

Miljöbilar i Stockholm

Nyhetsbrev 4/2019 | Tema: Bränslebyte

Miljöbilar
i Stockholm
25 år!

Dags för Miljözon 2 – på Hornsgatan

Den 15 januari nästa år införs Miljözon klass 2 på Hornsgatan i Stockholm – den första i landet. Det innebär i praktiken att bensin- och dieslbilar måste klara minst Euroklass 5 för att få köras på Hornsgatan.

Från den 1 juli 2022 skärps reglerna. Då omfattas även dieslbilar i Euroklass 5 av förbudet.

På Transportstyrelsens webbplats kan man kontrollera om den egna bilen omfattas genom att skriva in registreringsnumret. Under Tekniska data – Motor och miljö finns svaret på fordonets Euroklass.

Här kan du läsa mer:
trafik.stockholm/miljozoner



Nya eltransportfordon

Nu finns en rad nya eltransportfordon att välja på – från små paketbilar till större skåp: Nissan e-NV200, Mercedes eVito, SAIC Maxus och Inzile Pro4 är några. Dessutom erbjuder Renault och Volkswagen ett antal olika modeller och fler tillverkare är på gång.

På miljofordon.se kan du jämföra räckvidd, lastkapacitet och mycket mer mellan alla beställningsbara fordonsmodeller.

MILJÖ
fordon.se



Foto: Bert-Ola Gustavsson

Magnus Roswall är en i den ökande skaran av elektrifierade yrkesmän i Stockholm. Fler hantverkare borde testa elbil, tycker han.

Eltransporter inspirerar

I Stockholms stad finns 60 000 lätta lastbilar. De utgör nära 20 procent av trafiken i innerstan. Idag är 800 av dem eldrivna. Men elbilarna behöver snabbt bli fler om staden ska bli fossilfri.

– Det är roligt att köra elbil. Och det blir mer rytmiskt och lugnt, säger elektrikern Magnus Roswall.

Magnus elfirma är en av de 15 företag som provat eldrivna lätta lastbilar under två års tid i ett projekt som leddes av Miljöförvaltningen och med medel från EU. Resultat: nöjda förare, minskade driftkostnader och positiva reaktioner från kunderna.

Att köra eldrivet ger samtidigt en tydlig miljöprofil åt företag som vill vara i framkant. Under de senaste två åren har Magnus Roswall kört 5 500 mil på el.

Utsläppsfritt

– När man börjar dagen med fulladdad bil är det inga problem. Kunderna är intresserade och det brukar gå bra att tilläggsadda

på jobben. Jag tycker fler hantverkare borde pröva att köra på el.

– Det bästa är känslan av att kunna köra helt utan utsläpp. Vi har ett halvduzin elbilar som fungerar mycket bra för våra fastighetstekniker, berättar Fredrik Melander, Heba fastigheter.

– Hittills har vi bara goda erfarenheter. Det är sällan vi behöver köra 20 mil på en dag så räckvidden duger gott.

Nu kommer nya modeller av eldrivna lätta transportfordon i utföranden som passar så gott som alla branscher. De nya bilarna klarar längre körsträckor och större last- och dragvikter. Läs mer på nästa sida.

Bonus & ombyggnad

En eltransportbil är berättigad till 60 000 kronor i statlig inköpsbonus. Men det är bara vid första registrering som bilen är bonusberättigad. Om bilen byggs om med ny inredning och ombesiktigas kan bonusen gå förlorad.

En regeländring ska vara på väg från och med år 2020. Kontrollera därför noggrant vad som gäller vid ombyggnad.

Bidrag till laddboxar

I Stockholm finns nu ett 25-tal publika laddgator. Men allra bäst laddas transportbilarna förstas på företaget när de står stilla under natten.

För att ladda säkert behöver företaget installera laddboxar. Naturvårdsverket ger bidrag motsvarande halva kostnaden eller maximalt 15 000 kronor per laddpunkt. (En laddbox kan ha flera laddpunkter.) Ansökningar sker via myndighetens hemsida.

På fixaladdplats.se får du svar på alla detaljfrågor om elbils-laddning.



Enklare sätta upp laddplats

Nu finns platser förberedda för elbils-laddning. Ellevio har dragit ledningar samt gjutit fundament. Det gör installation av laddare enklare och billigare. Är du en aktör som vill driva publika laddplatser på gatan i Stockholm kan du läsa mer och anmäla intresse på stockholm.se/laddgator.

Laddplats för MC eller cykel

Stockholm parkering erbjuder MC-plats med laddmöjlighet. Det kostar 300 kronor extra. Det finns även cykelbox med ladduttag att hyra. Den som hyr en cykelbox betalar inte någon extra avgift för elen.

Ändra beteendet – testa eldrivet!

Sedan sekelskiftet har antalet lätta lastbilar i Sverige fördubblats. Idag rullar över 600 000 fordon på svenska vägar och i takt med ökad e-handel blir de ännu fler.

– Det är dags för en beteendeförändring. Vi satsar på att vara fossilfria redan år 2025, säger Lisa Jackson på Bring.

Lisa var en av talarna när Miljöförvaltningen anordnade ett förmiddagsevent med provkörning av eldrivna transportbilar i Frösundavik nyligen. På plats fanns sex biltillverkare, tio leverantörer av laddutrustning och ett antal företag som börjat gå över till eldrivna transportfordon.

Ett av dem är DN trädgård och markskötsel som redan har ett dussin elbilar.

– Elbilarna har gett oss rejält sänkta bränslekostnader, berättade Göran Sterner från företaget som främst satsat på Nissan-skåpbilar som byggts om till pick-uper.

– Vi gick över till el både för att minska kostnaden och för att det ställs mer krav från våra kunder på miljövänliga fordon. Modellen vi kört har några år på nacken och räckvidden är begränsad, men trots det har bilarna funkade bra för våra behov. Pickuperna är tysta, enkla och smidiga och klarar även att dra släp.

– Företaget har ett 30-tal bilar totalt och vi räknar med att gå över helt till el nu när det finns nya modeller, säger Göran Sterner.

Fossilfria transporter

– Vi som sysslar med transporter är en del av problemet men också en del av lösningen, sa Lisa Jackson, Bring, ett företag som har mycket ambitiösa miljömål.

– I Norge är Posten/Bring redan den största enskilda användaren av elbilar och



Kinesiska uppstickaren SAIC väckte uppmärksamhet. Maxus EV80 lastar ett ton och klarar körsträckor på upp till ca 15 mil.

Foto: Bert-Ola Gustavsson

vi kan dra nytta av erfarenheterna därifrån även i Sverige. Den viktigaste är att göra medarbetarna medvetna om vart vi är på väg och att arbeta målmedvetet för att förändra beteendet.

Klimatkompensation är inget för Bring. Istället satsar man på fossilfria fordon. I de större klasserna handlar det om lastbilar med flytande gas, HVO och el – ellastbilen Tesla Semi ska rulla i Norge.

– Tänk inte ”vi ska byta diesel mot el” – då är det lätt att hamna fel. Börja från scratch istället. Utgå från behoven. Därför har Bring gått in i svenska Inzile som ska tillverka specialutformade lätta eldistributionsbilar för oss. Det blir en viktig pusselbit för att nå vårt hållbarhetsmål, berättade Lisa Jackson.

Provkör & testa



Foto: Lennart Johansson

– Gör en lista av vad företaget behöver få ut av den eldrivna transportbilen. Låna och testa sedan bilen under en hel 14-dagars-

period i arbetsvardagen och gärna vintertid. Det rådet ger Johan Seuffert, fleet manager på Stockholms stad.

Ställ om bilarna – till fossilfritt

I Sverige rullar flera miljoner bensinbilar som kan byggas om till gas- eller etanoldrift. Nu ökar återigen intresset för efterkonvertering.

– Vi bygger om sju bilar i veckan och har ett 30-tal på kö berättar Alexander Enulesco på Konvegas i Växjö. Företaget har gaskonverterat ett tusental bilar sedan starten.

Det handlar om nya bensinbilar från en handfull tillverkare som vi certifierar för fordonsgas vid registreringen. Beställare är kommuner eller företag. Mer sällan handlar det om begagnade bilar och privatpersoner. Det finns bortåt en miljon konverterbara bilar som är max åtta år gamla i bilregistret.

– Tekniskt är det inga problem att konvertera dessa. Det stupar oftast på kostnaden som är från 30 000–40 000 kronor och uppåt beroende på motorstorlek.

– Privatföraren kan tjäna två–tre kronor milen på att gå över till gas, men det räcker inte. Det måste nog till subventioner för att gaskonvertering ska ta ordentlig fart, tror Alexander Enulesco.

Billig ombyggnad

Att konvertera en bensinbil till etanol E85 är enklare. Några timmar på verkstad och en konverteringssats för 4 000–5 000 kronor kan göra jobbet. Men för att bilen ska godkännas för det nya bränslet ställs också avgaskrav.

– För tillfället kan vi inte typgodkänna konverteringssatser eftersom det saknas aktuella regler. Men om intresset ökar så kan det givetvis bli aktuellt att ta fram nya

föreskrifter, säger Per Öhlund på Transportstyrelsen.

– Idag är den som konverterar sin bil skyldig att visa att fordonet uppfyller avgaskraven för bland annat CO₂, NO_x och partiklar för att få det nya drivmedlet in i registreringsbeviset.

Avgaslabb

Det behövs därför en tur till ett godkänt avgaslabb med den konverterade bilen. Ett sådant test kan kosta 50 000 kronor. Men ett godkännande duger sedan som intyg också för alla andra fordon av samma typ med identisk konvertering. Utslaget på många bilar blir kostnaden överkomlig.

Konverteringsstöd

I Finland har ett konverteringsstöd på cirka 10 000 kronor för gasbilar och 2 000 kronor för etanol införts. Frågan är om sveriges regering också är intresserad av att driva frågan om efterkonvertering i större skala. Verkstadskedjan Autoexperten, med 430 anslutna bilverkstäder, är positiva:

– Det skulle vara ett sätt för oss att bidra till omställningen av en hållbarare fordonspark. Vi tittar på lämpliga konverteringssatser och hur man kan lösa typgodkännande och garantier. Men idag finns ingen tidplan för när vi kan inför etanolkonvertering, säger Malin Möller, chef för hållbar verksamhetsutveckling på Autoexperten.

Fossilfri dieselbil redan ikväll?

Den som kör dieselbil behöver inte konvertera sin bil utan kan direkt minska sina fossilutsläpp genom att gå över till förnybar diesel – HVO100. Många nya dieselbilar är godkända för körning på denna drivmedelskvalitet som är baserad på förnybara råvaror men kemiskt så lik konventionell diesel att inga modifieringar behövs i bilarna.

De tre största drivmedelsbolagen säljer HVO100 på cirka 120 tankställen för personbilar runt om i landet. Bara i stockholmstrakten finns ett 20-tal tankställen.

HVO är dock omdebatterat eftersom det kan göras av palmolja och PFAD, en restprodukt från palmoljetillverkning. Efter att hållbarhetskriterierna för drivmedel skärptes i somras kan bara råvaror som är spårbara och uppfyller vissa miljökrav användas.

Säkrast är att välja HVO som tillverkats utan palmolja och PFAD.

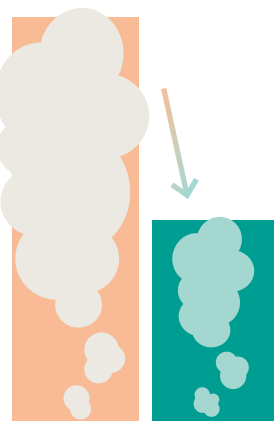
Även om du tankar din personbil enbart med HVO100 så räknas den fortfarande som en vanlig dieselbil och den får inga förmåner i bonus-malussystemet eller undantag inom kommande miljözoner. Belöningen blir ett lite grönare miljösvete.

Om du är osäker på om HVO lämpar sig för just din bilmodell, bör du kolla med återförsäljaren innan du börjar tanka förnybart. Här finns listor över HVO-godkända dieselbilar:

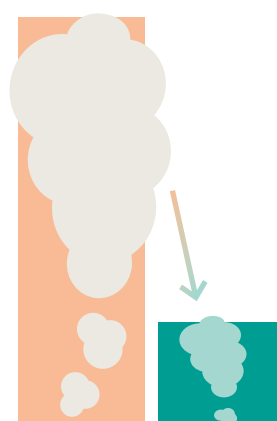
gronabilister.se/hvobilar

elbilslandetsyd.se/2019/06/25/hvo100-godkanda-personbilar/

Så mycket minskar klimatutsläppet när du byter ...



... bensin mot E85
-50%



... bensin mot fordonsgas
-80%

Nya alternativ för tung trafik

Nu erbjuder tillverkarna tunga fordon som är anpassade för alternativbränslena etanol ED95 och flytande gas. Samtidigt byggs tanknäten ut kraftigt för båda alternativen. I vår lanserar Volvo nya helelektriska distributionsfordon.



Foto: Volvo och Scania.

Nu erbjuds åkarna förmånlig test av tunga lastbilar för ED95-drift, samtidigt som nätet av tankstationer för flytande gas snabbt byggs ut i Norden.

I Ethadrive testar svenska åkerier etanol-drift för den tunga trafiken under två år. Åkarna erbjuds leasing av fordon, konkurrenskraftigt drivmedelspris och tillgång till tankstationer.

Bakom Ethadrive står Agroetanol, Scania och Sekab med stöd av Energimyndigheten. I bland annat Stockholm finns närdistribution med ED95-lastbilar sedan flera år tillbaka. Trots bränslets goda klimategenskaper har introduktionen i övriga landet gått trögt. Brist på tankställen och större lastbilsmodeller för längre transporter är två skäl.

Men idag erbjuder Scania en ny lastbil med 13-litersmotor som klarar fjärtrafik samtidigt som macknätet för drivmedlet ED95 byggs ut.

Flytande gas

Både Scania, Volvo och Iveco har också större lastbilar som kan köras på flytande gas nedkyld till -162°C . Vissa av de tunga modellerna klarar en körsträcka på uppåt 100 mil på en tankning.

Finska Gasum bygger nu snabbt ut ett

stort nät av tankstationer för flytande fossilgas (LNG)/biogas (LBG) i Norden. Totalt planerar företaget att bygga ett 50-tal tankställen. Redan i år ska ett tiotal svenska mackar stå färdiga. På sikt ska de utökas till 25 stycken.

Med ökande andel LBG i gasen kan CO_2 -utsläppen från den tunga trafiken reduceras rejält. Även LNG innebär en utsläppsreduktion på uppåt 20 procent jämfört med diesel. Även utsläpp av partiklar och kväveoxider minskar. Bland annat Axfood och Elgiganten satsar nu på distribution med gasfordon.

El i städerna

I mars startar Volvo begränsad serietillverkning av eldrivna lastbilarna FL electric (16 ton räckvidd upp till 30 mil) och FE electric (27 ton räckvidd 20 mil).

Fordonen är utvecklade för distribution, avfallshantering och andra urbana transportbehov. Modellerna har utvecklats i samarbete med åkerier i Göteborg. Utmaningen nu är att även lösa laddningen i samarbete med städer och åkerier.

Lyssna och titta!

Vetenskapsradion om bränslecellsbilar och vätgas på sr.se/klotet

Ett snabbt sätt att minska CO_2 -utsläppen är att bygga om de bilar som redan rullar på vägarna, konstaterar SVT.

SVT granskade etanolkonverteringen och lät professorer, bilmekaniker, bilbransch och politiker komma till tals.

Googla på "SVT E85" så hittar du en hel rad inslag.

Etanol största biodrivmedel

År 2018 ökade den globala produktionen av bioetanol med 2,8 procent till totalt 106 miljarder liter. Därmed står etanol för 74 procent av världproduktionen av biodrivmedel. Siffrorna kommer från Renewable energy policy network for the 21st century, Ren21.

Etanol fortsätter att vara största biodrivmedel på världsmarknaden. På andra plats kommer biodiesel i form av Fame med 21,6 procent och på tredje plats HVO med 4,5 procent.

Idag rullar cirka 217 000 E85-drivna personbilar på Sveriges vägar enligt Transportstyrelsen.

Etanol – ED95 ersätter diesel

ED95 består till 95 procent av etanol framställd av restprodukter från skogen. ED95 används i lastbilar och bussar med anpassade dieselmotorer. Bränslet ger upp till 90 procent lägre klimatpåverkande utsläpp än fossil diesel.

ED95 tillverkas av Sekab i Örnsköldsvik.



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 stockholm.se/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.SE **Tryck:** Åtta.45 Tryckeri AB.

Upplaga: 2 000 ex. **Artikelnummer:** 17612 Miljöförvaltningen 2019-11.

I samarbete med



Stockholms stad