

Stockholms stad  
KS 2023/682

## Remissvar av Miljöprogram 2030 för Stockholms stad

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att till Stockholms stad inkomma med synpunkter på Miljöprogram 2030 för Stockholms stad. Mobility Sweden tillstyrker programmet med nedanstående kommentarer och inspel.

---

### Synpunkter på förslaget

Fordonsindustrin befinner sig mitt i en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkopplade fordon och utveckling mot autonoma fordon. Den gröna omställningen påverkar hela branschen och elektrifieringen är huvudspåret, men även biodrivmedel och grön vätgas utgör viktiga beståndsdelar. Omställningen kan, om branschen ges rätt förutsättningar, stärka svensk konkurrenskraft, skapa nya exportframgångar, fler jobb och i förlängningen bidra till Sveriges välförstånd. Annars riskerar Stockholm och Sverige att hamna på efterkälken.

Transportsektorn har under det senaste århundradet utgjort en betydande källa till buller och luftföroreningar i Stockholm. Mot bakgrund av teknikutvecklingen inom fordonsindustrin, EU:s klimatpaket Fit for 55 och det nationella svenska transportmålet om minskade utsläpp till 2030 ställer fordonsindustrin nu om och byter drivlina från fossilt till fossilfritt. I takt med att allt fler elfordon rullar på våra vägar minskar även bullret. Det tekniskiftet innebär att bilen fortsatt kan utgöra en viktig beståndsdel i den moderna staden. För många stockholmare kommer bilen fortsatt att vara ett viktigt transportmedel. Den gör att man kan ta sig från a till b på ett fördelaktigt sätt och den bidrar till att man kan få ihop sitt livspussel. Det är viktigt att Stockholms stad i sin stadsplanering fortsatt har med bilen. Mobility Sweden är kritisk till att Stockholm stad ska verka för minskad biltrafik.

Det är positivt att det i Miljöprogrammet slås fast att Stockholm ska vara en förebild för en rättvis och snabb omställning och att elektrifierad trafik fyller en viktig funktion i det arbetet. I programmet framgår det att trängselskatter och parkeringsåtgärder har en särskild potential att bidra till minskade utsläpp. Det är bra att Stockholms stad

verkar för att möjliggöra borttagna eller nedsatta trängsel- och parkeringsavgifter för fordon med fossilfri drivlina.

Varje år upphandlar det offentliga varor och tjänster för omkring 900 miljarder kronor. En stor del av dem går till transporter. I miljöprogrammet framgår det att Stockholms stad i sina upphandlingar ska ställa krav på förnybara drivmedel och där det är möjligt ställa krav på eldrivna fordon och arbetsmaskiner. Detta menar vi är oerhört viktigt både för att sänka utsläppen och minska bullret i staden men även för att gå före i omställningen och vara ett föredöme för resten av Sverige.

I en växande stad kan delad mobilitet vara ett alternativ för dem som inte är i behov av en egen bil i vardagen men som fortfarande behöver tillgång till bil. I miljöprogrammet framgår det att Stockholms stad ska underlätta för invånarna att minska sin klimatpåverkan bland annat genom att möjliggöra hållbara val som exempelvis delningstjänster. Det är emellertid viktigt ha en tydlig plan för hur detta ska göras. Erfarenheterna från andra länder pekar på att differentierade parkeringsavgifter är viktigt för att främja alla former av delningstjänster. Idag missgynnas de då de inte ens kan få samma avgifter som boende parkering. Under en period kan även differentierade trängselavgifter vara en bra lösning.

I miljöprogrammet framgår det att arbetet med att främja elektrifiering i Stockholms stad bland annat innebär att införa fler miljözoner. Att införandet av fler miljözoner är bra under förutsättning att det görs en konsekvensanalys där hänsyn tas till såväl miljöskydd som näringslivets behov. Dialog med näringslivet är avgörande för att säkerställa att åtgärderna implementeras på ett sätt som är rimligt och hållbart för alla parter. För att öka incitamenten för efterlevnad måste det finnas incitament och morötter för de berörda aktörerna. Styrmedel för att undvika undanträngning av grupper som bor och jobbar i berörda områden, men som inte har ekonomiska möjligheter att byta till elfordon. Kommunen har en nyckelroll i att styra detta genom upphandling och andra styrmedel. Det är också viktigt att infrastruktur för elektrifiering, som laddningsstrategier, finns tillgängliga för att stödja övergången till mer hållbara transporter. För att bevara turismen bör undantag göras för turistbussar i miljözonerna till dess att rätt förutsättningar finns på plats.

Avslutningsvis är utbyggnaden av laddinfrastruktur i staden avgörande för att omställningen ska ske på ett effektivt sätt. I miljöprogrammet saknas en tydlig plan eller riktlinjer för hur laddinfrastrukturen ska byggas ut. Redan idag byggs laddinfrastruktur i staden, men då främst i centrala delar. Det är dock viktigt att poängtera att laddinfrastruktur inte bara behövs i centrala delar av staden, utan även i förorter och ytterområden då den viktigaste laddplatsen är där bilen normalt står parkerad över natten. Här finns en hel del data att tillgå som aggregerat skapar bättre underlag för en utbyggnad av laddinfrastruktur. Exempelvis kan man titta på var elfordon rör sig, var de normalt parkerar över natten, hur effektkapaciteten i elnäten ser ut, var taxibilar normalt står uppställda, var invånarna önskar laddinfrastruktur samt vilka "point of interests" som finns på olika platser i staden. Här har Nederländerna arbetat fram en mycket bra metod för att planera den framtida laddinfrastrukturen genom att ta in data från ett 30-tal olika källor.

Mobility Swedens senaste undersökning "Elbilisten 2024" visar att 23% av respondenterna som bor i storstäder och storstadsnära kommuner inte har möjlighet att ladda elbil i anslutning till hemmet. Därtill finns det ytterligare 6% där bostadsrättsföreningen eller hyresvärderna av olika anledningar inte tillåter elbilsladdning i fastigheten. Mobility Sweden anser att Stockholm Stad, precis som andra kommuner, har ett utbildningsansvar gentemot de fastighetsägare som etablerar sig i staden. Här behöver fastighetsägare förstå vilka krav som ställs vad gäller laddinfrastruktur i exempelvis Energy Performance Buildings Directive, EPBD, från EU och att "right-to-charge" är ett önskvärt mål.

Det är också viktigt att inte glömma bort de eldrivna lätta lastbilarna. Även dessa behöver laddas, dels i depå, men också under dagen längs sin rutt och vid av- och pålastning vid terminaler och logistikcentra. Speciellt med tanke på införandet av miljözoner som kräver att alla leveranser sker eldrivet. Man bör också ta i beaktande att dessa fordon kräver en större yta för parkering.

Stockholm den 4 juni 2024

Michaela Ehteshami  
Kommunikationsstrateg  
Mobility Sweden