



## § 21

### **Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm- svar på remiss från kommunstyrelsen**

#### **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnds beslut**

Förvaltningens tjänsteutlåtande återopas som yttrande till kommunstyrelsen

#### **Ärendet**

Stadsdelsnämnden har för yttrande fått Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm. Strategin preciserar vad som behövs för att omsätta och nå Stockholms stads mål till 2015 för miljöfordon och förnybara drivmedel, samt vad som behövs för att åstadkomma den utveckling av fordon och drivmedel som förslaget till Färdplan för ett fossilfritt Stockholm pekar ut som nödvändiga. Stadsdelsförvaltningen ser det som förtjänstfullt att staden för ett ambitiöst arbete för att minska fossilberoendet när det gäller fordon och tankning.

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2013.

Dnr 670-2013-1.5.1.

#### **Beslutsgång**

Nämnden ställde sig bakom förvaltningens förslag.

#### **Yrkanden**

Ordföranden Anders Hellström m.fl. (M), ledamoten Lena Kling (FP) yrkade bifall till förvaltningens förslag.

Vice ordföranden Rosa Lundmark (V) yrkade bifall till eget förslag till beslut.

Tjänstgörande ersättaren Daniel Pollak (MP) yrkade bifall till eget förslag till beslut.

#### **Reservation**

”Vice ordföranden Rosa Lundmark, tjänstgörande ersättaren Lars Sterneby båda (V) reserverade sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget;

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 CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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.”



### **Reservation**

Tjänstgörande ersättaren Daniel Pollak m.fl.(MP) reserverade sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget;

” 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 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 &#8211; 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 elbilpooler. 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. Vi anser att en övre gräns för CO<sub>2</sub>-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 fasa 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**

Ledamoten Magnus Dannqvist m.fl. (S)

”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.”