

Miljöbilar i Stockholm

NYHETSBRÄV 5/2009

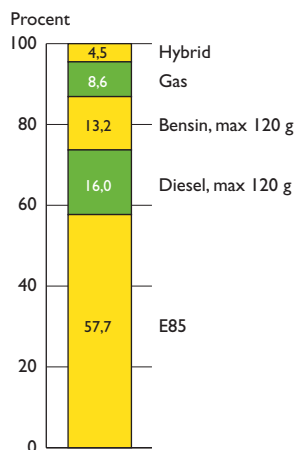
Miljöbilsparken växer kraftigt

I oktober 2009 fanns 4 354 000 personbilar i trafik i Sverige. Av dem var 256 000 miljöbilsklassade och ca 90 000 rullade i Stockholms län. Det betyder att över 9 procent av bilarna i länet nu är miljöbilar. Stockholm ligger därmed flera procentenheter före tvåan Västra Götaland.

Fortfarande säljs hög andel miljöbilar

Mer än var tredje ny bil är nu miljöbilsklassad i Sverige. I Stockholms län var 39 procent av de nyinköpta personbilarna hittills under 2009 miljöbilar vilket är strax över riksgenomsnittet.

Nyregistrerade miljöbilar i Stockholms län januari–november 2009



Fortfarande dominerar etanolbilarna försäljningen och de har extra stark ställning i Stockholm, men försprånget minskar. Särskilt gasbilar men även snåla bensin- och dieslbilar har ökat sin marknadsandel under 2009. I absoluta tal säljs fortfarande flest miljöbilar i Stockholm medan länet under 2009 halkat ner till en femteplats när det gäller miljöbilarnas andel av hela nybilsförsäljningen. Källa: BIL Sweden och Transportstyrelsen

Tema: Femton år med Miljöbilar – var står vi nu?



Foto: Stefan Sjödin, Fortum

Det första huset som laddar elbilen med hjälp av solceller invigdes i november i Stockholm. (Se sid 3.)

Bered väg för el & gas och rädda etanolsatsningen

På femton år har andelen miljöbilar gått från några få promille till över sex procent av fordonsparken och den ökar snabbt. De senaste två åren har det totala antalet miljöbilar mer än fördubblats.

Med sådana siffror i ryggen – var står vi nu efter femton års miljöbilsarbete. Kan vi slå oss till ro nu?

– Långt därifrån. Vi fortsätter jobba för att förbättra biogasläget och gör särskilda satsningar på elfordon och miljölastbilar. För etanolen gäller det inte längre att övervinna grundläggande problem utan att vårda vad vi uppnått, säger Gustaf Landahl som leder Miljöbilar i Stockholm.

Mer el & gas

Under de tio år som gått har elbilarna gjort en u-sväng. Från att helt ha varit på väg ut för tio år sedan är nu elbilar och laddhybrider tillbaka på bred front.

– Elfordonen har verkligen fått en omstart. Här står vi nu i en introduktionsfas där vi måste hjälpa till att snabbt få in de nya fordon som är på gång. Bland annat genom gemensam upphandling och nya laddställen.



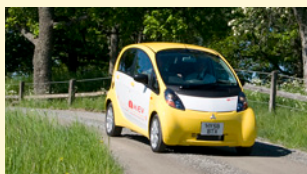
MILJÖBILAR I STOCKHOLM
MILJÖFÖRVALTNINGEN
www.stockholm.se/miljobilar

Redo för elbilar?

Om ditt företag eller din organisation överväger att skaffa elbilar är vi väldigt intresserade att få reda på detta. Vi mäter intresset via en webbenkät. Om mätningen visar på ett tillräckligt intresse bland företag och organisationer är avsikten att påbörja en upphandling av el- och laddhybridbilar i slutet av 2010.

Att svara på enkäten innebär inga bindande åtaganden, men självklart vill vi att era svar är realistiska och verklighetsförankrade så långt ni idag kan överblicka.

Enkäten hittar du här:
<https://www.netigate.se/s.asp?s=20384X3335>



Stockholm Europabäst

Stockholm leder Europaligan när det gäller miljöanpassade transporter. Det visar den omfattande miljöstudien "European Green City Index" som undersökt 30 europeiska storstäder. I studien konstateras att Stockholm har väl utbyggd kollektivtrafik, biltullar, många miljöbilar och bussar som drivs med etanol eller biogas. Stockholm uppmärksammas också för den stora andelen invånare som väljer att cykla eller gå till arbetet.

Sammantaget är Stockholm Europas näst grönaste stad.

Kvotplikt hotar etanolmarknaden

Om förslaget om en kvotplikt genomförs och skattelättnaden tas bort är risken stor att etanol som drivmedel försvinner från marknaden. Det anser Miljö- och Hälsoskyddsnämnden i Stockholm i ett yttrande till regeringen.

Bakgrunden är ett förslag från Energimyndigheten om att avskaffa skattebefrielsen år 2011 för etanol som drivmedel.

Istället vill utredarna införa en kvotplikt som innebär att bränslebolagen måste sälja en viss andel biodrivmedel som etanol och biodiesel.

Stockholms stad anser i sitt svar att det har flera negativa konsekvenser och ifrågasätter också den låga ambitionsnivån för förnybara bränslen.

– Om förslaget går igenom kan priset på E85 stiga med fem–sex kronor och det

Det är också mycket glädjande att försäljningen av gasbilar nu åter går framåt och att produktionen av biogas byggs ut kraftigt i regionen, tycker Gustaf Landahl.



– Det är viktigt att det finns en prisdifferens mellan bensin och etanol så att det lönar sig att köra på E85. Annars riskeras hela den infrastruktur som byggts upp under 15 år, konstaterar Gustaf Landahl.

– Samtidigt tar vi ett nytt steg när vi påbörjar arbetet för att introducera miljölastbilar i projektet "Clean Truck" som startar efter nyår.



Allt fler bussar kör på biogas som kommer från Henriksdals reningsverk. Under nästa år utökas biogasproduktionen i Stockholm kraftigt.

Hot mot etanolen

Sverige har under det senaste decenniet byggt upp en rikstäckande infrastruktur för E85. Nu finns ett hundratal etanolbilmodeller på marknaden. För femton år sedan fanns inte en enda. Den svenska satsningen på etanol gick under ett decennium från miljöfrålsning till slagpåse i den offentliga debatten.

Nu hotas etanolen istället av plånboksfrågor. När bensinpriset dök förra året sjönk E85-försäljningen kraftigt på grund av att det inte längre lönade sig att köra på etanol.



Ett stort konsortium samlades ihop för att beställa en etanolbil, den här är en av de första som levererades 2001. Stockholms stad var en av initiativtagarna.

– Etanol E85 är ett utmärkt bränsle om det produceras på rätt sätt. Det är viktigt att E85 finns kvar om vi ska kunna uppfylla våra miljömål, säger Gustaf Landahl.

Nu samlas ännu fler mörka moln kring etanolen. Dels diskuteras att skattebefrielsen ersätts med en kvotplikt (läs mer nedan), dels kan kommande EU-direktiv innebära svårigheter.

finns inga incitament för att gå utanför kvoten för att öka försäljningen av biodrivmedel, anser Miljöförvaltningen.

– Det riskerar att ointetgöra stora delar av de investeringar som gjorts i pumpar och fordon de senaste 15 åren och att kraftigt försvåra möjligheterna att nå målet Fossilbränslefri stad i Stockholm år 2050.

Miljö- och Hälsoskyddsnämnden i Stockholm anser att det är viktigt att höginblandade biobränslen som biogas, E85 och ED95 (det etanol drivmedel som används i tunga fordon, t ex bussar) får ett konkurrensmässigt pris gentemot bensin och diesel.

Genom att förändra skatte- eller tullnivåer kan man få ner priset på etanol drivmedlen. Ett annat förslag är att införa ett transfereringssystem liknande det som används för avgifter vid energiproduktion.

Det skulle innebära att bränslebolagen betalar en avgift för de fossila drivmedel som säljs och den sammanlagda avgiften återbetalas i proportion till hur mycket biodrivmedel som sålts.

Ett krav på att blanda in minst tio procent etanol i all bensin och sju procent biodiesel i fossil diesel kan också övervägas.

Det finns potential att tillverka mycket energieffektiva motorer för etanol drift.

Under nuvarande förhållanden är skattebefrielsen av etanol inte garanterad längre än till 2013 – och utredningen vill korta den till 2011.

– En bilindustri som kämpar för sin överlevnad har inte möjlighet att ta fram optimerade motorer för ett bränsle som riskerar att när som helst försvinna från marknaden, påpekar man från Stockholms sida.

Huset som laddar elbilen

Solpanelerna på bostadshusets tak laddar den gemensamma elbilen i garaget. Lindhagensterrassen 9 med 253 lägenheter på Kungsholmen är ett första samarbetsprojekt mellan Fortum och Skanska kring hållbara städer.

Solpanelerna bidrar med 3 500 kWh el per år till husets gemensamma utrymmen. Intresserade i huset får anmäla sig till en elbilspool och föreningens gemensamma elbil laddas i garaget.

– Det här är ett mycket spännande projekt. Vi får möjlighet att testa lösningar både gällande närproducerad el och elbilar. Det kommer att vara avgörande för utformningen av hållbara städer framöver, säger Marie Fossum, affärsutvecklingschef på Fortum.

Förbättrad miljö

– Skanska genomför stora satsningar för att kunna bygga energieffektiva bostäder och minska påverkan på miljön. Nu får vi möjlighet att visa klimatsmarta energilösningar mitt i centrala Stockholm, säger Peter Svensson på Skanska Nya Hem.



I framtidshuset på Kungsholmen laddar solpanelerna på taket ...

På en display i husets entré och via ett webbgränssnitt visas också solinstrålning och effekt från solpanelerna, hur mycket el fastigheten använder, väder, klockslag, busstrafik, med mera. Den tekniska utvecklingen har gjort det möjligt med ett automatiserat och ”smartare” elnät.

Introduktionsfas

Det energiproducerande huset på Kungsholmen är en intressant idé för framtidens elfordon. Men än tar det tid innan de fyller innerstadsgatorna.

Elbilen på Lindhagensterrassen är en Think av äldre modell. Men nu lovar allt fler tillverkare elbilar. Hårdast satsar Renault-Nissan där man redan nu kan anmäla sitt intresse för att provköra de nya elfordonen. En räknare på sidan talar om hur långt det är kvar till premiären; när detta skrivs är det 850 dar kvar ...



... de boendes gemensamma elbil. Produktionen räcker till ca 1500 mils körning om året.

Dieseln skattegynnad – alternativen dyrare!

En välkänd ”sanning”: dieselbilsköparen drabbas av högst skatt.

Men stämmer det egentligen?

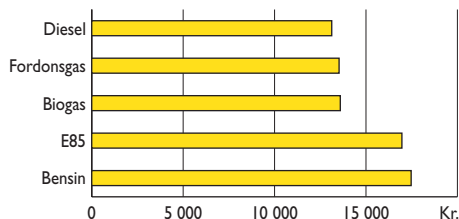
Vad händer när man räknar igenom den sammanlagda skatteeffekten för fyra olika bränslen i samma bilmodell: etanol E85, diesel, bensin och biogas? Inom ramen för BEST-projektet har fyra Volvo V70 med olika drivmedel studerats.



Resultatet är överraskande:

- Trots att etanolbilen bara släpper ut hälften så mycket koldioxid som en dieselbil så betalar ägaren 30 procent högre totalskatt!
- Biogasbilen släpper ut ännu mindre CO₂ – endast en fjärdedel av dieselbilens utsläpp. Men den som kör på biogas betalar ändå lika mycket i totalskatt.

Årskostnad (bränsle och skatt) för en V70 som körs 14 200 km



Gödsel kan dubbla biogasproduktionen

Lokalt producerad fordonsgas med gödsel som huvudsaklig råvara finns inom räckhåll. I sju län i östra Mellansverige har gödselbaserade ”biogas-hotspots” med en årlig potential motsvarande drygt 24 miljoner liter bensin identifierats. Om dessa volymer kan realiserats skulle det innebära mer än en fördubbling av regionens nuvarande fordonsgasproduktion. I en parallell undersökning svarade över 70 procent av de tillfrågade lantbrukarna att de är intresserade av att satsa på biogasproduktion i någon form.

Läs mer på Biogas Östs hemsida: www.biogasost.se

Biogasbussar till Baltikum

Snart kan även städerna i Baltikum få tillgång till miljövänliga biogasbussar med hjälp av ett nytt EU-projekt. I Baltic Biogas Bus ska SL tillsammans med Biogas Öst och ett stort antal partners från hela Östersjöregionen främja användningen av biogas som drivmedel.

Deltagarna ska ta fram regionala planer för hur hela kedjan från produktion till distribution och användning av biogas i busstrafiken ska genomföras. Projektet löper över tre år.

Nederländerna först med kilometerskatt

Från år 2012 kan en normalbilist i Nederländerna komma att få betala ca 30 öre/km i skatt för att köra bil.

Nederländerna blir i så fall tvåa i världen efter Singapore och först i Europa med den nya skattetyper. Den innebär att den fasta årliga vägskatten (ca 6 000 kr för en normalbil) och försäljningsskatt (25 procent av bilpriset) plockas bort till förmån för en rak skatt som tas ut på körd sträcka.

Kilometerskattens storlek är också avhängig bilens storlek. Riktigt små bilar betalar bara 15 öre/km medan de bränsletörstigaste kan nå hela 1 kr 70 öre/km.

Målet är att i ett första steg minska koldioxidutsläppen med tio procent. Bilkörningen ska övervakas genom att alla personbilar förses med en GPS-låda. Från år 2018 vill den nederländska regeringen fördubbla skattesatsen i lagförslaget som ännu inte röstats igenom i parlamentet.

Tio år med nyhetsbrevet Miljöbilar i Stockholm

Nu firar nyhetsbrevet Miljöbilar i Stockholm tioårsjubileum. Första numret kom i december 1999.

Mycket har hänt på tio år, medan annat är sig förvånansvärt likt, visar en genombläddring av gamla nummer.

Vid sekelskiftet räknades försäljningen av miljöbilar i promille – idag är andelen hela 40 procent i Stockholmsområdet. Det var etanolen som gjorde att miljöbilarna fick ett verkligt marknadsgenombrott, följt av hybriderna, men nu kommer miljöklassade snåla dieslar och gasbilar stort.

Den största förändringen är mental. Då omfattades idén med miljöanpassad trafik mest av miljövänner – idag tävlar stat, kommun, landsting och företag om att ligga i frontlinjen.

För tio år sedan fnyste många åt idén med miljöanpassade fordon och det var väldigt tyst i media om kommunernas satsningar för att underlätta införandet av miljöbilar. Motorjournalisterna var ofta negativa om de alls skrev.

Första numret

I nummer ett kunde vi berätta följande: "Det våras för miljöbilen" – en rad hinder för att introducera miljöbilar har undanröjts! Bland annat att tjänstebilsföraren på den tiden fick högre förmånsvärde på grund av att bilen ofta var dyrare och elbilen kunde inte skattebefrias för att den saknade katalysator (!). I första numret

listades också alla miljötankstationer; åtta för etanol, fyra för biogas och en snabb-laddning för el.

Få bilar

För miljöbilsköparna fanns inte så mycket att välja på. I kampanjen "Provkör den nya generationens miljöbilar" lanserades en testflotta med fem modeller. Den första tiden provkörde nyhetsbrevet de miljöbilar som släpptes på marknaden. Det var inte så krävande, för det fanns inte så många. Under rubriken "Underbart, men kort" testade vi elbilen Citroën Berlingo i nummer 1/2000. Den fungerade klockrent, frånsett en liten detalj – räckvidden som var runt sju mil. I nummer 6 konstaterade redaktören som provkört första versionen av hybridbilen Toyota Prius: "Bästa japanska ingenjörer, jag bugar mig! Ni har lyckats konstruera något verkligt vettigt ..."

I nummer 3/2001 kunde så "Sveriges första Ford Focus med etanoldrift" presenteras. Ett konsortium med kommuner och företag hade bildats för att förmå Ford att ta fram etanolbilen. Stockholms Stad hade förbeställt 200 stycken.

Resten är miljöbilshistoria!



MiS Nr 1/1999. Premiärnumret av Miljöbilar i Stockholm utkom december 1999.



MiS Nr 5/2000. Känns rubriken igen? Satsningen på biogas fortsätter. Jobbigt när efterfrågan är större än tillgången, men samtidigt stimulerande att marknaden för renaste drivmedlet ökar.



MiS Nr 5/2002. Trendsetter är ett av flera EU-projekt som hjälpt till att lösa problemet – så länge det inte finns drivmedel och tankställen vill bitillverkarna inte producera bilar. Med hjälp av EU-projekten har Stockholm sett till att vi har både bilar och Mackar.

Miljöbilar i Stockholm är samlingsnamnet för Stockholms Stads satsningar på att främja användning av miljöanpassade fordon och bränslen. Nyhetsbrevet är gratis och distribueras elektroniskt eller per post efter önskemål. Du kan även beställa extra exemplar. Nyhetsbrevet finns också att ladda ner från www.miljobilar.stockholm.se. Beställ/avbeställ på 08-508 28 915 eller helene.carlsson@miljo.stockholm.se

Nyhetsbrevet *Miljöbilar* ges ut av **Miljöbilar i Stockholm**, Miljöförvaltningen, Box 8136, 104 20 Stockholm. **Ansvarig utgivare:** Gustaf Landahl. **Projektledare:** Helene Carlsson, 08-508 28 915, helene.carlsson@miljo.stockholm.se. **Redaktör:** Magnus Kristenson, Mosebacke Media, 08-615 19 41, magnus.kristenson@swipnet.se. **Text:** Bert Ola Gustavsson. **Produktion:** Ordförrådet AB. **Repro och Tryck:** åtta.45. Upplaga: 4 500 ex.



I SAMARBETE MED



SUPPORTED BY THE EUROPEAN UNION

