

ÅTGÄRDSPLAN

FÖR FOSSILFRIA TRANSPORTER I NACKA INOM PROJEKTET FOSSILFRITT 2030

KFKS 2021/554

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	1
1. Inledning	2
1.1 Nationella trender med fokus på transporter.....	3
1.2 Drivmedelsinriktning.....	3
2. Nacka kommun	4
2.1. Mål och vision.....	4
2.2. Nuläge.....	5
3. Åtgärdsplanens områden och åtgärder	14
3.1. Genomförande och styrning.....	14
3.1.1. Finansiering av åtgärder.....	15
4. Bilaga I. Förslag till åtgärder	16

I. Inledning

Sveriges ambition är att bli det första fossilfria välfärdslandet i världen. För att klara det så behövs tydliga mål, styrmedel och åtgärder. Därför skapades det klimatpolitiska ramverket för att ge långsiktighet i klimatarbetet. För transportsektorn sattes målet att minska utsläppen från inrikestransporter, exklusive flyg, med 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Det är detta mål som denna handlingsplan ska bidra till men även skapa förutsättningar för en hållbar utveckling i Nacka kommun.

I Stockholms läns Klimat- och Energistrategi 2020–2045 har fyra områden identifierats som särskilt viktiga att fokusera på för att länet ska nå nettonollutsläpp. De valda områdena baseras på såväl utsläppsstatistik som på dialoger med länets aktörer. Det är inom dessa områden som det finns störst potential att minska utsläppen.

- Transporter och resande
- Energiförsörjning
- Samhällsplanering och bebyggelse
- Konsumtion

I Stockholms län står transportsektorn för hälften av de klimatpåverkande utsläpp som genereras i länet – och det är personbilarna som genererar de största utsläppen. Utmaningen är stor då utsläppen från transportsektorn behöver minska med hela 70 procent till 2030. Samtidigt som utsläppen behöver minska, växer länets befolkning och efterfrågan på transporter ökar. För att nå målet krävs att omställningen av transportsystemet sker parallellt inom tre områden:

- Transporteffektivt samhälle
- Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster
- Ökad andel förnybara drivmedel

Alla dessa delar behövs för att nå målen och stora omställningar krävs. För att klara klimatmålen krävs kraftfulla insatser i form av omställning till energieffektiva och fossilfria fordon och bränslen, men också insatser som innebär en mer energieffektiv användning genom till exempel lägre hastigheter och genom minskad biltrafik. Med ett transporteffektivt samhälle menas ett samhälle med ett minskat trafikarbete för energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg. Enligt Trafikverket är det svårt att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030 om inte det totala trafikarbetet också minskar med 10–20 procent. Tekniska förbättringar sker hela tiden men det kommer inte räcka. Strategiska utmaningar som länet behöver hantera omfattar exempelvis att skapa förändrade resmönster, en samhällsplanering för minskad trafik, effektivare samordning av godstransporter och möjliggöra fossilfria transporter samt en ökad produktion av biodrivmedel i länet.

Detta dokument har tagits fram inom ramen för Fossilfritt 2030 där kommunen kan utgå från en gemensam grund för arbetet för att bidra till ett transporteffektivt samhälle.

1.1 Nationella trender med fokus på transporter

Inom Sveriges gränser har klimatpåverkan gått ned med 26 procent sedan 1990, främst tack vare en övergång till fossilfri uppvärmning. Mellan 2016 och 2017 minskade utsläppen med 0,5 procent. Ska Sveriges mål om netto-noll-utsläpp senast år 2045 nås behöver minskningstakten i genomsnitt vara mellan fem och åtta procent per år. När det gäller inhemska utsläpp av växthusgaser står inrikes transporter för en tredjedel.

Mellan 2010 och 2018 minskade dessa med 18 procent främst på grund av energieffektivisering och övergång till biodrivmedel. Detta räcker dock inte för att motverka effekten av att mängden trafik ökar. 2018 ökade utsläppen med cirka 0,5 procent främst till följd av ökad lastbilstrafik. Växthusgasutsläpp från bränsle som tankas i Sverige och används till utrikes sjöfart och flyg har ökat med 194 procent mellan åren 1990 och 2017. Sjöfarten står för den största delen av dessa utsläpp.

En slutsats som går att dra utifrån målet om nationella målet om 70 procents reduktion av växthusgaser är att ju större andel förnybara drivmedel i transportsektorn desto större möjlighet finns det att nå det uppsatta målet. För att uppnå den målbild som handlingsplanen för hållbara resor och transporter tar sikte på kommer stora volymer förnybara drivmedel behövas i kombination med åtgärder inom ett transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon.

1.2 Drivmedelsinriktning

Länsstyrelsen Stockholm publicerade 2020 en regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. I rapporten konstateras en övergripande strategisk inriktning för Stockholms län.¹ Syftet med den regionala planen för infrastruktur för förnybara drivmedel är att den ska utgöra ett stöd och vägledning vid kommunal planering av drivmedelsinfrastruktur (inklusive laddinfrastruktur) och bör även vara styrande i Länsstyrelsens bedömningar av transportåtgärder i länet.

Stockholms län bör satsa på förnybara drivmedel generellt och att kraftigt öka nyttjandet av samtliga hållbart producerade förnybara drivmedel. Omställningen till förnybara drivmedel och elfordon kräver engagemang, innovation och handlingskraft från samhällets alla aktörer. Det är viktigt att betona att samtliga kommersiellt tillgängliga förnybara alternativ behöver öka betydligt för att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås.

¹ [R2020-03-Regional-plan-infrastruktur-elfordon-förnybara.pdf \(lansstyrelsen.se\)](#)

I rapporten har en sammanvägning gjorts av framtagna framtidsscenarier, analys av påverkan på flera olika miljö- och samhällsmål samt redan beslutade mål i lokala och länsövergripande strategier och program. Den samlade bedömningen har resulterat i en övergripande strategisk drivmedelsinriktning för länet.

Drivmedelsval i prioritetsordning;

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

2. Nacka kommun

Inom ramen för att minska utsläppen från transporter medverkar Nacka kommun i projekt Fossilfritt 2030 Stockholms län, som syftar till att ge stöd och aktiviteter som hjälper kommuner att bygga ut infrastrukturen för elfordon. Syftet med projektet är att växla upp pågående arbete och initiera nya åtgärder som leder till ett hållbart transportsystem, som förväntas ha stor effekt för att de klimatmål som finns inom transportområdet nås. Projektet har en viktig roll att fylla i arbetet med att underlätta utbyggnaden av det behov av laddplatser och tankställen som identifierats i länsstyrelsens regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

När kommuner och regioner likriktar arbetet och ställer likartade upphandlingskrav förbättras förutsättningarna för näringslivets möjlighet till långsiktighet och möjlighet att investera i ny fordonsteknik och infrastruktur för tankning och laddning, därmed kan också produktionen av förnybara drivmedel öka. Projektet Fossilfritt 2030 i Stockholms län är en del av en storregional kraftsamling i sex län med en total omslutning på 50 miljoner kronor. Sex länsstyrelser, fem regioner och ett fyrtiotal kommuner i östra Mellansverige kommer att samverka för transportsektorns omställning till fossilfritt under tre år framöver. Projektet i Stockholms län är den sista pusselbiten och ett välkommet tillskott i kraftsamlingen.

2.1. Mål och vision

I kommunens mål och budget är en av alliansens politiska inriktningar att vara en miljösmart kommun. I den politiska viljan ingår att Nacka ska bli ett fossilfritt samhälle och fasa ut all fossilenergi från kommunal verksamhet. Detta innebär bland annat att *”gamla oljepannor ska tas bort och ersättas av solpaneler, bergvärme eller fjärrvärme i kommunens fastigheter och att den el som kommunen köper ska vara fossilfritt producerad samt att kommunens fordon i möjligaste mån ska vara el- eller hybridbilar”* (Ur Mål och budget).

Politiken ser även att kommunen kan bidra till att ställa tuffare miljökrav i stadsbyggnad, energiförsörjning, trafik och upphandlingar.

Målsättning: *Nacka kommun ska bli en fossilbränslefri kommun*

Kommunen har ett antal styrdokument som berör arbetet med fossilfria transporter och hållbart resande:

- Översiktsplan
- Miljöprogram 2016–2030
- Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen
- Strategi för cykelsatsningar i Nacka
- Cykelstrategi
- Rekommenderade parkeringstal i Nacka
- Inköspolicy
- Så här gör vi i Nacka – kommunbilar

Några av målen som återfinns i Nackas miljöprogram är följande:

- Totala utsläppen av växthusgaser ska minska med 63 % till 2030 jmf 1990 (per invånare)
- Totala utsläpp av växthusgaser inom vägtrafik ska minska med -80 % till 2030 jmf 2010 (per invånare).
- Antal påstigande i kollektivtrafik per invånare ska vara minst 0,8 år 2030.
- Till 2025 ska 100% av kommunens fordon kunna drivas med förnybart bränsle
- Till 2030 ska antalet cyklade öka till 15/passager/invånare vid olika mätpunkter
- Till 2040 ska 20 % av alla högtrafikresor ska ske med cykel

Nacka kommun följer även utvecklingen för nyckeltal som presenteras i databasen Kolada som Rådet för främjande av kommunala analyser (RKA) håller i för Agenda 2030. Följande nyckeltal är främst kopplade till arbetet med transporter.

- Utsläpp till luft av växthusgaser totalt
- Miljöbilar i kommunorganisationen
- Miljöbilar andel av totalt antal bilar i det geografiska området
- Genomsnittlig körsträcka med personbil

2.2. Nuläge

Rapporten fokuserar på nuläget inom de områden där Nacka kommun har rådighet samt vissa andra områden för att få en helhetsbild.

Nulägesbeskrivningen går igenom nackabornas bilnehav, infrastrukturen för förnybara drivmedel, Nacka kommuns egna ägda fordon, drivmedelshanteringen inom kommunen, leasingbilar, bilpoolen, samordnad varudistribution, upphandling av fordon, Nackas centrala fordonshantering, systematisk uppföljning, kontakt med näringslivet och hur kommunen arbetar med hållbart resande. Rapporten har inte tittat på hur respektive enhet arbetar med sina egna

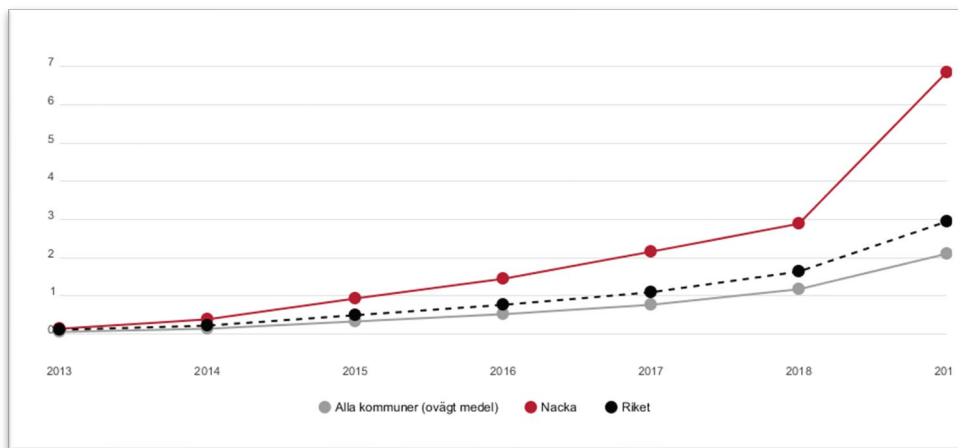
fordon eller hur kommunen arbetar med mobilitetsfrågor för att minska bilresandet inom kommunen.

Nuläge: personbilar inom geografiska området

Inom Nacka kommun har invånarnas förnyelsebara bilinnehav ökat de senaste åren. I takt med ökningen har även en ökning skett av det totala antalet registrerade personbilar inom det geografiska området. Bensinbilar verkar ha en stillastående utveckling de senaste två åren medan antalet elbilar mer än ökat med 134 procent mellan 2018–2019.

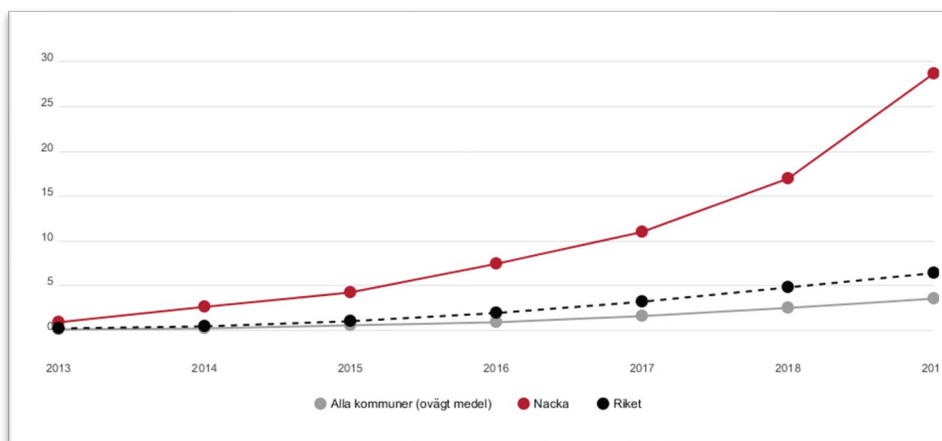
För elhybridbilar är det en ökning med cirka 32 procent mellan 2018–2019 och utvecklingen är högre i Nacka kommun i snitt med riket.

Elbilar, antal/1000 inv



För laddhybrider cirka 69 procent ökning mellan 2018–2019 och även här är Nackas ökning högre än rikets snitt.

Laddhybridbilar, antal/1000 inv



Mellan 2018 och 2019 har därför en ökning skett för personbilar inom det

geografiska området som kan köras med förnybara bränslen. Utvecklingen som skett signalerar att ett behov troligtvis kommer finnas de kommande åren kring utbyggnaden av laddinfrastruktur och infrastruktur för förnyelsebara bränslen.

Tabell 1. Nyckeltal för personbilar per 1000 invånare inom Nackas geografiska område

Nyckeltal	Beskrivning	2016	2017	2018	2019
Bilar, antal/1000 inv	Antal personbilar, oavsett bränsletyp, per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: SCB.	444	447	443	474
Bensinbilar, antal/1000 inv	Antal bensin-personbilar per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: Trafikanalys och SCB.	209	202	200	201
Dieselbilar, antal/1000 inv	Antal diesel-personbilar per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: Trafikanalys och SCB.	181	186	178	190
Elbilar, antal/1000 inv	Antal el-personbilar per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: Trafikanalys och SCB.	1,4	2,2	2,9	6,8
Elhybridbilar, antal/1000 inv	Antal elhybrid-personbilar per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: Trafikanalys och SCB.	12,4	16,1	17,9	23,7
Laddhybridbilar, antal/1000 inv	Antal laddhybrid-personbilar per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: Trafikanalys och SCB.	7,4	11,0	16,9	28,6
Etanolbilar, antal/1000 inv	Antal etanol-/etanol flexifuel-personbilar per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: Trafikanalys och SCB.	24,8	23,1	20,1	17,7
Gasbilar, antal/1000 inv	Antal gas-/gas flexifuel-personbilar per 1000 invånare i trafik i det geografiska området 31/12. Källa: Trafikanalys och SCB.	8,0	7,2	6,8	6,7

Källa: Kolada²

Nuläge: Infrastruktur för förnybara drivmedel

Arbetet som pågår är exempelvis att bygga ut infrastrukturen för laddning av elfordon och andra förnybara drivmedel. För att begränsa klimatpåverkan och följa Nackas lokala miljömål ställer kommunen krav på laddplatser för elbilar genom markgenomförandeavtal i stadsbyggnadsprocessen. Detta sker genom en överenskommelse om miljöåtgärder, där laddningsmöjligheter för bil regleras i projekten.

Laddplatser för elfordon

I dagsläget har NEAB anlagt en laddplats på allmän platsmark, och kommer enligt avtalet anlägga ytterligare två parkeringsplatser för elbilsaddning, utspridda geografiskt i kommunen under första delen av 2021. Ett avtal mellan Nacka kommun och Nacka Energi AB (NEAB) ha upprättats som möjliggör att NEAB

² Jämföraren i Kolada.

https://www.kolada.se/verktyg/jamforaren/?_p=jamforelse&focus=16553&tab_id=149259

kan anordna platser för laddning av motorfordon på allmän platsmark. NEAB kommer att enligt avtalet att anlägga tre parkeringsplatser för elbilsaddning utspridda geografiskt i kommunen. Dessa laddplatser planeras vara i drift under första delen av 2021. Detta visar på goda förutsättningar för en fortsatt ökning av offentlig laddinfrastruktur. Avtalet kan även användas för andra aktörer som vill etablera laddplatser i Nacka.

För att arbetet för att få fler laddplatser på allmän platsmark ska fortsätta behövs det att en enhet får ett tydligt uppdrag och budget att driva frågan om utbyggd laddinfrastruktur vidare. Fler bolag förutom Nacka Energi har möjlighet att etablera laddplatser och en laddkarta behöver tas fram över vilka platser som skulle vara lämpliga.

Det finns idag 16 platser med publika parkeringsplatser som är öppna för allmänheten som erbjuder elbilsaddning, till exempel vid stormarknader.

Tankställe för biogas:

Det finns ett tankställe för biogas i kommunen, på OKQ8 vid Trafikplats Skvaltán.

Tankställe för HVO100:

I kommunen finns det ett tankställe för HVO100 och det är även det lokaliserat på OKQ8 vid Trafikplats Skvaltán.

Andra drivmedel

Under våren 2021 inledde kommunen tillsammans med Värmdö kommun en diskussion med BioDriv Öst om potentialen av att etablera en vätgastankstation i någon av kommunerna som mynnade ut i en nulägesanalys om att etablera ett vätgastankställe för fordon och eventuell produktion av vätgas från förnybar el. Vätgas kan användas för att lagra, transportera och tillhandahålla förnybar energi från till exempel sol och vind. Genom att använda vätgas till transporter erhålls lokalt utsläppsfria fordon där rent vatten är det enda utsläppet. Tekniken används i dag världen över i mindre skala för att lagra sol- och vindkraft, göra fastigheter självförsörjande på energi och fordon fria från skadliga lokala utsläpp. I Sverige pågår utvecklingsprojekt för vätgas för transporter i bland annat Mariestad och Umeå. Idag finns närmaste tankställe för vätgas på Arlanda, cirka 6 mil bilväg norrut.

Den genomförda nulägesanalysen visar på viss potential för vätgas i transporter i Nacka kommun och Värmdö kommun men att vätgasens begränsade marknadsmognad i kombination med kommunernas geografiska läge gör att det i dagsläget inte kan anses kostnadseffektivt att satsa på lokal vätgasproduktion och tankinfrastruktur för densamma. Det lokala näringslivet är idag generellt inte särskilt intresserade av att ta betydande delar av de investeringar som krävs för att etablera ett tankställe för vätgas i någon av kommunerna. Detta innebär att en etablering i närtid kan förväntas kräva att kommunerna investerar i

storleksordning tiotals miljoner kronor för att en etablering av ett vätgastankställe ska bli verklighet i närtid.

I omvärlden sker en positiv utveckling för vätgas som energibärare som i hög grad drivs av exempelvis Japan, Sydkorea och Kalifornien. I EU har en strategi för vätgas³ nyligen presenterats där EU-kommissionen satsar cirka 430 miljarder euro under 2020-talet vilket förväntas främja utvecklingen av vätgas i hög grad. Nacka kommun eller Värmdö kommun kommer på sikt sannolikt vara platser lämpliga för etablering av både produktion och tankställen för vätgas. I dagsläget är det dock enligt BioDriv Östs bedömningar rimligare att nästa del av utbyggnaden görs längs mer vältrafikerade vägstråk i södra Stockholm i syfte att komplettera tankstationen vid Arlanda i Norr. När ett fåtal nya vätgastankställen etablerats på andra platser i Stockholms län kommer förutsättningarna för att nyttja vätgas som drivmedel på ett kostnadseffektivt sätt sannolikt förbättrats till sådan grad att en satsning i Nacka och/eller Värmdö kommun kan genomföras till en rimlig kostnad för de två kommunkoncernerna. De närmsta åren kan kommunen fokusera på att främja andra förnybara alternativ såsom exempelvis batteridrivna elfordon, biogasfordon och biodieseldrivna fordon som kan komplettera en framtida satsning på vätgas.

Nuläge: Kommunens egenägda fordon

Hantering av egenägda fordon görs inom respektive enhet. Inköp av egenägda fordon uppmanas ske i samråd med Inköpsenheten, men det är oftast respektive enhet som är drivande i själva inköpsprocessen.

För de fordon som enheterna äger själva finns det ännu ingen central resurs som har övergripande ansvar för samordning inom denna fordonskategori. Avsaknad av central samordning innebär att kommunen också delvis saknar standardiserad uppföljning inom kategorin egenägda fordon, och när väl uppföljning utförs så sker det i form av punktinsatser utanför ordinarie uppdrag inom Kundserviceenheten.

Likväl som inköp av fordon hanteras även avveckling och försäljning av enheterna själva. En central samordning av detta hade ökat möjligheten att kunna återanvända fordon inom andra enheter som eventuellt har behov av dessa. Alla inköp styrs av det interna styrdokumentet *så gör vi i Nacka - kommunbilar*. När den väl uppdateras kommer man förmodligen successivt ställa om till fordon som kan köras på förnybart drivmedel.

Drivmedelshantering i form av avtal, kontakt med drivmedelsleverantörer, samt korthantering hanteras av Kundserviceenheten. Främst avser uppdraget hantering av drivmedelskort för leasingfordon, men i och med att drivmedelsavtalet med OKQ8 även omfattar egenägda fordon, så hanteras även dessa av

³ <https://www.vatgas.se/2020/07/08/eu-kommissionen-satsar-430-miljarder-euro-pa-vatgas/>

Kundserviceenheten. Avtalet med OKQ8 är avropat via SKR Kommentus ramavtal för drivmedel. I första hand används så kallade ”två-kortssystem”, där det ena kortet är kopplat till fordonet, och även bär kostnader, medan det andra kortet innehas av respektive förare och fungerar som en legitimation.

Kommunens drivmedelshantering:

Drivmedelshantering i form av avtal, kontakt med drivmedelsleverantörer, samt korthantering hanteras av Kundserviceenheten. Främst avser uppdraget hantering av drivmedelskort för leasingfordon, men i och med att drivmedelsavtalet med OKQ8 även omfattar egenägda fordon, så hanteras även dessa av Kundserviceenheten. Avtalet med OKQ8 är avropat via SKR Kommentus ramavtal för drivmedel.

Kommunägda bilar baserat på 2020:

- 11 personbilar (varav Nacka Energi 6 st)
- 44 lätta lastbilar (varav Nacka Energi 5 st, Nacka vatten och avfall 21 st)
- 3 tunga lastbilar (varav Nacka vatten och avfall 1 st)
- 4 traktorer
- 3 specialfordon (samtliga Nacka Energi)

Drivmedelsfördelning egenägda fordon:

- 3 plugin-hybrider
- 1 el
- 41 diesel
- 3 bensin
- 2 etanol
- 15 HVO

Leasingbilar

Nacka kommun har sedan januari 2021 avtal med Leaseplan AB via SKR Kommentus ramavtal för operationell fordonsleasing. Innan det nya avtalet avropade kommunen från tidigare ramavtal hos SKR Kommentus där ALD Automotive var upphandlad leverantör. Merparten av befintliga leasingkontrakt ligger på ALD och kommer successivt att flyttas över det nya avtalet då nya kontrakt ingås.

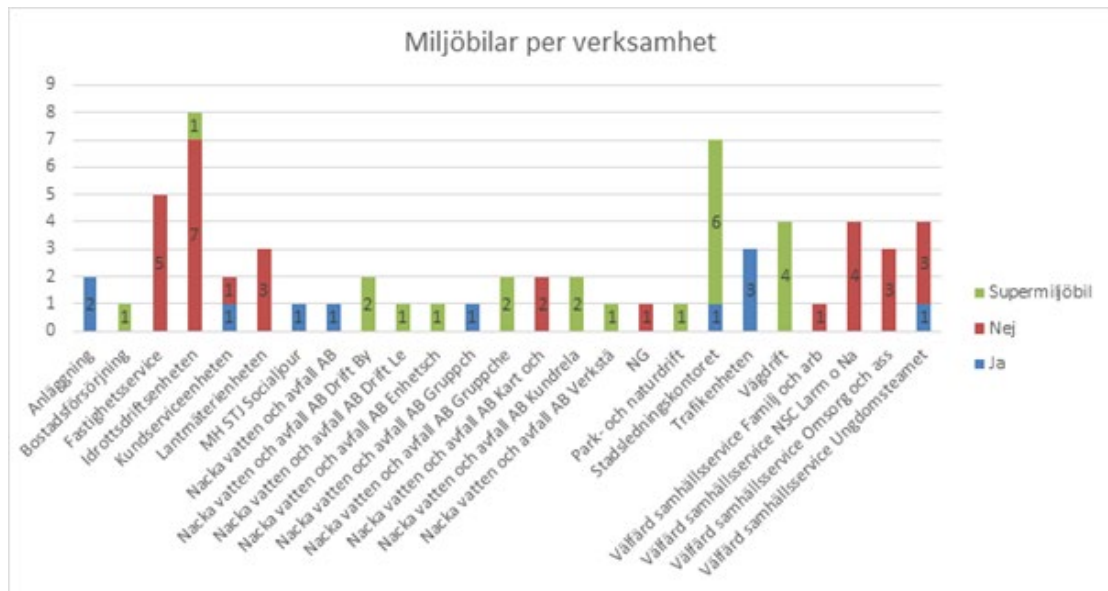
Antal leasingbilar:

- 35 personbilar (halvkombi, kombi, sedan, SUV) (varav NVOA 12 st)
- 3 flakbilar (varav NVOA 1 st)
- 18 skåpbilar (varav NVOA 2 st)

Drivmedelsfördelning för leasingbilar:

- Laddhybrider 21 st
- Elbilar 2 st
- Elhybrider 5 st
- Gasbil 1 st
- Dieseldrivna 30 st
- Bensindrivna 3 st

Så här såg fördelningen av leasingbilar för antalet miljöbilar ut på respektive verksamhet för 2020:



Bilpool

Kommunen har en bilpool med 16 bilar via avtal med företaget M (tidigare Sunfleet). Bilpoolen är placerad vid Nacka stadshus och kan nyttjas av anställda under kontorstid samt allmänhet under kvällar och helger. Antalet anställda som är registrerade användare är cirka 400 st och det bokas cirka 5000 körningar per år. Eftersom det är Sunfleet/M så är det bundet till Volvo och därmed har det tidigare varit en övervägande andel dieseldrivna fordon i bilpoolen, men M utför just nu en övergång till mer förnybara alternativ framöver.

Nuläge: Samordnad varudistribution

Nacka kommun har tillsammans med upphandling Södertörn genomfört en upphandling av ny samlastningsleverantör. Samordnad varudistribution innebär att varor som ska till kommunernas olika verksamheter levereras till en omlastningscentral för att därefter köras ut till enheterna utifrån optimerade slingor. Samordnad varudistribution är ett samarbete mellan Södertörns kommunerna Nynäshamn, Haninge, Botkyrka, Huddinge, Nykvarn,

Salem och Tyresö. Sedan 2020 ingår även Nacka kommun i den samordnade varudistributionen.

Den samordnade varudistribution har som syfte att ge färre transporter vid vägarna, färre transporter i närheten av skolor och verksamheter samt minskade utsläpp (CO₂, Nox). Genom att samordna leveranserna till kommunernas verksamheter har Södertörnskommunerna minskat koldioxidutsläppen med 90%. Leveranserna till all kommunal verksamhet, exempelvis skolor och äldreboenden, samordnas på den gemensamma samlastningsterminalen. Därifrån levereras varorna samlat till verksamheten på moderna lastbilar drivna på förnybara drivmedel.

Nuläge: Upphandling

Kommunen ställer krav i upphandlingar i kategorin transporter. Exempelvis ställs krav i upphandling av turbundna resor och samordnad varudistribution.

Kommunen ställer miljökrav på transporterna för leveransen av livsmedel och måltider, såsom fossilfritt bränsle, euroklass och maximalt koldioxidutsläpp vid blandad körning.

En stor utmaning som kommunen har idag är att det inte finns tydliga riktlinjer för miljökrav vid transportupphandlingar. En annan utmaning är att hitta rätt nivå för miljökrav i upphandlingar så att de fungerar med vad näringslivet kan leverera.

Inom projektet Fossilfritt 2030 har BioDriv Öst tagit fram rekommenderade miljökrav vid transportupphandlingar som även skulle kunna fungera som en riktlinje för kommunens miljökrav vid transportupphandlingar.⁴

Nuläge: Centrala fordonshantering

Nacka har en hyfsat centraliserad fordonshantering. Kommunen ha dels bilar som ägs av respektive verksamhet inom kommunen och dels leasingbilar. Kommunens egna bilar behöver vävas in i hanteringen. Fordonshantering rör hur avtalen ser ut, men rör inte hur fordonen används.

Nuläge: Systematisk uppföljning

Uppföljning av varje enskilt fordon ska i första hand ske inom respektive enhet. I detta ingår att följa upp giltighet för leasingkontrakt, servicetillfällen, besiktningstider, bränslekostnader m.m, samt att körjournaler används av respektive förare. Kundenserviceenheten agerar stöd och ger råd för hur enheten på bästa sätt kan hantera uppföljningen. Sedan två år tillbaka finns även ett centralt digitalt stöd för körjournaler, Automile, som erbjuds till alla som önskar att föra körjournal digitalt.

⁴ Vägledning för att ställa offensiva miljökrav i upphandlingar av fordon och transporter.
https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/Miljokrav_offentlig_upphandling.pdf

Nuläge: Näringslivskontakt

Kommunen arbetar aktivt med energi- och klimatrådgivningen med att anordna webinarier och gentemot företagare, privatpersoner och föreningar. Kommunen har även startat upp ett nätverk för näringslivet med fokus på klimatfrågor där frågor kring fossilfria transporter kan lyftas.

Projektet Cykelvänlig arbetsplats (Cykelvänligast) hjälper arbetsplatser att göra det enklare för sina anställda att cykla till och från jobbet och i tjänsten.

Nuläge: Hållbart resande (internt)

Nacka kommun arbetar för att öka de anställdas hållbara resande genom att erbjuda förmånscyklar. Hittills har 880 medarbetare beställt förmånscyklar sedan 2016. Som en följd av pandemin dubblerades erbjudandet om förmånscykel och genomfördes fyra gånger under året. Drygt 220 medarbetare valde under 2020 att hyra förmånscykel, vilket är 100 fler än året innan.

En utmaning i Nacka är att kommunen inte har några tydliga riktlinjer som styr medarbetarna mot hållbart resande. I nuläget styrs detta i kommunens medarbetarpolicy under rubriken hälsa och hållbar utveckling. För att exempelvis kunna utveckla vad det hållbara resandet exakt innebär för medarbetarna kan det finnas ett behov av att riktlinjer eller annat styrande dokument fram som ett stöd.

Nuläge: Hållbart resande (externt)

När kommunen och hela regionen växer blir det allt viktigare hur vi väljer att resa. Det finns inte plats för fler bilar, andra sätt att resa måste öka. I kontakterna med regionen driver kommunen behovet av utökad och robust kollektivtrafik. Det handlar om ökad kapacitet i busstrafik, tätare trafik på Saltsjöbanan och fler linjer för båtpendling. Samtidigt arbetar kommunen vidare med att säkerställa att det finns bra cykelvägar i Nacka. Exempelvis har det regionala cykelstråket längs Värmdövägen breddats och förbättrats kontinuerligt. Statistik visar att cyklingen ökar stadigt. Under 2020 har antalet cyklister ökat med 11,9 procent jämfört med 2019. En förklaring kan vara att fler valt cykeln framför kollektivtrafik under pandemin.

Nackabornas bilinnehav har ökat de senaste åren. För personbilar i trafik per 1000 invånare finns det i Nacka 480 personbilar 2020. Antalet har på stabil nivå mellan 2015–2018, men har under sedan 2019 ökat.

En av de viktigaste åtgärderna för att nå målen i miljöprogrammet är att göra resandet mer hållbart. Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka är ett tydligt steg i riktning för att öka det kollektiva resandet. Kommunen arbetar ständigt för att förbättra förutsättningar för ökad cykling genom att förbättra och bygga ut cykelbanor, cykelparkeringar och fortsätta sopsaltning av de regionala cykelstråken under vintern.

Pågående projekt, löpande/årligen gentemot medborgarna:

- Gå och cykla till skolan
- Cykelvänlig arbetsplats (Cykelvänligast)
- Vintercyklistprojektet
- Cykeldag, årlig Tack för att du cyklar-aktivitet

Tillfälliga aktiviteter:

- Testcyklistprojekt (regionalt, hösten 2020)
- Utan bilen-dealen (regionalt, våren 2021)
- Cykla till skolan-kampanj (med Svenska Cykelstäder, hösten 2020)

3. Åtgärdsplanens områden och åtgärder

För att nå de nationella 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.

Åtgärderna som listas nedan är aktiviteter som tagits fram gemensamt för hur kommunen kan jobba för att bidra till målet om fossilfria transporter under den tiden som Nacka är med i projektet ”Fossilfritt 2030 Stockholm”, det vill säga 2020–2022. Ett första uppstartsmöte med den regionala projektledningen skedde hösten 2020 tillsammans med kommunen.

Åtgärdsplanen innehåller fem strategiska avsnitt:

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

3.1. 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 ska ses som 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.

För varje åtgärd finns en utpekad ansvarig enhet för genomförandet. För respektive åtgärd har även en föreslagen prioritering gjorts. Prioriteringen är en bedömning utifrån hur viktig åtgärden är, både tidsmässigt och resultatmässigt för att säkerställa att Nacka kommun når målet.

Uppföljning för hur arbetet bedrivits ska årligen ske i samband med årsbokslutet och redovisas för respektive processledning och tillhörande nämnd. Enhetschefer och direktörer rapporterar till den egna nämnden hur åtgärderna genomförts. Samtliga nämnder ansvarar för att aktivt bidra till att målet om fossilfria resor och transporter uppnås.

Som ett stöd i uppföljningen kan respektive nämnd välja att ta fram indikatorer kopplade till omställningen till fossilfria transporter, som sedan kan följs upp årligen.⁵

Exempel på indikatorer för hållbarhet och fossilfrihet inom verksamheten 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 vad övergripande indikatorer för Nacka kommun skulle kunna vara:

- Antal laddpunkter ägda av kommunen
- Antal offentliga laddplatser i kommunen
- Antal laddpunkter som erbjuds vid arbetsplatser
- Andel miljöfordon inom fordonsflottan
- Andel förnybara drivmedel vid kommunens upphandlade transporter

3.1.1. 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. Där åtgärden handlar om att successivt utveckla kommunens verksamhet sker finansiering inom budgetramen alternativt så äskas medel inom ordinarie budgetprocess.

⁵ 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”.

4. Bilaga I. Förslag till åtgärder

1= högsta prioritet, 2= medel prioritet, pågår redan

	När?	Ansvarig	Prio
1. Samordning och uppföljning			
1.1 Utredda behov om att utse en fordonsansvarig i kommunen. En fordonsansvarig som kan samordna och ansvara för kommunens fordon och bidra till att vi kan få ett samlat grepp kring hur vi arbetar med transporter idag och hur mycket våra transporter släpper ut. Idag finns det ingen samlad information eller inriktning kring detta för hela kommunen.	2021	KLG/Ledningen	1
1.2 Uppföljning av inköpta drivmedel och fordonsanvändning ska ske årligen samt återkoppling av resultatet. För att veta att verksamheten går i riktning mot målen och för att visa på nyttan av arbetet bör en årlig rapportering göras till kommunstyrelsen. Detta kan förslagsvis göras genom ett fordonsbokslut (se exempelvis Halmstad kommun).	2021-	Utsedd fordonsansvarig	2
1.3 Riktlinjer tas fram som styr mot hållbart resande för kommunens medarbetare. I dagsläget finns ingen tydlig riktlinje som styr hur kommunens medarbetare ska resa hållbart i tjänsten samt styr mot resfria möten.	2021 – 2022	Personalenheten	2
1.4 En kommungemensam plan tas fram för utfasning av kvarvarande fossildrivna fordon som kommunen äger I dagsläget finns ingen plan för hur utfasningen av fossildrivna fordon som kommunen äger kommer ske. Detta behöver konkretiseras.	2022	Respektive enhet/verksamhet i samverkan med fordonansvarig	2
1.5 Ta beslut och förankra uppdateringen av Nacka kommuns styrdokument ”Så här gör vi i Nacka – kommunbilar” utifrån miljömålen och målen i projektet ”Fossilfritt 2030”	2021	Berörd direktör	1
1.6 Använda digitala lösningar för att få koll på verksamheternas transporter (exempelvis genom användning av existerande digitala körjournaler).	2021	Respektive enhet/verksamhet	2
2. Förnybara drivmedel			
2.1 Utredda förutsättningar och ta fram en plan för laddinfrastruktur vid <i>kommunägda fastigheter</i> med tillhörande kostnadskalkyl i enlighet med särskilt uppdrag i Mål- och budget 2021–2023.	2021–2023	Enheten för fastighetsförvaltning	1
2.2 Utredda och ta fram en plan för laddinfrastruktur vid <i>allmänna parkeringar</i> och skapa förutsättningar för etablering genom avtal eller kommunal investering i syfte att öka antalet allmänna laddplatser för elbilar. Tex genom att ta fram en laddkarta för utpekade platser i kommunen för etablering och informera till el-aktörer om möjligheter att etablera laddplatser för elbilar. Dessa platser skulle även kunna inkludera arbetsplatser och skolor.	2021–2022	Trafikenheten	1
2.3 Transportintensiva inköp, upphandlingar och kundval sker i linje med Stockholms län regionala plan för infrastruktur för elfordon	2021–2022	Respektive enhet/verksamhet i samråd med inköpsenheten	2

och förnybara drivmedel i prioritetsordning ⁶ ;			
<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 			
2.4 Fortsätta ställa krav på installation av laddinfrastruktur i samband med markanvisningsavtal.	Löpande	Exploateringsenheten	2
3. Upphandlingar enligt LOU och kundval			
3.1 Miljökrav för förnybara drivmedel ska ställas i linje med Fossilfritt 2030 i kommande upphandling av bilpool. Genom att försöka hitta ett sätt att etablera en fossilfri bilpool kan kommunen underlätta för privatpersoner och anställda att minska utsläppen av växthusgaser.	2021	Kundserviceenheten och Inköpsenheten	1
3.2 Enheten för drift offentlig utemiljö deltar i en gemensam upphandling av emissionsfria arbetsmaskiner inom projektet Fossilfritt 2030.	2021	Enheten för drift offentlig utemiljö	1
3.3 Utred möjligheten att kravställa för fossilbränslefria transporttjänster för varutransporter och transporter inom entreprenadupphandlingar.	2022	Inköpsenheten och respektive enhet/ verksamhet	2
3.4 Miljökrav vid transportupphandlingar ställs i enlighet med BioDriv Östs rekommendationer i ”Vägledning för att ställa offensiva miljökrav i upphandlingar av fordon och transporter” ⁷		Inköpsenheten och respektive enhet/ verksamhet	2
4. Effektivare fordonsanvändning			
4.1 Delta i nästa omgång av gemensam förnyad konkurrensutsättning från SKR Kommentus ramavtal för fordon, som förmodligen drar igång vår/sommar 2021.	2021	Inköpsenheten, drift offentlig utemiljö, Nacka vatten och avfall, Nacka Energi, Valfärd samhällsservice och Valfärd skola	1
4.2 Ta fram en strategi för hållbar mobilitet. Kommunen har inte en mobilitetsstrategi som anger den strategiska riktningen mot förändrade resvanor.	2022	Enheten för strategisk stadsutveckling	2
5. Utåtriktat arbete gällande fordon och drivmedel			
5.1 Kommunikationsinsatser kopplat till Fossilfritt 2030 förstärks. Åtgärder som genomförs inom ramen för Fossilfritt 2030 kommuniceras på Nacka.se.	2021-	Respektive enhet/ verksamheter i samråd med kommunikationsenheten	2

⁶ Drivmedelsinriktningen tillämpas generellt enligt följande. Inför varje fordonsinköp, upphandling av transporttjänster eller tjänster med en stor andel transporter så börjar upphandlande organisation att analysera om de primära drivmedelsvalen är möjliga i fallande ordning. Fungerar elfordon i denna tillämpning? Är det möjligt i ett praktiskt eller ekonomiskt perspektiv? Om inte gå vidare till biogas och ställ samma frågor och därefter etanol. De prioriterade drivmedelsvalen är inte alltid ett realistiskt val i samtliga fordonsflottor och upphandlingar. Om de prioriterade drivmedelsvalen bedöms vara orimliga väljs de sekundära drivmedelsvalen i strategin, det vill säga i första hand biodiesel och i sista hand fossila drivmedel med ett så högt förnybart innehåll som möjligt. Ytterligare beskrivning av praktisk tillämpning finns i [R2020-03-Regional-plan-infrastruktur-elfordon-fornybara.pdf \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se/R2020-03-Regional-plan-infrastruktur-elfordon-fornybara.pdf)

⁷ Vägledning för att ställa offensiva miljökrav i upphandlingar av fordon och transporter, https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/Miljokrav_offentlig_upphandling.pdf

5.2 Kommunens fordon som är körs på förnybara drivmedel markeras med dekaler som kostnadsfritt går att beställa via projektet Fossilfritt 2030.	2021	Kundserviceenheten	
5.3 Delta i den samverkan och erfarenhetsutbyte med näringslivet och andra kommuner gällande upphandlingskrav i transportintensiva upphandlingar som projektet Fossilfritt 2030 arrangerar.	Löpande	Inköpsenheten och berörd enhet/ verksamhet	2
5.4 Utbildningsinsats/information till verksamheter internt kring prioriteringar inom transporter och upphandlingar.	2021	Inköpsenheten i samverkan med BioDriv Öst	2
5.5 Fortsatta satsningar inom olika projekt för att öka det hållbara resandet.	Pågår	Trafikenheten	
5.6 Fortsatt arbete med kommunens energi- och klimatrådgivning i syfte att ge stöd och rådgivning till företag, bostadsrättsföreningar och privatpersoner med fokus på hållbara transporter.	Pågår	Miljöenheten	
5.7 Kommunikation till allmänheten om att kommunens bilpool är öppen för dem att använda på kvällar och helger	2021	Kundserviceenheten i samverkan med kommunikationsenheten	2