

Miljöbilar i Stockholm

Nyhetsbrev 3/2021 | Tema: Upphandling och nollutsläpp

Stockholms stad: OK till Clean Vehicles Directive

EUs nya Clean Vehicle Directive styr minimimålen för offentlig upphandling av fordon och är i praktiken en ny miljöbilsdefinition. Direktivet var tänkt att införas redan i augusti i år. Men Sverige har fått uppskov och regeringen skickade ut förslaget på en sen remiss.

I remissrundan har kritiken varit hård mot att gasbilarna plockats bort från de rena fordonen.

I direktivet är kravet nu att fram till år 2025 ska minst 38 procent av alla upphandlade personbilar ha nått utsläpp under 50 gram CO₂/km.

Därför platsar inte längre gas- och etanolfordon. Stockholm ger ändå tummen upp för direktivet i befintlig form.

Varför det Per Erik Österlund på miljöförvaltningen i Stockholm?

– Det viktiga är att vi börjar lägga allt mer tonvikt på lokalt utsläppsfria fordon. Gas- och etanolfordon får ändå sin plats bland de övriga drygt 60 procenten av fordonen vid upphandling enligt det nya direktivet.

Förhandlat & klart

– Direktivet är färdigförhandlat för flera år sedan. Nu finns inte längre plats för Sverige att driva avvikande åsikter. Det viktiga är att direktivet snabbt kommer på plats.

Från Stockholms sida vill man istället slå ett slag för att plocka bort undantaget för de transporter som körs med rullstolsanpassade taxibilar. Enbart i Stockholm körs 200 000 mil årligen med dessa taxifordon för stadens räkning.

– Tyvärr finns ännu inga alternativ till dieselmotorer i det här segmentet och när inga krav ställs från det offentliga sker inte heller någon miljöanpassad utveckling. Därför vore det bra med en tydlig signal till fordonstillverkarna, säger Per Erik Österlund.



Foto: Elis

– Ellastbilarna är ett viktigt steg både i vårt eget och Stockholms hållbarhetsarbete, säger Patrik Nyholm, inköpschef på Elis Sverige.

Elis rullar ut mattan för fossilfri leverans

Internationella textilserviceföretaget Elis är det första spjutspets-upphandlade företaget inom Stockholms stad.

– Vi är vana vid krav på fossilfria fordon och kör sedan tidigare både på flytande biogas och HVO, men det här är första gången man kräver en viss andel helt utsläppsfria fordon av oss i en upphandling, berättar Patrik Nyholm, inköpschef på Elis Sverige.

Elis levererar cirkulationstvätt till staden för i runda tal 18 miljoner kronor om året. Det handlar mest om entrémattor men också om textilier till hemtjänst och förskolor.

– I höst kommer vi att ha 24 lätta ellastbilar och en tung ellastbil på plats i Stockholm. Senare tillkommer ytterligare en tung ellastbil. En stor del av elbilarna ska användas i upphandlingen för Stockholms stad, säger Patrik Nyholm.

– Erfarenheterna från att köra på el är goda. Förarna tycker att fordonen är smi-

diga och tysta och att det känns bra att köra miljövänligt. På de flesta turerna klarar vi oss på laddningen över natt. Men på vissa turer behövs extra snabbaddning i stan och det har också fungerat bra.

Optimerade turer

Smutsiga entrémattor väger mycket. De tunga batteripaketerna i de lätta ellastbilarna likaså, vilket gör att man tappar några hundra kilo i maximal lastvikt. Det tycker Patrik Nyholm att man borde kompenseras för:



Nya krav på tunga fordon

Stockholms stad har antagit nya krav på tunga fordon med totalvikt över 3,5 ton som ingår i stadens upphandlingar.

Kraven ligger på tre olika nivåer: Spjutspets, Avancerad och Bas.

- **Spjutspetskrav** innebär tunga fordon som drivs helt med el eller bränsleceller.
- **Avancerade krav** – de tunga fordonen ska uppfylla utsläppskrav motsvarande euroklass VI eller bättre samt drivas av annat än fossilt bränsle.
- **Baskrav** innebär tunga fordon med Euroklass VI eller bättre.

Nivåerna Spjutspets och Avancerad ska användas i första hand. Baskrav får endast användas när högre nivåer är kommersiellt eller tekniskt omöjliga.

De olika nivåerna kan procent-sättas så att en viss del av fordonen som används i en upphandling ska klara Spjutspets, andra Avancerade krav och en viss del Baskrav.

Stadens nämnder ska använda kraven i alla upphandlingar där det är tillämpligt. Stadens bolag uppmannas också använda dessa krav.

Utöver de olika nivåerna finns ett krav på uppföljning där leverantören av transporttjänsten med regelbundna intervaller redovisar vilka fordon som används i uppdraget och vilket bränsle som tankats.



– Vi har fått lösa det genom att optimera våra körturer istället. Men sett på totalekonomin så har de lätta ellastbilarna ändå aningen lägre driftskostnad än motsvarande dieselbilar.

– När det gäller de tunga ellastbilarna så är det än så länge en tyngre investering än dieselbilar trots subventioner. Men man ska komma ihåg att det här är den första generationens fordon med elteknik och utvecklingen går snabbt. För oss gäller att vi vill vara med från början och testa.

– När det gäller riktigt tunga ekipage så kör vi på flytande biogas.

Utsläppsfritt

– Det här visar att det är möjligt redan idag att börja kräva utsläppsfria leveranser vid

upphandling. Det manar till efterföljd från både stadens övriga förvaltningar och andra kommuner, säger Per Erik Österlund, projektledare på miljöförvaltningen i Stockholm.

Ett annat exempel på upphandling av utsläppsfria transporttjänster är skolskjutsarna i Stockholm som efter vårens upphandling fortsättningsvis ska köras med allt fler elfordon fram till år 2025 enligt EU:s Clean Vehicles Directive.

– Om fem år ska taxibilarna som sköter tjänsten bestå av minst 38 procent helt utsläppsfria elfordon. Nästa insats kommer antagligen att handla om de kommunala bostadsbolagen. Där finns redan en del elbilar, men mycket mer kan göras, säger Per Erik Österlund. ■

Stockholm ska vara fossilfritt och klimatpositivt år 2040 och Stockholms stad ska vara en fossilfri organisation redan år 2030. Det slås fast i klimat-handlingsplanen för år 2020–2023 som tagits fram parallellt med miljöprogrammet. Upphandling är ett av de viktiga instrumenten för att nå målen.

Läs mer om Stockholms ambitiösa klimatmål här:

miljobarometern.stockholm.se



Fossilfritt pilotbygge

När gamla slakthusområdet i Johanneshov ska förvandlas till en ny stadsdel med bostäder, skolor och kontor prövas för första gången en fossilfri entreprenadupphandling från Stockholms stad.

Det handlar om ledningsgatan som ska gå genom det 300 000 kvadratmeter stora området som ska anläggas med helt fossilfria entreprenadmaskiner. Arbetet pågår under en tvåårsperiod och omfattar bland annat hanteringen av 75 000 kubikmeter schaktmassor.

I underlaget till entreprenörerna efterfrågas bland annat möjligheten att använda elnätsanslutna grävmaskiner, fordon med hållbara drivmedel och enbart eldrift för de handhållna maskiner som används.

Eftersom fossilfritt byggande är oprövat

mark så används ett så kallat ”förhandlat förfarande” som ska resultera i en upphandling som är tekniskt och ekonomiskt möjlig. Att enbart ställa stenhårda krav kan resultera i att anbudet uteblir och att upphandlingen måste göras om.

Istället bjuder staden in intresserade entreprenörer och efter en kvalifikationsrunda väljs de mest lämpade ut. Därefter utformar man tillsammans i dialog runt tekniska lösningar och genomförande förfrågningsunderlaget för slutligt anbudsgivande. ■

Hårdare krav – renare luft

Globalt är den stora frågan koldioxidutsläpp. Men lokalt i storstäderna handlar det lika mycket om att minska buller och inte minst utsläpp av kväveoxider och farliga partiklar.

– I Stockholm minskar CO₂-utsläppen stadigt. Vi är nere under två ton per invånare men samtidigt är halterna av luftföroreningar höga. Luftkvaliteten är ett problem i flera av landets större städer, säger Per Erik Österlund, projektledare på miljöförvaltningen i Stockholm.

– Därför kan vi inte längre stirra oss blinda på fossilfrihet. Istället måste vi ta ytterligare ett steg framåt mot helt utsläppsfria transporter – det som kallas spjutspetskrav i de kommunala upphandlingarna – i dagsläget handlar det om helt el- eller välgasdrivna fordon.

– Det är bra att starta i branscher med stora aktörer, god lönsamhet och som är vana vid olika krav. Här finns oftast också ansvariga personer att föra en dialog med. Och omvänt – i branscher med många små företag och relativt små marginaler är det svårare att få igång arbetet.

– Den upphandling som Stockholms stad nu genomfört med Elis är ett exempel där leveranserna börjat köras med helt utsläppsfria lastbilar.

Nya fordon

Men det är inte bara lastbilar och personbilar som kan användas för att öka nollutsläpps-



Per Erik Österlund och Maral Arkannia arbetar med upphandlingsfrågor på miljöförvaltningen/Miljöbilar i Stockholm.

Foto: Johan Pontén

leveranser i citykärnan. Cykeln är ett av de redan testade alternativen. Där har exempelvis företaget MoveByBike levererat mat till skolor och äldreboende under flera år.

– Nu kommer en lång rad mindre elfordon som kompletterar cykeln/elcykeln och är godkända för att användas på cykelbanor, säger Per Erik Österlund.

– Det är väldigt positivt om de kan avlasta gaturummet och nå brukarna snabbt med olika varor under dagtid då belastningen på cykelbanorna är låg. Kring detta kan man bygga vidare med samlastnings-terminaler, hubbar och förbättrade leveransrutiner. ■

Samlad nordisk beställardialog

Elva nordiska städer och kommuner samt två norska inköpscentraler har gått samman i ett gemensamt uttalande om att börja ställa krav på utsläppsfria leveranser av varor. Syftet är att driva på arbetet mot logistik med nollutsläpp i nordiska städer.

Arbetet inleddes för två år sedan och från svensk sida deltar Stockholms stad, Göteborgs stads leasing AB och Örebro. Projektet har haft ett antal dialogkonferenser och ett av resultaten är ett gemensamt uttalande.

I det gemensamma uttalandet förbinder sig deltagarna att minska utsläppen från transportsektorn genom att stimulera användningen av utsläppsfria lastbilar och innovativa och miljövänliga kringlösningar som samlastningsterminaler, hubbar och förbättrade leveransrutiner.

I beställardialogen ingår Aalborg, Bergen, Göteborg, Kaarina, Kristiansand, Köpenhamn, Oslo, Stockholm, Trondheim, Åbo och Örebro samt två norska inköpscentraler. ■

Fossilfritt 2030 – regional samling

Sex län och fyra samverkande projekt – det är Fossilfritt 2030 – en storregional kraftsamling i östra Mellansverige. Förutom Stockholms län deltar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län, liksom fem regioner och ett 40-tal kommuner.

Projektet ska underlätta omställningen till fossilfria transporter så att 2030-målet för transportsektorn nås. Projektområdena är Fordon och drivmedel, Hållbart resande samt Transporter i Stockholms och Uppsala län.

Hållbara resor

I Stockholms län görs olika insatser inom hållbart resande i samverkan med den regionala energi- och klimatrådgivningen vid Stockholms stad och med hjälp av finansiering från Energimyndigheten.

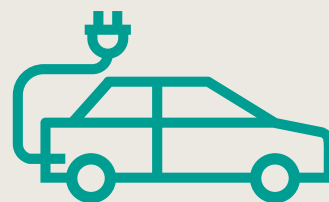
Miljöbilar i Stockholm deltar i det operativa stödet och rådgivning vid omställningen av fordon, drivmedel och infrastruktur för förnybara drivmedel bland annat genom att dela med sig av erfarenheterna från förnyad konkurrensutsättning vid inköp av miljöfordon – se filmlänk nedan.

Treårsprojekt

Det sammanlagda målet för den regionala kraftsamlingen är att minska CO₂-utsläppen med minst 9 000 ton per år. Kraftsamlingen pågår under en treårsperiod och finansieras av Tillväxtverket via den Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) samt medverkande kommuner, regioner och länsstyrelser.

Mer information finns här: projektetfossilfritt2030.se

Under **"Fordon och drivmedel"** hittar du en film från Miljöbilar i Stockholm, som visar hur förnyad konkurrensutsättning kan ge billigare el- och gasbilar.



Bonus ner, malus upp

Många som köpt elbilar, laddhybrider och gasbilar i år väntar fortfarande på sina klimatbonuspengar. Därför vill regeringen skjuta till 1,9 miljarder kronor extra i höständeringsbudgeten. Men pengarna räcker inte och systemet måste justeras.

Bonus-malussystemet som började gälla 2018 innebär att de fordon som har låga koldioxidutsläpp får bonus, medan fordon med högre utsläpp får malus i form av höjd fordonsskatt under de tre första åren.

Systemet var från början tänkt att balansera sig självt ekonomiskt – men allt större summor fattas i takt med att fler väljer elbilar och laddhybrider. Även i år tvingades Transportstyrelsen pausa bonusbetalningarna då anslaget tog slut. Eftersom utbetalningarna ligger sex månader efter inköpet så körar många som väntar på pengar.

Justering på gång

Regeringen vill stötta systemet med ytterligare 1,9 miljarder i höständeringsbudgeten som lagts fram för riksdagen. Men enligt tjänstebilsexperten Ynnor saknas

miljardbelopp i systemet även om det extra anslaget går igenom.

Redan från start var tanken att bonus-malussystemet skulle justeras i takt med att fossilbilarna fasas ut. Regeringen aviserar nu en sådan justering i kommande års budgetar.

I budgetpropositionen för nästa år föreslås t ex att malus för bensin- och dieslbilar höjs och att gränsen för att få miljöbonus sänks från dagens 60 gram CO₂/km till 50 gram år 2022 och 30 gram 2023. Under 2023 kan också maximala bonusen för elbilar sänkas till 50 000 kr och för laddhybrider till 10 000 kr enligt budgetförslaget.

Med tanke på politisk instabilitet och valår är de framtida siffrorna förstås osäkra. Men det är en tydlig indikation på att en förändring av systemet är nödvändig. ■



Foto: OKG8

Allt fler kör på el. I augusti utgjorde laddbara bilar 47 procent av nyregistreringarna. Nu måste Bonus-malussystemet anpassas till de nya förutsättningarna.

Viktigt verktyg för upphandlare

Miljofordon.se är ett viktigt verktyg i offentliga upphandlingar av fordon. Här kan upphandlare enkelt jämföra alla tillgängliga miljöfordons prestanda, drivmedel och utsläpp. Det gäller både personbilar, lätta och tunga lastbilar samt lastcyklar.



Byt bränsle!

Bytbränsle är en tjänst som Stockholms stad tagit fram för att hjälpa stockholmarna att tanka mer förnybart. Tjänsten lanserades i slutet av april 2021. Knappa bara in ditt registreringsnummer så får du information om vilket eller vilka bränslen som bilen kan tankas/laddas med.

Totalt har över 7 000 sökningar gjorts sedan tjänsten drog igång fram till augusti. Kan din bil också tankas och köras mer miljöanpassat?

Testa bilen på:

hallbart.stockholm/resa/bil/byt-bransle

Har du frågor? Mejla:

bytbransle@stockholm.se

Eller vill du veta mer om hur man klarar sig helt utan egen bil?

utanegenbil.stockholm.se



Miljöbilar i Stockholm är samlingsnamnet för Stockholms stads satsningar på 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 start.stockholm/miljobilar Beställ/avbeställ via rose-marie.norlin@stockholm.se



Nyhetsbrevet Miljöbilar ges ut av **Miljöbilar i Stockholm**, Miljöförvaltningen, Box 8136, 104 20 Stockholm. **Ansvarig utgivare:** Gustaf Landahl. **Redaktör:** Helene Carlsson. **Text:** Bert-Ola Gustavsson. **Produktion:** Blomquist Communication. **Tryck:** Ätta.45 Tryckeri AB. **Upplaga:** 2 000 ex. **Artikelnummer:** 168932 Miljöförvaltningen 2021-10.

