

§ 12 Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm - remiss från Kommunstyrelsen

Dnr 1.5.1.-566/2013

Stadsdelsnämndens beslut

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

Ledamöterna Shadi Larsson och Barbro Borg (MP) samt ledamoten Åsa Tillberg (V) reserverade sig mot beslutet.

Ärendet

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2013.

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.

Förslag till beslut

Ordföranden Alexandra Östback (M) föreslog att stadsdelsnämnden skulle besluta i enlighet med stadsdelsförvaltningens förslag.

Ledamoten Shadi Larsson (MP) lade fram ett förslag till beslut och föreslog att stadsdelsnämnden skulle besluta i enlighet med detta.

Ledamoten Åsa Tillberg (V) lade fram ett förslag till beslut och föreslog att stadsdelsnämnden skulle besluta i enlighet med detta.

Beslutsgång

Ordförande Alexandra Östback (M) ställde förslagen mot varandra och fann att stadsdelsnämnden hade beslutat i enlighet med stadsdelsförvaltningens förslag.

Reservationer

Ledamöterna Shadi Larsson och Barbro Borg (MP) ansåg att stadsdelsnämnden skulle ha beslutat att:

Besluta att

1. Föreslå Kommunfullmäktige att anta ”Strategi för miljöbilar och drivmedel”
2. Verka för att miljöbilsdefinitionen skärps till förslaget i strategins bilaga 2 med nedanstående förändringar
3. Godkänna redovisningen av uppdraget i budgeten 2013 om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet
4. Översända förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossil fordonsflotta
5. I övrigt anföra följande:

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 tydlig 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 – två miljöaspekter som är direkt kopplade till biomassa. Det är därför av största vikt att ha en plan för hur olika energislag bör

användas oh 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 snabbbladdningsstationer 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 CO₂-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 fasas 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.

Ledamoten Åsa Tillberg (V) ansåg att stadsdelsnämnden skulle ha beslutat att:

i huvudsak tillstyrka förvaltningens förslag. Och därutöver anföra följande;
att målet ska vara ett Stockholm fritt från fossila bränslen år 2030, konkreta delmål för vart fjärde år och 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 CO₂ (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 CO₂ 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 CO₂. 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 klimativänliga bränslena. De är gjorda på organiska avfall (tallolja är en rest från pappersindustrin). Båda dessa bränslen är energieffektiva.

En annan sida av saken är att samtidigt som Stockholms stad lägger ner ett omfattande arbete för att få den egna fordonsparken miljövänlig har valfrihetssystemet - bland annat inom hemtjänsten - bidragit till ett kraftigt utsläppsökning. Den organisationen som valts, med ett stort antal utförare, innebär ett kaotiskt transportarbete som mångdubblats jämfört om man har hemtjänsten i kommunal regi och kan planera

verksamheten rationellt så att de flesta brukare befinner sig inom gångavstånd.

Detta påvisas i en utredning av Trafikverket, "[Valfrihet och transporter i hemtjänsten](#)" ([Vägverket, 2013-03-25](#)), som undersökte konsekvenserna för transportarbetet när en viss andel av hemtjänstuppdragen läggs ut på privat entreprenad.

Utredningen visar bland annat att med flera utförare inom hemtjänsten blir det längre körsträckor, mer arbetstid bakom ratten, försämrad trafiksäkerhet och ökad miljöpåverkan. Hemtjänsten i en kommun är den verksamhet som använder sig i särklass av flest personbilar och kör flest mil. Man kan givetvis minska körsträckan kraftigt med hjälp av logistik i verksamhetsplaneringen. Men logistiskt gäller generellt att ju fler utförare som ska dela på ett visst antal leveranser/besök, desto svårare att skapa effektiva rutter. Stordriftsfördelarna inom transportlogistiken är tydliga. Med många ineffektiva rutter blir de sammanlagda körsträckorna längre.

Slutsatsen är att ett återtagande av hemtjänsten i egen regi skulle vara en utmärkt miljöinsats.