra med en strategi och ser de föreslagna åtgärderna som angelägna för att uppnå målen i stadens miljöprogram och i färdplanen för ett fossilbränslefritt Stockholm. Förutsättningarna och möjligheterna inom miljöbils- och drivmedelsområdet är komplext och föränderligt. Det är därför särskilt angeläget att strategin hålls aktuell.

Arbetsmarknadsförvaltningen delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att det är viktigt att vara medveten om vad staden kan påverka och att staden kan

påverka utvecklingen genom att vara en aktiv föregångare, initiativtagare och upphandlare. Vidare anser förvaltningen att förslaget om att miljöförvaltningen fortsatt bistår förvaltningar och bolag i hur de kan bli fossilbränsleoberoende är bra.

Förvaltningen noterar att i finansborgarrådets förslag till budget för år 2014 anges att miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för att kompensera stadens nämnder och bolag för den merkostnad som inköp av miljöfordon innebär.

Inom arbetsmarknadsnämndens verksamheter pågår ett aktivt arbete i syfte att verksamheterna ska agera miljövänligt. Medarbetarna agerar på ett sådant sätt att de bidrar till att minska miljöbelastningen från transporter och resor. Inom nämndens verksamheter används miljöbilar, varav en är elbil. Målet för 2013 är att andelen miljöbränsle ska vara 70 procent. För 2014 är ambitionen att öka denna andel, vilket borde vara möjligt då utfallet i tertiärrapport 2 för 2013 var 84 procent.

Arbetsmarknadsnämnden föreslås att som yttrande över remissen hänvisa till vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Remissens förslag

Strategin för miljöbilar och drivmedel omfattar åtgärder avseende personbilar i Stockholm, tunga miljöfordon i Stockholm samt åtgärder avseende Stockholms stads egna fordon.

De flesta av åtgärderna i strategin för miljöbilar och fordon har liten eller ingen bäring alls för Exploateringsnämndens verksamhet. Inom delområdet tunga miljöfordon finns dock ett par åtgärder som har koppling till exploateringsprojekt. För delområde tunga miljöfordon är slutsatsen att det behövs kundkrav för investeringar i infrastruktur för förnybara drivmedel och fler miljöfordon. Inom detta område föreslås ett antal åtgärder som Stockholms stad behöver vidta och där följande två berör exploateringsnämnden:

- Utveckla de gemensamma miljökraven vid entreprenadupphandlingar genom att dels höja golvet, dvs. skärpa nuvarande krav, dels ta fram spetskrav. Bör göras tillsammans med Trafikverket, Göteborg, Malmö och Miljöstyrningsrådet under 2014/2015. (Ingen hänvisning till nämnd)
- Ställa krav på miljöfordon vid arbete med exploatering på stadens mark – i markupplåtelseavtal. Initieras under 2014 (ExplN)

Exploateringskontorets synpunkter

Staden har inte ensam rådighet över de gemensamma miljökraven för entreprenader utan detta styrdokument tas fram i samverkan mellan Stockholm, Malmö, Göteborg och Trafikverket. För stadens del är det trafikkontoret som deltar i arbetet och som ansvarar för dokumentet i staden. Exploateringskontoret har förstått att arbetet med de gemensamma kraven drivs med mål om ständig förbättring där dokumentet kommer att revideras med vissa intervall. De nya kraven beslutades förra året men arbetsprocessen är påbörjad inför nästa revidering som kan bli aktuell om ett par år. I det arbetet kan TK ta med sig stadens önskemål om skärpta miljökrav. Arbetet med att skärpa de gemensamma miljökraven har hittills bedrivits stegvis för att ge branschen förutsättningar att ställa om maskinpark och fordon utifrån nya skärpta krav.

Generellt ser kontoret positivt på att ständigt utveckla och skärpa de gemensamma kraven. Kontoret anser att det är bäst om revideringen av gemensamma kraven sker inom den gemensamma arbetsgrupp som ansvarar för miljökraven.

I strategin för miljöbilar och fordon föreslås att exploateringsnämnden ska ställa krav på miljöfordon i markupplåtelser för arbeten i exploateringsprojekt. Detta förutsätter enligt kontoret att staden även ställer krav miljöfordon i de egna entreprenaderna. För att detta ska vara möjligt måste det finnas nya skärpta gemensamma miljökrav för entreprenader. Förslaget att exploateringskontoret skulle implementera detta 2014 är inte realistisk eftersom de gemensamma kraven sannolikt inte kommer vara reviderade till dess. Om dessutom förslaget till ny lagstiftning avseende kommunala särkrav antas under nästa år kommer det inte att vara möjligt att ställa dessa krav på byggherrarna.

Om staden vill gå före och skärpa kraven på miljöfordon för entreprenadupphandlingar innan de gemensamma kraven revideras bör arbetet samordnas av lämplig förvaltning. Det skulle vara olyckligt om olika förvaltningar och bolag tar fram egna kravställningar för miljöfordon då detta skulle motverka intensionerna med att ha gemensamma krav.

Slutligen saknar exploateringskontoret en kostnadsanalys av föreslagna åtgärder.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 november 2013 att hänvisa till fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP) och Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Sonja Pagrotsky m.fl. (S), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret välkomnar strategin och anser den vara väl genomarbetad.

Kontoret anser det vara angeläget att staden har en hög ambitionsnivå i frågor som kopplar till klimatområdet, och en hög ambitionsnivå har verkligen strategin.

Strategin nämner att en utredning kommer att genomföras under 2014 vilken ska svara på vilket sätt staden bör engagera sig för att påskynda utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elfordon. Fastighetskontoret välkomnar en utredning och riktlinjer inom detta område.

Kontoret ställer sig även positiv till de förslag som tas upp i strategin kring stadens egen bilpark och användning av den. Staden bör vara en förebild och visa att ny teknik fungerar i praktiken, även inom miljöfordonsområdet. Tillsammans med trafikkontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen genomför nu kontoret en gemensam upphandling av en bilpool. Syftet är att hitta en långsiktig lösning samt i närtid byta ut befintliga elhybrider mot bättre alternativ.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att hänvisa till idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 29 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsförvaltningen hänvisar i sitt förslag till yttrande till idrottsnämndens mål och åtaganden för transporter, som återfinns i idrottsnämndens miljöhandlingsplan. I nämndens miljöhandlingsplan finns mål och aktiviteter för 2014-2015 som stödjer föreslagen miljöbilsstrategi.

Förvaltningen ser positivt på att få stöd av miljöförvaltningen i upphandling av

fordon och då även för arbetsfordon och vid upphandling av entreprenörtjänster som innefattar transporter. Upphandling av bilpoolstjänster tillgängliga för förvaltningen är också intressant.

Idrottsförvaltningens egna bilar är idag uteslutande miljöbilar och målsättningen för 2014 är att 25 procent ska vara elbilar. Vid nyanskaffning av förvaltningens bilar är det ett skall-krav att alla bilar ska vara miljöklassade och kunna köras på förnybart bränsle. Förvaltningen köper eller leasar de bilmärken som är upphandlade av staden och håller sig aktuell med marknaden, särskilt vad gäller specialfordon. Det är brist på miljöklassade specialfordon. Vid nyanskaffning prövas alltid alternativet med eldrivna tjänstebilar och arbetsmaskiner.

Anställda i idrottsförvaltningen som kör bil i tjänsten ska erbjudas kurser i bränslesnål och sparsam körning, och de som har egen bil i tjänsten ska uppvisa intyg på att bilen är miljöklassad och utan dubbdäck. I idrottsförvaltningens resepolicy uppmanas de anställda att i första hand åka med kollektiva färdmedel i tjänsten.

Nästa steg är att förvaltningen utreder behovet och kostnaden för fler tjänstebilar för att, om det är möjligt, erbjuda tjänstebil i stället för egen bil i tjänsten. Förvaltningen ser dock ett behov av att kunna tillhandahålla fler miljöbilar för att begränsa användningen av privatbilar som inte är klassade som miljöbilar.

Förvaltningen använder de av kommunfullmäktige beslutade gemensamma miljökraven vid upphandling av entreprenader, där arbetsfordon eller arbetsmaskiner ingår.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att hänvisa till kulturförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Monika Lindh m.fl. (S), *bilaga 1*.

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 27 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen ställer sig bakom ovanstående förslag som syftar till att bygga en organisation som är oberoende av fossilbränsle 2030.

Förvaltningen ser också positivt på att en bilpoolstjänst upphandlas för alla förvaltningar och bolag liksom att resurser i budget reserveras för ersättning för merkostnader för miljöbilsinköp.

Kulturförvaltningen ser möjligheten att genom sina verksamheter och vid sina evenemang kommunicera de positiva effekterna av att använda de klimatsmarta alternativ som erbjuds genom kollektivtrafiken, cykling, bil-pooler och olika miljöfordon som till exempel elbil.

Kyrkogårdsnämnden

Kyrkogårdsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att hänvisa till kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kyrkogårdsförvaltningen avgränsar sitt svar på remissen till att i första hand redovisa vilka åtgärder förvaltningen vidtar för att fasa ut fossilbränslen i vår egen verksamhet.

Förvaltningen har infört miljödiesel i de fordon där det är möjligt och till personbilarna används nästan uteslutande E85 som bränsle. En första elbil har införskaffats till förvaltningen. Den står idag för 8-10 % av förvaltningens interna transporter.

Förvaltningen köper transporttjänster av begravningsentreprenörer för ca 10 mnkr per år. Det finns en pågående dialog inom branschen att på sikt få en fordonsflotta som minskar miljöbelastningen. Ekonomiska incitament som bidrar till en sådan utveckling övervägs när nya transportöverenskommelser tecknas med branschen.

Förvaltningens uppfattning är att beslut som stödjer målet om ett fossilfritt Stockholm måste tas av staden, staten och enskilda aktörer i god tid. Ekonomiska styrmedel är en viktig förutsättning för att miljöbilsstrategin ska kunna genomföras.

Kyrkogårdsförvaltningen delar i övrigt de förslag som finns i remissförslaget och föreslår därför nämnden att ställa sig bakom förslaget ”Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm”

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att hänvisa till serviceförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 3 december 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm. Klimatfrågornas dignitet gör det nödvändigt för staden att möta dessa frågor i ett längre tidsperspektiv.

Strategin anknyter på ett tydligt sätt till målen i Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Det är följdriktigt att kommunfullmäktiges beslut om en långsiktig

färdplan på området kompletteras med en strategi för miljöbilar och drivmedel i vilken viktiga frågeställningar samt mål och insatser klargörs.

Det kommer att krävas en utveckling av styrmedel och långsiktiga incitament för att en övergång från fossilbränsle till förnybara bränslen ska kunna förverkligas. Samtidigt är det angeläget att dessa styrmedel, exempelvis vad gäller produktion av biodrivmedel, kombineras med hållbarhetskrav så att inte negativa miljöeffekter av annat slag uppstår.

Förvaltningen konstaterar att flera åtgärdsområden i planen, såsom exempelvis transporttjänster och miljöbilar berörs av stadens upphandlingar vilket kommer att innebära utmaningar för stadens upphandlingsverksamhet.

Förvaltningen noterar att en bilpoolstjänst föreslås upphandlas och att servicenämnden ska ansvara för detta. Det är angeläget att förutsättningarna inför denna upphandling utreds noggrant.

Strategin innehåller endast enstaka resonemang om resursbehov (exempelvis för åtgärder för stadens bilpark). Det kommer att vara av stor vikt att finansiering av åtgärderna kan klargöras och säkerställas så att nämnderna får realistiska förutsättningar för genomförandet.

Slutligen noterar förvaltningen att staden har begränsad rådighet över flera av målen i färdplanen. Indikatorerna i stadens ledningssystem fångar i många fall inte dessa frågor varför uppföljning måste säkerställas på annat sätt.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 november 2013 att hänvisa till socialförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr m.fl. (M), Ann-Katrin Åslund (FP), Stina Bengtsson (C) och Ewa Samuelsson (KD), *bilaga 1*.

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2013 har i huvudsak följande lydelse.

I förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 anges att fordonen i bilparken år 2050 ska vara 50 procent mer energieffektiva än idag och endast drivas på förnybar el och/eller förnybara bränslen. Förslaget visar att målet är möjligt att uppnå men att osäkerheten är stor om hur målet faktiskt ska kunna nås. I förslaget till färdplan framgår tydligt att stadens möjligheter att bestämma om hur man ska handla för att målet ska uppnås är begränsad och att staden är en av flera aktörer som behöver samverka för att uppfylla målet.

Förslaget till färdplan framstår som en utgångspunkt för fortsatt arbete för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Förslaget till Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm, innehåller konkreta förslag hur staden ska arbeta för att nå målen i stadens Miljöprogram 2012- 2015 samt i Färdplanen för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Förvaltningen delar bedömningen i förslaget till strategi att nationella långsiktiga beslut är avgörande för att utveckla förnybara drivmedel och energieffektiva fordon. Det är viktigt att ha en dialog med nationella myndigheter så att staden får rimliga förutsättningar att ta det kommunala ansvaret för att förverkliga målen i miljöprogrammet och färdplanen. Myndigheterna ska också tillsammans göra det så enkelt som möjligt för privatpersoner och näringsliv att bidra till att målen nås.

Förvaltningen anser att förslaget till Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm, innehåller många bra förslag som medför att ytterligare steg på vägen kan tas mot ett fossilbränslefritt Stockholm. Det är dock viktigt att staden begränsar sina åtaganden och inte går utöver vad som gäller för den kommunala kompetensen.

Förslagen i strategin att påverka fordonsutbudet på marknaden, att ge vägledning och råd om bilval och att påverka utbudet av förnybara drivmedel på marknaden, är inte självklart stadens uppdrag.

Strategin innehåller emellertid många förslag som staden bör kunna genomföra, exempelvis att påverka andra aktörer att ställa om sina fordonsparker via sina upphandlingar, att införa en bilpoolstjänst för alla förvaltningar och bolag, att möjliggöra laddplatser för elbilar med flera åtgärder.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret delar förslagets uppfattning om vikten av att konkretisera vad som behövs för att uppnå stadens mål i miljöprogrammet 2015 och för att åstadkomma den utveckling av fordon och drivmedel som förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 pekar ut som nödvändiga.

Stadsbyggnadskontoret har i den nyligen godkända Energiplanen, redogjort för Miljöbilars arbete och vikten av att hitta alternativa drivmedel och bilinnehav. I översiktsplanen Promenadstaden är det färdmedlen gång och cykel samt kollektivtrafik det som prioriteras, men med anledning av den motordrivna fordonstrafikens stora miljöpåverkan är det motiverat att formulera en särskild strategi för den.

Förslagen i strategin är många och detaljerade och de förutsätter i vissa fall samarbete med andra förvaltningar. Inget av förslagen är riktade till stadsbyggnadsnämnden eller förutsätter nämndens agerande.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att nämnden inte arbetar med förslagen i strategin på den detaljeringsnivå som strategin har. Kontoret har inte heller kompetens att bedöma vilka förslag som är lättast att genomföra, vilka som har störst effekt eller vilka som kan vara kontroversiella. Stadsbyggnadskontoret avstår därför från mer detaljerade synpunkter.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen har tagit fram en strategi som visar på den riktning staden och staten måste arbeta emot för att kunna uppnå uppsatta miljömål. Kontoret är generellt positivt till ansats och ambitioner i den presenterade rapporten, men vill bidra med några synpunkter och understryka vissa slutsatser som Miljöförvaltningen presenterat i rapporten.

Kontoret vill också understryka att en rad av förslagen är så allmänt formulerade att det inte går att göra någon konsekvensanalys innan de nått en högre konkretiseringsgrad.

Övergripande

Trafikkontoret anser att det är viktigt att det finns nationellt tvingande regelverk. Trafiksystemet är integrerat och har delvis internationell, nationell och regional betydelse. Det är därför viktigt att ha regelverk som möjliggör för de som färdas mellan olika städer att följa och ta hänsyn till regler och bestämmelser. Eftersom

fordonsflottan inte förändras över en natt måste det finnas en långsiktighet och konsekvens i de incitament, regler och bestämmelser som är tänkta att påverka denna utveckling. Stockholms stad bör aktivt arbeta för att regelverk avseende miljöbilsdefinitioner och alternativa bränslen ska ske på minst nationell nivå.

Stockholms stad bör också arbeta aktivt för att få till stånd en förändring i trafikförordningen så att kommuner kan medges möjlighet att ordna parkering under gynnsammare villkor för personbilar som uppfyller gällande miljöbilsdefinition.

Parkering

I förslaget finns flera punkter som berör parkeringsvillkor och parkering inom stadens gränser. Dessa har givetvis både trafikkonsekvenser och ekonomiska konsekvenser som är viktiga att ta hänsyn till. De förslag som nämns har det gemensamt att de söker stimulera miljöbilsinnehav genom differentierade avgifter, samt genom ändring av lokala trafikföreskrifter för att reservera plats för mindre miljöskadliga fordon och omvänt minska platsen för mer miljöfarliga.

I det förra fallet, differentierade avgifter, har staden en viss erfarenhet av metoden. Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för parkering på gatumark, och under ett antal år tillämpades differentiering av kostnaden (för bilinnehavaren) för parkering med boendeparkeringsdispens. Skulle andelen miljöbilar omfatta samma andel av boendeparkeringsdispenserna som under det sista året med detta system skulle det motsvara 20 % av de totala dispenserna. Det skulle motsvara omkring 20 mnkr i minskade boendeparkeringsavgifter. Eftersom systemet bara förelåg under ett begränsat antal år så skulle sannolikt andelen öka betydligt om det var mer varaktigt. Parkeringsavgiftens syfte är att ordna trafiken, det vill säga att reglera den. Trafikkontoret bedömer att ett liknande system skulle motverka stadens parkeringsstrategi, nämligen att styra parkering från gatumark till kvartersmark. Istället skulle ett sådant system verka i motsatt riktning. I takt med att andelen miljöbilar ökade skulle gatuparkeringen bli mer och mer attraktiv i förhållande till alternativen. Något som i sin tur skulle öka trängseln på gatumark.

Vad gäller det andra fallet, ändring av lokala trafikföreskrifter, så föreslås bland annat att staden ska arbeta med ”ändamålsparkering” (egentligen *ändamålsplats*), miljötaxifickor för att gynna miljöfordon samt bilpoolsbilar. Kontoret ser inga hinder att arbeta med sådana instrument, men vill samtidigt framhålla vikten av att styra parkering och bilinnehav bort från gatumark. Stadens vilja att främja alternativa och mer miljövänliga vanor och verksamheter bör inte flytta ett befintligt fordonsinnehav till gatan eller bidra till att öka fordonsanvändningen. Att flytta befintligt fordonsinnehav till gatan sker om skillnaden i villkor är för markant i förhållande till kvartersmark. En ökning av fordonsanvändningen kan ske om ambitionen att göra det miljövänliga alternativet attraktivt gör att det blir attraktivt också för dem som idag valt bort att inneha och använda ett fordon.

”Miljötaxifickor” uttyds av kontoret som taxiplats endast för miljöfordon. På gatumark är det idag bara möjligt att uppnå genom att en parkeringsplats görs till ändamålsplats för taxi och samtidigt till en ändamålsplats för laddning. Det utesluter

alltså andra miljöfordon i taxiflottan än de som kräver laddning. Förslaget synes otympligt och kontoret tror att andra delar av förslagen rörande parkering är mer resurseffektiva att arbeta med på gatumark.

Sammantaget anser Trafikkontoret att de förslag och ambitioner i rapporten som rör parkering inte enbart bör riktas till de verksamheter som idag till stor del hanterar parkeringsfrågor utifrån givna förutsättningar – det vill säga förvaltar en parkeringsyta, oftast belägen på gatumark. De bör också riktas till de verksamheter som ansvarar för planering och genomförande av staden.

Drivmedel

Från 2015 kommer det att finnas ett gällande svaveldirektiv som innebär att fartyg inte längre kan använda tjockolja som bränsle. Fartygen måste då använda samma dieselbränsle som används av lastbilar och bussar. Med den konkurrenssituation som kommer att uppstå kommer troligtvis dieselpriiset att stiga. Något som i sin tur kommer att påverka åkeribranschen och antagligen bidra till att påskynda införandet av nya miljövänligare lastbilar med alternativa drivmedel.

Om elbilar och hybrider ska bli vanligare förekommande kommer det att vara nödvändigt att utarbeta principer, regelverk och rutiner för hur laddplatser för el-bilar ska kunna etableras i Stockholm och erbjudas fordonsägarna, både på gatumark och kvartersmark. Ett sådant arbete har redan påbörjats, men det kan med fördel tydliggöras att det är ett ansvar för alla stadens berörda verksamheter att delta i arbetet. Staden kan här fylla en roll både som förvaltare av gatumark och som fastighetsägare.

I de avsnitt som handlar om att använda rätt bränsle i den egna verksamheten så anser kontoret att den nuvarande drivmedelsupphandlingen, med olika drivmedelsleverantörer för olika bränslen och trafikprodukter, är svår att följa till punkt och pricka. Ofta krävs det onödiga resor för att upphandlingens miljövinster ska uppnås fullt ut. En aktivitet kan i extremfallet kräva besök på flera olika platser om upphandlingen ska följas. På så sätt motverkar metoden delvis sitt eget syfte.

Arbetsmaskiner

De gemensamma miljökraven utformas i samarbete med Trafikverket, Malmö stad och Göteborg, och dessa kommer att utvärderas. Om behov av att skärpa dem föreligger är det fullt möjligt att göra det. Krav som inte har någon verkan eller som har ersatts av andra krav eller regleringar kan också komma att tas bort. Det är dock viktigt att poängtera att de är *grundkrav* där beställare kan lägga till ytterligare krav om man anser att det är nödvändigt eller önskvärt. Frågan om ifall grundkraven ska skärpas eller inte bör lämpligen hanteras i arbetsgruppen för de gemensamma kraven. Det är dock alltid önskvärt att det finns underlag, beräkningar och konsekvensanalyser som kan utgöra underlag för förslag. Det bör också finnas möjlighet för branscher att vara med i processen eftersom kraven kan få störst verkan om de är väl kända, väl förankrade och att det därmed finns en mottagare som kan svara upp mot dem.

Förslaget ”Kartläggning och införandeplan för omställning till fossilberoende arbetsmaskiner inom stadens gränser tas fram under 2014. (TN)” bör enligt kontoret

utgå. I arbetsgruppen för de gemensamma kraven har det redan påbörjats diskussioner kring hur och när en revidering av kraven bör ske. Det är en process som kommer att pågå under 2014, men det är oklart när den kan bli klar. De nuvarande kraven beslutades i april 2012 av Kommunfullmäktige, alltså för mindre än två år sedan, och det är inte lämpligt eller önskvärt att revidera dessa omgående. Kontoret vill poängtera att det handlar om gemensamma krav och Stockholms stad kan inte ensidigt besluta om dem.

Tjänstebilar

I utredningen förslås att en central bilpool ska upphandlas. Kontoret har dock uppfattat det som att Serviceförvaltningen inte haft för avsikt att upphandla någon central bilpool i närtid. För närvarande genomförs därför en upphandling av en gemensam bilpool för de tekniska förvaltningarna som kommer att bli operativ under våren 2014 och löpa åtminstone under tre år. I denna upphandling har 2013 års miljöbilsdefinition legat till grund för kravspecifikationen.

Idag löser olika verksamheter sitt behov av tjänstebilar i särskild ordning. För vissa verksamheter är trafikens miljöpåverkan en självklar hänsyn att ta, för andra verksamheter är den inte en lika självklar prioritering. Eftersom både egen sakkompetens och krav på leverantörer innebär en kostnad bedömer kontoret att det kommer att krävas någon form av styrmedel för att alla stadens verksamheter ska använda den egna fordonsflottan på det sätt som rapporten föreslår.

Organisatoriskt

I flera av förslagen uttalas inte vem som ska ha ansvaret för åtgärderna eller, i de fall ansvaret måste delas av flera aktörer, vem som ska ha samordningsansvaret och leda arbetet. Eftersom några av åtgärderna (exempelvis web-information om drivmedelsutbudet i Stockholm) idag inte faller inom någon nämnds naturliga ansvarsområde, samt att andra områden (exempelvis upphandling av tjänstebilar) är spridda på många förvaltningar, behöver ansvaret tydliggöras. Ibland utpekas Stockholms stad som den ansvariga aktören.

Trafikkontoret anser dock att det är bra om ansvaret tydligt uttalas så långt det är möjligt i samband med ett beslut. Uppdagats det sedan i arbetet att justeringar av ansvarsfördelningen behöver göras, då kan det beslutas i särskild ordning. Det är dock önskvärt att ingen osäkerhet råder angående hur arbetet ska initieras, inte minst där ansvaret är delat. Trafikkontoret anser att kommunstyrelsen generellt bör se över de föreslagna ansvarsfördelningarna. Ansvaret bör lämpligast placeras hos den verksamhet som har störst kunskap och/eller är närmast berörd av den åtgärd som beslutas. I de fall de inte faller inom någons naturliga ansvarsområde så bör den verksamhet som har bäst förutsättningar att genomföra uppdraget på ett effektivt sätt få ansvaret. Exempelvis bör ansvaret för en löpande web-baserad informationsgivning angående drivmedel fördelas på en verksamhet som har vana och erfarenhet av den typen av samordnings- och informationsverksamhet kring andra organisationers och företags verksamhet, något Trafikkontoret i liten utsträckning arbetar med utanför

avfallshanteringen.

Ekonomiska konsekvenser

Trafikkontoret bedömer att flera av åtgärderna innebär ekonomiska konsekvenser. Samtidigt har flera av förslagen inte en sådan konkretion att de enkelt kan uppskattas.

Trafikkontoret har tillsammans med de tekniska förvaltningarna arbetat under längre tid med den egna fordonsflottan. Kontorets bedömning är att ett systematiskt arbete för att stimulera teknikutvecklingen och etableringen av ny teknik genom att hålla den egna fordonsflottan i teknikens framkant innebär kostnader för den upphandlande verksamheten. Trafikkontoret kommer dock inte att påverkas mest av detta förslag. En gemensam bilpoolslösning finns idag och används av en stor del av kontorets verksamheter. Kontorets bedömning är att en bilpool innebär lägre kostnader och är positiv ur miljösynpunkt.

Vad gäller krav på arbetsmaskiner så kan det ha stor ekonomisk påverkan, både genom själva kraven, men också genom det sätt på vilket det görs. Entreprenörers investeringsbehov slår omedelbart igenom i kostnaderna för entreprenader. Med en oplanerad och alltför hög förändringstakt kommer sannolikt staden att riskera att generera kostnader som knappast kan motiveras av miljönyttan. Detta eftersom staden är beroende av andra aktörers agerande. Sker det under ordnade former och i dialog med berörda branscher kan detta dock undvikas.

Arbetet med att etablera allmänt tillgängliga laddstolpar för fordon har redan påbörjats. I de fall detta tar befintliga parkeringsplatser i anspråk eller kräver ombyggnader av platsen så kan det generera intäktsbortfall eller kostnader. Sannolikt handlar det främst om det senare fallet. Trafikkontoret har i budget för 2014 erhållit särskilda medel för detta.

Incitament inom parkeringsområdet är sannolikt det mest komplicerade området och innebär också störst ekonomiska konsekvenser till följd av uteblivna parkeringsintäkter. Kontoret har vissa uppgifter som indikativt kan ge en uppfattning om storleksordningen. När staden erbjöd andra boendeparkeringsvillkor för miljöbilar så utgjorde andelen miljöbilsdispenser under toppåret (det sista året) ca 20 procent av dispensererna för boendeparkering. Skulle detta förhållande gälla idag, och dessa erbjudas fri parkering, så skulle det motsvara knappt 20 mnkr i intäktsbortfall. Om incitamentet fungerade skulle denna siffra öka. Skulle det dessutom utsträckas till besöksparkeringen skulle den öka betydligt. (Det skulle dessutom innebära ett ekonomiskt incitament som verkar tvärtemot stadens strategi på parkeringsområdet, nämligen att styra mot tomtmarksparkering, och istället styra parkering till gatumark. Därigenom skulle trängseln öka och avgiftens trafikreglerande funktion bli svagare.)

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2013 att hänvisa till utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på

remissen.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 1 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Utbildningsförvaltningen är positiv till förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel för ett fossilfritt Stockholm.

Åtgärderna för att uppnå stadens interna mål bör vara tydliga på om staden ska reservera resurser för att kompensera förvaltningar och bolag för ökade kostnader vid inköp av miljöbilar, eller om staden ska ge direktiv till förvaltningar och bolag om att prioritera miljöbilar inom egen budget.

Stadsdelsnämnder

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Lillemor Samuelsson (V), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer till fullo förslaget till strategi som, enligt vår mening, på ett bra sätt tar upp de behov som erfordras för att uppnå Stockholms miljömål. Miljömålsarbete och hållbara infrastrukturens satsningar är viktiga processer som hela regionen bör samverka kring. Förutom ett målmedvetet arbete, som även bör innefatta beslut på nationell nivå för att få till stånd förändrade regelverk som gynnar miljöfordon och förnybara drivmedel, så behövs en tydligt utpekad ansvarsfördelning. Via upphandlingar kan staden också påverka andra att ställa om sina fordonsparker och på lokal nivå kan, i den mån lagar och regelverk inte lägger hinder i vägen, ytterligare styrmedel införas.

Förvaltningens erfarenhet är att tjänstebilar, som klassas som miljöbilar, inte alltid tankas med miljöbränslen i önskvärd omfattning. Staden bör därför, förutom att göra det enklare att köpa och ladda elbilar, även överväga att införa tvingande direktiv. I de fall fordonsanvändandet innebär ökade utgifter så bör stadens verksamheter kompenseras fullt ut.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Rosa Lundmark m.fl. (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Daniel Pollak m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Magnus Dannqvist m.fl. (S), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen har inget att erinra mot strategin, utan ser det som förtjänstfullt att staden för ett ambitiöst arbete för att minska fossilberoendet när det gäller fordon och tankning. Det är angeläget att staden driver på för att nödvändiga nationella styrmedel införs så att efterfrågan på fossilfria bränslen ökar.

Förvaltningen tycker att det är positivt att miljöförvaltningen lyfter risker med att minskat ekonomiskt stöd för inköp av laddhybrider och elbilar kan bidra till att förvaltningar och bolag inom staden avstår från att köpa denna typ av miljöfordon. Speciellt viktig är merkostnadsersättningen för elbilar, som är betydligt dyrare än andra miljöklassade bilar.

Förvaltningen ser gärna att ett fortsatt arbete med utredning av platser för laddstolpar kan inkludera ytterstaden, särskilt i samband med planering av stora stadsutvecklingsprojekt.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Den förslagna strategin håller en hög ambitionsnivå. Åtgärderna som föreslås är nödvändiga för att nå både kort- och långsiktiga mål.

Den långsiktiga målsättningen är att fordonens energiförbrukning ska halveras och att staden ska vara helt fri från fossila fordonsbränslen år 2050. Förvaltningen delar uppfattningen att staden, för att nå detta mål, måste vara med och påverka nationella regelverk och styrmedel för att skärpa miljöbils-definitionen.

Förvaltningen delar också åsikten att det behövs en skärpning av miljöbilsdefinitionen inom några få år för att nå det långsiktiga målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

De ökade miljökraven på bilarna innebär en högre kostnad för köparna. Idag kan förvaltningen söka bidrag från miljöförvaltningen för den merkostnad som en miljöbil medför. Det är högst väsentligt att denna möjlighet finns kvar, särskilt om det ställs krav på att elbilar ska köpas in till förvaltningar och bolag. Elbilar är betydligt dyrare än en ”vanlig” miljöbil. Om kompensationen för de högre kostnaderna upphör anser förvaltningen att det är orimligt med tvingande åtgärder för inköp av exempelvis elbilar. Verksamheten går i det fallet före valet av fordon.

Förvaltningen tycker att det är ett bra förslag att tillämpa lokala trafikföreskrifter och parkeringsregler för att ge fördelar till miljöbilsanvändarna.

Vi anser även att förslaget om upphandling av bilpoolstjänst är en bra idé för att minska kostnader och för att förvaltningar och bolag ska bli mer miljöeffektiva inom fordonsområdet. I många fall utnyttjas förvaltningens bilar dåligt och det är få mil som körs per bil. Onödiga kostnader för leasing och garageplatser kan minska med bilpooler.

Förvaltningen tycker det är viktigt att staden har höga ambitioner när det gäller frågor som är kopplade till klimatnytta. Förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel har just detta – en hög ambitionsnivå.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Jessica Jormtun m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Abit Dundar m.fl. (FP), Lars Svärd m.fl. (M) och Hans Tjernström (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Eva Fagerhem m.fl. (S) och Carita Stenbacka Tenezakis (V), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 december 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Det är bra att en strategi har tagits fram för att tydliggöra de åtgärder som krävs för att staden ska uppnå miljömålen.

Det är angeläget att staden driver på för att nödvändiga nationella styrmedel införs vilket kan gynna efterfrågan på fossilfria bränslen. Samma sak gäller påverkan på den kommande nationella miljöbilsdefinitionen i den riktning som krävs för att staden ska nå den långsiktiga målsättningen, det vill säga en halvering av fordonens energiförbrukning och fullständig utfasning av fossila drivmedel till år 2050.

Då det är angeläget att staden föregår med gott exempel i arbetet med att öka andelen miljöfordon och fossilfria bränslen, stödjer förvaltningen förslaget till skärpning av miljömålen för den egna fordonsflottan. För att staden snabbare ska kunna byta ut de egna bilarna till elbilar, som är betydligt dyrare än andra miljöklassade bilar, är den merkostnadsersättningen som nu utgår viktig. Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning har de senaste åren genomfört en medveten satsning på elbilar och har idag 46 % elbilar i sin fordonsflotta. Om ersättningen för merkostnaden försvinner har förvaltningen svårt att kunna öka den andelen i fortsättningen.

Förvaltningen anser att förslaget att staden gemensamt ska upphandla bilpoolsservice är bra där det är möjligt rent geografiskt, med en rimlig närhet mellan förvaltningarna. Dessa bilpooler bör med fördel även kunna nyttjas av allmänheten under främst kvällar och helger. På så sätt kan bilarna användas fullt ut och utbudet av bilpooler ökar för allmänheten.

Förvaltningen kan konstatera att uppdraget att ta fram förslag på laddstolpar inte omfattar ytterstaden och ställer sig frågande till detta. Det borde rimligtvis finnas behov av laddningsmöjligheter även utanför innerstaden. Förvaltningen önskar att uppdraget utvidgas att omfatta även ytterstaden där så är lämpligt.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jakobsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Leif Larsson (V), *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Visionen om att Stockholm år 2050 ska nå målet om att bli fossilbränslefritt innehåller många utmaningar. Förutom att fossila bränslen måste bytas ut behövs det ett omfattande arbete med att minska energianvändningen inom både transport- och fastighetssektorn. Den förnybara energin ska räcka till både transporter, uppvärmning och elanvändning. Trafik och uppvärmning står i dag för de största klimatpåverkande utsläppen i regionen. Trenden pekar samtidigt mot en fortsatt tillväxt och att den kraftiga inflyttningen till Stockholmsregionen fortsätter. Fler människor behöver använda klimat-smarta och ändamålsenliga transporter. Det kommer att krävas nationella långsiktiga beslut om styrmedel och lagar som gynnar de fossilfria och klimatsmarta alternativen framför de fossila.

Förvaltningen är positiv till förslaget om *Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilbränslefritt Stockholm* som är en ambitiös och analytisk genomgång av nuläget med åtgärdsförslag i syfte att nå stadens, och i förlängningen, de nationella miljömålen.

Förvaltningen anser att ett avgörande led i genomförandet av detta omställningsarbete är att skapa en effektiv, återkommande uppföljning riktad till nyckelaktörer. Uppföljningen av strategins genomförande kommer att bli viktig i syfte att sprida goda idéer, bidra till samarbeten samt identifiera behov av ytterligare insatser. För att lyckas är samarbete över bransch- och organisationstillhörighet samt geografiska gränser nödvändigt.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Anders Ödmark m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna strategin som är ambitiös och visar nödvändiga insatser för att Stockholm ska fortsätta att vara en miljöbilsstad i

världsklass.

Miljöbilsstrategin ska samverka med andra strategier som Stockholms stad nyligen tagit fram eller utarbetar, t.ex. framkomlighetsstrategin, miljöprogrammet, översiktsplanen och detaljplaner. Förvaltningen anser även att Stockholms stad i så stor grad som möjligt bör föra in strategin i stadens system för integrerad ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi (ILS) så att ansvaret för de olika delarna av strategin blir tydligt och uppföljningen underlättas.

Förvaltningen vill också föra fram vikten av att i alla Stockholms stads nybyggnadsprojekt på ett tidigt stadium planera för ett minskat bilberoende och att ta till vara på de erfarenheter som nu görs i miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden.

Av strategin framgår att 94 % av de nysålda bilarna i Stockholms län var fossildrivna år 2012 och att elbilarna ännu så länge bara står för en halv promille av personbilarna i Sverige. Förvaltningen tycker därför att det är positivt att strategin anger flera konkreta sätt att arbeta för att öka andelen elbilar. Ett av flera hinder för en ökad andel miljöbilar är oro angående låg tillgång till publika laddmöjligheter. Förvaltningen är därför mycket positiv till att strategin pekar ut förslag till möjliga platser för laddstolpar samt fastslår att staden ska se till att laddplatser etableras i tillräcklig omfattning i alla framtida exploateringar och markupplåtelser.

Förvaltningens uppfattning är att ytterligare några platser bör vara möjliga laddplatser:

- Västra delen av Essingestråket
- Gamla Essinge Broväg under Essingeleden
- Kristinebergs strand
- Polhemsgatan vid S:t Eriks gymnasium
- Stadshagsplan

Som snabbbladdningsstationer bör bensinstationerna vid Lindhagensplan och Norr Mälarstrand vara möjliga platser.

Stockholms stad har i vissa områden problem med buller, vilket både skapar hälsoproblem och försvårar för bostadsbyggandet. Strategin handlar i huvudsak om hur man ska åstadkomma en fossilbränslefri fordonsflotta, men förvaltningen vill ändå passa på att lyfta fram att elbilar låter betydligt mindre än bränsledrivna bilar, vilket är ytterligare ett incitament för Stockholms stad att arbeta för att fler människor ska välja elbilar.

I remissvaret till *Färdplan för ett fossilfritt Stockholm* framhöll nämnden vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som krävs och om att syftet med förändringarna är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed miljövänligare stad. I den föreslagna strategin fastslås bl.a. att Stockholms stad ska tillhandhålla och sprida lättbegripligt faktamaterial som ger en rättvis bild av klimat- och hållbarhetspåverkan från olika drivmedel. Vidare ska Stockholms stad genom informationsverksamhet verka för ett ökat genomslag för bilpooler och förbättra guidning till drivmedelsstationer och snabbbladdningsstationer, genom t.ex. webbaserad information.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Shadi Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Åsa Tillberg (V), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna strategin som är ambitiös och visar nödvändiga insatser för att Stockholm ska fortsätta att vara en miljöbilsstad i världsklass.

Miljöbilsstrategin ska samverka med andra strategier som Stockholms stad nyligen tagit fram eller utarbetar, t.ex. framkomlighetsstrategin, miljöprogrammet, översiktsplanen och detaljplaner. Förvaltningen anser även att Stockholms stad i så stor grad som möjligt bör föra in strategin i stadens system för integrerad ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi (ILS) så att ansvaret för de olika delarna av strategin blir tydligt och uppföljningen underlättas.

Förvaltningen vill också föra fram vikten av att i alla Stockholms stads nybyggnadsprojekt på ett tidigt stadium planeras för ett minskat bilberoende och att ta till vara på de erfarenheter som nu görs i miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden.

Av strategin framgår att 94 % av de nysålda bilarna i Stockholms län var fossildrivna år 2012 och att elbilarna ännu så länge bara står för en halv promille av personbilarna i Sverige. Förvaltningen tycker därför att det är positivt att strategin anger flera konkreta sätt att arbeta för att öka andelen elbilar. Ett av flera hinder för en ökad andel miljöbilar är oro angående låg tillgång till publika laddmöjligheter. Förvaltningen är därför mycket positiv till att strategin pekar ut förslag till möjliga platser för laddstolpar samt fastslår att staden ska se till att laddplatser etableras i tillräcklig omfattning i alla framtida exploateringar och markupplåtelser.

Stockholms stad har i vissa områden problem med buller, vilket både skapar hälsoproblem och försvårar för bostadsbyggandet. Strategin handlar i huvudsak om hur man ska åstadkomma en fossilbränslefri fordonsflotta, men förvaltningen vill ändå passa på att lyfta fram att elbilar låter betydligt mindre än bränsledrivna bilar, vilket är ytterligare ett incitament för Stockholms stad att arbeta för att fler människor ska välja elbilar.

I remissvaret till *Färdplan för ett fossilfritt Stockholm* framhöll nämnden vikten av

att stockholmarna informeras om de förändringar som krävs och om att syftet med förändringarna är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed miljövänligare stad. I den föreslagna strategin fastslås bl.a. att Stockholms stad ska tillhandhålla och sprida lättbegripligt faktamaterial som ger en rättvis bild av klimat- och hållbarhetspåverkan från olika drivmedel. Vidare ska Stockholms stad genom informationsverksamhet verka för ett ökat genomslag för bilpooler och förbättra guidning till drivmedelsstationer och snabbbladdningsstationer, genom t.ex. webbaserad information.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 21 november 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Mia Päärni m.fl. (S), Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP) samt Anki Erdmann (V) *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mia Päärni m.fl. (S), Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP) samt Anki Erdmann (V), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen har inga invändningar mot förslagen i strategin. Enligt förvaltningens mening bör staden börja med de åtgärdsförslag som rör den egna bilparken. Här avses att skärpa miljöbilsmålen, reservera resurser i budget för att ersätta förvaltningar och bolag för ev. merkostnader för inköp av miljöbilar och att upphandla en bilpool. Förvaltningen är även positiv till de förslag om tunga fordon som anges, till exempel att skärpa kraven vid entreprenadupphandlingar och ställa krav på miljöfordon vid arbete med exploatering på stadens mark.

När det gäller strategin anser förvaltningen att sammanfattningen är överskådlig medan strategin som helhet blir mer lättillgänglig om den kortas ned.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Josefin Morge (V), *bilaga 1*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har förtroende för miljöförvaltningens kompetens inom området och har inga synpunkter på förslagen som rör personbilar och bränslen generellt, tunga fordon, bussar och nationella regelverk.

Bland åtgärderna som riktar sig mot stadens egen bilpark finns två alternativ till hur merkostnaderna ska hanteras när stödet från Energimyndigheten försvinner 2014. Antingen avsätts medel centralt för att kompensera förvaltningar och bolag vid inköp av elbilar och laddhybrider, eller så ges tvingande direktiv om att sådana bilar ska köpas trots extra kostnader. Miljöförvaltningen beräknar kostnaderna för det ekonomiska stödet till förvaltningar och bolag till en och en halv miljon kronor under 2014 och tre miljoner per år från 2015.

Inom Skarpnäcks stadsdelsförvaltning finns idag tio bilar, varav fyra är elhybrider, två etanolbilar, tre miljödieselbilar och en elbil. De flesta bilar leasas idag, men kring årsskiftet 2013/2014 kommer tre av leasingavtalen att löpa ut och bilarna ersättas med förvaltningsägda bilar. Bilarna används främst inom hemtjänsten och individ- och familjeomsorgen. Samtliga bilar räknas som miljöbilar utifrån den miljöbilsdefinition som gällde när de införskaffades.

Stadsdelsförvaltningen kan idag få olika typer av bidrag och merkostnadsersättning vid köp miljöbilar. Ersättningen varierar beroende på biltyp, men kan uppgå till max 30 000 kr per inköpt miljöbil och till 100 000 kr för elbilar och laddhybrider. Under andra halvåret 2014, efter att stödet för elbilar och laddhybrider försvinner, har förvaltningen behov av att införskaffa tre nya bilar för att ersätta leasingavtal som går ut. Inom några år behöver alla bilar ersättas. Det är inte klart om dessa kommer att vara elbilar, laddhybrider eller andra sorters miljöbilar. Förvaltningen har ingen central budget för att ersätta merkostnaderna, utan kostnaden kommer att belasta budgeten för de enheter som behöver bil i sin verksamhet. För att inte merkostnaden ska drabba verksamheterna förordar förvaltningen att staden avsätter medel centralt.

Förvaltningen har inget att invända mot förslaget om att de interna miljöbilsmålen successivt ska skärpas eller på förslaget om att en bilpoolstjänst för förvaltningar och bolag ska upphandlas.

För att staden ska fortsätta vara en miljöbilsstad i världsklass skriver miljöförvaltningen att staden ska ställa de mest långtgående och miljömässigt styrande kraven bland kommuner i Sverige när man upphandlar transporter och entreprenader. Förvaltningen följer idag de högt ställda miljökraven på t ex maskiner vid upphandling av parkskötsel och snöröjning, och kommer att göra detta även fortsättningsvis.

Förslaget bedöms inte få några negativa ekonomiska konsekvenser för förvaltningen i denna del.

Ekonomi

Om inte staden centralt avsätter medel för merkostnadsersättning kommer enheterna att drabbas av stora utgifter när det finns behov av att ersätta eller köpa nya bilar.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Liliane Svensson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Rebwar Hassan m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Rudy Espinoza (V), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Strategin innehåller många och ambitiösa förslag till åtgärder för att nå målsättningen att Stockholm ska vara fossilbränslefritt till år 2050 och att nå målen i stadens miljöprogram. I strategin framhålls det att nationella beslut om styrmedel och lagar som gynnar de fossilfria klimatsmarta alternativen framför de fossila har en avgörande betydelse för att nå ett fossilfritt Stockholm år 2050. Det är därför angeläget att staden är med och driver på denna utveckling.

Staden bör föregå med gott exempel när det gäller att öka andelen miljöfordon och fossilfria bränslen, därför stödjer förvaltningen en skärpning av de interna miljömålen. För att påskynda övergången till miljöbilar bör staden skapa incitament för detta. Förvaltningen anser att stadens förvaltningar och bolag fortsatt bör erhålla merkostnadsbidrag för inköp av elbilar. Det krävs också en utveckling av elbilarna för att de ska fungera optimalt för verksamheterna. Förvaltningen har haft problem med elbilens kapacitet under vinterhalvåret när det är kallt.

Förvaltningen ställer sig positiv förslaget att upphandla en gemensam bilpoolstjänst tillgänglig för alla förvaltningar och bolag inom staden.

I Färdplan 2050 omnämns ökad tillgång till biobränsle som en av de avgörande förutsättningarna för att Stockholm ska bli fossilbränslefritt 2050. I Skärholmen har det varit stora problem med tillgången till miljöbränsle. Exempelvis har förvaltningen svårt att uppnå de satta målen för andelen miljöbränsle i de egna fordonen då tillgången är begränsad. Det är långa köer på de tankstationer som finns i närområdet och ibland är miljöbränslet slut. En utbyggnad av tankstationer som erbjuder miljöbränsle måste skyndas på. I bilagor till strategin finns förslag på platser lämpliga för laddstolpar för elfordon på gatumark i innerstaden och snabbladdningsstationer för elbilar. Förvaltningen saknar ytterstaden i dessa förslag till utbyggnad.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Awad Hersi (MP), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att staden har en tydlig strategi för miljöbilar och drivmedel och en tydlig vision: En miljöbilsstad i världsklass.

Den delen i strategin som direkt rör stadsdelen är de förslag som rör Stockholms stads egen bilpark och användningen av den. Stadsdelsförvaltningen ser helst att staden reserverar resurser i stadens budget för att ersätta stadens förvaltningar och bolag för de merkostnader miljöbilsköp innebär. Blir det tvingade direktiv för förvaltningar och bolag att inom egen budget prioritera miljöbilar kommer merkostnaderna behöva tas från förvaltningens övriga verksamhet.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Anders Göransson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Erik Malm m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Gunnar Ågren (V), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att förslaget till strategi är mycket ambitiöst och rikt på förslag till åtgärder som kan bidra till stadens målsättning att Stockholm ska vara fossilbränslefritt till år 2050. Det är enligt förvaltningen angeläget att staden driver på för att nödvändiga nationella styrmedel införs vilket kan gynna efterfrågan på fossilfria bränslen. Detta är av avgörande betydelse för att kunna nå målsättningen om en fossilbränslefri stad till år 2050.

Förvaltningen anser att det är viktigt att staden, vilket föreslås i strategin, påverkar den kommande nationella miljöbilsdefinitionen i den riktning som krävs för att staden ska nå den långsiktiga målsättningen: en halvering av fordonens energiförbrukning och fullständig utfasning av fossila drivmedel till år 2050.

Då det är angeläget att staden föregår med gott exempel i arbetet med att öka andelen miljöfordon och fossilfria bränslen, stödjer förvaltningen förslaget till skärpning av miljömålen för den egna fordonsflottan. För att staden snabbare ska kunna byta ut de egna bilarna till miljöbilar utifrån de föreslagna skärpa kraven, anser förvaltningen att det är viktigt att stadens förvaltningar och bolag erhåller ersättning för merkostnaden detta innebär. Speciellt viktig är merkostnadsersättningen för elbilar, som är betydligt dyrare än andra miljöklassade bilar.

Förvaltningen anser att förslaget att staden gemensamt ska upphandla bilpoolsservice är positivt. Detta kan vara till stor nytta för stadens förvaltningar och bolag då det till viss del kan minska behovet av egna bilar. Förslaget bidrar även till att utveckla bilpoolerna i staden.

Förvaltningen har inga synpunkter på val av platser för laddstolpar och snabbladdningsstationer. Förvaltningen konstaterar att förslagen på placering av laddstolpar är relativt väl utspridda över Södermalms stadsdelsområde med undantag från Södra Hammarbyhamnen och Gamla stan där förslag till laddplats saknas.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Emelie Roxby Schüsseleder m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Viktor Morawski m.fl. (MP) och Majvi

Andersson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att förslaget till strategi är mycket ambitiöst och rikt på förslag till åtgärder som kan bidra till stadens målsättning att Stockholm ska vara fossilbränslefritt till år 2050. Det är enligt förvaltningen angeläget att staden driver på för att nödvändiga nationella styrmedel införs som gynnar efterfrågan på fossilfria bränslen. Likaså är det viktigt att staden verkar för en skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen, enligt förslaget i strategin.

Då det är angeläget att staden föregår med gott exempel i arbetet med att öka andelen miljöfordon och fossilfria bränslen, stödjer förvaltningen förslaget till successiva skärpningar av miljömålen för den egna fordonsflottan. Förvaltningen vill dock framhålla att det är mycket viktigt att nämnderna även fortsättningsvis ersätts för de merkostnader som miljöbilsinköpen innebär. Framför allt elbilar är betydligt dyrare än motsvarande bensinbilar.

Förslaget att staden gemensamt ska upphandla bilpoolsservice är positivt. Detta kan vara till stor nytta för stadens förvaltningar och bolag då det helt eller delvis kan minska behovet av egna bilar. Förslaget bidrar även till att utveckla bilpoolerna i staden. Stadens användning av bilpoolsbilarna på dagtid är ett bra komplement till privatpersoners behov av bil främst på kvällar och helger, vilket kan minska det totala bilinnehavet i staden.

Vid upphandlingar av transporttjänster ska staden, enligt miljöprogrammet, ställa krav på miljöbilar. Det saknas dock ännu uppföljningssystem för att kontrollera detta. Förutom att ett system för uppföljning behöver utvecklas, anser förvaltningen framför allt att staden behöver avsätta resurser för att genomföra uppföljningen.

Strategin innehåller även en bilaga med förslag på platser för laddstolpar och snabbladdningsstationer för elfordon på gatumark i innerstaden. Idag finns laddstationer bland annat i Stockholm Parkerings p-hus och ytparkeringar. I Älvsjö finns en laddstation på parkeringen vid Älvsjö IP. Förvaltningen anser att en laddstation i Älvsjö centrum skulle vara en betydligt mer lämplig placering och föreslår att strategin kompletteras med förslag till laddstationer även i ytterstadens tyngdpunkter.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att hänvisa till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios (V), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 december 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i stort sett positiv till den föreslagna strategin som är ambitiös och visar nödvändiga insatser för att Stockholm ska fortsätta att vara en miljöbilsstad i världsklass. Möjligen kunde beträffande stadens egen bilpark strategin vara tydligare med att *antalet* bilar i stadens förvaltningar och bolag är en lika viktig faktor som vilket bränsle bilarna använder. De förvaltningar och bolag som idag använder ett stort antal bilar borde utreda om inte en del av dessa persontransporter kunde göras med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Miljöbilsstrategin ska samverka med andra strategier som Stockholms stad nyligen tagit fram eller utarbetar, t.ex. framkomlighetsstrategin, miljöprogrammet, översiktsplanen och detaljplaner. Förvaltningen anser även att Stockholms stad i så stor grad som möjligt bör föra in strategin i stadens system för integrerad ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi (ILS) så att ansvaret för de olika delarna av strategin blir tydligt och uppföljningen underlättas.

Förvaltningen vill också föra fram vikten av att i alla Stockholms stads nybyggnadsprojekt på ett tidigt stadium planera för ett minskat bilberoende och att ta till vara på de erfarenheter som nu görs i miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden.

Av strategin framgår att 94 % av de nysålda bilarna i Stockholms län var fossildrivna år 2012 och att elbilarna ännu så länge bara står för en halv promille av personbilarna i Sverige. Förvaltningen tycker därför att det är positivt att strategin anger flera konkreta sätt att arbeta för att öka andelen elbilar. Ett av flera hinder för en ökad andel miljöbilar är oro angående låg tillgång till publika laddmöjligheter. Förvaltningen är därför positiv till att strategin pekar ut förslag till möjliga platser för laddstolpar samt fastslår att staden ska se till att laddplatser etableras i tillräcklig omfattning i alla framtida exploateringar och markupplåtelse.

Stockholms stad har i vissa områden problem med buller, vilket både skapar hälsoproblem och försvårar för bostadsbyggandet. Strategin handlar i huvudsak om hur man ska åstadkomma en fossilbränslefri fordonsflotta, men förvaltningen vill ändå passa på att lyfta fram att elbilar låter betydligt mindre än bränsle drivna bilar, vilket är ytterligare ett incitament för Stockholms stad att arbeta för att fler människor ska välja elbilar.

I remissvaret till *Färdplan för ett fossilfritt Stockholm* framhöll nämnden vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som krävs och om att syftet med förändringarna är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed miljövänligare stad. I den föreslagna strategin fastslås bl.a. att Stockholms stad ska tillhandhålla och sprida lättbegripligt faktamaterial som ger en rättvis bild av klimat- och hållbarhetspåverkan från olika drivmedel. Vidare ska Stockholms stad genom informationsverksamhet verka för ett ökat genomslag för bilpooler och förbättra

guidning till drivmedelsstationer och snabbaddningsstationer, genom t.ex. webbaserad information.

Bolag

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 2 december 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen ser positivt på Stockholms ambition att ligga i framkant i miljöbilsarbetet och arbetet för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Framtagandet av en strategi för miljöbilar och drivmedel är ett viktigt led i detta arbete.

Koncernledningen delar miljöförvaltningens syn, att staden kan göra mycket för att främja miljöbilsandelen, påverka utbudet av förnybara drivmedel och öka andelen av samnyttjande av fordon. Koncernledningen vill dock understryka att de beslut som fattas av staden, bör gå i linje med beslut som tas på regional och nationell nivå. Koncernledningen menar att de insatser som staden avser att göra är viktiga, men de främsta styrmedlen ligger på nationell nivå. En av de främsta insatserna staden kan göra är därför att verka för en ändring i nationella regelverk och incitament. I det arbetet bör staden arbeta för ändringar av styrmedlen, som bidrar till transparens och långsiktighet. Syftet är att konsumenter och företag ska kunna planera sina miljöbilsinköp och att infrastruktur företag ska kunna bedöma kommande miljöinvesteringar, i drivmedelsproduktion och distribution

Underremiss

Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder framför här främst synpunkter på de förslag i strategin, som gäller Stockholms stads egna fordon, eftersom det är dessa förslag som har störst påverkan på vår verksamhet.

Bolaget är positivt till att Stockholms stad har höga ambitioner, när det gäller miljöbilar och förnybara drivmedel.

Svenska Bostäder delar stadens förhoppning, om att den nationella miljöbilsdefinitionen skärps successivt och att staden kan följa denna även framöver. Detta är att föredra, framför att anta en egen lokal miljöbilsdefinition.

Bolagets samtliga egna fordon uppfyller idag den tidigare nationella miljöbilsdefinitionen och de ser inga problem att, vid nyinköp, följa den nuvarande och framöver kommande skärpta nationella miljöbilsdefinitionen. Detta är dock under förutsättning att bolaget kan ersättas för eventuella merkostnader.

Svenska Bostäder anser särskilt, att möjligheten till ersättning för merkostnader för förvaltningar och bolag, är en förutsättning om Stockholms stad vill öka andelen

elbilar bland stadens egna fordon. Ersättningen bör vara minst i samma nivå som den ersättning, som idag kan sökas från Miljöförvaltningen.

Om Stockholms stad har ambitionen att öka andelen av stadens upphandlade transporttjänster, som utförs med miljöfordon, vill Svenska Bostäder vara delaktigt i utformningen av de krav som ska gälla för de upphandlade transporttjänsterna.

I övrigt anser Svenska Bostäder att Stockholms stad bör upphandla en bilpoolstjänst, tillgänglig för alla förvaltningar och bolag, som ett möjligt komplement eller ersättning för vissa egna fordon. Därtill bör en stödfunktion införas, som underlättar för stadens och näringslivets transportköpare att upphandla miljöfordon och förnybara bränslen (*bilaga 1; här ej tryckt*).

Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäders samlade bedömning om föreslagen strategi, är att den ger goda förutsättningar för att arbeta långsiktigt med de frågor som är kopplade till ett miljömässigt transportarbete. Familjebostäder har några kommentarer i syfte att säkerställa att Stockholms stad når strategins ambitiösa målsättning om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Inledningsvis anser Familjebostäder att rubriken ”strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm, ” bör förtydligas till ”strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilbränslefritt Stockholm”, så att det är uppenbart vad som är strategins syfte är. Det framgår tydligt i löpande text att det är fossilbränslefrågan som är i fokus.

Transportarbetet utgör en principiellt viktig del av Familjebostäders miljöarbete och utgör generellt en väsentlig del för att långsiktigt minska utsläpp av fossilt CO2.

Förslaget i strategin är att skärpa miljöbilsdefinitionen för fossilbränslefordon och fordon drivna med förnybart drivmedel, med syfte att minska utsläppen av fossilt CO2. Som princip bör dock stärkta krav om effektivitet och minskade utsläpp, ställas även på elbilar.

Familjebostäders erfarenhet är att utbildningar i Ecodriving bidrar tydligt till minskad bränsleanvändning och därmed utsläpp. Därför föreslår Familjebostäder att staden fortlöpande satsar på utbildning i Ecodriving, för förare av Stockholm stads egna fordon.

I strategin redovisas andra europeiska städers miljöbilsstrategier och satsningar inom miljöbilsområdet. Syftet med satsningar på miljöbilar är i många fall inte främst för att minska de globala utsläppen av fossilt CO2, utan för att minska de lokala problem som orsakas av utsläpp från trafik. Detta kan med fördel förtydligas (*bilaga 2; här ej tryckt*).

Micasas remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Micasa ansluter sig till miljöförvaltningens synpunkter och förslag.

Bolaget vill särskilt understryka, att det är väsentligt att företrädare för staden fortsätter att driva frågorna om ekonomiska incitament kring inköp och goda lösningar

kring infrastruktursatsningar och drift av miljöbilar nationellt för att få ett fossilfritt Stockholm, i enlighet med stadens miljöprogram och för att påbörja den omställning som Färdplan 2050 anger.

Micasa har under lång tid arbetat aktivt med att minska miljöpåverkan från bolagets bilar, genom att i den egna bilparken enbart ha bilar som drivs av förnyelsebart bränsle. Bolaget tankar nästan 100 % förnyelsebart och har även en elbil (*bilaga 3; här ej tryckt*).

Stockholms hems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms hem är positivt till Stockholms stads höga målsättningar avseende miljöbilar och förnybara drivmedel. Det är också bra att miljöförvaltningen har konkretiserat vad som krävs för att nå målen.

För att förenkla miljöarbetet och jämförbarheten inom området, vore det mycket bra om en nationell definition av miljöbilar tas fram. Idag uppfyller alla Stockholms hems fordon den tidigare nationella miljöbilsdefinitionen. Stockholms hem ser det som självklart att, vid inköp av nya fordon uppfylla kraven, enligt nuvarande och kommande definition av miljöbilar. Man bör samtidigt vara medveten om att ökade kostnader kan vara svårförenliga med lagkraven, om att de allmännyttiga bostadsföretagen ska vara affärsmässiga. Detta gäller särskilt vid inköp av elbilar eftersom det är en extra kostsam investering.

Stockholms hem är gärna delaktigt i utformningen av kraven för upphandling av transporttjänster. Bolaget ser också gärna att Stockholms stad upphandlar en bilpooltjänst, som ett komplement eller ersättning för vissa egna fordon, som är tillgänglig för alla förvaltningar och bolag (*bilaga 4; här ej tryckt*).

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamns miljöarbete

Stockholms Hamn arbetar sedan länge mycket aktivt, med miljö och hållbarhetsfrågor. Det handlar dels om att minska miljöpåverkan från den egna verksamheten, det vill säga det som Hamnen själv har rådighet över, som exempelvis att byta ut befintliga fordon till miljöfordon. Dels handlar det om att genom incitament och kravställande förmå kunder, upphandlade entreprenader och andra partners att vidta åtgärder för att minska sin miljöpåverkan. Stockholms Hamn har tagit fram egna, högt uppsatta miljömål och incitament för att driva på utvecklingen. Vad gäller transporter och fordon, är det övergripande målet att inte släppa ut någon fossil koldioxid 2025 samt att fordonsflottan ska vara fossilfri till 2017. Vidare följs och tillämpas även det arbete och de riktlinjer som sätts upp av staden, som exempelvis *Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader*. En skärpning av denna typ av miljökrav från stadens sida skulle naturligtvis innebära en anpassning även av Hamnens verksamhet.

Synpunkter på miljöfordonsstrategin

Stockholms Hamnar välkomnar Miljöförvaltningens strategi, som föreslår åtgärder som krävs för att målen rörande miljöfordon och alternativa drivmedel ska uppnås. Det är viktigt att Stockholms stad aktivt arbetar för att minska sin egen miljöpåverkan exempelvis genom att öka andelen miljöfordon, men att driva på utvecklingen av en mer miljövänlig fordonspark genom incitament och styrmedel är ett minst lika viktigt område.

Den remitterade miljöfordonsstrategin innehåller ett par förslag på åtgärder där Stockholms Hamnar uttryckligen nämns. Ett sådant är att miljötaxibilar ska få prioritet vid Stockholms Hamnars terminaler, i likhet med det system som finns på Arlanda, vid Arlanda Express samt vid Centralstationen i Stockholm. Stockholms Hamnar har idag på tre platser (Vikingsterminalen på Stadsgården, Frihamnen och Värtahamnen) infört ett system med bommar, s.k. taxi remote, i likhet med de som finns på Arlanda och Bromma. Syftet är att prioritera taxiföretag som tillämpar skäliga priser, då problemet med s.k. friåkare som tar ut orimligt höga priser av resenärerna blivit ett alltmer utbredd problem. Stockholms Hamnar håller för närvarande på att upphandla ny entreprenör för driften av taxi remoten med start i början på 2014. I samband med detta inför Stockholms Hamnar det nya kravet att endast miljötaxibilar (enligt Transportstyrelsens definition) kommer få tillträde till hamnområdet. Vidare ska entreprenören bl.a. driva verksamheten med målsättningen att koldioxidutsläppen ska minimeras samt säkerställa att förnyelsebara drivmedel faktiskt används i miljöbilarna. Detta innebär att Stockholm Hamnar redan nu inför en av de åtgärder, som föreslås i miljöbilsstrategin.

Ett annat förslag i strategin, är att staden ska utreda möjligheterna att kräva att de bussar som hämtar och lämnar kryssnings- och färjepassagerare i Stockholms Hamnar ska uppfylla Stockholms stads definition för tunga miljöfordon. Det finns ett antal oklarheter och svårigheter förknippade med en sådan åtgärd. Exempelvis är det långfärdsbussar, som lämnar och hämtar färjepassagerare vid terminalerna, efter att ha hämtat dem på olika platser i landet. Dessutom är tillgången på bussar i Stockholm inte tillräcklig under högsäsong när många kryssningsfartyg är på besök, vilket innebär att även här används långfärdsbussar som körs in från andra orter. Dessa långfärdsbussar måste klara landsvägstrafik i olika väderlekar och årstider, varför det inte är rimligt att ställa specifika krav för just hamnområdet. Istället bör fokus ligga på att införa nationella incitament och krav, som driver på en teknisk utveckling mot mer miljömässigt hållbara landsvägsbussar.

I strategin föreslås kartläggning och införandeplan för omställning till fossiloberoende arbetsmaskiner inom staden. Arbetsmaskiner och arbetsfordon av olika slag opererar idag inom hamnområdet, där Hamnen endast direkt ansvarar för ett fåtal och resterande tillhör andra företag som verkar på området, upphandlade entreprenader el dyl. Det kan exempelvis handla om truckar som lastar och lossar fartygen. En svårighet är att det i dagsläget finns få fordon på marknaden som både uppfyller miljökraven och de krav, som ställs för att klara av den dagliga verksamheten. Här finns dock en utvecklingspotential och Hamnen kommer verka för att användandet av dessa arbetsfordon på sikt ska ha så liten miljöpåverkan som

möjligt (*bilaga 5; här ej tryckt*).

Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

En viktig förutsättning för att möjliggöra en fossilbränslefri stad 2050, är en väl utbyggd IT-infrastruktur, inte bara i staden utan i hela regionen. IT-infrastrukturen är nämligen en förutsättning för så kallad Grön IT - IT-lösningar som möjliggör trafik- och logistikoptimering, arbete från valfri plats och smarta tjänster, som exempelvis beskriver den mest miljövänliga färdvägen. Minst lika viktigt som utbyggd IT-infrastruktur är att infrastruktur är konkurrensneutral för att därmed inte hindra innovativa idéer.

För att i praktiken kunna använda fossilfria fordon, krävs ett väl utbyggt ”bränslepåfyllningsnät”. Det är dessutom viktigt att en övergång inte forceras fram, utan sker i samband med när exempelvis leasingavtal för fordon går ut, eller då ett fordon livslängd nått sitt slut. Att specialfordon undantas är viktigt, då skälen för sådana fordon är att de ska lösa särskilda uppgifter och att det många gånger finns särskilda regler för dessa fordon (*bilaga 6; här ej tryckt*).

Stockholms Parkerings remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Parkering ser positivt på att staden tagit fram en samlad miljöbilsstrategi. Bolaget har sedan många år en egen bilpark, där bilarna succesivt bytts ut och samtliga bilar är nu klassade miljöbilar. Bolaget försöker i första hand att vid utbyte av bilar välja alternativ med fossilfritt bränsle.

Bolaget arbetar intensivt med att skapa nya laddplatser för el-bilar. I de anläggningar som Stockholm Parkering själva bygger installeras laddningsmöjligheter på 10 till 100 procent av platserna. Därutöver installeras laddmöjligheter i bolagets befintliga anläggningar. Vid 2013 års utgång räknar bolaget ha 298 laddstolpar. Under 2014 planerar bolaget att installera minst 36 nya laddstolpar.

Under en försöksperiod, får de bilar som uppfyller kravet för supermiljöbilspremie, som ägs av fysiska personer, parkera avgiftsfritt på bolagets ytor i upp till fem timmar. Hittills har 51 bilar fått sådana tillstånd. En utvärdering av försöket kommer att göras under 2014. Försöket kommer att fortgå under hela 2014.

Avseende bilpooler försöker Stockholm Parkering underlätta deras möjligheter till parkering, bl.a. genom att de fått p-platser placerade på, för dem, strategiska lägen. Bolaget hyr idag ut ca 100 p-platser till bilpooler. En del av dessa med eluttag för elbilar/laddhybrider.

Under 2014 är det planerat att utreda om, och på vilket sätt, staden bör engagera sig för att skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur, för elbilar i Stockholm. Stockholm Parkering ser positivt på en sådan utredning och deltar gärna i denna.

Utredningen föreslår vidare att ett paket, med konkreta åtgärder som gynnar bilpooler bl.a. förmånliga/attraktiva p-platser, ska tas fram. Stockholm Parkering deltar gärna i arbetet för framtagande av detta paket.

Stockholm Parkerings erfarenhet är att det kostar ca 8 – 15 tkr att installera en

laddstolpe på en förhyrd p-plats. På sidan 18 står det att det kostar mellan 4 – 7 tkr. Enbart ladduttaget kostar ca 4,5 tkr.

I Bilaga 2 finns det förslag på möjliga platser där laddstolpar kan sättas upp. Under Östermalm, Strandvägen, står Stockholm Parkering som ansvarig. Det stämmer inte. Det är Trafikkontoret som är ansvariga.

Avseende snabbbladdning av elbilar, är bolagets erfarenheter att det lämpar sig bäst på särskilt anvisade platser, inte i första hand på reguljära p-platser. I nuläget finns inga planer på att investera i snabbbladdningsplatser inom bolagets anläggningar (*bilaga 7; här ej tryckt*).

Stadsteaterns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Stadsteater har en miljöklassad personbil och en mindre lastbil som drivs med gas. Från företagets sida har det självfallet varit ett högst medvetet val, att av miljöskäl välja fordon som i möjligaste mån inte drivs av fossilbaserat bränsle.

Stockholms Stadsteater anser att ett fossilbränslefritt Stockholm är ett mycket angeläget mål. Däremot anser vi att det är utanför vår kompetens att i övrigt värdera de olika synpunkter som anges i Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 (*bilaga 8; här ej tryckt*).

SGA Fastigheters remissvar har i huvudsak följande lydelse:

År 2050 kommer Stockholms stad ha en befolkning på över 1,2 miljon människor. Det innebär att resandet och varutransporterna också kommer att öka. Samtidigt har Stockholms stad som mål, att staden då ska vara fossilbränslefri och att energianvändningen baseras på förnyelsebara energikällor. SGA Fastigheter anser att det är bra med ambitiösa miljömål. Alla förvaltningar och bolag inom Stockholms stad har en skyldighet att, i så stor utsträckning som möjligt, tänka på att minimera utsläppen av fossila bränslen.

När det gäller strategin för miljöbilar och drivmedel, noterar SGA Fastigheter att några av målen blir svåra att uppnå, på grund av att staden inte har full rådgighet över utfallet. Nationella beslut om styrmedel och lagar, som gynnar de fossilfria och klimatsmarta alternativen framför de fossila, har en avgörande betydelse.

Det är viktigt att Stockholms stad fokuserar på miljömål som staden själva kan påverka, till exempel andelen miljöbilar i egna fordonsflottan. I samband med färdigställandet av Tele 2 Arena, har exempelvis SGA Fastigheter införskaffat några fordon som samtliga uppfyller stadens miljökrav för fordon.

Det är också viktigt att miljömålen inte försvårar och försämrar vardagen för stockholmarna. Resandet och transporterna är i sig inte något negativt. Stockholms stad ska uppmuntra till att de genomförs på ett så miljömässigt bra sätt som möjligt (*bilaga 9; här ej tryckt*).

S:t Erik Markutvecklings remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget äger inga egna fordon. Därmed är frågan om miljökrav på tunga fordon vid entreprenadupphandlingar mest relevant för bolaget. Bolaget har antagit tidigare

beslutade krav inom området och kommer också fortsättningsvis följa utvecklingen.

Bolaget har i övrigt inga synpunkter eller invändningar mot förslaget (*bilaga 10; här ej tryckt*).

Stockholm Business Regions remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region (SBR) anser att stadens mål om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är bra. Samtidigt vill SBR understryka vikten av att besluten går i fas med regionala och nationella beslut, för att stötta den befintliga miljöbilsindustrin, som är i behov av avancerade testbäddar, stabila regelverk och innovationsdriven upphandling samt ge utrymme och omställningstid åt stadens övriga näringsliv (*bilaga 11; här ej tryckt*).

Övriga

E.ON Sverige AB

E.ON Sverige AB:s yttrande daterat den 19 december 2013 har i huvudsak följande lydelse.

E.ON ser positivt på att Stockholms stad med den föreslagna strategin för miljöfordon och förnybara drivmedel fortsätter ett mångårigt arbete som syftar till att på sikt förverkliga visionen om ett fossilfritt Stockholm. Stockholms stad är en betydelsefull aktör både i sin roll som offentlig beställare och som föredöme för såväl andra verksamheter i Stockholmsregionen som andra delar av landet. De mål och krav som Stockholms stad sätter upp blir vägledande och agendasättande för andra aktörer, offentliga och privata, och får också betydelse för utformningen av nationella styrmedel på området.

I sin roll som offentlig beställare är det av stor betydelse inte bara hur kraven som tillämpas i upphandlingar utformas, men också att kraven är uppföljningsbara och får genomslag i praktiken i de upphandlingar som görs. Att Stockholms stad föreslår att en särskild stödfunktion ska inrättas som ska underlätta både för stadens och näringslivets transportköpare att genomföra transportupphandlingar av tunga fordon i linje med miljökraven är ett exempel på en åtgärd som kan få stor betydelse för att kraven får brett genomslag. Att också tydligt sätta upp ett förslag om att resurser ska reserveras i stadens budget för att ersätta förvaltningar och bolag för eventuella merkostnader för miljöbilsköp är ett annat positivt förslag som skapar trovärdighet för upphandlingskraven.

Krav på förnybara drivmedel och miljöanpassning av tunga fordon är ett centralt område, där det är angeläget att kunna skapa tydligare incitament framför allt på

lastbilssidan. Utvecklingen av styrmedel på personbilssidan har kommit längre och har ofta varit i fokus, men behovet är stort av att tydligare driva utvecklingen även för tunga lastbilar. Ambitionen att gemensamt med Göteborg och Malmö samarbeta för att etablera en nationell miljölastbilsdefinition är vällovligt, i syfte att skapa tydligare signaler till leverantörer och verksamheter som i sin tur har att anpassa sig till olika lokala och nationella krav och styrmedel. Arbetet med en nationell miljöbilsdefinition bör lämpligen knytas samman med förslaget från den nyligen avslutade utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta om att införa ett nytt incitament i form av en miljölastbilspremie.

En grundläggande princip är att styrmedel och krav ska utformas på ett teknikneutralt sätt som syftar till att uppnå det övergripande målet om att reducera klimatpåverkan på effektivaste sätt. Flera parallella teknikspår behöver utvecklas för att klara utmaningen att fasa ut fossilberoendet från fordonsflottan och det är viktigt att utformningen av styrmedel inte förutbestämmer ”vinnare” bland olika tekniklösningar. Exempelvis har den nyligen avslutade utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta i sina potentialbedömningar visat att både el- och gasdrift av fordonsflottan spelar betydande roller för att uppnå målet, men där olika mognadsgrad och egenskaper hos tekniker gör att de kompletterar varandra i olika tillämpningar över tid.

Kortsiktigt finns dock risken att signaler som stimulerar utvecklingen av marknaden för lätta och tunga gasfordon uteblir om målsättningarna och kraven inte lämnar utrymme för flera konkurrerande tekniklösningar. Stockholms stad har under året antagit en ny biogasstrategi som bl.a. syftar till att verka för ökad tillgång till och användning av fordonsgas med en hög andel biogas. Samtidigt kan noteras att strategin för miljöfordon i hög utsträckning fokuserar på åtgärder som specifikt stimulerar elektrifiering av fordonsflottan och det är inte tydligt hur samverkan med biogasstrategin ser ut vid genomförandet.

Här vill E.ON påpeka att ett exempelvis det mål som formulerats om att staden ska verka för att etablera ”[...] fem nya tankmöjligheter där lastbilar kan tanka förnybart till 2015. 2020 ska alla tankställen där tunga fordon kan tanka erbjuda minst ett förnybart drivmedel [...]” inte nödvändigtvis säkerställer en tillräcklig mångfald när det gäller vilka förnybara drivmedel som görs tillgängliga för tunga lastbilar. Genomförandet av ett sådant mål bör tydligare kopplas till en analys av vilka bränslen som i praktiken kommer att göras tillgängliga och hur investeringar i tankinfrastruktur stämmer överens med de relaterade krav som ställs upp för miljöfordon och förnybara bränslen på kort och lång sikt.

Påverkan på nationella styrmedel

I förslaget till strategi beskrivs att styrmedel bör vara teknikneutrala och differentieras utifrån klimatprestanda. Vidare konstateras angående styrmedel som styr användning av biodrivmedel att ett tänkbart alternativ som Stockholms stad kan verka för på nationell nivå är en kvotplikt som går längre än maximal låginblandning och även omfattar höginblandade förnybara bränslen. Utredningen om en fossiloberoende

fordonsflotta har i sin utredning föreslagit ett sådant styrmedel i form av en ”utvecklad kvotplikt”. Det innebär att kvotplikten utvecklas vidare till en form av ”klimatcertifikatsystem” i likhet med det elcertifikatsystem som finns för att stimulera produktionen av förnybar el.

Kvotplikten för låginblandning av förnybara drivmedel som baseras på separata kvoter för bensin respektive diesel utvecklas då till ett system som omfattar samtliga drivmedel i en gemensam kvot och där bränslenas bidrag till att uppfylla kvoten viktas efter klimatnytta. Ett sådant system kan kraftfullt stimulera användningen av rena och höginblandade biodrivmedel med hög klimatprestanda under förutsättning att systemet kompletteras med en långsiktig och hög ambitionsnivå samt en möjlighet att uppfylla kvoten genom handel med certifikat.

E.ONs uppfattning att utvecklad kvotplikt/klimatcertifikat är ett styrmedelsförslag som uppfyller kraven på att premiera klimatnytta på teknikneutral väg och som har goda förutsättningar att långsiktigt kunna styra mot en kraftigt ökad användning av förnybara bränslen. E.ON vill avslutningsvis uppmuntra Stockholms stad att som en del av sin ambition att agera pådrivande i utvecklingen av nationella styrmedel aktivt verka för att en utvecklad kvotplikt genomförs.

Gröna Bilister

Gröna Bilisters yttrande daterat den 13 december 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Remissförslaget visar på ett ambitiöst sätt hur målen, Fossiloberoende 2030 och Fossilfritt 2050, skulle kunna uppnås. Vi ser dock att fler mätbara mål och delmål bör upprättas.

I förslaget anges att osäkerhet råder 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. Det innebär att ytterligare åtgärder, utöver vad som anges i remissförslaget, behöver vidtas, förslagsvis i enlighet med de förslag till kompletteringar som anges nedan.

Uppdelningen i förslaget med fokus på egna bilparken och den totala i staden, både lätta och tunga fordon, både eldrift och biobränslen är mycket positiv.

Vi ser även att subventioner till förvaltningarna för att uppnå önskade investeringar bör i möjligaste mån undvikas.

Förslag till kompletteringar till remissförslaget

Vi ser det största hindret för enskilda att skaffa elbil eller laddhybridbil är svårigheten till nattladdning. Främst gäller detta boende i flerfamiljshus. Därför bör kraftfulla åtgärder, t ex genom beslut i exploaterings och bygglovsärenden, vidtas för att fastighetsägarna installerar eluttag, 16 amp, i alla nybyggda parkeringsanläggningar

för flerfamiljshus samt att detta införs successivt i det äldre beståndet. Stockholms stads (inkl bolag) egna fastighetsbestånd bör omfattas av detta snarast. Även övriga fastigheter inom kommunen bör omfattas av detta så snart det är möjligt.

I dag är parkeringssituationen svår inom Stockholm stad. I innerstaden är speciellt boendeparkeringen på gatumark kritisk. Samtidigt finns det lediga platser i parkeringsanläggningarna. För att öka incitamentet att skaffa miljöbil, och samtidigt minska trycket på boendeparkeringen, bör boendeparkering utfärdas endast för miljöbilar och att den då blir kostnadsfri. Övriga fordon betalar ordinarie taxa för parkering.

Den nya tekniken med elfordon och laddhybrider leder till behov av nya yrkeskategorier med ny kunskap. Stockholms stad bör se till att det kommer att finnas utbildningsmöjligheter i tillräcklig omfattning för dessa nya yrkeskategorier.

Förändringar i beteende och värderingar sker långsamt, ofta på grund av okunskap. För att få en snabbare förändring av beteenden och värderingar hos majoriteten av befolkningen bör Stockholms stad gå ut med en bred folkbildningskampanj för att visa på enkelheten i den nya tekniken och dess fördelar för den enskilde.

De undantag för miljöfordon, som anges för specialfordon och utryckningsfordon, bör tillämpas bara i undantagsfall och där utredning visar att undantaget är absolut nödvändigt.

För tunga fordon är möjligheten till elektrifiering mer begränsad. Där bör satsningar på förnybara drivmedel ske i större omfattning vad gäller fordonen, drivmedel samt även distributionen av drivmedel.

I övrigt bör kommunen kraftfullt påverka staten att besluta om:

- Ett bonus/malus-system för nya fordon.
- Förmånsbilar ska vara miljöbilar.
- Fossildrivna bilar utesluts från miljöbilsdefinitionen från och med år 2020.
- Att införa differentierad trängselskatt så att miljönyttan prioriteras.

Kommunen bör även påverka fordonsindustrin och drivmedelsindustrin att arbeta för att:

- Laddhybrider utrustas med motorer som kan köras på förnyelsebara drivmedel.
- Alla nya fordon som är till försäljning efter 2030 kan köras på förnybara drivmedel.
- Distributionen av förnybara drivmedel byggs ut i omfattning att täcka det ökade behovet.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Katarina Luhr m.fl. (MP) 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 anförda 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 tydlig 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S) 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 anföras:

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 ovärdigt 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.

Särskilt uttalande gjordes 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 gjordes 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.

Arbetsmarknadsnämnden

Reservation anfördes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Att överlämna ärendet utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver 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 snabbladningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföras:

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 ovärdigt 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.

Reservation anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att föreslår kommunfullmäktige

Att anta "Strategi för miljöbilar och drivmedel" samt i övrigt besluta följande:

Att miljöbilsdefinitionen ska skärpas enligt förslaget i strategins bilaga 2,

Att ge förvaltningarna 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,

Att översända beslutet om "Strategi för miljöbilar och drivmedel" till den statliga utredningen om en fossilfri fordonsflotta.

Därutöver anför exploateringsnämnden följande:

För att få 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 tydlig 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. Nämnden 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 oh 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 privatbilister 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. Nämnden anser att en övre gräns för CO₂-utsläpp ska införas där bilen, oavsett vikt, inte längre kan vara en miljöbil. Vidare är nämnden tveksam 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Reservation anfördes av Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi tillstyrker kontorets synpunkter med följande tillägg

Att staden genom ansvarig nämnd till år 2016 utarbetar en ny miljöpolicy för tunga fordon med målet att nå fossilfrihet för bränslen till år 2030.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut med följande tillägg

Att stödja samarbete med Göteborg och Malmö att påverka statsmakterna i att få till stånd förändrade nationella regelverk som gynnar miljöfordon och förnybara drivmedel.

Att bygga infrastruktur för egen produktion av biogas och el.

Att staden planerar för att inför ett antal snabbladdningsstationer och upplåter mark för bilpooler.

Det är tydligt att det behövs långsiktiga och tydlig incitament för att gå från fossildrivet till förnybart och de ekonomiska incitamenten måste bli starkare för att vi ska nå de uppsatta målen. Detta återspeglas 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 till synes 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 överskrider gränsvärden för vad klimatet tål, förlust av biologisk mångfald som för omvandling av kväve, miljöaspekter som är direkt kopplade till biomassa. Avgörande är att ha en plan för hur olika energislag bör användas och nu bygga infrastruktur för exempelvis egen produktion av biogas och egenproducerad el. Staden måste sluta gynna en ökad privatbilism, det är en inriktning som alla förvaltningar bör arbeta utifrån.

Att underlätta för bilpooler i Stockholm, vilket diskuteras i strategin är 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 är 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 privatbilister som går över till elbil.

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

Reservation anfördes av Sonja Pagrotsky m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut

Att föreslå kommunfullmäktige att anta strategin med följande målsättning:

Stockholm skall på området vara den mest framstående staden i EU.

Att därutöver anföras

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 ovärdigt 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.

Idrottsnämnden

Reservation anfördes av Åsa Jernberg m.fl. (MP) enligt följande.

Att delvis bifalla förvaltningens förslag

Att därutöver som svar på remissen anføra 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 bör 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Särskilt uttalande gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Det är viktigt att Stockholm har en hållbar strategi för omställning till fossilfritt Stockholm.

I strategin finns många intressanta förslag på hur åtgärder för att nå en omställning till ett fossilfritt Stockholm.

Vi socialdemokrater vill emellertid understryka att en omställning kräver att man i beräkningen tar med de kostnader som detta kommer att medföra. Vi menar att ett regelverk beträffande miljöbilsdefinitionen och alternativa bränslen ska ske på nationell nivå. Dagens regelverk, som inte medger gynnsamma villkor för miljöbilar, bör omarbetas.

Särskilt viktigt är att de så kallade supermiljöbilarna ges bättre och gynnsammare villkor.

Supermiljöfordon (max 50gr/CO₂/km) parkerar idag gratis på de besöksparkeringar som finns utomhus och som Stockholm parkering ansvarar för. Man får stå parkerad fem timmar maximalt. Detta gäller emellertid inte för p-hus eller garage. Systemet bör utvidgas till att även omfatta dessa p-platser för att minska parkering på gatumark.

Beträffande tjänstebilar måste samordning inom staden ske på ett bättre och mer omfattande och övergripande sätt, för att bästa möjliga effekt ska kunna uppnås.

Kulturnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Monika Lindh m.fl. (S) enligt följande.

Det är viktigt att Stockholm har en hållbar strategi för omställning till fossilfritt Stockholm. I strategin finns många intressanta förslag på hur åtgärder för att nå en omställning till ett fossilfritt Stockholm.

Vi socialdemokrater vill emellertid understryka att en omställning kräver att man i beräkningen tar med de kostnader som detta kommer att medföra. Vi menar att ett regelverk beträffande miljöbilsdefinitionen och alternativa bränslen ska ske på nationell nivå. Dagens regelverk, som inte medger gynnsamma villkor för miljöbilar, bör omarbetas. Särskilt viktigt är att de så kallade supermiljöbilarna ges bättre och gynnsammare villkor.

Supermiljöfordon (max 50gr/CO₂/km) parkerar idag gratis på de besöksparkeringar som finns utomhus och som Stockholm parkering ansvarar för. Man får stå parkerad fem timmar maximalt. Detta gäller emellertid inte för p-hus eller

garage. Systemet bör utvidgas till att även omfatta dessa p-platser för att minska parkering på gatumark.

Beträffande tjänstebilar måste samordning inom staden ske på ett bättre och mer omfattande och övergripande sätt, för att bästa möjliga effekt ska kunna uppnås.

Socialnämnden

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP) enligt följande.

Socialnämnden lämnar nedanstående synpunkter som svar på remissen.

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 snabbladningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr m.fl. (M), Ann-Katrin Åslund (FP), Stina Bengtsson (C) och Ewa Samuelsson (KD) enligt följande.

Stockholm har en ambitiös miljö- och klimatpolitik. Detta illustreras bland annat genom målsättningen att staden ska vara fossilbränslefri redan år 2050. En av de största utmaningarna för att nå detta mål och där det därför också krävs en aktiv och resultatinriktad politik är transportområdet.

Strategin för miljöbilar och drivmedel belyser på ett tydligt sätt vilka utmaningar vi står inför och vilka åtgärder som behövs för att nå våra ambitiösa mål. Målet är dock beroende av att andra aktörer utöver staden – allt från regeringen till enskilda näringsidkare och stockholmare – med sina insatser stödjer detta mål. Det är därför tydligt att staden kommer att behöva arbeta även på områden som ligger inom den egna rådigheten. Detta gör också staden redan idag genom exempelvis elbilsupphandlingen och utbyggnaden av laddinfrastruktur, som syftar till att påverka och påskynda etableringen av elbilar på marknaden. Likaså arbetar staden tillsammans med drivmedelsbranschen för att öka antalet tankstationer med biobränslen, tillgången på biogas etc. Genom miljö- och hälsoskyddsnämndens projekt klimatsmarta stockholmare pågår också sedan flera år ett arbete med att sprida viktig miljöinformation till stockholmarna. Denna typ av åtgärder är viktiga pusselbitar på vägen mot ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 och någonting som staden i linje med förslaget till miljöbilsstrategi bör fortsätta med.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP) enligt följande.

1. Anta delar av svaret från kommunstyrelsen.
2. Anta ”Strategi för miljöbilar och drivmedel”.

3. Verka för att miljöbilsdefinitionen skärps till förslaget i strategins bilaga 2 med nedanstående förändringar.
4. Godkänna redovisningen av uppdraget i budgeten 2013 om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet.
5. 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.
6. Översända förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossil fordonsflotta.
7. 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 tydlig 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Särskilt uttalande gjordes av Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

Det är viktigt att Stockholm har en hållbar strategi för omställning till fossilfritt Stockholm. I strategin finns många intressanta förslag på hur åtgärder för att nå en omställning till ett fossilfritt Stockholm.

Vi socialdemokrater vill emellertid understryka att en omställning kräver att man i beräkningen tar med de kostnader som detta kommer att medföra. Vi menar att ett regelverk beträffande miljöbilsdefinitionen och alternativa bränslen ska ske på nationell nivå. Dagens regelverk, som inte medger gynnsamma villkor för miljöbilar, bör omarbetas. Särskilt viktigt är att de så kallade supermiljöbilarna ges bättre och gynnsammare villkor.

Supermiljöfordon (max 50gr/CO₂/km) parkerar idag gratis på de besöksparkeringar som finns utomhus och som Stockholm parkering ansvarar för. Man får stå pakerad fem timmar maximalt. Detta gäller emellertid inte för p-hus eller garage. Systemet bör utvidgas till att även omfatta dessa p-platser för att minska parkering på gatumark.

Beträffande tjänstebilar måste samordning inom staden ske på ett bättre och mer omfattande och övergripande sätt, för att bästa möjliga effekt ska kunna uppnås.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP) 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 fossilfri fordonsflotta
6. I övrigt anför 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 tydlig incitament för gå från fossildrivnet 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande
samt att därutöver anföras

Det är viktigt att Stockholm, med den miljö och klimatbelastning som är här en hållbar strategi för omställning till fossilfritt Stockholm. I rapporten finns många intressanta tankegångar på hur åtgärder för att en omställning ska kunna ske, och de åtgärder som krävs.

Viktigt i omställning är att man måste ta med i beräkning de kostnader som detta medför för att en förändring ska kunna komma till stånd. Vi anser liksom kontoret att ett nationellt regelverk beträffande miljöbilsdefinition och alternativa bränslen ska ske på nationell nivå. Ett i dag regelverk som inte medger gynnsamma villkor för miljöbilar bör omarbetas. Speciellt viktigt är att s.k. supermiljöbilar ges bättre och gynnsammare villkor. Supermiljöfordon (max 50gr/CO₂/km) parkerar idag gratis på besöksparkeringar som finns utomhus och som Stockholm parkering svarar för. Man får stå fem timmar maximalt. Dock ej i p-hus eller garage. Systemet bör utvidgas till att även omfatta dessa platser för att minska parkering på gatumark.

Beträffande tjänstebilar måste samordning inom staden vara ett måste, och övergripande, för att effekt ska kunna uppnås.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande.

Att nämnden som svar på remissen skulle överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande med följande tillägg:

I Bromma och många andra delar av Stockholm har vi problem med stor trängsel i rusningstrafiken. Trängsel som leder till två stora problem, utsläpp av växthusgaser, som förvärrar de klimat-förändringar som vi står inför och långa bilköer. En strategi för miljöbilar och drivmedel kan förbättra situationen med utsläpp av växthusgaser, men problemet med långa bilköer kvarstår. Att i det läget bygga stora motorvägar för mångmiljardbelopp i Stockholm bör därför ifrågasättas. All seriös forskning på området tyder på att ju fler vägar vi bygger, desto fler väljer bilen. Vi bygger alltså fram större trängsel, fler köer och mer utsläpp av växthusgaser. Även om vi skulle få bilarna att släppa ut mindre växthusgaser så finns det stor risk för att utsläppen ändå ökar med de stora satsningar som görs på att bygga nya motorvägar i Stockholm. För att nå målet med ett fossilfritt Stockholm bör vi därför även göra satsningar på minskat bilåkande i hela regionen.

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 ladd-infrastruktur för elbilspooler. Vi ställer oss mycket positiva till ett system liknande det som finns i Paris

(Autolib). De omlastnings-centraler 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister som går över till elbil.

Den obegränsade tillgången till förnybara drivmedel (skog, jord-bruk, biogas och el) kan också 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.

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.

Reservation anfördes av Lillemor Samuelsson (V) enligt följande.

1. Nämnden tillstyrker i huvudsak förvaltningens förslag till yttrande
2. Dessutom vill vi tillägga följande:

Det är ironiskt att samtidigt som Stockholms stad lägger ner ett omfattande arbete för att få den egna fordonsparken miljövänlig har valfrihetssystemet - bland annat inom hemtjänsten - bidragit till en kraftig utsläppsökning. Den organisation som valts, med ett stort antal utförare, innebär ett kaotiskt transportarbete som mångdubblats jämfört med om man har hemtjänsten i kommunal regi och kan planera verksamheten rationellt.

I Trafikverkets utredning "Valfrihet och transporter i hemtjänsten" från mars 2013 har man bland annat utrett konsekvenserna för transportarbetet när en viss andel av hemtjänstuppdragen läggs ut på privat entreprenad. Utredningen visar bland annat att "...med flera utförare inom hemtjänsten blir utfallet (...) ännu längre körsträckor, mer arbetstid bakom ratten, försämrad trafik-säkerhet och ökad miljöpåverkan." (s. 3).

Att återta hemtjänsten i egen regi skulle alltså vara en utmärkt miljöinsats.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Rosa Lundmark m.fl. (V) enligt följande.

Nämnden tillstyrker i huvudsakligen förvaltningens förslag.

Nämnden föreslår att målet ska vara ett Stockholm fritt från fossila bränslen år 2030.

Nämnden föreslår konkreta delmål för vart fjärde år.

Nämnden föreslår en kraftig höjning av trängselskatten.

Miljöbilar finns inte

I uttrycket ”miljöbil” ligger en värdering med pedagogisk poäng. Men egentligen finns inga miljöbilar. Att få fram all metall och plast i bilarna orsakar oönskade föroreningar för både klimatet och miljön. Förvisso motsägelsefullt kommer vi dock att använda ordet miljöbil nedan. Att energiskt driva kravet på max 95 gram CO₂ (koldioxid) per körd kilometer är ett steg i rätt riktning om än med en ton av dubbelmoral. Om du under rusningstid tar bilen till jobbet i innerstan och då kör 1,5 mil så blir utsläppet av CO₂ tur och retur jobbet säkerligen över 3 kilo, om bilen ”bara” släpper ut 95 gram koldioxid per kilometer.

Bilåkandet måste minska

Förvånande nog avstår Miljö- och hälsoskyddsnämnden att driva det naturliga kravet på minskad biltrafik. På ett ställe hyser nämnden dock en from förhoppning om att bilpooler kan minska bilåkandet. Uttrycket ”fossilfritt” är inte detsamma som att bilbränslen har noll utsläpp av CO₂. Etanol är ett exempel på detta. I förhållande till levererad energi är utsläppen från etanolbränslet E85 relativt höga.

Elbilen ännu ingen lösning

Det finns skäl att vara avvaktande till bilar drivna av el från batterier, som ju är både dyra och tunga. Konsekvenser för miljö och klimat från gruvbrytning, tillverkning och eventuell deponi kan vara ytterst allvarliga. En analys av detta är nödvändigt. Samtidigt bör experter undersöka om det finns tillräckligt med metaller för alla dessa miljoner batterier. Att dessa har begränsad livslängd gör inte saken bättre. Om dessutom elen kommer från olje- och koleldade kraftverk blir faktiskt miljöelbilen en klimatbov. Tyvärr har en ändrad lagstiftning ökat förbränning av kol i våra kraftvärmeverk, som bland annat producerar el.

Fossila bränslen avvecklade till 2030

Vårt mål är ett Stockholm år 2030 ska vara fritt från utsläpp från fossila bränslen för bilar. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år. En kraftig höjning av trängselskatten är en effektiv åtgärd, som snabbt kan komma på plats. Biogas och eko-diesel av tallolja är de nu mest miljö- och klimativänliga bränslena. De är gjorda på organiska avfall (tallolja är en rest från pappersindustrin). Båda dessa bränslen är energieffektiva.

Reservation anfördes av Daniel Pollak m.fl. (MP) enligt följande.

Att besluta enligt förslaget i tjänsteutlåtandet med följande tillägg:

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 tydlig 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Särskilt uttalande gjordes av Magnus Dannqvist m.fl. (S) enligt följande.

Vi Socialdemokrater tycker att målsättningen skall vara att Stockholm skall vara ledande i arbetet för ett fossilfritt Stockholm och vara den mest framstående staden inom EU i detta arbete.

Om denna ambition skall bli mer än en pappersprodukt måste man avsätta tillräckligt med resurser för att uppnå detta mål.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jessica Jormtun m.fl. (MP) enligt följande.

Att överlämna följande som remissyttrande till kommunstyrelsen.

En politik för en minskad trafik är kärnan i ett fossilbränslefritt Stockholm. Här är det också av stor vikt att ha en fungerande strategi för att fasa ut de fossila drivmedlen i de kvarvarande fordonen.

Det är tydligt att vi behöver långsiktiga och tydliga incitament för gå från fossildrivet till förnybart. De ekonomiska incitamenten måste bli starkare för att vi ska nå de uppsatta målen. Även Stockholms stads egna uppföljningar återspeglar detta. Det är av stor vikt att Stockholms 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.

Vi bör inte ta för givet att tillgången är obegränsad till förnybara drivmedel (skog, jordbruk, biogas och el). I en värld med en ökande befolkning, en växande ekonomi och ett tilltagande intresse för att byta ut fossila råvaror mot förnybara ökar konkurrensen om biomassa. Redan nu är bedömningen att vi kommer att överskrida planetära gränsvärden, inte bara för klimat utan också för förlusten av biologisk mångfald och för omvandlingen av kväve – två miljöaspekter som är direkt kopplade till biomassa. Det är därför av största vikt att ha en plan för hur vi bör använda olika energislag 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, något som miljöförvaltningen tar upp i förslaget till strategi, skulle kunna vara ett sätt att minska antalet bilar. Lämpliga platser kan vara vid kommunala nämnder och bolag där stadens anställda kan nyttja bilpoolerna under dagtid. Även utan att driva en kommunal bilpool kan kommunen underlätta för bilpoolsföretag genom att upplåta mark för parkeringar och laddinfrastruktur för elbilspooler. Vi ställer oss mycket positiva till ett system liknande det som finns i Paris (Autolib). Omlastningscentraler för exempelvis varubilar (sådana som 'Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050' har föreslagit) bör vi utrusta med laddinfrastruktur. För leveranser i staden kan vi upphandla ellastbilar. Vi anser också att det är viktigt att staden inför ett

antal snabbladdningsstationer. I första hand för taxibilar, men även för privatbilister som går över till elbil.

Förslaget till skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen (bilaga 2) bör miljöförvaltningen ändra så att utsläppskraven inte är baserade på tjänstevikt. Vi anser att Sverige ska införa en absolut övre gräns för CO₂-utsläpp där en bil, oavsett vikt, inte längre kan vara en miljöbil. Vi ställer oss även tveksamma till att fordon som är helt drivna av fossila bränslen (bensin eller diesel) ska vara inkluderade i en framtida miljöbilsdefinition. Dessa bilar behöver vi på sikt fasa ut för att uppnå en fossilfri bilflotta.

Arbetet med de olika punkterna måste staden påbörja snarast. Strategin är just en strategi och de olika punkterna måste miljöförvaltningen därför fastställa och tidsätta. Det är också viktigt att staden finansierar åtgärderna för att vi ska kunna uppnå målen.

Särskilt uttalande gjordes av Abit Dundar m.fl. (FP), Lars Svärd m.fl. (M) och Hans Tjernström (C) enligt följande.

Det är viktigt att Stockholm fortsätter sin ambitiösa politik för att öka andelen miljöfordon i staden. Förvaltningen gör ett viktigt påpekande om att uppdraget att ta fram förslag på laddstolpar för elbilar inte omfattar ytterstaden.

Därför är det glädjande att det i budgeten för 2014 framgår att staden ska satsa på 10 snabbladdningsstationer, varav endast tre ska finnas i innerstaden, och 100 normalladdningsstationer för elbilar. Där vore Liljeholmens centrum exempel på en passande plats för en snabbladdningsstation.

Särskilt uttalande gjordes av Eva Fagerhem m.fl. (S) och Carita Stenbacka Tenezakis (V) enligt följande.

Vi tycker att målsättningen ska vara att Stockholm ska vara ledande i arbetet för ett fossilfritt Stockholm och vara den mest framstående staden inom EU i detta arbete. Om denna ambition ska bli mer än en pappersprodukt måste man avsätta tillräckligt med resurser för att uppnå detta mål.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jakobsson m.fl. (MP) enligt följande.

MP godkänner förvaltningens utlåtande med följande tillägg.

Policyn håller vidlag att det är nationella satsningar som kommer vara avgörande för att lyckas nå lägre utsläppsnivåer. Det har fastställts att bensinpriserna skulle behöva öka till nära 50 kronor per liter för att nå de nationella utsläppsmålen. Det är otroligt att en sådan lagstiftning kommer på plats, vilket ger ökat ansvar för kommunerna att hitta innovativa lösningar på miljöproblemen; policyn kommer

behöva revideras i takt med nya tekniska framsteg. Fram till dess vill Miljöpartiet i Hässelby- Vällingby lyfta några särskilda frågor.

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).

Bilpoolssystemen bör i en storstadsmiljö rikta in sig på drivmedel som inte bara är förnybara, men också leder till en så låg partikelnivå som nivå, helst el. Miljöbilsdefinition ska vara endast avhängig mängden avgaser som produceras och inte tjänstevikt vilket sker idag.

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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister som går över till elbil.

Energislag med den obegränsade tillgången till förnybara drivmedel (skog, jordbruk, biogas och el) kan också 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. 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.

Särskilt uttalande gjordes av Leif Larsson (V) enligt följande.

Begreppet "miljöbil" är motsägelsefullt och egentligen missvisande. Både att ta fram den plast och de metaller som bilarna är gjorda av orsakar föroreningar som belastar klimatet och miljön. Att sedan köra bilen även med maxvärde av CO₂ utsläpp/ km bidrar till oönskad belastning av klimat och närmiljö. I stället är det kravet på en minskad bilanvändning som bör framställas. Då man talar om fossilfritt bränsle skall

man vara klar över att det inte är detsamma som noll utsläpp av CO₂. I förhållande till levererad energi är utsläppen från etanolbränslet E85 relativt höga. I dag är de mest miljövänliga bränslena biogas och eko-diesel. Båda är gjorda av organiskt avfall och energieffektiva. Ännu är elbilen ingen lösning då batterierna som driver dem ännu är förhållandevis dyra och tunga. Framställningen av dem kräver gruvbrytning, produktion och ev. deponi, då livslängden är begränsad. En genomlysning av alla dessa konsekvenser för miljö och klimat vid ökad elbilsanvändning är av vikt. Om dessa sedan laddas med el framställd av olje- eller kol-eldade kraftverk blir elbilen en klimatbov. Vänsterpartiet vill att Stockholm skall vara fritt från utsläpp från fossila bränslen från bilar 2030. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år som visar vägen till målet. En kraftig höjning av trängselskatten är en åtgärd som är effektiv och snabbt kan komma på plats.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anders Ödmark m. fl. (MP) enligt följande.

1. Remissen besvaras med tjänsteutlåtandet samt med vad som anføres nedan
2. Paragrafen justeras omedelbart

En politik för minskad trafik är kärnan för att nå ett Stockholm fritt från fossilbränsle. Men det också 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 tydlig incitament för gå från fossildrivet till förnybart och de ekonomiska incitamenten måste bli starkare för att vi ska nå de uppsatta målen.

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 som gynnar miljöfordon och förnybara drivmedel. Därför bör staden genom miljöförvaltningen driva denna fråga tillsammans med Göteborg och Malmö.

Den obegränsade tillgången till förnybara drivmedel 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 ökad privatbilism.

Att underlätta för bilpooler kan vara ett sätt att minska antalet bilar. Lämpliga platser kan vara vid stadens förvaltningar och bolag där bilpoolerna under dagtid kan utnyttjas av stadens anställda. Dessutom kan staden underlätta för bilpoolsföretag genom att upplåta mark för parkering och laddinfrastruktur för elbilspooler.

De omlastningscentraler för exempelvis varubilar (som beskrivs i Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050) bör utrustas med laddinfrastruktur och ellastbilar kan upphandlas för leveranser i staden. Det är viktigt att staden inför ett antal snabbbladdningsstationer för i första hand taxibilar men även för privatbilister som går över till elbil.

Förslaget till skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen bör ändras så att utsläppskraven inte baseras på tjänstevikt. En övre gräns för utsläpp av koldioxid bör införas där bilen, oavsett vikt, inte längre kan vara en miljöbil. Det är tveksamt att fordon, som helt drivs av bensin eller diesel ska involveras i en framtida miljöbilsdefinition. Dessa bilar behöver på sikt fasas ut för att nå en bilflotta fri från fossilbränsle.

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

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar och åberopar delvis förvaltningens tjänsteutlåtande samt anför därutöver följande:

Målet bör vara att Stockholm redan år 2030 ska vara fritt från utsläpp från fossila bränslen från bilar. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år.

Stockholms stad ska enligt strategin lägga ner ett omfattande arbete för att få den egna fordonsparken miljövänlig. Samtidigt har den ökande privatiseringen inom många av stadens verksamheter, bland annat inom hemtjänsten, där vi på Kungsholmen har över 100 hemtjänstföretag att välja emellan, bidragit till en kraftig utsläppsökning genom utökade transporter. Hemtjänsten i egen regi i innerstan skulle kunna planera verksamheten rationellt så att det skulle vara gångavstånd för hemtjänstpersonalen mellan brukarna.

Detta har påvisats även i en utredning av Trafikverket, "[Valfrihet och transporter i hemtjänsten](#)" (Vägverket, 2013-03-25), som har undersökt konsekvenserna för transportarbetet när en del av hemtjänstuppdragen läggs ut på privat entreprenad.

Utredningen visar med all tydlighet att ökat antal utförare resulterar i längre körsträckor, mer arbetstid bakom ratten, försämrad trafiksäkerhet och ökad miljöpåverkan.

Det räcker inte med strikta miljökrav på verksamheten i egen regi. All verksamhet måste organiseras så att dess miljöpåverkan minimeras.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Shadi Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

Besluta att

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. Översända förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossil fordonsflotta
5. 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 tydlig 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Reservation anfördes av Åsa Tillberg (V) enligt följande.

I huvudsak tillstyrka förvaltningens förslag. Och därutöver anför följande;

att målet ska vara ett Stockholm fritt från fossila bränslen år 2030, konkreta delmål för vart fjärde år och en kraftig höjning av trängselskatten.

Miljöbilar finns inte

I uttrycket ”miljöbil” ligger en värdering med pedagogisk poäng. Men egentligen finns inga miljöbilar. Att få fram all metall och plast i bilarna orsakar oönskade föroreningar för både klimatet och miljön. Förvisso motsägelsefullt kommer vi dock att använda ordet miljöbil nedan. Att energiskt driva kravet på max 95 gram CO₂ (koldioxid) per körd kilometer är ett steg i rätt riktning om än med en ton av dubbelmoral. Om du under rusningstid tar bilen till jobbet i innerstan och då kör 1,5 mil så blir utsläppet av CO₂ tur och retur jobbet säkerligen över 3 kilo, om bilen ”bara” släpper ut 95 gram koldioxid per kilometer.

Bilåkandet måste minska

Förvånande nog avstår Miljö- och hälsoskyddsnämnden att driva det naturliga kravet på minskad biltrafik. På ett ställe hyser nämnden dock en from förhoppning om att bilpooler kan minska bilåkandet. Uttrycket ”fossilfritt” är inte detsamma som att bilbränslen har noll utsläpp av CO₂. Etanol är ett exempel på detta. I förhållande till levererad energi är utsläppen från etanolbränslet E85 relativt höga.

Elbilen ännu ingen lösning

Det finns skäl att vara avvaktande till bilar drivna av el från batterier, som ju är både dyra och tunga. Konsekvenser för miljö och klimat från gruvbrytning, tillverkning och eventuell deponi kan vara ytterst allvarliga. En analys av detta är nödvändigt. Samtidigt bör experter undersöka om det finns tillräckligt med metaller för alla dessa miljoner batterier. Att dessa har begränsad livslängd gör inte saken bättre. Om dessutom elen kommer från olje- och koleldade kraftverk blir faktiskt miljöelbilen en klimatbov. Tyvärr har en ändrad lagstiftning ökat förbränning av kol i våra kraftvärmeverk, som bland annat producerar el.

Fossila bränslen avvecklade till 2030

Vårt mål är ett Stockholm år 2030 ska vara fritt från utsläpp från fossila bränslen för bilar. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år. En kraftig höjning av trängselskatten är en effektiv åtgärd, som snabbt kan komma på plats. Biogas och eko-diesel av tallolja är de nu mest miljö- och klimatvänliga bränslena. De är gjorda på

organiska avfall (tallolja är en rest från pappersindustrin). Båda dessa bränslen är energieffektiva.

En annan sida av saken är att samtidigt som Stockholms stad lägger ner ett omfattande arbete för att få den egna fordonsparken miljövänlig har valfrihetssystemet - bland annat inom hemtjänsten - bidragit till en kraftig utsläppsökning. Den organisationen som valts, med ett stort antal utförare, innebär ett kaotiskt transportarbete som mångdubblats jämfört om man har hemtjänsten i kommunal regi och kan planera verksamheten rationellt så att de flesta brukare befinner sig inom gångavstånd.

Detta påvisas i en utredning av Trafikverket, ["Valfrihet och transporter i hemtjänsten" \(Vägverket, 2013-03-25\)](#), som undersökte konsekvenserna för transportarbetet när en viss andel av hemtjänstuppdragen läggs ut på privat entreprenad.

Utredningen visar bland annat att med flera utförare inom hemtjänsten blir det längre körsträckor, mer arbetstid bakom ratten, försämrad trafiksäkerhet och ökad miljöpåverkan.

Hemtjänsten i en kommun är den verksamhet som använder sig i särklass av flest personbilar och kör flest mil. Man kan givetvis minska körsträckan kraftigt med hjälp av logistik i verksamhetsplaneringen. Men logistiskt gäller generellt att ju fler utförare som ska dela på ett visst antal leveranser/besök, desto svårare att skapa effektiva rutter. Stordriftsfördelarna inom transportlogistiken är tydliga. Med många ineffektiva rutter blir de sammanlagda körsträckorna längre.

Slutsatsen är att ett återtagande av hemtjänsten i egen regi skulle vara en utmärkt miljöinsats.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Mia Päärne m.fl. (S), Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP) samt Anki Erdmann (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden föreslås besluta

- Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
- Att därutöver anföra

Arbetet med de olika delarna i strategin måste påbörjas snarast. Strategin är just en strategi och de olika delarna måste därför fastställas och tidsättas. Det ska avsättas tillräckligt med resurser i form av personal och finanser för att genomföra och följa upp strategin.

Dessutom föreslår vi att en samordningskommitté under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva, samordna och bevaka strategiarbetet i Stockholm men också för att driva på regeringen, landstinget och aktörer så att de vidtar nödvändiga åtgärder för att genom dessa skyndsamt nå målet för ett fossilfritt Stockholm.

Särskilt uttalande gjordes av Mia Päärni m.fl. (S), Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP) samt Anki Erdmann (V) enligt följande.

Strategin för miljöbilar och drivmedel bör antas.

Det behövs långsiktiga och tydliga incitament för att gå från fossildrivna bilar till förnybara energikällor. Därför bör frågan drivas på ett nationellt plan. Det är viktigt att man förändrar reglerna (skatter och lagar) så att miljöfordon gynnas liksom förnybara drivmedel enligt strategin.

De olika punkterna i strategin bör fastställas och få tidsramar. Åtgärderna måste också finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Det är viktigt att ha en plan för hur olika energislag ska användas. Vi bör redan nu börja bygga ut infrastrukturen för egen produktion av biogas och egenproducerad el. Förnybara drivmedel finns inte i oändlig mängd och konkurrensen om biomassan ökar. Vi överskrider redan gränsvärdena för klimatet och den biologiska mångfalden hotas. Staden måste sluta gynna ökad privatbilism. Att underlätta för bilpooler i Stockholm är ett sätt.

De omlastningscentraler man talar om för varubilar i Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050, bör utrustas med infrastruktur för laddning. Ellastbilar ska upphandlas för leveranser i staden. Vi anser också att staden ska införa snabbbladdningsstationer för taxibilar och privatbilister som går över till elbil.

Fordon som helt drivs av fossila bränslen bör inte definieras som miljöbilar på sikt om man ska kunna uppnå en fossilfri bilflotta.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

Nämnden tillstyrker i huvudsak förvaltningens förslag till beslut

Nämnden vill att miljöbilsdefinitionen skärps till förslaget i strategins bilaga 2

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 tydlig incitament för gå från fossildrivet till förnybart och de ekonomiska incitamenten måste bli starkare för att vi ska nå de uppsatta målen, vilket även förvaltningen tar upp i sitt förslag till beslut. Detta återspeglas även i Stockholms stads egna uppföljningar. Det är av stor vikt att Stockholms stads alla nämnder tillsammans 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.

Att säga att vi har 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 överskrids planetära gränsvärden 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 där stadsdelen har ett givet ansvar att föreslå plats för anläggningar. 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 och vi föreslår i vår verksamhetsplan att förvaltningen nyttjar bilpool. Vi ställer oss mycket positiva till ett system liknande det som finns i Paris (Autolib). De omlastningscentraler för exempelvis varubilar, som finns med i Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050, bör utrustas med laddinfrastruktur och ellastbilar kan upphandlas för samordning av leveranser i stadsdelarna.

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

Reservation anfördes av Josefin Morge (V) enligt följande.

1. Nämnden tillstyrker i huvudsakligen förvaltningens förslag.
2. Nämnden föreslår att målet ska vara ett Stockholm fritt från fossila bränslen år 2030.
3. Nämnden föreslår konkreta delmål för vart fjärde år.
4. Nämnden föreslår en kraftig höjning av trängselskatten.

Miljöbilar finns inte

I uttrycket ”miljöbil” ligger en värdering med pedagogisk poäng. Men egentligen finns inga miljöbilar. Att få fram all metall och plast i bilarna orsakar oönskade föroreningar för både klimatet och miljön. Förvisso motsägelsefullt kommer vi dock att använda ordet miljöbil nedan. Att energiskt driva kravet på max 95 gram CO₂ (koldioxid) per körd kilometer är ett steg i rätt riktning om än med en ton av dubbelmoral. Om du under rusningstid tar bilen till jobbet i innerstan och då kör 1,5 mil så blir utsläppet av CO₂ tur och retur jobbet säkerligen över 3 kilo, om bilen ”bara” släpper ut 95 gram koldioxid per kilometer.

Bilåkandet måste minska

Förvånande nog avstår Miljö- och hälsoskyddsnämnden att driva det naturliga kravet på minskad biltrafik. På ett ställe hyser nämnden dock en from förhoppning om att bilpooler kan minska bilåkandet. Uttrycket ”fossilfritt” är inte detsamma som att bilbränslen har noll utsläpp av CO₂. Etanol är ett exempel på detta. I förhållande till levererad energi är utsläppen från etanolbränslet E85 relativt höga.

Elbilen ännu ingen lösning

Det finns skäl att vara avvaktande till bilar drivna av el från batterier, som ju är både dyra och tunga.

Konsekvenser för miljö och klimat från gruvbrytning, tillverkning och eventuell deponi kan vara ytterst allvarliga. En analys av detta är nödvändigt. Samtidigt bör experter undersöka om det finns tillräckligt med metaller för alla dessa miljoner batterier. Att dessa har begränsad livslängd gör inte saken bättre. Om dessutom elen kommer från olje- och koleldade kraftverk blir faktiskt miljöelbilen en klimatbov. Tyvärr har en ändrad lagstiftning ökat förbränning av kol i våra kraftvärmeverk, som bland annat producerar el.

Fossila bränslen avvecklade till 2030

Vårt mål är ett Stockholm år 2030 ska vara fritt från utsläpp från fossila bränslen för bilar. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år. En kraftig höjning av trängselskatten är en effektiv åtgärd, som snabbt kan komma på plats. Biogas och eko-diesel av tallolja är de nu mest miljö- och klimativänliga bränslena. De är gjorda på organiska avfall (tallolja är en rest från pappersindustrin). Båda dessa bränslen är energieffektiva.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Liliane Svensson m.fl. (S) enligt följande.

1. Att nämnden godkänner förvaltningens förslag till svar på remissen.
2. Att svaret i digital form skickas till Stadsmiljöroteln på adress: funktion.rvi-remissvar.slk@stockholm.se samt i pappersform till KF/KS kansli, adress: KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 Stockholm.
3. Samt att därutöver anföras.

Vi socialdemokrater delar till fullo förvaltningens svar på remissen. Det är upprörande att man i vissa delar saknar ytterstaden i de förslag som presenteras.

Vi saknar den kraftsamling hos alliansen, som behövs för att uppnå det mål, som är uppsatta. Som det ser ut i dag, så blir det näst intill omöjligt att uppnå de flesta målen i stadens miljöprogram till år 2015. För att klara den omställning som Färdplan 2050

anger, behövs rejäla investeringar i hela staden och kontinuerlig information till medborgare. Det behövs också samarbete och avtal med andra aktörer i denna fråga.

Vi instämmer i socialdemokraternas reservation i Miljö- och Hälso- och skyddsnämnden.

Reservation anfördes av Rebwar Hassan m.fl. (MP) enligt följande.

1. Delvis godkänna förvaltning svar på remissen
2. Staden verka till skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen bör ändras så att utsläppskraven inte på samma sätt baseras på tjänstevikt.
3. Att sänka miljöprogrammets mål om miljöbilsförsäljning i länet från 50 % till 20 % pekar tydligt på svårigheterna med att byta ut befintliga fordon mot mer miljövänliga bilar
4. Alltså faller de väl använda argument som använts för att satsa enorma resurser på nya stora vägprojekt, såsom Förbifart Stockholm, där man in absurdom hävdar ett trafikerande av nya och mer miljövänliga fordon.
5. Detta är däremot ytterligare ett argument för att i stället lägga alla resurser på en attraktiv kollektivtrafik och minskad privat biltrafik i en redan miljöbelastad stad.
6. I övrigt anför följande:

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

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 tydlig 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 Stockholm stad 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 bör utrustas med laddinfrastruktur och ellastbilar kan upphandlas för leveranser i staden. Vi anser också att det är viktigt att staden inför ett antal snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Reservation anfördes av Rudy Espinoza (V) enligt följande.

1. Nämnden tillstyrker i huvudsakligen förvaltningens förslag.
2. Nämnden föreslår att målet ska vara ett Stockholm fritt från fossila bränslen år 2030.

Miljöbilar finns inte

I uttrycket ”miljöbil” ligger en värdering med pedagogisk poäng. Men egentligen finns inga miljöbilar. Att få fram all metall och plast i bilarna orsakar oönskade föroreningar för både klimatet och miljön. Förvisso motsägelsefullt kommer vi dock att använda ordet miljöbil nedan. Att energiskt driva kravet på max 95 gram CO₂ (koldioxid) per körd kilometer är ett steg i rätt riktning om än med en ton av dubbelmoral. Om du under rusningstid tar bilen till jobbet i innerstan och då kör 1,5 mil så blir utsläppet av CO₂ tur och retur jobbet säkerligen över 3 kilo, om bilen ”bara” släpper ut 95 gram koldioxid per kilometer.

Bilåkandet måste minska

Förvånande nog avstår Miljö- och hälsoskyddsnämnden att driva det naturliga kravet på minskad biltrafik. På ett ställe hyser nämnden dock en from förhoppning om att bilpooler kan minska bilåkandet. Uttrycket ”fossilfritt” är inte detsamma som att bilbränslen har noll utsläpp av CO₂. Etanol är ett exempel på detta. I förhållande till levererad energi är utsläppen från etanolbränslet E85 relativt höga.

Elbilen ännu ingen lösning

Det finns skäl att vara avvaktande till bilar drivna av el från batterier, som ju är både dyra och tunga. Konsekvenser för miljö och klimat från gruvbrytning, tillverkning och eventuell deponi kan vara ytterst allvarliga. En analys av detta är nödvändigt.

Samtidigt bör experter undersöka om det finns tillräckligt med metaller för alla dessa miljoner batterier. Att dessa har begränsad livslängd gör inte saken bättre. Om dessutom elen kommer från olje- och koleldade kraftverk blir faktiskt miljöelbilen en klimatbov. Tyvärr har en ändrad lagstiftning ökat förbränning av kol i våra kraftvärmeverk, som bland annat producerar el.

Fossila bränslen avvecklade till 2030

Vårt mål är ett Stockholm år 2030 ska vara fritt från utsläpp från fossila bränslen för bilar. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år. En kraftig höjning av trängselskatten är en effektiv åtgärd, som snabbt kan komma på plats. Biogas och eko-diesel av tallolja är de nu mest miljö- och klimativänliga bränslena. De är gjorda på organiska avfall (tallolja är en rest från pappersindustrin). Båda dessa bränslen är energieffektiva.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Awad Hersi (MP) enligt följande.

Vi instämmer i de synpunkter förvaltningen presenterar.

Vi instämmer vidare i den reservation MP lämnat när detta ärende behandlades i miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Vi vill vidare poängtera att för att staden ska nå de uppsatta miljömålen 2015 och kunna uppnå en fullständig utfasning av fossila drivmedel till år 2050 – om blott 37 år - måste vi tänka både fritt och radikalt. Att staden och dess förvaltningar och bolag ska använda miljöbilar/fordon är en självklarhet. Det bör vara lika självklart att de företag staden anlitar bara använder miljöbilar, samt att de företag som utnyttjas av medborgarna därför att de omfattas av valfriheten vad gäller skola, förskola, vård och omsorg, och som därigenom är finansierade på samma sätt som kommunal verksamhet, också bara använder miljöbilar om de vill finnas med som valbara alternativ.

Men oavsett drivmedel står det klart att den historiska parentes som utgörs av tiden för ohämmad tillväxt av privatbilism i storstadsområdena måste vara över.

Att gynna kooperativt ägande och nyttjande av fordon genom bilpooler, tillsammans med utbyggnad av kollektivtrafiken med tunnelbana, tåg, spårvagn och bussar för att öka kapacitet och tillgänglighet, är spår som väljs samtidigt med utfasningen av fossila drivmedel.

Vi ser en glädjande utveckling i att andelen hushåll som väljer att inte äga en bil ökar, samt att andelen ungdomar som avstår från att ta körkort är hög.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anders Göransson m.fl. (S) enligt följande.

- att bifalla förvaltningens förslag till beslut samt
- att efterlysa en analys hur förutsättningarna för Stockholms miljöbilsarbete påverkas av nya EU-regler för lätta motorfordon, samt
- att främjande av bilpooler, kollektivtrafik och cykling ges en mera central roll i arbetet.

För att fossila energikällor på sikt ska kunna fasas ut ur energisystemet i Stockholm är det avgörande att transportbehoven dämpas och att energisnåla transportsätt målmedvetet främjas. Lyckas detta förbättras möjligheterna att med ny motorteknik och förnybara energibärare klara transportsystemets energiförsörjning.

Fokus i stadens arbete måste därför ligga på att främja kollektivtrafik, cykling och bilpooler, områden där regionen och staden har ett avgörande inflytande. På marginalen kan staden – via t ex miljöbilsprojekt - bidra till utvecklingen.

EUs regeringar och EU-parlamentet har nyligen enats om ny lagstiftning som avsevärt skärper kraven om låg bränsleförbrukning i personbilar. De nya reglerna ger samtidigt mycket starka incitament för bilföretagen att driva upp försäljningen av elbilar eller laddhybrider. Parallellt hanteras dessutom förslag som gör medlemsländerna skyldiga att bygga ut en ny infrastruktur för t.ex. fordonsgas och för laddning av elbilar. Innan stadens miljöbilsprojekt drivs vidare, kan det finnas skäl att analysera hur processerna inom EU påverkar förutsättningarna för arbetet.

Reservation anfördes av Erik Malm m.fl. (MP) enligt följande.

att stadsdelsnämnden överlämnar och åberopar delvis förvaltningens tjänsteutlåtande samt anför för egen del 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Reservation anfördes av Gunnar Ågren (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar och återopar delvis förvaltningens tjänsteutlåtande samt anför för egen del följande:

Det är positivt att Staden arbetar med att försöka minska utsläppen från de transporter som bedrivs i egen regi genom att anskaffa mer miljöfordon. Dessa transporter står för emellertid för en mindre del av samlade transportarbetet. Det faktum att verksamheter läggs ut på entreprenad där man inte ställer motsvarande krav på miljöfordon innebär att utredningens förslag får begränsad räckvidd.

När det gäller den verksamhet som stadsdelsnämnden ansvarar för kan noteras att valfrihetssystemet - bland annat inom hemtjänsten - bidragit till en kraftig utsläppsökning. Den organisationen som valts, med ett stort antal utförare, innebär ett kaotiskt transportarbete som mångdubblats jämfört om man har hemtjänsten i kommunal regi och kan planera verksamheten rationellt så att de flesta brukare befinner sig inom gångavstånd.

Det är detta som påvisas i en utmärkt utredning av Trafikverket, "Valfrihet och transporter i hemtjänsten" (Vägverket, 2013-03-25), som undersökte de konsekvenserna för transportarbetet när en viss andel av hemtjänstuppgifterna läggs ut på privat entreprenad.

Utredningen visar bland annat att med flera utförare inom hemtjänsten blir utfallet ännu längre körsträckor, mer arbetstid bakom ratten, försämrad trafiksäkerhet och ökad miljöpåverkan. Hemtjänsten i en kommun är den verksamhet som använder sig i särklass av flest personbilar och kör flest mil. Om insatser fördelas på fler aktörer försämrar möjligheterna att skapa effektiva rutter. Stordriftsfördelarna minskar och verksamheten blir mindre rationellt planerad.

Att återta hemtjänsten i egen regi skulle vara en utmärkt miljöinsats.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Emelie Roxby Schüsseleder m.fl. (V) enligt följande.

1. Nämnden tillstyrker i huvudsakligen förvaltningens förslag.
2. Nämnden föreslår att målet ska vara ett Stockholm fritt från fossila bränslen år 2030.
3. Nämnden föreslår konkreta delmål för vart fjärde år.
4. Nämnden föreslår en kraftig höjning av trängselskatten.

I uttrycket "miljöbil" ligger en värdering med pedagogisk poäng. Men egentligen finns inga miljöbilar. Att få fram all metall och plast i bilarna orsakar oönskade föroreningar för både klimatet och miljön.

Det finns skäl att vara avvaktande till bilar drivna av el från batterier, som ju är både dyra och tunga. Konsekvenser för miljö och klimat från gruvbrytning, tillverkning och eventuell deponi kan vara ytterst allvarliga. En analys av detta är nödvändigt. Samtidigt bör experter undersöka om det finns tillräckligt med metaller för alla dessa miljoner batterier. Att dessa har begränsad livslängd gör inte saken bättre. Om dessutom elen kommer från olje- och kolkeldade kraftverk blir faktiskt miljöelbilen en

klimatbov. Tyvärr har en ändrad lagstiftning ökat förbränning av kol i våra kraftvärmeverk, som bland annat producerar el.

Vårt mål är ett Stockholm år 2030 ska vara fritt från utsläpp från fossila bränslen för bilar. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år. En kraftig höjning av trängselskatten är en effektiv åtgärd, som snabbt kan komma på plats. Biogas och eko-diesel av tallolja är de nu mest miljö- och klimativänliga bränslena. De är gjorda på organiska avfall (tallolja är en rest från pappersindustrin). Båda dessa bränslen är energieffektiva.

Särskilt uttalande gjordes av Viktor Morawski m.fl. (MP) och Majvi Andersson m.fl. (S) enligt 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 tydlig 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.

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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister som går över till elbil.

Förslaget till skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen 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 eftersom 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP) enligt följande.

Nämnden beslutar

att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut

att verka för att miljöbilsdefinitionen skärps till förslaget i strategins bilaga 2 med nedanstående förändringar
att godkänna redovisningen av uppdraget i budgeten 2013 om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet
att 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
att översända förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossil fordonsflotta
att 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 tydlig 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 ladd infrastruktur 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 ladd infrastruktur och ellastbilar kan upphandlas för leveranser i staden. Vi anser också att det är viktigt att staden inför ett antal snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister 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 tidsättas. Det är också av vikt att åtgärderna finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Särskilt uttalande gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios (V) enligt följande.

Ärendet är en plan från miljöförvaltningen för miljöfordon och en fossiloberoende fordonsflotta 2030 med syfte att nå ett fossilfritt Stockholm och Sverige år 2050. Nämnden har tidigare behandlat miljöförvaltningens "Färdplan för ett fossilfritt Stockholm" och den här planen är en strategi för hur man kan gå till väga för att förverkliga ambitionerna.

De två årtalen 2030 och 2050 ligger långt fram i tiden och kan inbjuda till att skjuta på problemet. Det går emellertid inte att ta det lugnt och avvakta. Snarast måste arbetet med ett fossiloberoende påbörjas. Det kommer att krävas överenskommelser över blockgränsen i politiken för att nå resultat och dessa måste vara hållbara även då opinionerna svänger. Troligtvis krävs ett yttre tryck från statsmakten eller internationellt för att nå målet. Befolkningen i Stockholm förväntas öka med 40 % till 2050 och ändå skall fossila bränslen fasas ut och besluten accepteras av medborgarna.

Antalet bilar måste minskas, enbart miljöbränsle räcker ej. Lagstiftningen måste ändras så att man kan gynna miljöfordon och förnybara drivmedel. De ekonomiska incitamenten måste bli starkare. Genom att satsa på kollektivtrafik kan ökad privatbilism motverkas. Det krävs stora förändringar i förutsättningarna på marknaden. Inte minst bör bränslepriset anpassas till miljöbelastningen.

Miljöförvaltningens plan är ett försök till en samlad miljöbilsstrategi. Den inleds med en mängd förslag ordnade punktvis. Den sluter an till regeringens nationella utredning för en fossilfri fordonsflotta tillsatt 2012. Redan 2015 skall 20 % av alla nya bilar vara miljöbilar och miljöbränslet utgöra 16 %. För närvarande är 12 % av sålda bilar i Stockholm miljöbilar. För att nå målet 2015 krävs dock en större tydlighet nationellt vilket vi ännu ej sett.

Vårt land är glest befolkat och har stora resurser gällande alternativa drivmedel. Vi bör kunna gå före och visa ett gott exempel på hur man bygger en hållbar miljö inte minst inom transportområdet. Om vi skall kunna överleva uthålligt på den här planeten krävs mycket stora omställningar.