

Stockholm den 13 december 2013

## **Remissvar från Gröna Bilister: Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm**

### **Inledning**

Den ökade trafiken i Stockholm har under många år skapat allt större problem. Trängsel, luftkvalitet och buller har varit några av problemen. Stockholm överskrider ständigt luftkvalitetsnormerna vilket leder till förkortad livslängd, staden har långtgående klimatmål som är svåra att nå utan kraftfullt minskad trafik, nästan varannan stockholmare upplever sig bullerstörd och trängseln i trafiken orsakar miljardförluster årligen i form av minskad effektivitet i arbetslivet. En teknisk utveckling av fordon och drivmedel, för bättre miljöanpassning, skulle kunna minska de negativa effekterna av fordonstrafiken. Därför bör andelen miljöfordon öka i trafiken samtidigt som miljökraven på dessa successivt skärps.

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation ser vi positivt på den utveckling som sker med allt fler miljöfordon och skärpta miljöregler.

Vi har alltsedan vårt grundande lämnat åtskilliga remissvar och producerat flera egna skrifter och i dessa gett omfattande förslag inom miljöområdet och där intill gränsande områden inom trafik och infrastruktur.

Vi har fokus på vägtransporter med bil men även på helheten för att integrera bilen, även tunga fordon, i den totala infrastrukturen.

- Vi är i stort positiva till förslaget till vision och de åtgärder som är kopplade till visionen.
- Vi önskar även att några av de föreslagna åtgärderna förstärks.
- Därutöver vill vi föreslå några ytterligare åtgärder.

### **Remissförslaget**

Remissförslaget visar på ett ambitiöst sätt hur målen, Fossiloberoende 2030 och Fossilfritt 2050, skulle kunna uppnås. Vi ser dock att fler mätbara mål och delmål bör upprättas.

I förslaget anges att osäkerhet råder om huruvida målen om 20 % miljöbilar i nybilsförsäljningen, 16 % förnybart drivmedel och 10 % miljölastbilar i Stockholm kan nås beror på avsaknad av långsiktiga spelregler och osäkerhet om styrmedel på nationell nivå. Det innebär att ytterligare åtgärder, utöver vad som anges i remissförslaget, behöver vidtas, förslagsvis i enlighet med de förslag till kompletteringar som anges nedan.

Uppdelningen i förslaget med fokus på egna bilparken och den totala i staden, både lätta och tunga fordon, både eldrift och biobränslen är mycket positiv.

Vi ser även att subventioner till förvaltningarna för att uppnå önskade investeringar bör i möjligaste mån undvikas.

## Förslag till kompletteringar till remissförslaget

Vi ser det största hindret för enskilda att skaffa elbil eller laddhybridbil är svårigheten till nattladdning. Framst gäller detta boende i flerfamiljshus. Därför bör kraftfulla åtgärder, t ex genom beslut i exploaterings och bygglovsärenden, vidtas för att fastighetsägarna installerar eluttag, 16 amp, i alla nybyggda parkeringsanläggningar för flerfamiljshus samt att detta införs successivt i det äldre beståndet. Stockholms stads (inkl bolag) egna fastighetsbestånd bör omfattas av detta snarast. Även övriga fastigheter inom kommunen bör omfattas av detta så snart det är möjligt.

I dag är parkeringssituationen svår inom Stockholm stad. I innerstaden är speciellt boendeparkeringen på gatumark kritisk. Samtidigt finns det lediga platser i parkeringsanläggningarna. För att öka incitamentet att skaffa miljöbil, och samtidigt minska trycket på boendeparkeringen, bör boendeparkering utfärdas endast för miljöbilar och att den då blir kostnadsfri. Övriga fordon betalar ordinarie taxa för parkering.

Den nya tekniken med elfordon och laddhybrider leder till behov av nya yrkeskategorier med ny kunskap. Stockholms stad bör se till att det kommer att finnas utbildningsmöjligheter i tillräcklig omfattning för dessa nya yrkeskategorier.

Förändringar i beteende och värderingar sker långsamt, ofta på grund av okunskap. För att få en snabbare förändring av beteenden och värderingar hos majoriteten av befolkningen bör Stockholms stad gå ut med en bred folkbildningskampanj för att visa på enkelheten i den nya tekniken och dess fördelar för den enskilde.

De undantag för miljöfordon, som anges för specialfordon och utryckningsfordon, bör tillämpas bara i undantagsfall och där utredning visar att undantaget är absolut nödvändigt.

För tunga fordon är möjligheten till elektrifiering mer begränsad. Där bör satsningar på förnybara drivmedel ske i större omfattning vad gäller fordonen, drivmedel samt även distributionen av drivmedel.

I övrigt bör kommunen kraftfullt påverka staten att besluta om:

- Ett bonus/malus-system för nya fordon.
- Förmånsbilar ska vara miljöbilar.
- Fossildrivna bilar utesluts från miljöbilsdefinitionen från och med år 2020.
- Att införa differentierad trängselskatt så att miljönyttan prioriteras.

Kommunen bör även påverka fordonsindustrin och drivmedelsindustrin att arbeta för att:

- Laddhybrider utrustas med motorer som kan köras på förnyelsebara drivmedel.
- Alla nya fordon som är till försäljning efter 2030 kan köras på förnybara drivmedel.
- Distributionen av förnybara drivmedel byggs ut i omfattning att täcka det ökade behovet.

## Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

*För Gröna Bilister*

Lars Edvall