



Anna Mróz
Miljö- och hälsoskyddsinspektör
Telefon 08-508 28 917
anna.mroz@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

OLJEKOMMISSIONENS RAPPORT - PÅ VÄG MOT ETT OLJEFRITT SVERIGE

Remiss från Kommunstyrelsen, Dnr: 315-384/2007

Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen
- 2 Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har översänt rapporten - På väg mot ett oljefritt Sverige till bl.a. Miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast den 17 april 2007. Rapporten är skriven av kommissionen mot oljeberoende som tillsattes av den förra regeringen. Kommissionens uppdrag har varit att presentera konkreta förslag som till år 2020 kan minska Sveriges beroende av olja samt påtagligt minska användningen av oljeprodukter. Åtgärdsförslagen har sin utgångspunkt i fyra nya nationella mål som kommissionen föreslår i rapporten.

Förvaltningen ser överlag mycket positivt på de av kommissionen föreslagna målen och åtgärderna. Det är ett stort antal både effektiva och genomförbara åtgärder som föreslås.

Förvaltningen kommenterar dessa dels övergripande dels i detalj i föreliggande tjänsteutlåtande.

Bakgrund

I december 2005 tillsatte den förra regeringen en kommission med uppdraget att presentera konkreta förslag som till år 2020 kan minska Sveriges beroende av olja samt påtagligt minska användningen av oljeprodukter. Kommissionens förslag på åtgärder för att uppnå det uppsatta målet redovisas i en konsensusrapport som blev klar i juni 2006. Kommissionen föreslår fyra nya nationella mål som utgångspunkt för de i rapporten rekommenderade åtgärderna:

- Det svenska samhället bör som helhet till 2020 kunna effektivisera sin energianvändning med ca 20 procent och därigenom samtidigt skapa en fördjupad, kostnadseffektiv och mera långsiktigt hållbar välfärd.
- Uppvärmningen av bostäder och lokaler bör 2020 ske i princip helt utan olja.
- Vägtransporterna, inkl transporter inom sektorerna jord, skog, fiske och byggande, bör till 2020 minska sin användning av bensin och diesel med 40-50 procent.
- Industrin bör till 2020 minska sin oljeanvändning med 25-40 procent.

Kommunstyrelsen har översänt oljekommissionens rapport, På väg mot ett oljefritt Sverige (bilaga 1), till bl.a. Miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast den 12 april 2007. Då nämnden inte har möjlighet att svara inom den utsatta tiden har förlängd svarstid medgetts till och med den 17 april 2007.

Förvaltningens synpunkter

GENERELLA SYNPUNKTER

Kommissionen redovisar många goda analyser och framför många effektiva och genomförbara förslag. Förvaltningen ser överlag mycket positivt på de av kommissionen föreslagna målen och åtgärderna.

Förvaltningen anser att det är speciellt positivt att kommissionens förslag till åtgärder inte enbart omfattar en minskning av oljeberoendet, utan även har breddats till att omfatta energieffektivisering inom hela samhället. De flesta metoder för energiproduktion, från råvara till el och värme, har någon form av miljöpåverkan t.ex. på den biologiska mångfalden, uppkomsten av radioaktivt avfall eller utsläpp av koldioxid och luft-

föroreningar. Vid energiproduktion genom termisk förbränning eller kärnkraft krävs dessutom en energiinsats för framställning och transporter av bränslet som ofta är betydande, liksom för omhändertagandet av avfallet från energiproduktionen. Dessutom kan råvarutillgången vara begränsad eller råvaran icke förnybar. Förvaltningen anser därför att hushållning med råvaror är en av de viktigaste åtgärderna för att minska påverkan på miljön och människors hälsa. Hushållning genom effektivisering minskar även landets sårbarhet och kan ofta vara direkt företagsekonomiskt lönsam eller förknippat med låga kostnader. I ett stockholmsperspektiv, med avsaknad av tung och energiintensiv industri, blir energieffektivisering inom fastighets- och transportsektorn viktiga insatsområden. Förvaltningen vill särskilt understryka vikten av att ta tillvara möjligheten till långtgående energieffektiviseringar i samband med ombyggnation och upprustning av byggnader, t.ex. av miljonprogramsområdena, liksom vid den nyproduktion av bostads- och kontorsbyggnader som sker kontinuerligt i staden.

Många av de åtgärdsförslag som ges i rapporten, främst inom området transporter, ger förutom minskat oljeberoende även andra positiva effekter för stadsmiljön. Framförallt gäller det vägtransporterna som är den största källan till bullerstörningar och luftföroreningar i Stockholm. Såväl buller som luftföroreningar från vägtrafiken har negativ påverkan på människors hälsa. På många vägar i Stockholm överskrider miljökvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxider. Bullernivåerna från trafiken är också höga. Förvaltningen anser därför att det är särskilt viktigt att inte bara koncentrera åtgärder på förnybara bränsleslag och energieffektiva fordon, utan även att effektivisera och minska det totala transportarbetet. Dessa insatser behöver ske parallellt. I planeringen av expanderande städer måste hänsyn tas till att ge goda förutsättningar för medborgare och näringsliv att resa på ett effektivt och miljöanpassat sätt, t.ex. med kollektiva färdmedel och cykel. Stadsplaneringen behöver också tillse att områden avsätts för logistikcentra, där varutransporter kan omlastas på miljöanpassade fordon med hög fyllnadsgrad för vidare leverans till stadens centrala delar. Hänsyn behöver även tas till möjlighet till samordning med järnvägs- och sjötransporter.

Stockholms stad har sedan 1995 arbetat systematiskt med att minska utsläppen av växthusgaser från uppvärmning, elanvändning och transporter. Sedan 1990 har utsläppen minskat från 5,3 ton koldioxid per invånare till 4,0 ton per invånare år 2005. För närvarande utreds möjligheterna att fortsätta minska utsläppen ytterligare. Två olika nivåer utreds som målnivåer för år 2015, att minska utsläppen till 3,5 respektive 3,0 ton per invånare. Om de åtgärder som föreslås av kommissionen genomförs kommer de att stödja Stockholms stads fortsatta arbete med att minska växthusgasutsläppen och underlätta att uppnå målen. Förvaltningen vill därför betona vikten av att de statliga initiativen snarast konkretiseras i genomförandeplaner och att eventuella hinder som kan föreligga på statlig nivå för ett genomförande undanröjs i ett tidigt skede.

Kommissionen nämner i sin rapport inget om tillsyn som verktyg för att minska energianvändningen. Förvaltningen konstaterar att miljöbalkstillsynen ska omfatta hushållning med energi och användande av förnybara källor enligt miljöbalkens 2 kap. 5§¹. Förvaltningen har därför på ett mer systematiskt sätt börjat använda MB 2 kap. 5§ inom tillsynsverksamheten. Att börja bedriva tillsyn inom ett nytt område som detta har bl.a. inneburit behov av stora utbildningsinsatser av förvaltningens personal, något som tagit mycket resurser i anspråk. Förvaltningen efterlyser därför en mer aktiv vägledning från Naturvårdsverket rörande tillsyn över energihushållning och användande av förnybara källor. Förvaltningens erfarenhet är att många kommuner vill utveckla miljöbalkstillsynen till att på ett mer aktivt sätt omfatta resurshushållningsfrågor. Med de begränsade resurser som en kommunal tillsynsmyndighet oftast har krävs ett aktivt stöd och tillsynsvägledning från Naturvårdsverket. Ovanstående tillsynsområden har dock inte medtagits i Naturvårdsverkets förslag till prioriterade områden för tillsynsvägledning för perioden 2007-2009 vilket förvaltningen finner anmärkningsvärt mot bakgrund av det stora intresse som finns för frågan.

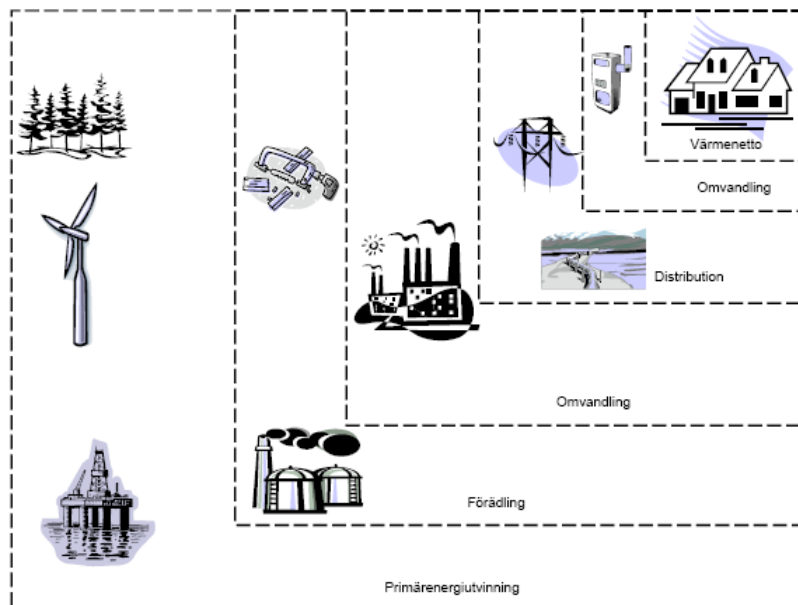
För att stimulera ett energieffektivt byggande och en ökad bilpoolsanvändning behöver ändringar även göras i plan- och bygglagen samt i trafikförordningen.

Nedan lyfts några av rapportens påståenden och förslag fram som förvaltningen vill kommentera närmare.

FASTIGHETSSEKTORN

På sidan 5 i rapporten anges att den genomsnittliga energianvändningen per kvadratmeter boyta halverats sedan 1970-talet. Kommissionen skriver vidare (sid. 15) att Sveriges olje användning för uppvärmningsändamål minskat under samma tidsperiod med ca 70 %. Dessa uppgifter är förmodligen riktiga sett till mängden energi som levererats alternativt köpts in av användarna under den angivna tidsperioden. Om man däremot tar hänsyn till energiförluster uppströms, så som t.ex. omvandlingsförluster samt förluster vid utvinning och förädling av energivaran (figur 1), så blir resultatet ett annat.

¹ **MB 2:5 §** Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd skall hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand skall förnybara energikällor användas.



Figur 1: Illustration över förluster och omvandlingar som utgör en del av byggnadssektorns totalt använda primärenergi. (Illustrationen kommer från rapporten "Allt eller inget – Systemgränser för byggnaders uppvärmning", Statens energimyndighet, 2005.)

Enligt uppgifter i energimyndighetens rapport "Allt eller inget – Systemgränser för byggnaders uppvärmning" (tabell 1) ser man att bostadssektorns totala primärenergianvändning i Sverige i själva verket ökat från 203 till 280 TWh, vilket jämfört med år 1970 motsvarar en ökning med ca 38 %.

Tabell 1: Bostadssektorns energianvändning i Sverige där även de indirekta förlusterna från utvinning, förädling och omvandling redovisas. (Modifierad tabell ur rapporten "Allt eller inget – Systemgränser för byggnaders uppvärmning", (Statens energimyndighet, 2005.)

Sveriges totala energianvändning 1970–2002, TWh

Bostäder, service m m	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2002
Energianvändning	130	125	139	149	144	149	143	149
Omvandlingsförluster i energisektor	19	26	45	87	94	101	85	101
Omvandlingsförluster i byggnaden	34	27	26	17	14	13	10	9
Förluster vid utvinning/förädling	20	19	21	21	20	22	18	21
Total primärenergi	203	197	231	274	272	285	256	280

Ökad primärenergianvändning leder till ökat uttag av naturresurser såsom uran, kol och biobränslen. Användning av olja förutsätts att upphöra. Kol är inte förnybar energikälla och ger upphov till utsläpp av växthusgaser. Biobränslet är en förnybar, men begränsad resurs. Behovet av biobränsle ökar konstant, även som råvara för t.ex. fordonsbränslen.

Förvaltningen anser därför att det behövs både en utfasning av oljeanvändningen och en minskning av primärenergianvändningen för att minska sårbarhet, klimatpåverkan och användning av ändliga resurser. I arbetet med att uppnå denna minskning behöver samtliga aktörer inom stat, kommun och näringsliv bidra och identifiera samverkansmöjligheter. Självklart är dock att det primära är att minska användningen av fossila bränslen.

Energieffektivisering vid nybyggnation (sid. 15 & 16)

Enligt kommissionens förslag så ska energieffektivitet kunna kombineras med ett attraktivt boende genom användning av *bästa teknik* både i samband med nybyggnation och modernisering av befintliga bostäder. Förvaltningen är positiv till förslaget. För att det ska förverkligas krävs dock, precis som kommissionen skriver, en skärpning av befintliga byggregler. Förvaltningen efterlyser tydliga regler för att kommunerna ska ha möjlighet att genom plan- och bygglagen ställa krav på högre specifik energianvändning än vad Boverkets byggregler ger möjlighet till idag.

Byggherren/beställaren bör även åläggas att i tidigt skede göra en energiutredning som redovisar den beräknade primärenergiförbrukningen. Ett sådant tydligt krav saknas idag och kan inte betraktas som kostnadsdrivande eftersom dessa uppgifter ska redovisas i samband med bygganmälan. Det bör även göras en utredning när byggnaden är i drift för att verifiera den beräknade energiförbrukningen. Vidare bör nationella riktlinjer för sanktioner utarbetas för de projekt som vid uppföljning konstateras ej klara beräknade nivåer.

Förvaltningen stöder även förslaget att andelen nybyggda lågenergihus ska öka. Det är emellertid viktigt att detta förslag också kan omsättas i praktiken på kommunal nivå. Här vill förvaltningen särskilt peka på vikten av att byggprocessens parter, både myndigheter och byggherrar, har en tidig kommunikation. Till exempel bör man i den kommunala processen tydliggöra vilka problem som kan utgöra ett hinder för olika aktörer för att på så sätt underlätta byggandet av fler lågenergihus.

Förvaltningen vill här även passa på att lyfta fram ett nybyggnadsprojekt från Karlstad som kan tjäna som ett gott exempel att ta efter. Det nybyggda huset, som ägs av det allmännyttiga bostadsbolaget Karlstads Bostads AB och går under benämningen Seglet, är ett lågenergihus som tar tillvara lågvärdig returvärme (fjärrvärme) från närliggande bebyggelse. Förutom låg energianvändning synes möjligheten att utnyttja värmen i fjärrvärmesystemets returvatten som en intressant teknisk lösning för att öka verkningsgraden i fjärrvärmesystemet. De energieffektiva lösningarna behöver inte påverka

boendekostnaderna negativt utan kan tvärtom, ofta bidra till en sänkning av boendekostnader.

Energieffektivisering vid ombyggnation (sid. 17)

Sett ur ett Stockholmsperspektiv är det även angeläget att energieffektivisera *befintliga* byggnader, inte minst med tanke på stadens omfattande bestånd av fastigheter som är byggda i det s.k. miljonprogrammet. De flesta miljonprogramsområden står inför omfattande renoveringsprogram och förvaltningen vill särskilt betona möjligheten och vikten av att i samband med renoveringar och ombyggnationer av miljonområdena ta tillvara tillfället att energieffektivisera dessa fastighetsbestånd.

Området Brogården, som ägs av bostadsbolaget AB Alingsåshem, är ett föredömligt exempel på hur ett miljonprogramsområde kan byggas om till lågenergihus i samband med en renovering. Åtgärder som genomfördes för att energieffektivisera byggnaderna i Brogården har resulterat i att energianvändningen sjunkit från 216 kWh till 92 kWh per kvadratmeter.

I samband med det omfattande renoveringsbehov som miljonprogram-områdena står inför de kommande åren bör ett stimulanspaket utarbetas som ger bostadsbolagen tydliga incitament för energieffektiviseringar. En märkbar skillnad i energianvändningen inom bostadssektorn skulle kunna nås, vilket Brogården i exemplet ovan visar med en reduktion av energibehovet på ca 57 %.

Mot bakgrund av de initiativ som sker runt om i landet, med såväl ombyggnation till lågenergihus som nyproduktion, anser förvaltningen att byggande av och ombyggnad till lågenergihus bör prövas i större skala i Stockholms stad. Boutställningen i Anedal skulle kunna utnyttjas som ett demonstrationsobjekt för nyproduktion av lågenergihus. Ett stort intresse har redan visats från byggherrar som avser att bygga i området. Vidare bör högre ambitioner på energiområdet kunna prövas i Norra Djurgårdsstadens, Loudden/Värtans omvandling till bostadsområden eller i Skärkolmen/Sätra/Bredäng där nyproduktion inom kort blandas med miljonprogrambebyggelse som står inför en omfattande renovering och förhoppningsvis kraftigt sänkt energibehov.

TRANSPORTSEKTORN

Kommissionens strategi för att uppnå det uppsatta målet för vägtrafiksektorn är att dels genomföra effektiviseringar dels byta ut oljebaserade drivmedel mot biobränslen. Förvaltningen delar detta synsätt men saknar utöver dessa två steg förslag på konkreta åtgärder som syftar till att *minska behovet* av oljeanvändningen genom exempelvis en transporteffektiv samhällsplanering. Fyrstegsprincipen, som tagits fram av Vägverket, är ett exempel på en sådan planering. Principen bygger på tanken att redan i ett tidigt skede i planeringsprocessen verka för hushållning av resurser och en minskning av vägtransport-systemets negativa effekter genom åtgärder som i första hand vidtas *utanför* vägtransport-

systemet och på så sätt minskar behovet av vägtransporter och åtgärder *inom* vägtransportssystemet.

Principen går ut på att man i första hand ska planera för åtgärder som syftar till att *minska transportefterfrågan*. Att nya affärer förläggs nära bostäder och arbetsplatser, istället för i externa köpcentra som kräver bil, är ett exempel på sådan planering som kan genomföras på lokal nivå. På regional- och riksnivå kan en sådan medveten planering medföra att man t.ex. avstår från att bygga upp industrier på platser som innebär långa godstransporter. Här står samhället inför en utmaning som innefattar många funktioner där ett minskat transportbehov bör integreras som en del i en smart samhällsplanering.

Enligt fyrstegsprincipens andra steg ska man planera för ett *effektivare utnyttjande av befintligt vägnät*. Samordning av stadens varuleveranser är ett konkret exempel på hur transportbehovet kan minskas samtidigt som det befintliga vägnätet utnyttjas effektivare. I Stockholm har ett sådant logistikprojekt genomförts på försök med mycket positiva resultat. I ett första skede har kontorsprodukter ingått i arbetet. Dessa varor levererades till staden till ett logistikcentrum i Lunda industriområde för att sedan transporteras vidare av åkeriföretaget Schenker till stadens verksamheter. Transporterna skedde med små säkra miljöbilar (ej över 3,5 ton) och gick i en smart och effektiv slinga för att på bästa sätt minimera onödiga transporter. Samtidigt ökade även fyllnadsgraden i alla transportfordonen. Arbetet har resulterat i att antalet godstransporter minskat med ca 70 %. Andra positiva följd effekter av försöket var att säkerheten på t.ex. skolorna ökade då det ledde till färre transporter inne på skolgårdarna, skolpersonal behövde inte vänta på ett flertal olika transporter varje dag och staden fick möjlighet att ställa miljö- och säkerhetskrav på transporterna.

Enligt principens tredje steg ska vägförbättringsåtgärder vidtas och i sista hand, steg fyra, ska nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder genomföras.

Vad avser utbytet av oljebaserade drivmedel mot biobränslen behövs det en samlad nationell satsning för att driva på utvecklingen mot förnyelsebara bränslen inom vägtransportsektorn. Staten behöver ta ett tydligt ansvar för att systemskiftet sker på ett samordnat och ett effektivt sätt. I dagsläget finns ingen uttalad aktör utan frågan är splittrad mellan en rad olika myndigheter och departement och mycket sker på den lokala nivån.

Sverige har rönt framgångar med att minska vägtrafikens användning av fossila bränslen främst genom lokala och regionala satsningar på etanol och biogas. Kommunerna genomdriver och finansierar idag mycket av det som istället borde vara statens uppgift. Med ett samlat arbete som bidrar till en skyndsam utveckling i alla delar av landet kan Sverige, förutom att statuera goda exempel, även stärka exportmarknaden för dessa produkter och tjänster.

En enhetlig miljöbilsdefinition är ett annat exempel där det finns ett behov av att staten agerar. I dag finns det flera definitioner på miljöbil. För att påskynda utvecklingen behövs

en enhetlig definition som tas in i alla de lagar och förordningar som syftar till att skapa incitament för miljöbilar.

I frågan om lätta fordon har marknaden vaknat och idag är cirka 1,5 procent av alla fordon i Sverige klassade som miljöbilar. Sett till nybilsförsäljningen är siffran uppe i cirka 15 procent, dock med starka lokala variationer. För tunga fordon är statistiken emellertid betydligt sämre eftersom det finns få alternativ till bensin och diesel på marknaden. Dessutom ökar antalet vägtransporter med just tunga fordon varför insatser inom detta område är högst angelägna.

Förvaltningen tillstyrker kommissionens förslag som syftar till att skapa en mera energieffektiv personbilspark, men vill även understryka vikten av att fokusera på det som i dag finns på den kommersiella marknaden så att satsningen på andra generationens bränsle påskyndas. Biogas t.ex. är idag att betrakta som ett andra generationens bränsle med avseende på energieffektivitet och miljöprestanda. Självfallet ska siktet sättas framåt men i vissa avseenden är framtiden redan här.

Mål för vägtransportsektorn (sid. 18-19)

Förvaltningen är positiv till det uppsatta målet att vägtrafikens fossila bensin- och dieselanvändning ska minska med 40-50 procent till år 2020.

För att detta mål ska kunna uppnås anser förvaltningen att staten bör agera för att understödja användningen av energieffektiva fordon. I detta sammanhang är dieseltekniken en gångbar väg, vilket kommissionen också nämner, men förvaltningen vill tydligt poängtera att det är än mer viktigt att energieffektiv användning av förnyelsebara bränslen står högre upp på agendan.

Ett sätt att förbättra situationen är att lansera incitament för ökad tankning av etanol och biogas. En miljöbil som kan tankas med ett förnyelsebart bränsle, men som istället tankas med ett fossilt, är inte att betrakta som en miljöbil. Istället för miljöbilspremier ser förvaltningen hellre att tankning av miljöbränsle stimuleras i form av incitament som gör dessa bränslen mer ekonomiskt fördelaktiga. Bränslecheckar eller andra åtgärder som ökar andelen förnyelsebart tankat bränsle och undantag från trängselskatter är några exempel på sådana incitament som skulle kunna ha en gynnsam effekt. Det är också viktigt att kommunerna får möjlighet att ge parkeringslättnader till miljöbilar eftersom den satsningen visat sig vara ett av de allra effektivaste incitamenten på lokal nivå.

Utöver de ekonomiska incitamenten är även *tillgången* på förnyelsebara bränslen av största betydelse för att dessa drivmedel ska bli till ett realistiskt alternativ för brukarna. Staten bör agera så att tillgången på förnyelsebara fordonsbränslen säkras, speciellt där inhemsk produktion är möjlig.

Även *utvecklingen* av biogas som fordonsbränsle behöver en starkare uppbackning från staten för att skapa klara spelregler på marknaden. I dag bedrivs arbetet med biogas lokalt

och regionalt och utvecklingen beror mycket av faktorer som t.ex. skatteregler för avfall, förbränning, drivmedel m.m.

En ökad användning av dieselfordon har även den sidoeffekten att utsläppen av både NO_x och partiklar blir betydligt högre jämfört med utsläppen från bensinbilar. Detta kan i sin tur förorsaka hälsoproblem för kommuninvånare i framför allt storstäder, där miljökvalitetsnormerna för luft redan idag överskrids på många platser.

Utöver en dieselsatsning föreslår kommissionen även en satsning på hybridfordon. Speciellt intressant är kommissionens förslag att satsa på hybridteknik i tunga fordon som bussar och lastbilar i tätorter. Tung fordon står för en stor del lokala störningar. I och med en övergång till hybridteknik skulle även störningarna från dessa fordon kunna minskas. Förvaltningen saknar dock konkreta förslag på åtgärder för att en sådan satsning ska kunna genomföras.

Vidare i rapporten uppmanar kommissionen till en effektivare lagstiftning för tre olika ekonomiska styrmedel: koldioxidbaserad fordonsskatt, förmånsbeskattning av tjänstebilar som premierar bränslesnåla alternativ samt energi- och koldioxidbeskattning på bränslet. Förvaltningen stöder kommissionens förslag avseende energi- och koldioxidbeskattningen på bränslet. Däremot bedömer förvaltningen att en koldioxidbaserad fordonsskatt skulle ha en mycket liten styrande effekt mot bränslesnålare bilar, i alla fall om den kommer vara av samma storleksordning som i dagsläget.

Vad avser förslaget om utbildning i sparsam körning anser förvaltningen att även nuvarande körkortsinnehavare bör få tillfälla att lära sig detta körsätt. För att driva på en sådan utveckling skulle t.ex. transportintensiva arbetsplatser kunna få en sådan utbildning subventionerad.

Bland kommissionens förslag som ska stimulera till en mer energieffektiv personbilspark saknar förvaltningen ett förslag på en satsning på bilpooler. En bilpoolsbil motsvarar mellan fem till tjugo familjers bilresebehov och underlättar samtidigt för människor att endast använda bil när de är i verkligt behov av det. Bilpoolen i Hammarby sjöstad, där 300 familjer samsas om 25 bilar (12 abonnenter på en bil), åskådliggör bilpoolernas potential. Dessutom är bilarna som ingår i en bilpool ofta nya miljöbilar, vilket även överensstämmer med kommissionens förslag om en förnygring och miljöanpassning av personbilsparken. För att gynna bildningen av fler bilpooler bör särskilda parkeringsplatser på gatumark upplåtas för bilpoolsbilar. För att kunna göra det krävs det emellertid en ändring i trafikförordningen. En viktig nytta med sådana p-platser är att både företag och hushåll lätt får tillgång till poolbilarna, vilket är svårt om bilarna står i låsta garage. Ett annat verktyg för att stimulera bilpoolsanvändningen är att öka parkeringstalet om parkeringsplatserna används för bilpoolsbilar.

Minska andelen godstrafik på väg (sid. 20)

Godstransporter på järnväg behandlas endast i förbigående i rapporten. Förvaltningen vill dock belysa de stora effektiviseringspotentialer som finns att erhålla i en utbyggnad av den lokala och regionala spårbundna trafiken samt i en samordning av det Europeiska järnvägsnätet.

För att uppnå en minskad andel godstrafik på vägarna är det även av stor betydelse att det finns en effektiv hamninfrastruktur med fungerande järnvägsförbindelser. Eftersom sjötransporter är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera gods, och vi har en kust som sträcker sig utmed hela vårt land, finns det utmärkta förutsättningar för att därigenom minska andelen vägburen godstrafik.

Drivmedel från jord- och skogsbruket (sid. 20)

Kommissionen föreslår en storsatsning på biodrivmedel som ska produceras från svensk skog och åker. Förvaltningen anser att en sådan självpåtagen geografisk begränsning kan leda till låsningar i t.ex. etanoltullfrågan, och en överdriven inriktning på just produkter från skogsråvara. Det är viktigt att inte bortse från de stora biomassepotentialerna som t.ex. finns i Polen, Rumänien, Ukraina och Bulgarien. Tittar vi globalt, så finns de stora potentialerna i tropikerna, Ryssland och Kanada.

Låginblandning av etanol och RME (sid. 21)

Förslaget att Sverige ska driva på EU avseende regler som möjliggör ökad inblandning av etanol och RME (rapsmetylester) i bensin och diesel, riskerar att leda till att s.k. låginblandning blir ett alternativ som tränger undan andra satsningar på biodrivmedel. Här är det åter viktigt att regeringen är tydlig med att E85- och biogassatsningarna ska fortsätta.

Billigare och mera attraktiv kollektivtrafik (sid.21)

Det finns flera olika sätt att stimulera en övergång till mer miljöanpassade transporter. Ett sätt är att göra kollektivtrafikresandet mer attraktivt, vilket utgör ett av förslagen i rapporten. En hel del har gjorts, men det finns fortfarande mycket att göra även i en storstad som Stockholm med förhållandevis hög andel kollektivtrafikresenärer.

Förslaget att möjliggöra för arbetsgivaren att erbjuda sina anställda subventionerad eller gratis kollektivtrafik är därför intressant. Inte minst med tanke på de omfattande subventioneringar som hittills förekommit då arbetsgivaren erbjudit fri parkering till anställda som tar bilen till jobbet.

En åtgärd som också skulle vara i linje med kommissionens förslag är att arbetsgivare ska kunna erbjuda sina anställda gratis cykel. Trots att cykeln är ett miljövänligt transportslag, som är särskilt lämpligt i tätorter, har detta transportmedel helt förbisetts i rapporten.

Förslaget bör därför även kompletteras med åtgärder för att öka cykeltrafikens attraktionskraft. Till exempel kan arbetsgivaren underlätta för cyklister genom säkra och attraktiva parkeringsmöjligheter. Det behövs även bättre möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik samt fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur.

Vad avser kollektivtaxans utformning och prisnivå så bedömer förvaltningen att dessa faktorer förmodligen har en stor betydelse för andelen som reser med kollektivtrafik. Ett enhetligt och bekvämt betalsystem för all kollektivtrafik, som föreslås i rapporten, är därför en åtgärd som bör gagna den utveckling som oljekommissionen förespråkar.

SEKTORSÖVERGRIPANDE

Genomgripande energieffektivisering av hela samhället (sid. 12)

Förvaltningen delar kommissionen åsikt att ett ”råd” eller ”centrum för energi-effektivisering” bör tillskapas. Förvaltningen ser Energimyndigheten som en naturlig myndighet för detta samlade arbete.

På det lokala planet har Stockholms stad startat ett projekt, Energicentrum, för att samordna energieffektiviseringsarbetet inom stadens egna verksamheter. Energicentrum ska ta fram strategier för insamling och uppföljning av energistatistik, initiera energikartläggningar och utifrån dessa identifiera kostnadseffektiva åtgärdsförslag för att minska energianvändningen. Förvaltningen ser därför positivt på att ett råd/centrum för energieffektivisering inrättas, bl.a. som stöd till det lokala arbetet med att minska energianvändningen i den kommunala sektorn.

El för en hållbar energiförsörjning (sid. 13)

Kommissionen lyfter på ett tydligt sätt fram att i Sverige produceras mycket lite el med olja eller andra fossila bränslen, men att vi tillhör en gemensam europeisk elmarknad. Den europeiska elmarknaden försörjs till stor del av fossil kondenskraft med mycket låg verkningsgrad. Härav konstaterar kommissionen att om vi genom effektivisering minskar elanvändningen i Sverige får vi möjlighet att reducera utsläppen av koldioxid. Förvaltningen delar detta synsätt och konstaterar också att även den nordiska mixen innehåller fossilt bränsle. Elektrisk energi är också den mest förädlade och högvärdiga energibäraren varför det är särskilt viktigt att effektivisera just elanvändningen.

Utöver den effektivisering av elanvändningen i industrin som föreslås i rapporten vill förvaltningen även peka på effektiviseringspotentialen som finns inom den offentliga sektorn. Utbyte till lågenergilampor i kommunernas gatubelysning liksom användning av lysdioder i trafikljus är exempel på åtgärder som kan bidra till att sänka energianvändningen.



Stockholm kan här nämnas som en av få kommuner som genomfört sådana åtgärder i större skala, 2005 byttes 6500 armaturer (250 och 400W) med finansiering från Stockholms stads miljömiljard. I dag finns det i Stockholm ca 10 000 armaturer med 250W kvicksilverlampor som går att ersätta med 100W ”keramisk metallhalogen”. Trafikkontoret har utvärderat denna ljuskälla, som är relativt ny på marknaden, och gjort bedömningen att det är en bra ersättare till kvicksilverlampan. Vid ett utbyte kan effekten sänkas från 250W till 100W samtidigt som ljuskvaliteten drastiskt förbättras.

Nu planerar Stockholms stad att fortsätta arbetet med att byta ut de återstående armaturerna. Energieffektiviseringen av 10 000 armaturer beräknas ge 11,5% lägre energiförbrukning i stadens gatubelysning (5,7 GWh) vilket motsvarar en årlig kostnadsbesparing på ca 5 miljoner kronor (räknat på ett energipris på 0,88 kr/kWh). Till detta tillkommer även den positiva sidoeffekten att mängden kvicksilver i belysningsanläggningen minskar med minst 40 mg per utbytt lampa.

Vad avser kommissionens förslag att konvertera från el till biobränslen är det viktigt att komma ihåg att småskalig eldnings av biobränslen innebär att partiklar och kolväten släpps ut till närmiljön. Därför är det också viktigt att eldstaden är miljögodkänd och eldas på rätt sätt för att minimera dessa utsläpp.

Energigasernas roll (sid. 14)

Förvaltningen delar kommissionens farhågor att en storskalig utbyggnad av naturgasnätet riskerar att ersätta och tränga undan inhemska biobränslen.

I stället för ett statligt engagemang för en framtida utökad naturgasanvändning i Sverige föreslår kommissionen att staten ska stödja regionala infrastrukturer för biogas. Förvaltningen välkomnar detta förslag men efterlyser förslag på hur detta ska konkretiseras.

Biogas kan redan betraktas som ett andra generationens drivmedel med avseende på energieffektivitet och miljöprestanda. Möjligheten för att i betydande skala omgående bygga produktion och infrastruktur med hjälp av tillgänglig teknik är mycket stor. Sverige är idag världsledande på teknik inom biogasproduktion med drygt trettio uppgraderingsanläggningar och möjligheterna att exportera både teknik och kunskaper är stora.

Slut



Bilagor

Bilaga 1 På väg mot ett oljefritt Sverige - Kommissionen mot oljeberoende,
juni 2006.