

Utlåtande 2004:57 RVIII (Dnr 303-4385/2003)

Nya mål för miljöbilar, åtgärder för att stimulera alternativa drivmedel

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Staden skall verka för att 60 procent av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006.
2. Stadens nämnder skall i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra till stadens bolagsstyrelser att i första hand välja miljöbilar vid nyanskaffning av fordon.
4. Staden skall verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas och att etanolbilarna till 80 procent kör på E85 vid utgången av 2006.
5. Staden skall verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.
6. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret utarbeta förslag till uppföljningsmetod för de föreslagna målen.

Föredragande borgarrådet Viviann Gunnarsson anför följande.

Ärendet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden arbetar aktivt med att stimulera övergången till alternativa drivmedel i trafiken. Detta sker inom ramen för de miljöbilsprojekt som nämnden driver inom ramen för Miljöbilar i Stockholm. Projektets

intäkter är för 2004 ca 16 mnkr och kostnaderna kommer att uppgå till ca 24 mnkr. Mellanskillnaden täcks av EU-medel.

I samband med budgeten för 2003 beslutade kommunfullmäktige att ge miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att redovisa nya mål för stadens miljöbilsarbete. Nämndens nya mål redovisades och överlämnades till kommunstyrelsen i samband med tertialrapport 1 för 2003. En särskild återrapportering skulle ske till kommunfullmäktige i denna fråga. De föreslagna målen ska ersätta de av kommunfullmäktige beslutade målen för 2000-2002.

Två av de tre föreslagna målen berör stadens alla nämnder och bolag.

De föreslagna målen är:

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska verka för att 60 procent av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av år 2006.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas och etanolbilarna till 80 procent på E85 vid utgången av år 2006.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret som genomförde en förvaltningsremiss. 25 bolag och förvaltningar svarade på remissen, *bilaga 2*.

Stadsledningskontoret ställer sig bakom förslaget till nya mål för miljöbilsarbetet. I förvaltningsremissen som stadsledningskontoret genomfört framkommer bl.a. följande synpunkter.

- ? Två nämnder påpekar att ambitionsnivån generellt är mycket hög och anför att det första av de föreslagna målen "60% av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006" bör sänkas till "50% av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006".
- ? Tillgängligheten på miljöbränsle måste ökas genom fler tankställen både i inner- och ytterstad.
- ? Målen och dess funktion bör preciseras i förhållande till miljöprogrammet, uppföljningen bör förtydligas och lämpligen samordnas med stadens integrerade ledningssystem (ILS).
- ? Stimulansåtgärder behövs för att påskynda arbetet med att nå målen. Incitament kan t.ex. bestå av gratis parkering, tillstånd att utnyttja kollektivtra-

fikkörfältet, speciella taxifickor för miljöbilstaxi och lägre drivmedelskostnad i förhållande till konventionella drivmedel.

- ? En nämnd anser att definitionen av miljöbilar bör ändras så att även bilar drivna på RME (rapsmetylester) inkluderas.
- ? Möjlighet bör ges att bryta ingångna avtal för att möjliggöra snabbare utbytestakt.
- ? Utbildning av förare i miljöanpassad körstil bör erbjudas.

Mina synpunkter

Det är viktigt att vi nu skärper målen för miljöbilar i Stockholm, i synnerhet bland stadens egna användare då vi har störst möjligheter att påverka detta val av bilar. Att vi påskyndar marknaden i stort för miljöbilar ser jag också som mycket positivt.

Fördelarna med miljöbilar överväger starkt. För stadens användare är valet kostnadsneutralt, vilket också garanteras långsiktigt då staden varje år skjuter till medel för att täcka nämnder och bolags eventuella merkostnader då de väljer miljöbilar. Miljöbilarnas egenskaper är likvärdiga "vanliga" bilar, men bränslet är ofta billigare. Miljöbilar har föreslagits undantas de föreslagna miljöavgifterna, elbilar parkerar idag gratis, nytopparkeringstillståndet har för elbilar sänkts från 8000 kronor till 500 kronor och förhoppningsvis kommer gatu- och fastighetsnämnden snart att behandla ett ärende om att undanta även biogas och etanolbilar från boende- och nytopparkeringsavgifter.

Infrastrukturen för tankstationer är under utveckling och staden verkar för att öka produktionen av biogas liksom att utöka antalet tankställen. Därför har vi nyligen genom Stockholm Vatten tecknat avtal med AGA Gas AB som förbundit sig att leverera biogas till ytterligare fyra tankställen.

Intresset för miljöbilar bland stadens företagare ökar. Idag betalar projektet Miljöbilar i Stockholm 30% av merkostnaden vid företagets inköp av miljöbilar, vilket är en förmedling av EU-medel inom det av Stockholm ledda projektet TRENDSETTER som bl.a. har som syfte att just stimulera marknaden att bli självbärande.

TRENDSETTER är ett av 4 projekt inom ramen för CIVITAS, ett initiativ från generaldirektoratet för transport och energi (DG Tren), vars syfte är att förändra transportmönster i städer. Målet är att främja hållbar transport och öka användandet av miljövänliga transportmedel. I CIVITAS ingår idag 19 städer som samarbetar runt 4 initiativ. Stockholm leder TRENDSETTER och samarbetar där med fyra andra städer i Europa.

Genom att anta dessa nya mål för miljöbilar och regelbundet följa upp hur de efterlevs av nämnder och bolagsstyrelser kan stadens miljöarbete stärkas. Detta bidrar till att ytterligare förbättra luftkvaliteten i Stockholm men även att behålla och stärka bilden av Stockholm som en av världens renaste huvudstäder.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anförda följande.

Bilproducenter har i alla tider haft en god förmåga att snabbt fånga upp och tillgodose de krav som uppstår på marknaden och bland bilköparna. I takt med att behov och efterfrågan förändras har biltillverkarna anpassat sina produkter efter marknadens krav. Det är bland annat detta som ligger bakom att marknaden för miljöbilar just nu växer. Priserna sjunker och bilarna motsvarar allt bättre konsumenternas verkliga behov. Därmed kan miljöbilarna successivt hävda sig allt bättre mot andra biltyper på marknaden.

När en miljöbil vid en objektiv bedömning av pris och funktionalitet bedöms som likvärdig eller bättre än alternativen bör givetvis miljöbilen väljas. Men majoriteten föreslår nu att staden oberoende av kostnad och andra krav ska verka för att hela 60 procent av stadens bilar ska vara miljöbilar, och att Stockholms stadshus AB i första hand ska välja miljöbilar vid nyanskaffning. Det är inte ett rationellt sätt att använda skattebetalarnas pengar.

Även om miljöbilarna på grund av diverse EU-projekt inte blir dyrare i inköp för stadens användare, så har de hittills inte visat sig vara en bra affär för skattebetalarna. Det är dessutom ett allt för snävt förhållningssätt, enligt vår uppfattning, att bedöma en bils miljövänlighet endast med hänsyn till drivmedlet.

Förslaget att staden ska verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen 2006 i Stockholm ska utgöras av miljöbilar, ligger så långt ifrån stadens rådighet att det kan ifrågasättas om det är förenligt med kommunallagen. Det kan inte anses vara en kommunal angelägenhet att sätta upp försäljningsmål för vissa biltyper på en fri marknad.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Staden skall verka för att 60 procent av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006.

2. Stadens nämnder skall i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra till stadens bolagsstyrelser att i första hand välja miljöbilar vid nyanskaffning av fordon.
4. Staden skall verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas och att etanolbilarna till 80 procent kör på E85 vid utgången av 2006.
5. Staden skall verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.
6. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret utarbeta förslag till uppföljningsmetod för de föreslagna målen.

Stockholm den 28 april 2004

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Viviann Gunnarsson

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ulf Fridebäck* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Staden skall verka för att 60 procent av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006.
2. Stadens nämnder skall i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra till stadens bolagsstyrelser att i första hand välja miljöbilar vid nyanskaffning av fordon.
4. Staden skall verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas och att etanolbilarna till 80 procent kör på E85 vid utgången av 2006.
5. Staden skall verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.

6. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att i samråd med berörda nämnder återkomma med förslag om incitament för att uppmuntra privatförare och näringsliv att välja miljöbilar.
7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret utarbeta förslag till uppföljningsmetod för de föreslagna målen.
8. Därutöver anføres följande.

Inga förslag finns om hur incitament ska skapas för privatförare och näringslivet att köpa miljöbilar. Under perioden 1999-2002 tillkom gratis boendeparkering för el-bilar och en miljöbilsdefinition utarbetades. Denna definition kan med fördel ligga till grund för att fortsätta utveckla incitament för att välja miljöbil. En incitamentsstudie har tidigare gjorts men hittills har få av dess förslag genomförts. En ny sådan studie bör därför göras om målet om att en ökning av andelen miljöbilar på den privata sidan ska vara trovärdigt. Utan en verktygslåda av väl genomtänkta incitament kan knappast målet om att 4 % av nybilsförsäljningen ska vara miljöbilar nås.

Grupp av miljöchefer ökat intresse

ÄRENDET

I samband med budgeten för 2003 beslutade kommunfullmäktige att ge miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att redovisa nya mål för stadens miljöbilsarbete. Nämndens nya mål redovisades och överlämnades till kommunstyrelsen i samband med tertialrapport 1 för 2003.

Därefter remitterades ärendet till stadsledningskontoret som genomförde en förvaltningsremiss. 25 bolag och förvaltningar svarade på remissen, bilaga 2.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 19 maj 2003 att

1. godkänna förvaltningens förslag till nya mål för miljöbilar och överlämna det till kommunfullmäktige för beslut
2. verka för att 60 procent av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av år 2006
3. stadens nämnder ges i uppdrag att i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon
4. Stockholm Stadshus AB uppmanas att uppdra till stadens bolagsstyrelser att i första hand välja miljöbilar vid nyanskaffning av fordon
5. verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas, och etanolbilar till 80 procent på E85 vid utgången av år 2006
6. verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.

Reservation anfördes av *Björn Ljung m.fl.* (fp) som förklarade sig inte delta i beslutet.

Särskilt uttalande gjordes av *Jakob Forssmed* (kd), bilaga 1.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2003 är i huvudsak av följande lydelse.

Nya mål för miljöbilar

Åtgärder för att stimulera alternativa drivmedel

Miljöförvaltningen arbetar aktivt med att stimulera övergången till alternativa drivmedel i trafiken. Detta sker inom ramen för de miljöbilsprojekt som förvaltningen driver inom ramen för Miljöbilar i Stockholm.

Förvaltningen har satt upp vissa övergripande mål för detta arbete. Dessa mål har förankrats i den politiska styrgruppen för Miljöbilar i Stockholm. Dessa övergripande mål ska ersätta de tidigare målen för stadens arbete med miljöbilar som gällde perio-

den 2000-2002. I samband med behandlingen av budgeten för Stockholms stad i Kommunfullmäktige uppdrogs Miljöförvaltningen redovisa nya mål för stadens miljöbilsarbete. Dessa redovisas nedan. I samband med denna tertialrapport ska även en särskild återrapportering ske till Kommunfullmäktige i denna fråga.

Övergripande mål: Arbeta med att öka antalet miljöbilar på den svenska marknaden. Miljöbilar i Stockholm ska fortsätta att uppmuntra förvaltningar och bolag till satsningar på miljöbilar. Genom att vidarebefordra anslag och EU-bidrag kan Miljö- och hälsoskyddsnämnden täcka merkostnaderna för miljöfordonen.

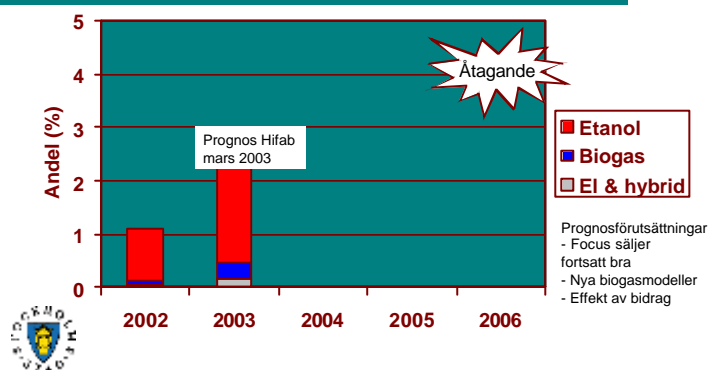
Eftersom större delen av bilarna som kör runt i Stockholms stad ägs och körs av andra än stadens aktörer blir det nu en allt viktigare del i Miljöbilar i Stockholms verksamhet att förmå företag och organisationer att välja miljöfordon.

Åtagande: Verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006

Miljöbilar i Stockholm har samlat in försäljningsuppgifter från leverantörer av miljöbilar i Stockholmsregionen. Antalet miljöbilar i Stockholms län ökade från 1000 till 1500 under 2002. Etanolbilar säljer bra. Gasbilar säljer mycket dåligt. Andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen är 1,1%. Motsvarande siffra för Sverige är 1,7%.

Att siffrorna är lägre i Stockholm bedöms bero på att infrastrukturen för biogas är sämre utbyggd och gaspriset högre i Stockholm än i Syd- och Västsverige. I Stockholm finns inte heller viktiga incitament såsom ex gratis parkering för miljöbilar eller gräddfil för miljötaxibilar på strategiska platser.

Prognos och åtagande **Nyregistreringar i Stockholms län**



För att Stockholm ska nå målet krävs att företag och organisationer i högre grad än idag väljer miljöbilar. Miljöbilar i Stockholm satsar därför på aktiv och riktad informationsspridning och på att i samarbete med billeverantörer och återförsäljare erbjuda

företagen provkörning av nyaste miljöbilsmodellerna. En omfattande informationskampanj i första hand för Stockholms företag kommer genomföras under 2003. Dessutom förmedlar projektet investeringsbidrag från EU som täcker 30 procent av merkostnaden för miljöbilarna.

En annan viktig uppgift är att verka för att staden inför olika typer av incitament för miljöbilar. Rabatterad parkering för miljöbilar är ett länge efterfrågat sådant som för närvarande bereds. Nära förknippat med parkeringsrabatt är en miljöbilsdefinition. Stadens miljöbilsdefinition uppdateras för närvarande av Gatu- och fastighetskontoret.

Viktigt är också att förbättra möjligheterna att tanka miljöbränsle. Därför arbetar Miljöbilar i Stockholm för att förmå kommersiella aktörer att etablera ytterligare tankställen. Diskussioner förs med såväl etablerade bränslebolag som andra gas och energiaktörer. Bidrag förmedlas för byggande av ytterligare tre biogastankställen.

Miljöbilar i Stockholm arbetar även tillsammans med Göteborg och Malmö för att undanröja nationella hinder för miljöbilsintroduktion, vilket i år bl a resulterat i att politiker från de tre städerna tillsammans uppvaktat finansdepartementet i frågan.

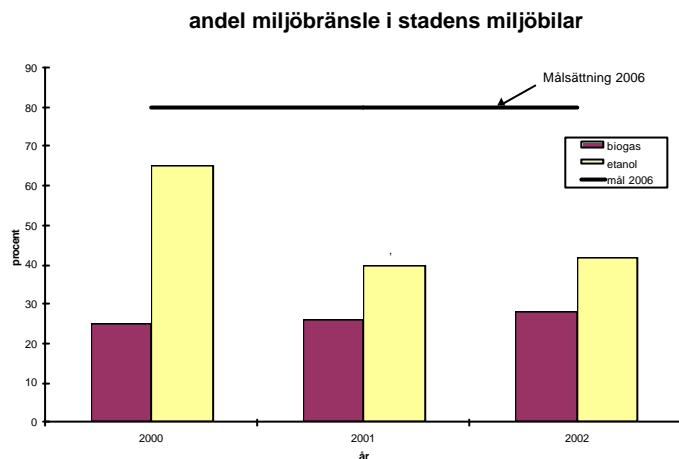
Åtagande: Verka för att 60 procent av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av år 2006.

För närvarande finns ca 550 miljöbilar inom stadens verksamheter. Det utgör ca 46 % av stadens flotta. I samband med att fullmäktige antog budgeten i december 2002 beslöts ånyo att stadens förvaltningar och bolag bör välja miljöbilar när bilar skaffas. Under 2002 saknades ramavtal för bilar inom stadens varför få bilar byttes ut. I början på 2003 var ett nytt avtal klart som även omfattar större delen av de miljöbilsmodeller som finns på marknaden. Inom avtalet ges mellan 4 och 18 procent rabatt på miljöbilarna. Tack vare EU-medel inom projekten som Miljöbilar i Stockholm koordinerar, kan förvaltningar och bolag ges full ersättning för den merkostnad som inköpet av (vissa) miljöbilar medför. Miljöbilar i Stockholm har informerat samtliga förvaltningar och bolag om fullmäktigebeslutet, om miljöbilarna inom det nya ramavtalet samt om bidragsmöjligheterna via välbesökta informationsträffar, personliga kontakter, Miljöbilar i Stockholms nyhetsbrev och webbplats samt via S:t Eriksnytt och Chefseko.

Inom stadens integrerade ledningssystem liksom inom stadens nyligen antagna miljöprogram saknas uppföljning av i vilken grad förvaltningar och bolag satsar på miljöbilar liksom om hur stor andel av bränslet i miljöbilarna som är miljöbränsle. Tidigare kunde dessa uppgifter inhämtas från MFO men nu när förvaltningar och bolag kan välja mellan ett stort antal leverantörer saknas en samlad bild. Därför avser projektet Miljöbilar i Stockholm att själva initiera en sådan uppföljning, den första uppföljningen kommer starta i maj 2003. På sikt är det önskvärt att integrera denna uppföljning antingen med det integrerade ledningssystemet eller med uppföljningen inom miljöprogrammet. ???

Åtagande: Verka för att Stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas, och etanolbilarna till 80 procent på E85 vid utgången av år 2006.

För de av stadens bilar som har fullserviceavtal med LeasePlan finns uppföljning av hur flitiga förarna varit att tanka miljöbränsle och hur mycket som blivit bensin. Variationen är stor. Några miljöbilar har uteslutande tankat biogas eller etanol (E85) medan andra nästan aldrig tankat miljöbränsle. Under 2002 har biogasbilarna i genomsnitt tankat biogas till 28 procent och etanolbilarna etanol till 42 procent. Det är en svag förbättring mot förra året men på etanolsidan en försämring jämfört med år 2000. Fortfarande är utfallet långt ifrån målet om 80 procent förnybart bränsle.



I takt med att bilar byts ut och förvaltningar och bolag nu kommer att kunna välja bland 12 leverantörer kommer det bli även bli svårare att följa upp tankningen (se ovan).

Åtagande: Genomföra samtliga EU-projekt enligt beslutade projektplaner

Det EU-finansierade projektet TRENDSETTER har nu pågått under ett år. Målsättningen är att genomföra projekt som leder till en hållbar transportsituation i städer, med fokus på tunga transporter och att visa hur miljön kan bli bättre och staden attraktivare genom att satsa på förnybara bränslen för tunga fordon samt logistiska system som gör transportarbetet effektivare.

För miljöförvaltningens del handlar en stor del av Trendsetter om investeringar i nya miljöfordon samt informationsspridning. Efterfrågan på fordonsbidrag har under projektets första år varit ganska låg. Inom staden beror det på att ramavtal saknades. Sedan ramavtalet blivit klart i början av 2003 har ett stort antal bidragsansökningar inkommit eller aviserats. Med tanke på att nyanskaffningen låg nere 2002 uppskattas ett uppdämt nyanskaffningsbehov för 2003 till 250 - 300 bilar, de flesta av dessa bör i enlighet med stadens policy bli miljöbilar.

Aktiviteterna mot företagen har förberetts och påbörjats. Skriftlig information om provkörningen och erbjudande om bidrag har förmedlats till alla företag som äger mer än 5 bilar. Den kommer under 2003 följas upp av fler erbjudanden och arrangemang. Provkörningen av nya miljöbilar är uppskattad och relativt välbokad. Det tar dock tid innan denna typ av insatser ger resultat.

EU-projektet ETOUR har nu avslutats. Projektet har demonstrerat och utvärderat 32 elmopeder och fem elcyklar i Stockholm.

EU-projektet MOSES om samutnyttjande av stadens fordon fortsätter enligt plan.

Inom **EU-projektet CUTE** kommer tre bränslecellsbusar att levereras i november 2003 och en tankstation för vätgas stå färdig vid samma tid.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret som i sin tur skickat en förvaltningsremiss till 25 bolag och förvaltningar, bilaga 2.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2004 är i huvudsak av följande lydelse.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Staden skall verka för att 60 procent av de fordon som ytnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006.
2. Stadens nämnder skall i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra till stadens bolagsstyrelser att i första hand välja miljöbilar vid nyanskaffning av fordon.
4. Staden skall verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas och att etanolbilarna till 80 procent kör på E85 vid utgången av 2006.
5. Staden skall verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.
6. Uppdra åt miljö- och hälsoskyddsnämnden, att i samråd med stadsledningskontoret utarbeta förslag till uppföljningsmetod för de föreslagna målen.

Ärendets beredning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden fick i budget 2003 i uppdrag av kommunfullmäktige att redovisa nya mål för stadens miljöbilsarbete. Nämnden överlämnade målen till kommunstyrelsen i samband med tertialrapport 1 för 2003. Ärendet har därefter remit-

terats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen.

Bakgrund

Kommunfullmäktige gav i budget 2003 miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram nya mål för arbetet med miljöbilar i Stockholm. I samband med tertialrapport 1 överlämnade nämnden förslag på mål till kommunstyrelsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden arbetar aktivt med att stimulera övergången till alternativa drivmedel för alla typer av vägfordon. Som ett led i detta arbetar nämnden med att förnå både stadens egna nämnder och styrelser samt näringsliv och medborgare att införskaffa miljöbilar. Detta sker genom det övergripande projektnamnet "miljöbilar i Stockholm" som i sin tur består av en rad olika underprojekt, bl.a. TREND-SETTER, E-TOUR, MOSES och CUTE. Samtliga projekt genomförs med EU-medel.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslöt den 19 maj 2003 föreslå kommunfullmäktige att anta följande mål för det fortsatta arbetet med miljöbilar i Stockholm:

1. Staden skall verka för att 60 procent av de fordon som ytnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006.
2. Stadens nämnder ges i uppdrag att i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra till stadens bolagsstyrelser att i första hand välja miljöbilar vid nyanskaffning av fordon.
4. Staden skall verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas och att etanolbilarna till 80 procent kör på E85 vid utgången av 2006.
5. Staden skall verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.

Stadsledningskontoret har genomfört en förvaltningsremiss för att efterhöra förvaltningarnas och bolagens synpunkter på miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till nya mål för miljöbilar.

25 bolag och förvaltningar har inkommit med svar. Av dessa ställer sig samtliga i huvudsak bakom förslagen till nya mål. Kompletterande synpunkter som inkommit handlar om de hinder och förutsättningar som behöver uppfyllas för att underlätta arbetet med att nå målen. Nedan följer en sammanfattning av de viktigaste synpunkterna:

- ? Två nämnder påpekar att ambitionsnivån generellt är mycket hög och anför att det första av de föreslagna målen "60% av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006" bör sänkas till "50% av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006".
- ? Tillgängligheten på miljöbränsle måste ökas genom fler tankställen både i inner- och ytterstad.

- ? Målen och dess funktion bör preciseras i förhållande till miljöprogrammet, uppföljningen bör förtydligas och lämpligen samordnas med stadens integrerade ledningssystem (ILS).
- ? Stimulansåtgärder behövs för att påskynda arbetet med att nå målen. Incitament kan t.ex. bestå av gratis parkering, tillstånd att utnyttja kollektivtrafikkörfältet, speciella taxifickor för miljöbilstaxi och lägre drivmedelskostnad i förhållande till konventionella drivmedel.
- ? En nämnd anser att definitionen av miljöbilar bör ändras så att även bilar drivna på RME (rapsmetylester) inkluderas.
- ? Möjlighet bör ges att bryta ingångna avtal för att möjliggöra snabbare utbytestakt.
- ? Utbildning av förare i miljöanpassad körstil bör erbjudas.

Nämndernas synpunkter på förslagen till mål i sammandrag

Maria-Gamla stans SDF ställer sig positiv till de mål som nämnden har rådighet över men poängterar att mål 4 är en utmaning att uppnå.

Kungsholmens SDF är positiv till föreslagna mål.

Vantörs SDF är positiv till föreslagna mål.

Skarpnäcks SDF anser att mål 1 skall minskas till 50 % miljöbilar samt att möjlighet ges att bryta ingångna leasingavtal för att snabbare kunna införskaffa miljöbilar.

Östermalms SDF är positiv till föreslagna mål och påpekar samtidigt att staden centralt bör vara pådrivande i att skapa fler tankställen med alternativa drivmedel och att utbilda medarbetarna i miljöriktig körning.

Rinkeby SDF är positiv till föreslagna mål.

Enskede-Årsta SDF är positiv till föreslagna mål och påpekar att incitament behöver skapas för bilister att välja miljöbilar och alternativa drivmedel. Antalet tankstationer med alternativa drivmedel måste utökas och ett nytt system för miljöbilsstatistik behöver skapas.

Hässelby-Vällingby SDF är positiv till föreslagna mål men anser att det kan formuleras tydligare. Förvaltningen anför också att staden behöver en helhetssyn på det totala transportarbetet som går att effektivisera med smart logistik. Incitament för att underlätta måluppfyllelsen och fler tankställen för alternativa bränslen behövs.

Norrmalms SDF är positiv till föreslagna mål och påpekar samtidigt att staden centralt bör vara pådrivande i att skapa fler tankställen med alternativa drivmedel och att utbil-

da medarbetarna i miljöriktig körning. Staden bör också stödja införandet av bilpooler för privatpersoner.

Farsta SDF tillstyrker samtliga målformuleringar.

Bromma SDF är positiv till alla föreslagna mål utom mål 4 om andel biobränsle, målet är för högt och bör sänkas.

Socialtjänstförvaltningen anser att mål 1 kommer att bli svårt för förvaltningen att uppnå inom utsatt tid. För att stimulera övergång till miljöbilar anger förvaltningen att det behövs fler tankställen med biobränslen och att miljöbilar ges lägre parkeringsavgift.

Kulturförvaltningen anger vilka överväganden som görs vid val av förvaltningens fordon men kommenterar inte de föreslagna målen.

Konsumentförvaltningen är positiva till samtliga mål och anser att mål 2 bör förstärkas genom skrivningen "stadens nämnder skall välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon."

Miljöförvaltningen är positiv till de föreslagna målen och redogör utöver det för sitt interna arbete med miljöbilar samt för projektet miljöbilar och möjligheter och fallgror vid introduktion av ny teknik. Förvaltningen anger att stimulansåtgärder behövs för att nå mål 5, internt inom staden bör uppföljningen av miljöbilsmålen integreras med ILS.

Revisionskontoret är positivt till att uppföljningsbara mål antas. Kontoret påpekar dock att det är olyckligt att målen inte finns med som delmål i miljöprogrammet, kommunfullmäktige behöver därför precisera miljöbilsmålen i förhållande till miljöprogrammet. För en ändamålsenlig styrning mot målen bör uppföljningen integreras med ILS och miljöprogrammet.

Idrottsförvaltningen anser att målen är rimliga under förutsättning att det blir fler tankställen för biogas och etanol. Förvaltningen redogör även kort för det interna arbetet med miljöbilar.

Stockholms stadshus AB har inget att erinra mot föreliggande förslag.

Stockholm Vatten konstaterar med glädje att ett av målen relaterar till andel alternativbränsle som används i staden. Vidare anför bolaget att innebörden av miljöförvaltningens roll "att verka för" bör förtydligas, styrmedel bör införas och ett tillförlitligt uppföljningssystem för målen bör tas fram av miljöförvaltningen.

SISAB har inget att invända mot de föreslagna målen men anför att möjligheterna att tanka miljöbränsle behöver förbättras genom fler tankställen.

Familjebostäder har inga synpunkter på målen, de redogör för sitt interna arbete med miljöbilar och anger att en förutsättning för att nå målen är att fler tankställen kommer till stånd.

Stockholmskem anger att flera av målen kräver incitament för att uppnås, t.ex. rabatt på parkering, infartsskatter och nyttoparkeringstillstånd. Bolaget anser dessutom att definitionen av miljöbilar bör ändras så att även bilar drivna på rapsmetylester (RME) omfattas.

Stockholm parkering tillstyrker de föreslagna målen och anger hur de arbetar för att förbättra miljön i Stockholm och hur de internt arbetar verkar för att höja andelen miljöbilar.

Stockholms stads bostadsförmedling ställer sig positiva till föreslagna mål. De konstaterar också att bolaget inte själv äger eller leasar fordon och inte heller i sin verksamhet har rådighet att påverka målen.

Stockholms hamnar välkomnar de föreslagna målen men anger också att bristen på tankställen kan orsaka att målen blir svåra att uppnå. Bolaget har för egen del främst specialfordon i sin vagnpark varför de kommer att ha svårt att uppnå flera av målen.

Stadsledningskontorets förslag

Stadsledningskontoret ställer sig bakom förslaget till nya mål för miljöbilsarbetet och anför i övrigt följande.

Mål 1 till 4 riktar sig till stadens egna verksamheter där miljöbilsprojektet syftar till att driva på och underlätta för nämnder och styrelser vid anskaffning genom att förmedla EU-medel för merkostnader. Miljö- och hälsoskyddsnämnden skall i detta arbete, i tillämplig mån, ta hänsyn till vad som framkommit i ärendet utifrån den genomförda förvaltningsremissen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skall dessutom, i samråd med stadsledningskontoret, lämna förslag på uppföljningsmetoder för de föreslagna målen enligt beslutspunkt 6.

Stadsledningskontoret har i sitt förslag till beslut ändrat beslutssats 2; ”stadens nämnder skall i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon.”

Mål 5 enligt förslaget riktar sig till näringsliv och medborgare i Stockholm där miljö- och hälsoskyddsnämnden skall verka för att målet uppfylls.

Stadsledningskontoret konstaterar att ambitionsnivån i målformuleringarna är högt ställda samt att målen till viss del är utanför stadens rådighet vilket kan innebära svårigheter att realisera målen enligt tidplan.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att arbetet är finansierat med hjälp av EU-medel vilket gör att staden inte ådrar sig ökade kostnader för att nå målen. För användare av miljöbilar inom stadens nämnder och styrelser innebär det att användandet är kostnadsneutralt då bidrag ges som täcker merkostnader för inköp av miljöbilar.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Jakob Forssmed (kd) enligt följande.

Det är bra att det nu slås fast mål för miljöbilar eftersom detta har saknats. Med tydliga mål blir också drivkrafterna för att hitta incitament för att uppnå målen större. Det är viktigt att intensifiera arbetet för att uppnå en högre nybilsförsäljning av miljöbilar. Idag är, enligt en sammanställning gjord av Miljöbilar i Stockholm, 1,7 % av nybilsförsäljningen i Sverige miljöbilar och bara 1 % i Stockholms län.

Det är tydligt att incitament behövs för att öka andelen miljöbilar. Det är bra att miljöbilar undantas i försöket med framkomlighetsavgifter, men det behövs mer. Exempelvis bör gratis parkering för miljöbilar snarast införas.

Förutom de nu föreslagna målen för de närmaste åren behövs det också slås fast mer långsiktiga mål. Detsamma gäller mål angående bussar drivna av biogas etc.