

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### Motion 2007:26 av Lena-Maj Anding m.fl. (MP) om ett fossilbränslefritt landsting 2015

Föredragande landstingsråd: Gustav Andersson

#### Ärendet

Motionärerna föreslår att landstinget tar fram en handlingsplan under 2007 med målet att landstingets användning av fossila bränslen och utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser ska upphöra senast 2015.

#### Förslag till beslut

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att avslå motionen.*

Stockholms läns landsting driver ett ambitiöst arbete med att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser. Miljösteg 5 anger att minst hälften av varu- och persontransporterna ska drivas med förnybara drivmedel till år 2011. Utsläppen av partiklar och kväveoxider ska också ha kraftigt reducerats. Dessutom ska all el och kyla komma från miljöanpassade källor och minst 75 procent av värmen från förnyelsebara energikällor som ger låga utsläpp.

Målsättningarna kräver ett konsekvent och målmedvetet arbete med att fasa in alternativa drivmedel, öka de förnyelsebara energikällornas del av energiförsörjning samt att minska klimatpåverkande utsläpp. Miljöomställningen inom transportsektorn har här en central roll.

Den snabba teknikutvecklingen inom fordons- och bränsleområdet kräver en noga planering av de satsningar som görs. Annars är risken stor för felsatningar, vilket i sin tur innebär stora kostnader. De nuvarande målsättningarna på miljöområdet gör att landstinget driver på teknikutvecklingen,

#### Bilagor

- |   |   |            |
|---|---|------------|
| 1 | Motion 2007:26                            |            |
| 2 | Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande    | 2008-02-18 |
| 3 | Färdtjänstförvaltningens tjänsteutlåtande | 2008-01-17 |
| 4 | AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande   | 2008-02-07 |

LS 0705-0521

agerar föredöme och i flera fall intar en världsledande position. Målsättningarna är också förenliga med en ansvarsfull förvaltning av medborgarnas pengar.

Arbetet med att uppnå målsättningarna i det nuvarande miljöprogrammet, som löper till 2011, måste därför fullföljas. Att införa nya målsättningar under programperiodens gång skulle göra det svårare att nå uppsatta mål. Landstingets fortsatt höga ambitioner inom området ska fastställas i det kommande miljöprogrammet.

## Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 6 maj 2009.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 19 maj 2009.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till V-ledamotens förslag, dels till MP-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*V-ledamoten reserverade sig:*

”Vänsterpartiet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad

Stockholms läns landsting har sedan många år tillbaka haft en ledande position på miljöområdet och tack vare implementeringen av Miljösteg 5 är vi i dag på god väg mot ett fossilbränslefritt landsting. Under nuvarande mandatperiod har dock ambitionsnivån minskat och få nya initiativ har tagits på miljöområdet.

Vi stödjer intentionen i Miljöpartiets motion och anser att landstinget ska lägga ribban högt när det gäller ambitionen i miljöarbetet. Vi delar inte beredningens uppfattning att nya målsättningar inte kan tillföras under programperioden, utan anser att landstingets målsättningar på miljöområdet kontinuerligt bör skärpas i takt med att ny teknik blir tillgänglig och nya kunskaper om klimatgasernas påverkan blir kända. Under de förutsättningar som ges ser vi det dock som svårt att leva upp till de målsättningar som motionen anger.”

*MP-ledamoten reserverade sig:*

”Landstingsstyrelsen föreslås föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* ge landstingsstyrelsen i uppdrag att ta fram en handlingsplan med målet att landstingets användning av fossila bränslen och utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser ska upphöra senast 2015.

Konsekvenserna av utsläppen och ökade koldioxidhalter i atmosfären visar sig i allt fler larmrapporter; ismältningen i Arktis går betydligt fortare än

LS 0705-0521

väntat, glaciärerna smälter, korallreven riskerar att försvinna Klimatfrågan beskrivs av experter och media som århundradets största hot mot världshälsan etc.

Miljöpartiet i Stockholms läns landsting lade denna motion redan 2007, och en av förutsättningarna var att arbete med att uppnå ett fossilbränslefritt landsting skulle starta omedelbart. Detta blev nu inte fallet. Två förlorade år betyder att genomförandet blir svårare men inte omöjligt.

Det är av största vikt att påskynda arbetet med att göra Stockholms läns landsting fossilbränslefritt. Först och främst genom att direkt minska användningen av fossila bränslen, öka andelen förnyelsebara drivmedel och installera sol- och vindanläggningar, men också använda alla de verktyg som är tillgängliga för landstingets klimatarbete bl. a genom klimatkompensation av för tillfället kvarvarande utsläpp, samt upprätta en upphandlingspolicy i enlighet med målet, detta för att styra mot ytterligare utfasning av fossila bränslen och klimatanpassning av landstingets totala verksamhet.

Vi ska också bidra till utvecklingen av ny teknik som minskar miljöpåverkan, genom samordnad upphandling med andra starka offentliga aktörer, samt aktivt delta i internationella projekt både inom EU, men också i andra länder med snabb miljöteknikutveckling bl. a. av ny batteriteknik.

Vi måste kanalisera personalens mycket stora engagemang i miljöfrågorna för att intensifiera vårt miljö- och klimatarbete. Stockholms läns landsting ska stärka sin ställning som ett nationellt och internationellt föredöme, i arbetet för bättre klimat och miljö. Vi ska utveckla arbete med att ta vara på personalens och våra entreprenörers kreativitet.

Det finns ett stort goodwillvärde i att leda utvecklingen mot detta mål. Landstinget ska även öka kommunikationen med länets innevånare både om allt det landstinget gör för miljön och klimatet men också vad medborgarna själva kan göra.”

## Ärendet och dess beredning

**Lena-Maj Anding m.fl. (MP)** har i en motion (bilaga), väckt den 15 maj 2007, föreslagit landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt landstingsstyrelsen att under 2007 ta fram en handlingsplan med målet att landstingets användning av fossila bränslen och utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser skall upphöra senast 2015.

LS 0705-0521

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören, färdtjänstnämnden, Locum AB, AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB.

**Landstingsdirektören** har i tjänsteutlåtande den 18 februari 2008 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* avslå motionen.

**Färdtjänstnämnden** har den 13 februari 2008 överlämnat förvaltningens tjänsteutlåtande (bilaga).

*MP-ledamoten reserverade sig.*

”Färdtjänstnämnden ställer sig positiv till motionens anda att arbeta mer intensivt för ett fossilbränslefritt landsting.”

**Locums koncernledning** har den 28 februari 2008 anfört att en övergång till fossilfria bränslen för fordonstrafik inom landstinget ser Locum inte några hinder för på lång sikt. Det är dock av vikt att bränsleförsörjningssystem och framdrivningsteknik finns för de bränslen och fordonstyper som vi har behov av. Så är ej läget idag.

Den övervägande delen av fastighetsbeståndet är anslutet till fjärrvärme, en värmesort som i allmänhet anses vara bra för miljön. Landstingets möjlighet att påverka hur fjärrvärmen produceras är dock i realiteten kraftigt begränsad. Vad gäller fossila bränslen för uppvärmning arbetar Locum med konverteringsalternativ för de få mindre oljepannor som fortfarande finns kvar inom fastighetsbeståndet.

Avseende användning av el kommer denna till 100 procent av vattenkraftproducerad el. Den sammanlagda energianvändningen i fastigheterna produceras till 88 procent med förnybara bränslekällor.

Locum ser över möjligheterna att bryta den situation som uppkommit med anledning av fjärrvärmeberoendet. Komplement eller ersättningsalternativ i form av småskaliga kraftvärmeanläggningar, solfångare, akvifervärme, bergvärme, sjövärme, jordvärme m.m. är lösningar som utreds.

En av de viktigaste frågorna i Locums verksamhet är att minska användningen av värme, kyla och el i fastighetsbeståndet. Det är där den största miljönyttan ur ett hållbarhetsperspektiv kan uppnås.

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 19 februari 2008 beslutat att som yttrande överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande (bilaga).

**Waxholms Ångfartygs AB:s styrelse** har den 10 december 2007 anfört att det kan konstateras att landstingets transporter sammantaget väl lever upp till de mål som satts upp i miljöprogrammen. Det är i första hand SL som bidrar till den goda situationen genom en mycket hög andel transporter som utförs med förnybara drivmedel.

Sjöfarten är en bransch som ligger en bra bit efter i detta hänseende. Waxholmsbolaget som har landstingets uppdrag att vara ledande i branschen uppfyller detta uppdrag väl men har idag ändå inte mer än 5 % förnybara drivmedel i verksamheten. Genom samarbeten och försök med olika bränsleleverantörer under flera år, kan Waxholmsbolaget under nästa år ha tillgång till en biodiesel framställd på förnybar råvara (animaliska fetter) som uppfyller de krav landstinget ställer.

Yrkessjöfartens drivmedel är skattebefriat och kostar för närvarande omkring hälften av beskattat bränsle. Som ett led i att uppmuntra utvecklingen av biobränslen mm har regeringen skattebefriat sådana bränslen. För Waxholmsbolagets del innebär detta att om vi skulle använda dessa nya miljövänliga bränslen, fördubblas kostnaderna för drivmedel då leverantörerna för egen del tar hand om hela skatteutrymmet.

Waxholmsbolaget gör under 2008 försök med ett nytt drivmedel och räknar med att därefter, i samklang med ägarens önskemål, ha tillgång till en ren biodiesel för hela verksamheten, dock till en minst fördubblad kostnad. Det blir således en budgetfråga om Waxholmsbolaget skall leva upp till målen i landstingets miljöprogram. I vilken mån programmets genomförande kan påskyndas i enlighet med miljöpartiets önskemål kan Waxholmsbolaget inte bedöma.

## Bilagor

### Motion 2007:26

Stockholms läns landsting är det första och hittills enda landsting som har beslutat att bli fossilbränslefritt och också tidsatt detta. Senast 2021 ska landstingets verksamheter vara fossilbränslefria. Miljöpartiet anser att det är fullt möjligt att nå målet redan 2015. En del utsläpp av växthusgaser – t.ex. från lustgasanvändning – kan vara borta tidigare än så.

I Miljösteg 5, landstingets miljöprogram för perioden 2007-2010, är målet vad gäller klimatpåverkan att använda förnybara energikällor till 50 % och reducera lustgasutsläppen med 75 % jämfört med år 2002. Redan nu är används miljöanpassade drivmedel i 75 % av SL-trafiken.

Landstinget är alltså på god väg att bli fossilbränslefritt och enbart använda förnybara energikällor.

De gångna månaderna har FN:s klimatpanel, IPCC, publicerat en rad delrapporter i sin fjärde stora utvärdering av forskningsläget på klimatområdet. Det framgår av rapporterna att situationen är allvarlig, för att inte säga akut, men också att det är möjligt att begränsa temperaturhöjningen till två grader och att lönsamheten ökar om insatserna sätts in tidigt.

Forskarna anser att kostnaderna kommer att vägas upp bland annat av hälsofördelarna (t.ex. minskade luftföroreningar och minskat buller) och lägre energikostnader.

Mot bakgrund av klimatpanelens rapporter, människors oro och Stockholms läns landstings redan framsynta klimatarbete och den positiva effekt på landstingets verksamheter som ytterligare kraftfullt klimatarbete skulle ge, bör landstinget öka hastigheten i klimatarbetet. Landstinget kan vara fossilbränslefritt inte 2021, utan redan 2015.

För att klara det behöver en plan utvecklas samtidigt som Miljösteg 5 genomförs.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår miljöpartiet landstingsfullmäktige besluta

*att* ge landstingsstyrelsen i uppdrag att under 2007 ta fram en handlingsplan med målet att landstingets användning av fossila bränslen och utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser ska upphöra senast 2015.

Den 15 maj 2007

Lena-Maj Anding

Agnetha Boström

Ardavast Reshdouni

Björn Sigurdson

Helene Sigfridsson

Peter Eller

Viviann Gunnarsson

Yvonne Blombäck

Åke Askensten

Niklas Gladh



## Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

### Förvaltningens synpunkter

Landstingets utsläpp av växthusgaser innefattar fossil koldioxid, lustgas och metan. Fossil koldioxid härrör från förbränning av fossila fordonsbränslen (bensin, diesel) och från förbränning av fossila bränslen (kol, olja, fossilt material i hushållsavfall) för framställning av fjärrvärme. Övriga utsläpp av växthusgas från landstingets verksamheter utgörs av lustgas (förlossnings- och operationsanläggningar) och metan (djurhållning i naturbruksgymnasierna).

I motionens rubrik omnämns endast fossila bränslen men i texten nämns även lustgas, förvaltningen har tolkat detta som att även lustgasutsläppen i motionen föreslås vara eliminerade till 2015.

Av landstingsverksamheternas utsläpp av fossil koldioxid och lustgas, vilka uppgår till sammanlagt ca 200.000 ton koldioxidekvivalenter, svarar SL för ca 75 %. Dessa utsläpp härrör i huvudsak från dieselbussar. SL använder i sin trafik för närvarande ca 2000 bussar, av vilka ca 1600 drivs med diesel. Ca 200 av dessa bussar (trängselbussarna) är relativt nya (levererade 2005-2006). SL köper ca 150 bussar årligen, vilket innebär att bussarna tas ur trafik efter genomsnittligt 13 år.

För att SL ska bli fossilfritt till 2015 erfordras antingen att tillgången till biodiesel och/eller RME kan säkras i sådan omfattning att samtliga dieselbussar kan drivas av dessa bränslen, eller att inköpen av bussar som kan drivas med etanol eller biogas påskyndas. I det senare fallet måste också infrastrukturen för tankning av biobränsle byggas ut snabbare. De två alternativens konsekvenser beskrivs nedan.

Landstinget står i begrepp att pröva användning av biodiesel i begränsad skala inom WÅAB. Bränslet kommer från Neste OY i Finland, som framställer det från olika biomaterial såsom palmolja och matfett. Användningen av palmolja är kontroversiell, eftersom det har ifrågasatts från miljörorelsen om produktion av denna råvara har acceptabla sociala och miljömässiga konsekvenser. För att inte använda bränsle från kontroversiell råvara avser WÅAB att endast använda biodiesel där palmolja inte använts vid framställningen. Den framtida tillgången på biodiesel är oklar, men landstinget följer utvecklingen inom området med största uppmärksamhet, i första hand för att biodiesel kan vara ett intressant bränslealternativ för SLs bussar. RME (rapsmetylester), även kallad FAME (fatty acid methyl ester) framställs från växtråvara i Sverige, och används redan av SL som inblandning (5%) i all diesel. Denna användning kan ökas.

LS 0705-0521

Alternativet att påskynda utbytet av dieselbussar mot etanol- eller biogasbussar kräver att utbytestakten ökar till ca 200 bussar årligen, samt att infrastrukturen för tankning av dessa bränslen byggs ut till hela trafikområdet. Vilken ökning av de årliga investeringarna detta skulle medföra erfordrar särskild utredning. Uppskattningsvis rör sig det årliga beloppet om 200-300 miljoner kr.

Biobränslemarknaden befinner sig för närvarande i en fas av snabb utveckling. Etanolens för- och nackdelar har diskuterats flitigt i media, och det har bl a hävdats att etanol inte ger någon minskad klimatpåverkan jämfört med fossila bränslen. Mer initierade debattörer har betonat att såväl råvaran som framställningsmetoderna är avgörande för hur fördelaktig etanolen är jämfört med fossila bränslen. Landstingets uppfattning är att denna diskussion pekat på vikten av att uppmärksamma framställningsmetoden. SL har meddelat att man avser att försöka få till stånd någon form av miljödeklaration på den etanol som används.

Ett annat biobränsle som är aktuellt för SL är biogas. SL har långtidskontrakt för leverans av biogas från Stockholm Vatten, och har också ett kontrakt för framtida leveranser av biogas från Käppalaverket. Biogas framställd från rötslam kan enligt nuvarande beräkningar inte tillverkas lokalt i sådan mängd att det räcker för hela SLs busstrafik.

Som framgår av ovanstående har SL höga ambitioner för att långsiktigt minska utsläppen av fossil koldioxid. Biobränslen har successivt införts under lång tid, och SL har idag troligen Europas mest miljövänliga busstrafik. SL har för avsikt att byta ut diesel- mot biobränslebussar i takt med att bussparken förnyas, vilket också ger möjlighet att successivt följa marknadsutvecklingen av fossilfria bränslen och tillgången på bussar för dessa bränslen. En forcerad övergång till fossilfri trafik innebär vissa risker för att verksamheten låses fast vid bränslen eller bussmotorer som i ett längre perspektiv visar sig vara suboptimala ur miljö- och ekonomisynpunkt.

För övriga trafikslag kan i princip samma principer hävdas, dvs att en övergång till fossilfri trafik fram till 2021 ger mindre risker för felinvesteringar i fordon och infrastruktur än en något mer forcerad övergång. I detta sammanhang bör påpekas att landstinget redan i nuläget har mer fossilfri trafik än vad som beslutats att EU och Sverige skall uppnå till 2020. En snabbare övergång för landstinget än för Sverige och EU som helhet skulle visa på höga ambitioner, men skulle inte väsentligt minska Sveriges totala utsläpp. Landstingets utsläpp av växthusgaser är för närvarande ca 3 promille av Sveriges totala utsläpp.

För fjärrvärme är landstinget hänvisat till den mix av bränslen som fjärrvärmeleverantören Fortum tillhandahåller. Fjärrvärme produceras

LS 0705-0521

genom förbränning av avfall från hushåll, byggverksamhet m.m. I dessa bränslen ingår såväl biomaterial (matavfall, trä) som plast och andra produkter tillverkade av fossil råvara. Vid brist på avfallsråvara eller då värmeproduktionen måste ökas, ex.vis vid stark kyla, används dessutom fossila bränslen som kol eller olja. Landstinget kan köpa fossilfri fjärrvärme enligt ungefär samma principer som man köper ”grön” el, dvs köpa inom den kvot av den totala fjärrvärmeproduktionen som åstadkoms genom förbränning av biobränslen. SL köper biofjärrvärme från Fortum, men Locum ställer ej detta krav på fjärrvärmerna.

Sammanfattningsvis bedöms att en mer forcerad övergång till fossilfria bränslen inom landstingets verksamheter leder till högre investeringar under övergångsperioden och ett något större risktagande avseende teknikval. Förvaltningen bedömer att den goodwill som landstinget skulle kunna uppnå med ett forcerat införande lika väl kan erhållas genom att allmänheten i högre utsträckning informeras om att landstinget redan i nuläget är en föregångare när det gäller att minska klimatpåverkan. Den reella effekten av ett forcerat införande på Sveriges totala bidrag till klimatpåverkan är marginell.

#### *Miljökonsekvenser av beslutet*

Beslutet har ingen eller marginellt negativ inverkan på miljön.

Nämndsammanträde  
2008-02-13Ärende nr  
6

Färdtjänstnämnden

## Yttrande över motion 2007:26 om ett fossilbränslefritt landsting 2015

### ÄRENDET

Miljöpartiet de Gröna har i en motion Lena–Maj Anding m fl, föreslagit att landstingets användning av fossila bränslen och utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser ska upphöra senast 2015.

Stockholms läns landsting är enligt motionen det första och hittills enda landsting som har beslutat att bli fossilbränslefritt och också tidsatt detta. Senast 2021 ska landstingets verksamheter vara fossilbränslefria. Miljöpartiet anser att det är fullt möjligt att nå målet redan 2015 och vill ge landstingsstyrelsen i uppdrag att under 2007 ta fram en handlingsplan med målet att landstingets användning av fossila bränslen och utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser ska upphöra senast 2015.

### FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

Färdtjänstförvaltningen ser för egen del stora svårigheter att klara det föreslagna målet redan 2015. Även om utvecklingen av antalet fordon som drivs med alternativa och miljöriktiga drivmedel har varit mycket positiv under de senaste två åren så ser förvaltningen mycket stora svårigheter att klara att nå ett tidigarelagt mål med helt alternativdrivna fordon.

Färdtjänstförvaltningen upphandlar i huvudsak tre uppdragstyper. Det är färdtjänstresor och sjukresor med taxi och specialfordon som normalt är utförda av taxibilar d v s personbilar och anpassade minibussar. Därtill upphandlas Närtrafik vilket innebär kollektivtrafik i linjeform med något mindre bussar. Sådana bussar är oftast s k midibussar vilka tillverkas av något mindre företag specialiserade på trafikslaget. Uppdragstyperna och dess förutsättningar redovisas övergripande nedan.

### **Taxibilar**

För taxibilar är färdtjänsten en delmarknad. Där landstinget köper tjänster från kontraktsparter beställningscentraler/taxiväxlar som till sig knyter och ansluter fristående taxiåkerier som arbetar under gemensam logotype och gemensamt varumärke/trafikförutsättningar.

För taxi har utvecklingen av antalet varit miljöfordon varit positiv antalet miljöfordon har ökat från 446 st taxibilar 31/12 2006 till 704 st taxibilar 31/12 2007. Detta antal skall dock ställas mot det totala antalet fordon som utför uppdrag i form av taxitjänster vilket är cirka 5 000 st.

Påverkan för att få fler miljöfordon i trafik har skett från såväl landstingets sida som andra aktörer främst Luftfartsverket Arlanda. Landstinget har ett ekonomiskt bidrag för bilar som utför uppdrag och är miljöfordon. Och Luftfartsverket ger miljöbilar köfördelar på Arlanda flygplats. För taxibilar finns idag ett antal bilmodeller som kan definieras som miljöfordon i för taxi lämplig storlek att tillgå. Tillgången på olika bilmärken är ännu begränsad.

Kan då Färdtjänsten till 2015 ställa krav att hela den nödvändiga och upphandlade flottan skall vara miljöbilar. Teoretiskt skulle ett svar vara ja men praktiskt skulle det innebära stora svårigheter. Främst måste krav ställas i upphandling vilken upphandlingscykel i affärsmässigt och praktiskt ett sådant läge måste kunna anpassas till året 2015. Med hänsyn till att ge tidsmässigt rimliga avtalskrav och möjligheter till ekonomiskt fordonsavskrivning är detta svårt. Kostnadsmissigt skulle ett absolut krav intill 2015 ge landstinget kostnadsökningar för tjänsten. Hur stora går i dagsläget inte att beräkna. Andra faktorer måste vägas in i en bedömning. Dels risken för att antalet anbudsgivande leverantörer minskar, dels utvecklingen hos samhället i övrigt och taxis övriga kunder beträffande krav på 100 % miljöfordon. Slutligen måste tillgången på tillgängliga miljöfordon och bränsletillgång bedömas.

För taxibilar finns således en möjlighet intill 2015. Ett absolut krav innebär dock osäkerhet för Färdtjänsten både beträffande tillgången på möjliga leverantörer och kostnadsökningar.

### **Specialfordon**

De fordon som finns tillgängliga för att bygga om och anpassa till Specialfordon för trafik inom Färdtjänsten finns idag inte att inköpa med alternativt drivmedel.

Färdtjänsten har på olika sätt försökt påverka fordonsindustrin till att få fram även dessa fordonstyper med miljöbränsle. Tyvärr trots förståelse

från våra ställda önskemål så har de Svenska generalagenterna svårt att få gehör hos de internationella tillverkarna. Dessa syns lägga sin kraft främst på volymfordon i form av sedvanliga personbilar.

Sverige ligger långt framme i synen på miljöbilar men är en liten köpare i ett internationellt perspektiv. Som exempel kan nämnas att hela Sverige av Mercedes produktion köper en (1) dags produktion av årsproduktionen och i den beräkningen finns med såväl skåpbilar, små lastbilar, små bussar etc av den bilmodell som byggs om och anpassas till sedvanligt Specialfordon för rullstolstransporter.

För Specialfordon kan i dagsläget inte utlovas att det finns fordon att tillgå per år 2015. Det finns inte fordon att tillgå och går inte att bedöma när sådana finns i marknaden. I övrigt gäller samma farhågor beträffande tillgången på möjliga leverantörer och bränsle som för taxibilar.

De resenärer som reser med Specialfordon är den grupp resenärer som många gånger har Färdtjänsten som enda sättet att resa.

### Närtrafik

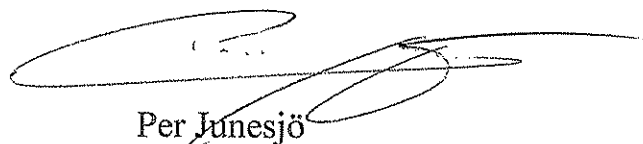
De avtal som Färdtjänsten har för Närtrafikens sträcker sig något bortom 2015 och utförs idag med fordon med dieselbränsle Klass 1. Bussar av den storlek som behövs till Närtrafiken finns endast undantagsvis med miljöbränsle. Busstillverkare lägger sin kraft på att anpassa de lite större normala stadsbussarna för miljöbränsledrift. Och eftersom dessa mindre bussar har andra karosser och motorer kommer de senare i utvecklingen.

De fordon av den typ som rullar i Närtrafiken och som kör med alternativt bränsle på några få platser i Sverige är endast att betrakta som försöksfordon och tillgången på anpassade modeller är mycket litet.

### FÖRSLAG TILL BESLUT

att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på motionen.

  
Stellan Hellqvist  
Förvaltningschef

  
Per Junesjö  
Avdelningschef

Bilaga: Motion av Miljöpartiet de Gröna om ett fossilbränslefritt landsting 2015.

## **AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande**

### **Bakgrund**

Miljöpartiet de gröna har i en motion till landstingsfullmäktige föreslagit ett beslut om att ge landstingsstyrelsen i uppdrag att under 2007 ta fram en handlingsplan med målet att landstingets användning av fossila bränslen och utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser ska upphöra senast 2015. Landstinget har skickat ärendet på remiss till bl a AB SL. Motionen bifogas.

### **Dagsläge**

SL uppnådde det tidigare uppsatta målet 25 procent förnybart drivmedel i busstrafiken före utgången av 2006 (trängselbussar oräknade). Målet nåddes tack vare ett massivt inköp av etanolbussar (130 st.) under 2006. Idag har SL 390 etanol- och 51 biogasbussar i trafik.

Förnybara drivmedel har hamnat i stort mediafokus under 2007. Även etanol ifrågasätts på olika grunder, bl.a. diskuteras sociala förhållanden vid produktionen av rösockeretanol i Brasilien (ca hälften av den etanol som SL förbrukar beräknas komma från Brasilien). SL har därför, i samarbete med Stockholms stad och Göteborgs stad påbörjat ett arbete med att försöka påverka leverantörerna att driva fram etiskt och miljömässigt hållbar produktion av drivmedel. Rätt hanterad är biogasen det miljö- och etikmässigt allra bästa drivmedlet. Den produceras lokalt på ett kretsloppsanpassat sätt och ger inte upphov till mark- eller vattenförorening vid spill. Vid väl kontrollerad produktion och konsumtion avges egentligen bara (förnybar) koldioxid samt vattenånga. Till dess nackdelar hör dock att den är svår att lagra och distribuera samt att tillgången är begränsad. SL har i dagsläget avtal om biogasleveranser som räcker till ca 220 bussar.

### **Framtida satsningar**

Ansträngningarna med att införa förnybart drivmedel i busstrafiken kommer att fortsätta med målet inställt på att 50 % av bussflottan ska drivas med förnybart drivmedel vid utgången av 2011.

Biogas och etanol kommer sannolikt fortsätta att dominera som förnybara drivmedel i SL-trafiken under de kommande åren. För dessa drivmedel finns redan de tekniska lösningarna, dock föreligger olika trafiktekniska frågor som måste lösas på ett nöjaktigt sätt. SL kommer dessutom att under de närmaste åren skaffa erfarenheter av andra drivmedel och -linor genom att utföra olika tester i samarbete med trafikentreprenörerna. Det är mycket viktigt att dessa tester och piloter får ta erforderlig tid för att inte äventyra driftkvaliteten i trafiken vid introduktionen i stor skala.

LS 0705-0521

**En fossilfri busstrafik år 2015**

År 2015 kommer bussflottan sannolikt att omfatta fler än 2000 bussar. Att nå 100 % förnybart redan då är ett mycket stort steg och kommer att medföra en kraftigt förtida avveckling av befintlig dieselbussflotta.

Enligt avtalen får bussarna i SL trafiken rulla i maximalt 15 år. I områdena Nacka-Värmdö samt Huddinge-Botkyrka är maxåldern 13 år. Med vanlig utraningstakt kommer år 2015 ca 630 bussar med Euro-klass 3 eller lägre att finnas kvar i bussflottan. De kommer att ha registreringsår 1999 eller senare och kan inte drivas med annat än diesel, såvida inte hela motorn byts ut. För att nå fossilfrihet år 2015 kommer de att behöva bytas ut i förtid. Trafikutförarna (som i allmänhet äger bussarna) kan då beräknas göra en total restvärdesförlust på knappt 90 miljoner kr. Vidare leder ett sådant förtida utbyte till att sänka bussflottans samlade medelålder från ca 8 år till 4 vilket medför ökade kapitalkostnader för åren 2015-2020 på sammanlagt ca 180 miljoner kr. Den totala kostnadsökningen som trafikutförarna ska kompenseras för ligger alltså på närmare 270 miljoner kr.

I ovanstående räkneexempel har inte några antaganden om framtida investeringar i depåer och driftskostnader tagits med. En alltför snabb introduktion av nya alternativa drivmedel kan medföra svåråtervändbara risker i form av investeringar i infrastruktur och bussar som senare kan visa sig vara felsatsningar.

**Sammanfattning**

En fossilbränslefri busstrafik kan åstadkommas redan år 2015. Ett sådant förtida utbyte av bussar är dock behäftat med mycket stora risker och stora kostnader.