

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-06-28
Version

Diarienummer
TN 2013-0418

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
Jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2013-08-27, punkt 12

Svar på skrivelse om avtalskraven är för rigida och hämmar teknikutvecklingen

Ärendebeskrivning

Miljöpartiet de gröna har inkommit med en skrivelse daterad 21 maj 2013 till Trafiknämnden och önskar svar på frågan om avtalskraven i trafikavtalen är för rigida och hämmar teknikutvecklingen.

Bakgrunden till frågan är att kraven i det nya trafikavtalet för innerstaden och Lidingö innehåller krav om att utnyttja en viss mängd biogas för busstrafiken under avtalsperioden. Samtidigt som utvecklingen av elhybrider går fort och ny teknik traditionellt testas i innerstaden först, eftersom det är där miljö- och bullerkraven är strängast i länet.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 28 juni 2013
Skrivelsen från (MP) daterad 21 maj 2013

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad

Förvaltningens förslag och motivering

Målen för kollektivtrafiken i länet beskrivna i Trafikförsörjningsprogrammet anger att andelen förnybar energi ska vara minst 90 % år 2020 och 100 % år 2030. Bland de vägledande principer som finns i Trafikförvaltningens strategi för Hållbar Utveckling beskrivs att målet ska uppnås genom att byta ut fossila drivmedel mot förnybara samt att prioritera bränslen som framställs från avfall. Mot bakgrund av detta arbetar Trafikförvaltningen med flera åtgärder för nå de uppsatta mål som finns för verksamheten.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-06-28
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Biogas är ett av de bästa förnybara alternativ, som finns kommersiellt tillgängliga, till diesel idag och som produceras från avfall. Förutom att minska det klimatpåverkande utsläppet från trafiken bidrar användningen av biogas även till att minska utsläppet av partiklar och kväveoxider som förbättrar luftkvaliteten i Stockholm. I syfte att få biogas som drivmedel i busstrafiken har SL tecknat avtal med producenter av biogas, Fordonsgas i Stockholm AB samt Käppalaförbundet. Det innebär att den biogas som används i SL-trafiken idag är lokalt producerad. Avtalen är långsiktiga och anger en viss volym biogas per år som SL åtar sig att ta emot och motsvarande mängd åtar sig leverantörerna att producera. Detta möjliggör för producenterna av biogas att ta investeringar i anläggningar för att producera biogas som fordonsbränsle, men också för SL att garantera ett bränsle till bussar under hela bussens livslängd.

Kraven om mottagande av biogas som ställts på trafikoperatören vid upphandling av busstrafiken i innerstaden och på Lidingö speglar krav om mottagande av biogas i redan tecknade leveransavtal om biogas. Mängden biogas som trafikoperatören åläggs att utnyttja i busstrafiken från och med trafikstart 2014 motsvarar ca 65% av den energi som idag åtgår som bränsle till bussflottan i innerstaden och på Lidingö. Det innebär att, även inräknat en viss energieffektivisering i busstrafiken exempelvis genom införande av hybridfordon, kommer andra bränslen än biogas behöva utnyttjas för att driva trafiken.

De krav om mottagande av biogas från och med att den nya depån i Tomtebodatas i drift baseras på de underlag och planer som finns för den nya depån samt underlag för kommande upphandling av biogas. Mängden biogas som trafikoperatören åläggs att utnyttja från och med 2020, baserat på att depån i Tomteboda är i drift motsvarar ca 85 % av den energi som idag åtgår som bränsle till bussarna i innerstaden och på Lidingö.

För den del av bussflottan som inte använder biogas levererad genom SL:s avtal med producenter av biogas har trafikoperatörerna möjlighet att välja annat förnybart bränsle i enlighet med de krav på förnybart bränsle som följer av trafikavtalet. Detta möjlighör användning av både etanol och biodiesel.

Kraven på utsläpp från trafiken är strängare inom miljözonen för Stockholms Stad än för övriga delar av länet, men avseende buller är kraven de samma för hela länet och alltså inte strängare i innerstaden. Att ny teknik ofta testas i innerstaden beror främst på att busstrafiken där kan orsaka mer bullerstörningar än i övriga delar av länet, eftersom trafiken kommer närmare bostadsbebyggelsen.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-06-28
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det är Trafikförvaltningens bedömning att biogas producerat från avfall är ett av de miljömässigt bästa alternativen till fossil diesel som finns kommersiellt tillgängligt i dagsläget. I Skåne kommer det snart att introduceras energi-effektiva hybridfordon som drivs med biogas. Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting följer denna introduktion med stort intresse. Trafikförvaltningen följer även i övrigt den tekniska utvecklingen när det gäller nya typer av bussar med hybrid- och andra tekniker samt deltar i och främjar genom trafikentreprenörerna olika försök med sådana tekniker. Avsikten är, förutom att följa den tekniska utvecklingen, att vinna erfarenhet från sådana nya fordon vad gäller kostnader, driftsäkerhet, underhållsmässighet samt fordonens påverkan på infrastrukturen såsom depåer, behov av ladd-funktioner vid hållplatser m.m

Den tekniska prestandan för laddhybridbussar inte är fullt ut känd i dagsläget och det skulle innebära en risk för trafikdriftens pålitlighet och därpå följande förmåga att attrahera nya kunder att förlita sig på ny teknik utan att först genomföra testverksamhet. SL hindrar i sin upphandling inte införandet av ny teknik men har valt att kravställa merparten av bussflottan på beprövad miljövänlig teknik.

Det är Trafikförvaltningens bedömning att kraven i trafikupphandlingen inte hämmar teknikutvecklingen då det finns utrymme för att spara energi jämfört med dagens bränsleförbrukning samt att välja ett annat förnybart bränsle till delar av trafiken. I upphandlingen av trafiken för innerstaden och Lidingö kommer alla anbudsgivares förslag avseende bussflottans sammansättning att analyseras med hänsyn taget till SLs miljökrav och uppdragets mål. Utöver det kan anbudsgivare anse att en framåtriktad miljövänlig lösning som attraherar stockholmare är en viktig framgångsfaktor för att locka fler resenärer och öka marknadsandel, som i sin tur är ett av uppdragets mål och ingår som del i utvärderingen.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Driftskostnaderna avseende nya tekniska lösningar med hybrid- och laddhybridbussar är inte fullt ut kända i dagsläget. Det är bland annat med bakgrund till detta som Trafikförvaltningen är engagerad i ett projekt, som om det blir verklighet, kommer att kunna utvärdera tekniken med laddhybridbussar i trafik på linje 74.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-06-28
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Miljökonsekvenser av beslutet

Användningen av biogas som bränsle i busstrafiken bidrar till att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken, men bidrar också till en bättre luftkvalité eftersom utsläppet av partiklar och kväveoxider är lägre än från motsvarande dieslbussar.

Ragna Forslund
Tf Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling