



Justering/Signatur

.....

§ 7

Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm

Remiss från Kommunstyrelsen, dnr 303-1513/2013.

Ärendet och stadsdelsförvaltningens förslag finns redovisat i tjänsteutlåtande den 12 november 2013.

Dnr 1.5.1-459-2013.

Sammanfattning

Stockholms stads arbete med att öka antalet miljöbilar startade 1994, initialt handlade det om att välja miljöbilar till den egna bilparken. Analyserna och förslagen i denna miljöbilsstrategi fokuserar på vad som behövs för att få energieffektiva och klimatsmarta fordon och en övergång till förnybara drivmedel och el. Strategin är uppdelad utifrån vad staden som organisation kan göra internt samt vad som behöver göras beträffande alla fordon och drivmedel i Stockholm. Förvaltningen är positiv till förslaget om *Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilbränslefritt Stockholm* som är en ambitiös och analytisk genomgång av nuläget med åtgärdsförslag i syfte att nå stadens, och i förlängningen, de nationella miljömålen. Förvaltningen anser att ett avgörande led i genomförandet av detta omställningsarbete är att skapa en effektiv, återkommande uppföljning riktad till nyckelaktörer. Uppföljningen av strategins genomförande kommer att bli viktig i syfte att sprida goda idéer, bidra till samarbeten samt identifiera behov av ytterligare insatser.

BESLUT

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen från Kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande

Vice ordförande Leif Larsson (V) lämnade följande särskilda uttalande:

”Begreppet ”miljöbil” är motsägelsefullt och egentligen missvisande. Både att ta fram den plast och de metaller som bilarna är gjorda av orsakar föroreningar som belastar klimatet och miljön. Att sedan köra bilen även med maxvärde av co2 utsläpp/ km bidrar till önskad belastning av klimat och närmiljö. I stället är det kravet på en minskad bilanvändning som bör framställas. Då man talar om fossilfritt bränsle skall man vara klar över att det inte är detsamma som noll utsläpp av CO2. I förhållande till levererad energi är utsläppen från etanolbränslet E85 relativt höga. I dag är de mest miljövänliga bränslena biogas och eko-diesel. Båda är gjorda av organiskt avfall och energieffektiva. Ännu är elbilen ingen lösning då batterierna som driver dem ännu är förhållandevis dyra och tunga.

Framställningen av dem kräver gruvbrytning, produktion och ev. deponi, då livslängden är begränsad. En genomlysning av alla dessa konsekvenser för miljö och klimat vid ökad



Justering/Signatur

.....

elbilsanvändning är av vikt. Om dessa sedan laddas med el framställd av olje- eller kol-eldade kraftverk blir elbilen en klimatbov. Vänsterpartiet vill att Stockholm skall vara fritt från utsläpp från fossila bränslen från bilar 2030. Vi vill ha konkreta delmål för vart fjärde år som visar vägen till målet. En kraftig höjning av trängselskatten är en åtgärd som är effektiv och snabbt kan komma på plats.”

Särskilt uttalande

Ledamot Lars Jakobsson m fl (MP) lämnade följande särskilda uttalande:

”MP godkänner förvaltningens utlåtande med följande tillägg.

Policyn håller vidlag att det är nationella satsningar som kommer vara avgörande för att lyckas nå lägre utsläppsnivåer. Det har fastställts att bensinpriserna skulle behöva öka till nära 50 kronor per liter för att nå de nationella utsläppsmålen. Det är otroligt att en sådan lagstiftning kommer på plats, vilket ger ökat ansvar för kommunerna att hitta innovativa lösningar på miljöproblemen; policyn kommer behöva revideras i takt med nya tekniska framsteg. Fram till dess vill Miljöpartiet i Hässelby- Vällingby lyfta några särskilda frågor.

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).

Bilpoolssystemen bör i en storstadsmiljö rikta in sig på drivmedel som inte bara är förnybara, men också leder till en så låg partikelnivå som nivå, helst el. Miljöbilsdefinition ska vara endast avhängig mängden avgaser som produceras och inte tjänstevikt vilket sker idag. 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 snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister som går över till elbil.

Energislag med den obegränsade tillgången till förnybara drivmedel (skog, jordbruk, biogas och el) kan också 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 – 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. 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 CO₂-utsläpp ska införas där bilen, oavsett vikt, inte



Justering/Signatur

.....

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 fasas ut för att uppnå en fossilfri bilflotta.”