

Handläggare
Jonas Ericson
Telefon: 08-508 28 946**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2017-11-14 p 16**Handläggare**
Mikael Ranhagen
Telefon: 08-508 26 390Trafiknämnden
2018-03-08

Åtgärdsplan Teknikskifte inom vägtrafiken till 2020. Redovisning av uppdrag

Förvaltningarnas förslag till beslut

- 1) Godkänna redovisningen av rapporten ”Åtgärdsplan Teknikskifte inom vägtrafiken till 2020”

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef,
MiljöförvaltningenJonas Eliasson
Förvaltningschef,
Trafikkontoret

Bakgrund

I strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 (Dnr:134-175/2015) beskrivs tre uppdrag för att minska utsläppen i Stockholms Stad inom transportsektorn

1. minska biltrafiken, till en sammantagen reduktion av minst 80 000 ton CO_{2e}
2. klimateffektiva transporter i stadens organisation, till en reduktion av minst 8 000 ton CO_{2e}
3. minska den fossila energianvändningen i vägtransportsektorn som motsvarar en reduktion om minst 140 000 ton CO_{2e}.

Basår är 2012 och slutår är 2019 års utgång. Minskningen ska ske i relation till att utsläppen istället skulle ha ökat proportionellt med befolkningsökningen under perioden

dock med uppdrag 2 och rapporten hanterar därför en total besparing av 148 000 ton CO_{2e}.

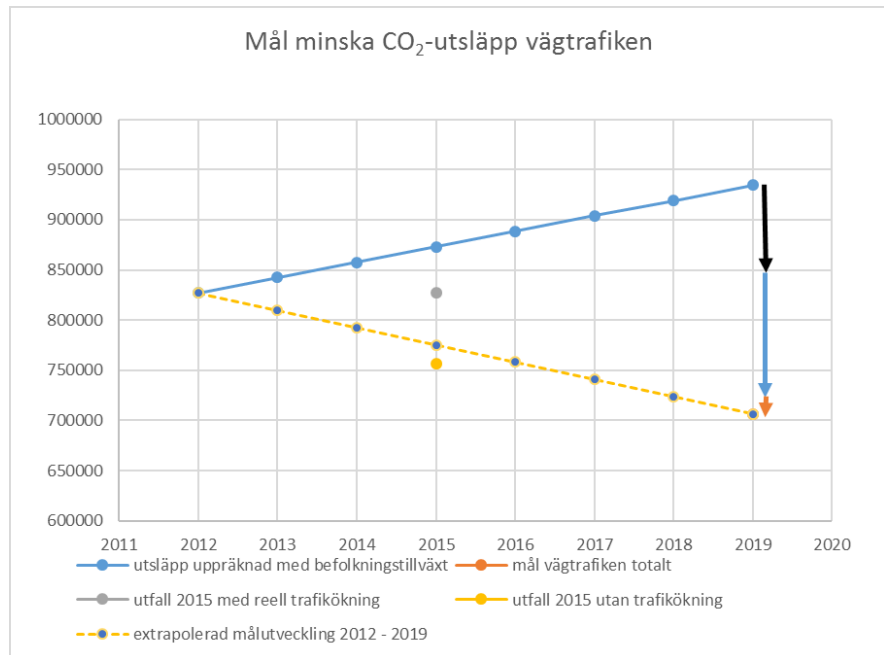
Rapporten utgår från data framtagna av staden, kompletterat med intervjuer av stadens anställda samt nationell data och dessutom av erfarenheter från externa studier. Under arbetet har även avstämningsmöten hållits med trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Klimatenheten på stadsledningskontoret har därutöver givit synpunkter på slutversionen.

Sammanfattning av slutsatser

De huvudsakliga åtgärderna för att minska utsläppen är teknikutveckling som leder till energieffektivisering, ökad användning av förnybara komponenter i diesel, antal fossildrivna kilometer som ersätts av elfordon samt större andel tunga lastbilar som använder diesel med hög andel förnybara komponenter.

I rapporten bedöms att teknikutveckling och inblandning av HVO i diesel kommer att räcka för att minska utsläppen med sammanlagt 148 000 ton CO₂, förutsatt att trafiken inte ökar. Eftersom en trafikökning under de två år perioden avser till stor del kommer att bestå av åtminstone delvis fossildrivna fordon kommer en ökad trafikmängd också att innebära ökad användning av den mängd fossila råvaror som ingår i drivmedlen. Därför är det viktigt att mängden biltrafik inte ökar.

Redan år 2016 hade andelen förnybara komponenter i dieseln nått den nivå som behövs för att tillsammans med övriga åtgärder nå målet. Förutsatt att HVO-inblandningen ligger kvar på samma andel som idag och förutsatt en fortsatt stark laddfordonsutveckling bedöms målet om koldioxidbesparing nås även om energieffektiviseringstakten skulle bli lägre än hittills.



Svart pil = minskad biltrafik, blå pil = tekniskifte (denna rapport), röd pil = effektivare transporter i stadens organisation.

Förvaltningarnas synpunkter

Regeringen har i höstbudgeten föreslagit att införa en så kallad reduktionsplikt, vilket innebär att all diesel måste innehålla förnybara komponenter motsvarande 21 % CO₂-reduktion. Inblandningen räknas på riksnivå och för att undvika långa transporter har bränsleleverantörerna hittills föredragit att blanda i en högre andel HVO i Stockholmsområdet och lägre i norra Sverige. Förvaltningarna bedömer att detta förfarande kommer att fortsätta även framgent och att det är mycket troligt att inblandningen av förnybara komponenter fram till 2020 kommer att fortsätta att vara tillräckligt hög för att nå målen.

Laddfordonsutvecklingen har hittills varit stark men den fortsatta utvecklingen är beroende av att fordonstillverkarna lanserar modeller som tilltalar nybilsköparna, till priser som är anpassade till det svenska förmånsbilssystemet.

Sammantaget bedömer förvaltningarna/kontoren att målet för 2020 troligen kommer att nås, men att det är viktigt att även målet om en minskad trafikutveckling nås, för att bibehålla en viss säkerhetsmarginal.

Situationen efter 2020

Just nu förhandlas i EU en revision av Förnybarhetsdirektivet (2009/28/EG), gällande regelverket efter 2020. En stridsfråga är hur mycket biodrivmedel som ska tillåtas komma från jordbruksgrödor och avfall, oavsett om dessa har bättre klimatprestanda än andra drivmedel. Bl.a. riskerar såväl rapsolja som tallolja att komma att klassas som råvaror som inte kan godkännas som förnybara i medlemsstaternas åtaganden och heller inte beskattas annorlunda än fossila drivmedel eller ingå i kvotplikter. Beroende på utfallet av denna process kan det komma att uppstå brist på samtliga biodrivmedel efter 2020, inklusive HVO. Dessutom finns förslag på att instifta regler som förhindrar eller starkt försvårar investeringar i produktion av biodrivmedel från cellulosa och lignin.

Regeringen har i sin proposition om reduktionsplikt inte angivit några nivåer efter 2020, vilket även detta bromsar investeringar för biodrivmedelsproduktion.

Det kan alltså komma att råda helt andra förutsättningar för fortsatta växthusgasminskningar efter 2020.

Bilaga

Rapporten: Teknikskifte inom vägtrafiken, inklusive räknebilaga