

Handläggare
Jan Francke
Telefon: 08-508 08 351

Till
Kungsholmens stadsdelsnämnd

Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilbränslefritt Stockholm – remiss från kommunstyrelsen

Förvaltningens förslag till beslut

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör

Sammanfattning

Kommunfullmäktige fastslog i stadens budget för 2009 att Stockholm ska vara fritt från fossila bränslen år 2050. I budgeten för 2012 fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur detta kan uppnås, *Färdplan för ett fossilfritt Stockholm*, som behandlades av stadsdelsnämnden i juni 2013.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har nu tagit fram en strategi som preciserar dels vad som behövs för att omsätta och nå Stockholms stads mål i *Miljöprogram 2012- 2015* för förnybara drivmedel, dels vad som behövs för att åstadkomma den utveckling av fordon och drivmedel som förslaget till *Färdplan för ett fossilfritt Stockholm* pekat ut som nödvändiga. 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.

Bakgrund

Kommunfullmäktige fastslog i stadens budget för 2009 att Stockholm ska vara fritt från fossila bränslen år 2050. I budgeten för 2012 fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur detta kan uppnås. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tog fram *Färdplan för ett fossilfritt Stockholm*, som behandlades av stadsdelsnämnden i juni 2013.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har nu tagit fram en strategi som preciserar dels vad som behövs för att omsätta och nå Stockholms stads mål i *Miljöprogram 2012- 2015* för förnybara drivmedel, dels vad som behövs för att åstadkomma den utveckling av fordon och drivmedel som förslaget till *Färdplan för ett fossilfritt Stockholm* pekat ut som nödvändiga: en halvering av fordonens energiförbrukning och fullständig utfasning av fossila drivmedel till 2050.

Kommunstyrelsen har remitterat förslaget till bl.a. Kungsholmens stadsdelsnämnd för synpunkter. Remissvaret ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 20 december 2013. Förslaget bifogas ärendet (bilaga 1).

Ärendet

Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt verkat för en utveckling mot en högre andel miljöbilar och miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm, Sverige och i viss mån även Europa. Visionen för strategin är att Stockholm ska fortsätta att vara en miljöbilstad i världsklass.

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

I strategin listas åtgärder som ska göra det enklare för Stockholmare och företag som verkar i Stockholm att välja miljöbil, miljölastbil och miljöbuss och att tanka dem med

förnybara drivmedel eller ladda dem med förnybar el. Idéer till nya etappmål efter 2015 redovisas.

Förslagen i korthet

Förslag som framförallt rör personbilar och tillhörande bränslen

Stockholms stad ska:

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

Förslag som framförallt berör tunga fordon och tillhörande bränslen

Stockholms stad ska:

- Under 2014 skapa en stödfunktion som underlättar för stadens och näringslivets transportköpare att upphandla miljöfordon och förnybara drivmedel.
- Utveckla de gemensamma miljökraven vid entreprenadupphandlingar genom att dels höja golvet, d.v.s. skärpa nuvarande krav, dels ta fram spetskrav.
- Ställa krav på miljöfordon vid arbete med exploatering på stadens mark.
- Ta fram en plan för fossiloberoende arbetsmaskiner inom stadens gränser.
- Verka för att det etableras fler möjligheter att tanka förnybart drivmedel för tunga miljölastbilar. Målet för stadens insatser är fem nya tankmöjligheter där lastbilar kan tanka förnybart till 2015. År 2020 ska alla tankställen där tunga fordon kan tanka erbjuda minst ett förnybart drivmedel. År 2050 ska bara förnybara drivmedel säljas.
- Tillsammans med Göteborg och Malmö arbeta för en nationell miljölastbilsdefinition.

Förslag som rör bussar

Stockholms stad ska:

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

Förslag som rör Stockholms stads egen bilpark och användningen av den

Stockholms stad ska:

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

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

Förslag där Stockholm bör verka för en förändring av regelverk

Stockholms stad ska:

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

Möjliga platser för laddstolpar

I strategin har dels förslag till platser för laddstolpar tagits fram dels platser för snabbladdningsstationer för elbilar.

Kriterier för laddstolpar

Då det krävs en fast infrastruktur har trafikkontoret föreslagit att laddplatserna placeras på gator där kravet på flexibilitet i gaturummet inte är så stort, d.v.s. företrädesvis på lokalgator eller tydligt avgränsade parkeringsytor. Platserna ska dock gärna ligga nära huvudgatunätet för god åtkomlighet.

I första hand föreslår trafikkontoret att platserna anläggs i anslutning till vinkeluppställd parkering. På dessa platser är gångbanebredden sådan att den rymmer de fasta anordningar som krävs för elförsörjningen. Dessutom är det möjligt med en tydlig utmärkning av platserna samtidigt som de blir tydligt avgränsade.

På Kungsholmen har följande platser pekats ut som lämpliga platser:

- Scheelegatan vid Rådhuset
- Rålambsvägen mellan Gjörwellsgatan och Wennerbergsgatan
- Norr Mälarstrand (ansvariga: Stockholm Parkering)
- Parkeringen under Essingeleden vid Strandbergsgatan (ansvariga: Stockholm Parkering)
- Fridhemsgatan mellan Hantverkargatan och Sysslomansgatan
- Kungsgatan mellan Kungsbroplan och Kungsholmsgatan
- Kungsholms Strand vid S:t Eriksbron

Dessutom anges Stockholms Parkerings garage som möjliga platser.

Som platser lämpliga för snabbladdningsstationer har endast en plats på Kungsholmens föreslagits i ärendet, Norr Mälarstrand.

Måluppfyllelse

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

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden och av avdelningen för resultatstyrning vid Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

Förvaltningens synpunkter och förslag

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 expolateringar

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 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 snabbbladdningsstationer, genom t.ex. webbaserad information.

Bilagor

- 1 Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel
- 2 Stockholms stads förslag till skärpning av den nationella miljöbilsdefinitionen
- 3 Förslag till möjliga platser för laddstolpar för elfordon