

Dnr **KS 2019/ 1041**
2020-01-16

Stockholms stad
Stadsledningskontoret
Avdelningen för kvalitet och stadsutveckling
Att: Jacob Broman
Ragnar Östbergs Plan 1
105 35 STOCKHOLM

Remissyttrande – Klimathandlingsplan 2020- 2023

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på Stockholms stads klimathandlingsplan.

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

Allmänna kommentarer

BIL Sweden stödjer givetvis det övergripande målet i Klimathandlingsplanen och anser att planen är välskriven och innehåller många bra synpunkter. Samtidigt finns det några saker som BIL Sweden gärna vill föra till protokollet. Till att börja med vill BIL Sweden påpeka vikten av att i en handlingsplan skilja på det som staden kan göra och påverka jämte vad staden inte har rådighet över. Att underlätta för exempelvis delningstjänster är bra men att konkurrera med delningsföretag är sämre. Det är inte helt tydligt hur Stockholms stad resonerar där.

Konkurrenskraft

Inledningsvis vill BIL Sweden påpeka att bilismen självklart ska kompensera för sina utsläpp, trängsel och bullerstörningar med mera. Idag är dock biltransporter prissatt långt högre än vad som är rimligt. Vägtrafiken ger intäkter till staten på cirka 65 miljarder kronor årligen, statens utgifter för vägnätet är däremot bara cirka 25 miljarder kronor. Fordonsindustrin arbetar aktivt och målmedvetet för att bilismen och transporter ska bli mer hållbara. Resande och transporter står för en stor del av utsläppen, samtidigt är effektiva och flexibla transporter också nödvändiga för att ett samhälle ska kunna existera och växa.

Remissunderlaget visar på ett ökande resande samtidigt som utsläppen också has sjunkit. Detta innebär alltså att vi reser mer men släpper ut mindre, och så kommer det att fortsätta. I Stockholms stad är ambitionerna höga vilket är bra. Stockholm är en av de europeiska huvudstäder som växer mest och detta innebär att vår huvudstad är ett mer attraktivt val för fler

människor och företag. Detta ska vi värna! För att Stockholm ska fortsätta växa måste staden dock kunna erbjuda inte bara boende och företag utan grundläggande förutsättningar för resor och transporter. Desto större stad desto högre krav ställs på mobilitet.

Laddinfrastruktur

Klimathandlingsplanen har flera bra förslag och mål för att ta stadens mobilitet in i det nästa decenniet. Ny teknik erbjuder resor och transporter som är mer hållbara men teknikskiftet innebär att någon måste göra de första investeringarna. Gällande laddstolpar, elnätskapacitet, digital infrastruktur och väg-el är det viktigt att staten går i bräschen och investerar i en grund som gör att näringslivet kan följa efter och våga göra långsiktiga investeringar.

Redan idag har Stockholm ett väldigt högt resande i kollektivtrafiken och Sverige har den högsta andelen biodrivmedelsdrivna bussar i Europa. Idag drivs inga av Stockholms bussar på fossila drivmedel. Majoriteten av bussarna drivs på biodrivmedel eller gas men branschen räknar med att det till 2025 skett en ökning på 40% av antalet elbussar. Remissen hade gärna fått lägga lite mer fokus på detta, något som verkligen är en fjäder i hatten för både Stockholm och Sverige, jämte med andra huvudstäder i Europa.

Behovet av Östlig förbindelse

Underlaget tar upp trafikstockningar och köbildningar i innerstaden. Under den senaste mandatperioden har uppseendeväckande många körfält och parkeringar försvunnit från innerstaden samtidigt som många andra försämringar har gjorts för framkomligheten. Trafiken flyter sämre och detta kan inte avhjälpas genom högre trängselskatter eftersom framkomlighetsproblemet inte har angripits från rätt håll. Ett behov av transporter försvinner inte för att man stryker möjligheter, däremot försvinner transporter från innerstan om trafiken ges möjligheter att välja en annan väg. Exempelvis genom att man bygger Östlig förbindelse.

Utan Östlig förbindelse blir försök att begränsa trafik kontraproduktivt. Transportbehovet kvarstår och de som kommer att tvingas skära ner på sitt resande blir småföretagare och enskilda individer, grupper som har stora behov av att kunna transportera sig flexibelt. Få ser ett nöje i att köra igenom staden, trafiken på vägarna innebär arbete och ger tillgång till varor i staden samt skänker flexibilitet i människors liv. Att höja trängselavgifterna så som nu har skett utan att erbjuda alternativa rutter kommer att flytta trafik till vägar som inte är avsedd för ett lika högt trafikflöde och försämrar för mobiliteten och för godstransporterna. Samt öka utsläppen eftersom stillastående trafik och tomgångskörning är värst. För att avlasta innerstaden, åtgärda trängselproblematik samt få bort den trafik som släpper ut mest, start- och stopp, måste Östlig förbindelse byggas.

Grön parkeringsnorm

Gällande den gröna parkeringsnormen måste man även här ha med sig att en växande stad behöver fler parkeringsplatser, även om stockholmarna i framtiden skulle äga färre bilar. Stockholms befolkning väntas öka med 35 000 invånare per år, något vi ska vara glada för.

Rusta istället för denna positiva utveckling! Bygg fler parkeringsplatser men överväg att gömma dem under jord. Bilar är bra men inte ens BIL Sweden kan kalla en bilparkering vacker.

Etanol och konvertering

Det är bra att vi arbetar med alla typer av drivmedel och styrmedel som hjälper till att sänka utsläppen även för den befintliga fordonsflottan. Men för att det ska fungera och ge verklig klimatnytta gäller det att vi får rätt styrmedel på plats för både köp och nyttjande vilket till stor del saknas idag. Skulle man öppna upp för efterkonvertering av bensinbilar till etanol kommer garantin mot kund ändras från när man köpte bilen. När kunden köper bilen från tillverkaren gäller en garanti baserat på viss typ av typgodkännande, dvs ett bevis på att en fordons- eller komponenttyp uppfyller de aktuella tekniska lagkraven. Gör man en efterkonvertering måste de som utför konverteringen se till att tillhandahålla likvärdiga garantier eller försäkringar och även se till att materialsatsen är typgodkänd eller motsvarande enligt gällande lagstiftning för efterkonvertering. Efter en modifiering gäller inte längre tillverkarens garantier eller åtaganden enligt produktsäkerhetslagen relaterat till ombyggnationen.

Viktigt att även påpeka att efterkonvertering kan medföra att förnyelsen av fordonsflottan och elektrifieringen bromsas upp. Vilket i sin tur riskerar att försena våra gemensamma klimatmål. Nya bilar är renare och säkrare än äldre bilar. Till exempel kommer över 200 nya laddbara bilmodeller att sättas på marknaden inom de närmaste två åren. Ska vi klara klimatmålen måste vi fortsätta arbeta med energieffektivisering, öka andelen biodrivmedel samt arbeta med nya tekniker som elektrifiering. Det effektivaste sättet att påverka klimatpåverkan från fordonsparken är att sätta nya fordon med så låg miljöpåverkan som möjligt på marknaden redan från början.

Victoria Elmgren
BIL Sweden