

ÅTGÄRDSPLAN FÖR FOSSILFRIA TRANSPORTER I NACKA

KFKS 2021/554

I. Sammanfattning

Det här dokumentet har tagits fram med utgångspunkt i Nackas deltagande i projektet Fossilfritt 2030 men ska i första hand ses som en åtgärdsplan för att nå målen i kommunens miljöprogram, om att minska växthusgasutsläppen från transporter.

Åtgärdsplanen är tillsammans med Nulägesanalysen, se bilaga 1, stöd för nämnder och bolagsstyrelser när de ska prioritera insatser i budget och investeringsprogram.

Syftet med denna rapport är att skapa långsiktighet i arbetet mot målet, underlätta samverkan samt ge en helhetsbild av målarbetet under de närmaste åren. Fokus ligger på åtgärder som ska leda till mätbara förändringar inom organisationen och i Nacka kommun som geografiskt område. Även aktiviteter som inte återfinns i rapporten kan vara relevanta att genomföra.

Innehållsförteckning

1.	Åtgärdsplanens områden och åtgärder	3
1.1	Genomförande och styrning.....	3
1.2	Finansiering av åtgärder	4
1.3	Ekonomi, miljö och samhällsnytta	4
2.	Förslag till åtgärder.....	6
3.	Beskrivning av åtgärder	10

I. Åtgärdsplanens områden och åtgärder

För att nå de nationella, regionala och lokala miljö- och klimatmålen krävs åtgärder inom transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och förnybara drivmedel. Det finns i dagsläget ett flertal politiska styrmedel på nationell nivå som i olika hög grad och på olika sätt styr utvecklingen i riktning mot målen. Under 2018 fanns exempelvis koldioxid- och energiskatt på drivmedel, Klimatklivet, stadsmiljöavtal, biogasstöd, elbusspremie, innovationskluster för flytande biogas respektive etanol, fordonspremie, miljöbilsdefinition, förmånsbeskattning av fordon och miljözonsbestämmelser.

Åtgärdsplanen är en del i projektet Fossilfria transporter och som ska ge kommunen förutsättningar att ställa om till en fordonsflotta som inte är beroende av fossila bränslen – detta i enlighet med det nationella målet om att utsläppen av växthusgaser från vägtransporter ska minska med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. En snabbare minskning av växthusgasutsläpp kräver att Nacka kommun ser över all verksamhet för att identifiera, prioritera och genomföra rätt åtgärder. Åtgärdsplanen pekar huvudsakligen ut de områden där det finns potential att nå resultat med stor effekt.

Förslag till åtgärder är framtaget i dialog med tjänstepersoner inom Nacka kommun och de sakområden som berörs. En genomgång av goda exempel från andra kommuner och organisationer är även genomförd. Åtgärdsplanen har också stämts av med BioDriv Öst under projektets gång.

Åtgärderna som listas nedan är aktiviteter som tagits fram gemensamt för hur Nacka kommun kan jobba för att bidra till målet om fossilfria transporter.

Åtgärdsplanen innehåller fem strategiska avsnitt:

- Samordning och uppföljning
- Förnybara drivmedel
- Upphandling
- Effektivare fordonsanvändning
- Utåtriktat arbete vad gäller fordon och drivmedel

I.1 Genomförande och styrning

De åtgärder som presenteras nedan är möjliga åtgärder för att tillsammans som organisation kunna bidra till målet om fossilfria transporter till 2030.

Åtgärdsplanen som tagits fram är ett stöd för nämnder och bolagsstyrelser när de ska prioritera insatser i budget och investeringsprogram. De åtgärder som tagits fram är en sammanställning av både nya och redan pågående initiativ och uppdrag som de olika processerna i Nacka kan göra och gör redan för att bidra till målet om fossilfria transporter till 2030.

Uppföljning av kommunens arbete med att uppnå fossilfria transporter föreslås ske årligen samband med årsbokslutet och redovisas för respektive processledning och tillhörande nämnd. Samtliga nämnder ansvarar för att aktivt bidra till att målet om fossilfria resor och transporter uppnås.

Som ett ytterligare stöd i uppföljningen kan respektive nämnd välja att ta fram indikatorer kopplade till omställningen till fossilfria transporter, som sedan kan följas upp årligen (exempelvis i årsredovisningen).¹

Exempel på indikatorer för hållbarhet och fossilfrihet inom respektive nämnd skulle kunna vara:

- Andel fordon som drivs på enbart el eller biogas (fossilfria fordon)
- Andel tankat fossilfritt drivmedel
- Antal fordon i flottan
- Genomsnittlig körsträcka per fordon och år
- Genomsnittsålder på fordonsflottan
- Antal körda km med privat bil i tjänsten

Exempel på övergripande indikatorer för Nacka kommun skulle kunna vara:

- Antal publika laddplatser/laddpunkter i kommunen
- Antal laddpunkter som erbjuds vid arbetsplatser
- Andel miljöfordon inom fordonsflottan
- Andel förnybara drivmedel vid kommunens upphandlade transporter

1.2 Finansiering av åtgärder

Vilken typ av finansiering som krävs beror på den aktuella åtgärdens karaktär samt om det är en ny åtgärd eller redan pågående åtgärd och finansiering säkerställs av respektive nämnd i den ordinarie processen. Om åtgärden handlar om att successivt utveckla kommunens verksamhet sker finansiering inom budgetramen alternativt så äskas medel inom ordinarie budgetprocess.

Att bedriva förbättringsarbetet genom olika projekt och med hjälp av framtidsfonderna kan ge ytterligare möjligheter till finansiering.

1.3 Ekonomi, miljö och samhällsnytta

De föreslagna insatsernas kostnader och klimatnytta utvärderas i detta avsnitt. Skattningarna följer så långt som möjligt de beräkningsregler som används vid ansökan hos Naturvårdsverkets investeringsbidrag klimatklivet. Skattningarna är dock känsliga för antaganden och oförutsedda händelser. De siffror som presenteras bör ses som en indikation på vilken storleksordning den aktuella

¹ I årsredovisningen för 2020 presenteras exempelvis överförmyndarnämndens indikator ”Andel uppdrag där gode män huvudsakligen inte använder bil” under fokusområdet ”socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart utförande av uppdrag”.

insatsen har eftersom det är väldigt svårt att beräkna de flesta insatsernas effekt med någon större precision.

Många av de insatser som listas är beroende av varandra för att ge ett lyckat resultat av en omställning till fossilfria transporter. Klimatnyttan och/eller kostnaden för vissa insatser är väldigt svår att uppskatta, men en sådan insats kan vara en förutsättning för att en annan insats ska kunna genomföras. På samma sätt kan en insats med hög kostnad per minskad klimatpåverkan vara med och bidra till att en insats med lägre kostnad per minskad klimatpåverkan genomförs med lyckat resultat. Det är därför viktigt att noga utvärdera hur beslut om att inte genomföra en åtgärd påverkar hela omställningen till fossilfria transporter.

Skattningsarna visar på att kommunen har en stor potential att minska utsläpp från sina transporter. Åtgärderna beräknas ge en ungefärlig CO₂-besparing på totalt 2 702 ton per år. En ungefärlig kostnadsuppskattning för åtgärderna är totalt cirka 4,3 miljoner.

Resterande åtgärder bedöms kunna utföras genom intern arbetstid och utgör inga ökade investeringar. Många av de åtgärder som listas är beroende av varandra för att ge ett lyckat genomförande av en omställning till fossilfria transporter. Ingen tidsåtgång eller kostnadsåtgång har gjorts för de åtgärder som är markerade med ”Intern arbetstid”. Detta är något som är upp till respektive verksamhet att besluta och finansiera för.

Över 85% av denna potential uppskattas finansieras inom området transportintensiva upphandlingar, denna insats förväntas också leda till klart störst mervärden vid sidan om klimatnytta vilket är mycket viktigt att ta i beaktande både vid beslut om genomförande och vid själva genomförandet.

Åtgärder som exempelvis att skriva planer och strategier för tjänsteresor och elbilsaddning är en viktig förutsättning för kommunens arbete med omställning till fossilfrihet. De olika mervärden som kan uppnås vid åtgärder kan ge kännbara positiva effekter på både kommunen och regionen. Det kan exempelvis vara att satsningar på elfordon ger en bättre stadsmiljö. Sådana satsningar kan leda till att företag ställer om, vilket ökar lokala företags konkurrenskraft. Vidare kan ökad användning av förnybara alternativ produceras i regionen och i Sverige vilket ger en ökad resiliens (dvs förmåga till återhämtning) vid kriser.

Ökad användning av förnybara alternativ, som kan produceras i regionen, bidrar på sikt till att mer pengar stannar i den lokala ekonomin och bidrar till nya jobb.

2. Förslag till åtgärder

Ambitionen är att förslag till åtgärder ska vara ett användbart verktyg i klimatarbetet för nämnder och enheter som syftar till att öka takten för att minska de klimatpåverkande utsläppen från transporter. För några av åtgärderna har även en uppskattning gjorts för hur mycket arbetstid som åtgärderna kräver. Dessa uppskattningar bör dock tolkas med försiktighet. Uppskattningen har gjorts för åtgång av intern arbetstid. Dessa uppskattas till liten, medel och stor.

För mer information om respektive åtgärd se avsnitt nedan, *Beskrivning av åtgärder*.

Förslag till åtgärder	Uppskattad klimatnytta (CO2 per år)	Tidplan	Ansvarig nämnd	Uppskattade kostnader
1. Samordning och uppföljning				
1.1 Riktlinjer tas fram som styr mot hållbart resande för kommunens medarbetare.	43 ton ²	2022 – 2023	Kommunstyrelsen	Intern arbetstid - medel till stor ³
1.2 En kommungemensam plan tas fram för utfasning av kvarvarande fossildrivna fordon som kommunen äger.	Klimatnyttan är svår att beräkna	2022–2023	Kommunstyrelsen	Intern arbetstid – liten till medel
2. Förnybara drivmedel				
2.1 Utredda förutsättningar och ta fram en plan för laddinfrastruktur i befintliga områden. Dels vid <i>kommunägda fastigheter</i> med tillhörande kostnadskalkyl i enlighet med särskilt uppdrag i Mål- och budget 2021–2023 samt på <i>allmän plats</i> och skapa förutsättningar för etablering genom avtal eller investering i syfte att öka antalet allmänna laddplatser för elbilar.	123 ton	2022–2023	Kommunstyrelsen för kommunägda fastigheter Natur och trafiknämnden för allmän plats	Intern arbetstid - stor

² Klimatnyttan av sådana riktlinjer uppskattas till att 10 mils resa per år och anställd (3 600 anställda) ersätts med förnybara drivmedel, resfria möten eller kollektivtrafik för en genomsnittlig klimatnytta om 1,2 kg CO2/mil.

³ Arbetsinsatsens storlek beror på om det ska omfatta ett helhetsgrepp för medarbetarnas hållbara resor eller om det ska inkluderas i exempelvis medarbetarpolicyn och medarbetarundersökningen.

<p>2.2 Transportintensiva inköp och upphandlingar ska ske i linje med Stockholms län regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel i prioritetsordning⁴</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El (inkl. vätgas) och biogas 2. Etanol 3. Biodiesel 4. Fossila drivmedel med så hög inblandning av förnybart innehåll som möjligt 	2 452 ton	Löpande	Alla nämnder	<p>Viss ökad kostnad för inköp och upphandling. Knappt 4,3 miljoner kronor per år ⁵</p> <p>Intern arbetstid - medel</p>
<p>2.3 Samverka med nätverksbolag och aktörer för att etablera 200 nya publika snabbladdpunkter till 2030 ⁶</p>	<p>En publik laddpunkt på 22 kWh (lägsta kapacitet för att få kallas snabbladdare) beräknas ge en klimatnytta på 1,4 ton CO₂ per år.⁷</p>	Löpande	<p>Kommunstyrelsen för kommunägda fastigheter</p> <p>Natur och trafiknämnden för allmän plats</p>	<p>Laddinfrastrukturen bekostas av privata aktörer. Dock kräver åtgärden intern arbetstid för samverkan.</p> <p>Intern arbetstid – medel till stor</p>

⁴ Ytterligare beskrivning av praktisk tillämpning finns i: *Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel, rapport 2020:3, Länsstyrelsen Stockholm.*

⁵ Biodriv Öst har räknat ut att det kan kosta 4,3 miljoner kronor per år. Antagandet utgår från att kommunen upphandlar transporter motsvarande cirka 800 personbilar (10 ggr egna fordonsflottan) och 50 tunga fordon. Körsträckan på lätta fordon uppskattas till 1200 mil för lätta fordon och 4 000 mil för tunga fordon (riksgenomsnitt). Kostnadsökningen för transporter uppskattas till i medeltal 2% för lätta fordon (2,8 kr/mil) och 3% (7,5 kr/mil) för tunga fordon.

⁶ En snabbladdpunkt är en laddpunkt med en maximal laddeffekt på mer än 22 kW. Behovet av fler snabbladdpunkter i länet bedöms vara omfattande, från det drygt 100 punkter som finns idag till över 3000 stycken år 2030. Framtida behovet av antal publika snabbladdpunkter har beräknats i Stockholms län regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

⁷ En publik laddpunkt på 22 kWh (lägsta kapacitet för att få kallas snabbladdare) beräknas ge en klimatnytta på 1,4 ton CO₂ per år. Investeringen för en snabbladdare med högre effekt, 50 kW DC laddning och uppåt, är mer kostsam men beräknas ge en utsläppsminskning på 7 ton CO₂ per år.

<p>2.4 50 semipublika laddpunkter sätts upp i kommunen i samverkan med bolag och näaktörer till 2030. ⁸ Vid planering av nya områden och parkeringar ska förberedelse ske för installation av lämpligt antal laddplatser.</p>	<p>61,5 ton ⁹</p>	<p>2022–2030</p>	<p>Kommunstyrelsen och elbolag</p>	<p>Laddinfrastrukturen bekostas av privata aktörer. Dock kräver åtgärden intern arbetstid för samverkan.</p> <p>Genom att förbereda för laddinstallation redan vid byggnation ger betydligt lägre kostnader för installation än att komma i efterhand</p> <p>Arbetstid – medel till stor</p>
<p>3. Upphandling</p>				
<p>3.1 I kommande upphandling av bilpool ställs miljökrav för förnybara drivmedel i linje med Fossilfritt 2030. För att kunna utvärdera användningen av förnybara drivmedel i andra områden än bilpool föreslås också en gemensam upphandling initieras för emissionsfria arbetsmaskiner av Enheten offentlig utemiljö.</p>	<p>4,8 ton för miljökrav för förnybara bränslen. 10 ton per arbetsmaskin</p>	<p>2022</p>	<p>Kommunstyrelsen, bolag och Natur och trafiknämnden</p>	<p>Mindre kostnad för upphandling. Uppskattas vara cirka 32 000 kr/år</p> <p>Mindre kostnad för upphandling. 40 000 kr första året per arbetsmaskin</p> <p>Intern arbetstid – liten till medel</p>
<p>3.2 Miljökrav bör ställas vid samtliga transportupphandlingar i enlighet med BioDriv Östs rekommendationer i ”Vägledning för att ställa offensiva miljökrav i upphandlingar av fordon och transporter”</p>	<p>Klimatnyttan är svår att beräkna</p>	<p>2022–2023</p>	<p>Kommunstyrelsen</p>	<p>Intern arbetstid – liten till medel</p>
<p>4. Effektivare fordonsanvändning</p>				
<p>4.1 Delta i nästa omgång av gemensamt ramavtal för fordon som genomförs av Adda (Fd SKL Kommentus)</p>	<p>7,2 ton</p>	<p>2022</p>	<p>Kommunstyrelsen</p>	<p>Intern arbetstid – liten till medel</p>

⁸ En semipublik laddpunkt kan sammanfattas som en mix mellan icke-publik laddning, vilken oftast nyttjas av ett eller ett fåtal bestämda fordon och publik laddning som är öppen att nyttjas av vem som helst. Dvs semi-publik är en icke-publik laddare som på vissa förutbestämda tider på dygnet öppnas upp för allmänheten. Detta är ofta en bra metod för att minska kostnaden för investeringen genom en ökad nyttjandegrad per laddpunkt. Exempel på semipublika laddpunkter är sådana som installeras vid en skolparkering.

⁹ Klimatnyttan beräknas till 1,23 ton CO₂ minskning per laddpunkt. 50 semipublika laddpunkter ger 61,5 tons CO₂-minskning

5. Utåtriktat arbete gällande fordon och drivmedel				
5.1 Delta i den samverkan och erfarenhetsutbyte med näringslivet och andra kommuner gällande upphandlingskrav i transportintensiva upphandlingar som projektet Fossilfritt 2030 arrangerar.	Klimatnyttan är svår att beräkna	2022	Alla nämnder och bolag	Intern arbetstid - liten
5.2 Genomföra utbildningsinsats/information till verksamheter internt kring prioriteringar inom transporter och upphandlingar.	Klimatnyttan är svår att beräkna	2022	Kommunstyrelsen	Intern arbetstid – liten till medel
5.3 Genomföra aktiviteter med kommunens energi- och klimatrådgivning i syfte att ge stöd och rådgivning till företag, bostadsrättsföreningar och privatpersoner med fokus på hållbara transporter. Åtgärden inkluderar även stöttning till samfälligheter med att få till laddinfrastruktur.	Klimatnyttan är svår att beräkna	Löpande	Miljö- och stadsbyggnadsnämnden	Intern arbetstid - medel

3. Beskrivning av åtgärder

Nedan beskrivs och motiveras respektive åtgärd.

1.1 Riktlinjer tas fram som styr mot hållbart resande för kommunens medarbetare

Åtgärdens syfte är att minska klimatpåverkan från arbetsrelaterade resor. Arbetsgivare har möjlighet att minska behovet av arbetspendling och tjänsteresor genom att nyttja digitala verktyg och skapa policy för resfria möten samt tillåta distansarbete. Tjänsteresor med flyg orsakar stor klimatpåverkan och det är särskilt angeläget att dessa resor minskar och att flyg enbart används om alternativen är tidsmässigt orimliga. Klimatnyttan av sådana riktlinjer uppskattas till att 10 mils resa per år och anställd (3 600 anställda) ersätts med förnybara drivmedel, resfria möten eller kollektivtrafik för en genomsnittlig klimatnytta om 1,2 kg CO₂/mil.

I dagsläget finns ingen tydlig riktlinje som styr hur kommunens medarbetare ska resa hållbart i tjänsten samt styr mot resfria möten.

Kostnaden bedöms som liten och består av arbetstid för att ta fram en mötes- och resepolicy eller revidera en befintlig, samt tid för att informera och utbilda medarbetare och kontinuerligt följa upp och kommunicera resultatet.

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen

Tidplan: 2022–2023

Klimatnytta: 43 ton CO₂ per år.

Kostnad: Intern arbetstid – medel till stor

1.4 En kommungemensam plan tas fram för utfasning av kvarvarande fossildrivna fordon som kommunen äger

Denna åtgärd handlar om att fasa ut fossila drivmedel både genom att byta ut fordon till el och biogas, och genom att byta ut vad befintliga fordon tankas med. Det handlar också om att optimera fordonsflottan genom att undersöka vilka fordon som körs så lite att det är ekonomiskt omotiverat att ha kvar dem.

I dagsläget finns ingen plan för hur utfasningen av fossildrivna fordon som kommunen äger ska ske. Detta behöver konkretiseras. Förslagsvis tas en plan fram som beskriver övergången till fossilfria drivmedel. En stor poäng med planen är att den visar vägen för utfasning av fordonen i takt med att leasingavtal löper ut.

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen

Tidplan: 2022

Klimatnytta: Klimatnyttan är svår att beräkna

Kostnad: Intern arbetstid – liten till medel

2. Förnybara drivmedel

2.1 Utredda förutsättningar och ta fram en plan för laddinfrastruktur i befintliga områden. Dels vid kommunägda fastigheter med tillhörande kostnadskalkyl i enlighet med särskilt uppdrag i Mål- och budget 2021–2023 samt på allmän plats och skapa förutsättningar för etablering genom avtal eller investering i syfte att öka antalet allmänna laddplatser för elbilar.

Denna åtgärd behövs för att kommunen ska kunna elektrifiera betydande delar av de egna fordonen samtidigt som anställda och gäster även kan nyttja vissa laddare som ger ytterligare klimatnytta utöver kommunens tjänstebilar. Varje semipublik laddpunkt beräknas ge cirka 1,23 ton CO₂ klimatnytta per år.¹⁰

Framtagande av en plan skulle kunna inkludera framtagande av en laddkarta för utpekade platser i kommunen för etablering och informera el-aktörer om möjligheter att etablera laddplatser för elbilar. Dessa platser skulle även kunna inkludera arbetsplatser och skolor. Se exempelvis Stockholms stads laddkarta och ansökningsprocess för laddplatser.¹¹ Varje semipublik laddpunkt beräknas ge cirka 1,23 ton CO₂ klimatnytta per år.¹²

Uppskattad klimatnytta: 123 ton CO₂/år

Tidplan: 2022–2023

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen för kommunägda fastigheter. Natur och trafiknämnden för allmän plats

Kostnad: Intern arbetstid - stor

2.3 Transportintensiva inköp och upphandlingar sker i linje med Stockholms län regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel i prioritetsordning:

- 1. El (inkl. vätgas) och biogas**
- 2. Etanol**
- 3. Biodiesel**
- 4. Fossila drivmedel med så hög inblandning av förnybart innehåll som möjligt**

¹⁰ Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Rapport 2020:3, Länsstyrelsen Stockholm

¹¹ Stockholms stads laddkarta och ansökningsprocess för laddplatser: <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-att-etablera-nya-laddplatser-for-elbil/>

¹² Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Rapport 2020:3, Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen Stockholm har tagit fram en regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Syftet med planen är att ge kunskap om nuläge och vägledning kring hur etablering av publik infrastruktur för förnybara drivmedel bör ske i Stockholms län för att beslutade miljö- och klimatmål ska kunna nås.

Den samlade bedömningen har resulterat i en övergripande strategisk drivmedelsinriktning för länet. För att kunna bidra till regionens uppsatta mål bör transportintensiva inköp och upphandlingar ske i linje med den framtagna drivmedelsordningen.

Ansvarig nämnd: Alla nämnder

Tidplan: Löpande

Klimatnytta: 2 452 ton CO₂ per år.

Kostnad: Viss ökad kostnad för inköp och upphandling. Knappt 4,3 miljoner kronor.¹³ Intern arbetstid – medel

2.4 Samverka med nätverksbolag och aktörer för att etablera 200 nya publika snabbladdpunkter till 2030

Snabbladdare behövs framför allt längs med motorvägar och i anslutning till städer. Längs med motorvägar är snabbladdning viktigt för att möjliggöra långa resor med elbilar, snabbladdare utmed motorvägar har dock än så länge lägre utnyttjandegrad än de snabbladdare som finns nära städer. Nacka kommun bedöms behöva skapa 193 nya snabbladdpunkter, enligt Stockholms län regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen för kommunägda fastigheter och Natur och trafiknämnden för allmän plats

Tidplan: Löpande

Klimatnytta: En publik laddpunkt på 22 kWh (lägsta kapacitet för att få kallas snabbladdare) beräknas ge en klimatnytta på 1,4 ton CO₂ per år.

Kostnad: Laddinfrastrukturen bekostas av privata aktörer. Dock kräver åtgärden intern arbetstid för samverkan. Intern arbetstid – medel till stor

¹³Biodriv Öst har räknat ut att det kan kosta 4,3 miljoner kronor per år. Antagandet utgår från att kommunen upphandlar transporter motsvarande cirka 800 personbilar (10 ggr egna fordonsflottan) och 50 tunga fordon. Körsträckan på lätta fordon uppskattas till 1200 mil för lätta fordon och 4 000 mil för tunga fordon (riksgenomsnitt). Kostnadsökningen för transporter uppskattas till i medeltal 2% för lätta fordon (2,8 kr/mil) och 3% (7,5 kr/mil) för tunga fordon.

2.5 50 semipublika laddpunkter sätts upp i kommunen i samverkan med bolag och nättaktörer till 2030. Vid planering av nya områden och parkeringar ska förberedelse ske för installation av lämpligt antal laddplatser.

Exempel på semipublika laddpunkter är sådana som installeras på en parkering vid en skola. Förslagsvis sätts 50 semipublika laddpunkter upp fram till 2030 för att underlätta omställningen till fossilfria transporter.

Att installera laddningsstationer medför en ökad kostnad per parkeringsruta jämfört med en traditionell parkeringsruta. Men för att kunna installera laddningsstationer krävs det förberedelser i form av ledningar. Kostnaden för förberedelserna kan skilja beroende på om man gör det i samband med schaktning eller om man gör det efter att parkeringsområdet är färdigställt. Gör arbetet efter att parkeringsområdet är färdigställt krävs det att asfalten måste skäras upp för att kunna lägga ner kanaliseringen och sedan måste ny asfalt läggas. Genom att redan från början planera in kanalisering i nya parkeringsområden, undviks ökade kostnader.

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen och elbolag

Tidplan: 2022–2030

Klimatnytta: 61,5 ton CO₂/år ¹⁴

Kostnad: Laddinfrastrukturen bekostas av privata aktörer. Dock kräver åtgärden intern arbetstid för samverkan. Genom att förbereda för laddinstallation redan vid byggnation ger betydligt lägre kostnader för installation än att komma i efterhand. Arbetstiden uppskattas till medel till stor.

3. Upphandling

3.1 I kommande upphandling av bilpool ställs miljökrav för förnybara drivmedel i linje med Fossilfritt 2030. För att kunna utvärdera användningen av förnybara drivmedel i andra områden än bilpool föreslås också en gemensam upphandling initieras för emissionsfria arbetsmaskiner av Enheten offentlig utemiljö.

Åtgärdens syfte är att minska klimatpåverkan från persontransporter med fossila drivmedel genom ökad användning av delade fossilfria fordon. Åtgärdens mål är öka antalet fossilfria fordonspooler.

Klimatnytta och kostnaden för en fossilfri halv-öppen bilpool beror i hög grad på hur mycket allmänheten och företag i kommunen nyttjar en sådan bilpool eftersom en låg användning leder till ökad administration till liten nytta medan hög användning leder till kostnadsbesparingar på grund av effektivt fordonsutnyttjande och hög klimatnytta. Här antas att 8 bilar har en merkostnad

¹⁴ Klimatnyttan beräknas till 1,23 ton CO₂ minskning per laddpunkt. 50 semipublika laddpunkter ger 61,5 tons CO₂-minskning

om 4 000 kronor per bil och år samt nyttjas för en körning om 500 mil per år och fordon av allmänheten.

Exempelvis kan en öppen elbilspool spara pengar för fordonshanteringen vid hög nyttjandegrad, och minska det totala antalet fordon i kommunorganisationen. Uppföljning av kostnader och nyttjande är viktigt särskilt i början, för att se hur poolen får ringar på vattnet. Den stora klimatnyttan är att invånarna får chans att testa elbilar i pool, så att det totala bilbehovet på orten sakta kan minskas.

Genom att etablera en fossilfri bilpool kan kommunen underlätta för privatpersoner och anställda att minska utsläppen av växthusgaser.

Förslaget om att initiera en upphandling för emissionsfria arbetsmaskiner¹⁵ beräknas få en merkostnad om 40 000 kronor antas för investeringar i laddning mm. Arbetsmaskinen som ersätts antas förbruka motsvarande 3 liter diesel per timme och ha en drifttid om 1 500 timmar per år.

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen, bolag och Natur och trafiknämnden

Tidplan: 2022

Klimatnytta: 4,8 ton för miljökrav för förnybara bränslen. 10 ton per arbetsmaskin

Kostnad: Mindre kostnad för upphandling: uppskattas vara cirka 32 000 kr/år. Mindre kostnad för upphandling: 40 000 kr första året per arbetsmaskin. Intern arbetstid – liten till medel

3.2 Miljökrav bör ställas vid samtliga transportupphandlingar i enlighet med BioDriv Östs rekommendationer i ”Vägledning för att ställa offensiva miljökrav i upphandlingar av fordon och transporter

Offentlig sektor har en nyckelroll i klimat- och energiarbetet. Att agera som föregångare vid upphandling och inköp av varor och tjänster genom att efterfråga och ställa ökade krav på mer klimat- och energieffektiva alternativ, inklusive ny teknik, driver på utvecklingen för minskad klimatpåverkan.

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen

Tidplan: 2022–2023

Klimatnytta: Klimatnyttan är svår att beräkna

Kostnad: Intern arbetstid - liten till medel

¹⁵ Med arbetsmaskiner menas bränsle drivena arbetsredskap som traktorer, kranar, grävmaskiner, gräsklippare, motorsågar och snöskotrar

4. Effektivare fordonsanvändning

4.1 Delta i nästa omgång av gemensamt ramavtal för fordon som genomförs av Adda (Fd SKL Kommentus)

Ett deltagande i ramavtalet ger en kostnadsbesparing. Stockholms stad samordnar en förnyad konkurrensutsättning av upphandling av lätta miljöfordon (batterielektriska, biogasdrivna och laddhybrider) inom ramen för fordonsavtalet. De projektdeltagare som deltog i förra ramavtalet sparade i genomsnitt cirka 13 000 kronor per fordon.

Syftet är att upphandla ett ramavtal som tillgodoser de kommunala och regionala verksamheternas behov av nya personbilar och lätta transportfordon genom ett brett modellutbud som fokuserar på förnybara drivmedel och säkerhet.

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen

Tidplan: 2022

Klimatnytta: 7,2 ton CO₂ per år

Kostnad: Intern arbetstid – liten till medel

5. Utåtriktat arbete gällande fordon och drivmedel

5.1. Delta i den samverkan och erfarenhetsutbyte med näringslivet och andra kommuner gällande upphandlingskrav i transportintensiva upphandlingar som projektet Fossilfritt 2030 arrangerar.

För att minska utsläppen av växthusgaser måste fordon och transporttjänster bli effektivare. Genom att arbeta strategiskt med inköp och ställa krav på exempelvis el eller förnybara bränslen kan offentlig upphandling leda utvecklingen i rätt riktning. Genom samverkan uppnår vi en snabbare och mer kostnadseffektiv omställning.

Ansvarig nämnd: Alla nämnder och bolag

Tidplan: 2022

Klimatnytta: Klimatnyttan är svår att beräkna

Kostnad: Intern arbetstid - liten

5.2 Genomföra utbildningsinsats/information till verksamheter internt kring prioriteringar inom transporter och upphandlingar

Insats som främjar lyckat genomförande av en lång rad andra insatser. På lokal har offentlig sektor ett starkt styrmedel i sina upphandlingar av fordon, drivmedel, transporttjänster och entreprenader. BioDriv Öst har samlat material med exempel och erfarenheter från klimatsmart offentlig upphandling av fordon och transporter som skulle kunna användas som informationsmaterial. [\[2\]](#)

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen

Tidplan: 2022

Klimatnytta: Klimatnyttan är svår att beräkna

Kostnad: Intern arbetstid – liten till medel

5.3 Genomföra aktiviteter med kommunens energi- och klimatrådgivning i syfte att ge stöd och rådgivning till företag, bostadsrättsföreningar och privatpersoner med fokus på hållbara transporter.

Kommunens energi- och klimatrådgivning är en del av kommunens ordinarie verksamhet. Energi- och klimatrådgivningen är kostnadsfri och opartisk rådgivning som kan ge stöd till privatpersoner, bostadsrättsföreningar och företag för hur man kan installera laddplats för elbil.

Åtgärden inkluderar även stöttning till samfälligheter med att få till laddinfrastruktur.

Ansvarig nämnd: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Tidplan: Löpande

Klimatnytta: Klimatnyttan är svår att beräkna

Kostnad: Intern arbetstid - medel