

Handläggare
Lars-Göran Jansson
08-508 261 97

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-12-12

Torkel Kjellman
08-508 260 43

Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets förslag till yttrande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Louise Bill
Avdelningschef

Cecilia Wallenius
Enhetschef

Trafikkontoret
Tillstånd

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 97
Växel 08-508 272 00
larsgoran.jansson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Sammanfattning

Miljöförvaltningen har tagit fram en utredning ”Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt

Stockholm” där det beskrivs vilka åtgärder som staden och staten kan vidta för att nå våra miljömål. Innehållet i rapporten rör personbilar (med tillhörande drivmedel), tunga fordon (med tillhörande drivmedel), bussar, Stockholms stads egen bilpark (och användningen av denna), samt förslag där Stockholm bör verka för en förändring av regelverk.

Remissen

I Miljöförvaltningens rapport ”Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm” ges exempel på vilka incitament som kan användas, åtgärder som kan vidtas, samt inom vilka områden regelförändringar behöver genomföras på nationell nivå för att städer ska kunna förfoga över kraftfulla styrmedel.

I rapporten påvisas också vad staden kan göra inom den egna organisationen, liksom önskvärda förändringar vad gäller fordonsflottan och tillhörande drivmedel i Stockholm som helhet. Tunga lastbilar och tunga bussar har fått ett eget kapitel. Varje del avslutas med förslag på åtgärder.

Det presenteras också förslag på idéer till nya etappmål efter 2015. I strategin pekas det ut vilka insatser som krävs för att halvera fordonens energiförbrukning och att upphöra med fossila bränslen till 2050.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Tillståndsavdelningen i samråd med avdelningen för Trafikplanering, Anläggningsavdelningen och Stadsmiljöavdelningen. Kontoret har också i delar deltagit i arbetet som föregått rapporten.

Trafikkontorets synpunkter

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. Uppdags 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 dispenserna 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.)

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden föreslås godkänna kontorets förslag till yttrande, samt överlämna det till kommunstyrelsen som svar på remissen. Trafik- och renhållningsnämnden föreslås också förklara beslutet omedelbart justerat.

Slut

Bilagor

1. ”Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm”
2. Bilagor till ”Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm”