Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-08

Ärende
TN 2021-0448

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-10-19, punkt 12

Yttrande över motion 2021:19 av Maria Mustonen (V) om krav på hållbara biodrivmedel i kollektivtrafiken

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås att uppdra åt trafiknämnden att ta fram en prioriteringsordning för biobränslen utifrån klimat, miljö och sociala aspekter samt att ställa krav vid upphandlingar utifrån denna prioriteringsordning. Ärendet avser yttrande över motion.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt motion 2021:19 av Maria Mustonen (V), om krav på hållbara drivmedel, daterad den 23 mars 2021.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1 Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Förslag och motivering

När SL startade sin resa att ställa om bussflottan till fossilfria drivmedel på 1990-talet var det till en början etanol (ED95) som fanns som alternativt drivmedel. En busstillverkare kunde tillhandahålla etanolmotorer (ombyggda

dieselmotorer) och en drivmedelsleverantör kunde leverera ED95. Det blev således naturligt för SL att inledningsvis testa etanol-tekniken.

På 2000-talet gjorde gasbussarna entré på marknaden och det blev då en möjlighet för SL att bredda den fossilfria satsningen med biogasbussar. Långsiktiga avtal om biogasleveranser i rörledning från Henriksdals och Käppala reningsverk skrevs och SL finansierade de något dyrare gasbussarna med förmånliga räntenivåer. Stora investeringar behövde göras i ny tankinfrastruktur för biogas på ett antal bussdepåer.

När sedan biodieseln (RME och HVO) introducerades på 2010-talet kunde SL välja att också börja använda dessa drivmedel och således erhålla en tryggare mångfald av olika drivmedel. Fördelen var att riskerna minskade eftersom de olika biodrivmedlen sedan starten varit omgärdade av kortsiktiga beskattningsregler och andra regleringar, både på EU-nivå och nationell nivå, vilket inneburit en osäker prisbild och ifrågasatt tillgång genom åren.

Nu på 2020-talet kommer helelektriska bussar på bred front och väntas ta över som teknik i bussflottan. Fördelen med el är nollutsläpp bakom bussen, 60-70% lägre energianvändning och betydligt lägre buller i farter upp till 50 km/h (inom tätort). Enligt trafikförvaltningens nyligen reviderade scenario för elbussar (juni 2021) kan 50-80% av bussflottan vara elektrifierad till år 2030 och 100 % till år 2035 om största möjliga elektrifiering genomförs i ordinarie trafikupphandlingar.

Sedan de fyra olika biodrivmedlen finns att tillgå på marknaden är en grundprincip i trafikförvaltningens drivmedelsstrategi att i första hand välja biodrivmedel som har biologiskt avfall som råvara. Det är dock komplext att få cirka 10-åriga avtalsperioder för busstrafik att harmoniera med de olika motortekniker som redan finns i existerande bussflotta. Detta då alla fyra biodrivmedel har sin egen motorteknik och bussens livslängd är cirka 13 år. Även befintlig tankinfrastruktur på depåerna samt den för stunden rådande prisbilden (beskattningen) på ett visst biodrivmedel ger inlåsningseffekter. Extra svårt är det att få alla parametrar på plats samtidigt i det korta perspektivet när ett nytt 10-årsavtal ska börja gälla och då flertalet av bussarna upphandlas. Komplexiteteten för trafikförvaltningen ökas dessutom av långsiktiga leveransavtal för biogas när ett trafikavtal skrivs om. Biogas är det enda drivmedlet för busstrafiken som trafikförvaltningen bekostar och säljer

vidare till trafikutövaren. Avseende sjötrafiken köper förvaltningen in HVO100 som säljs vidare till trafikutövarna.

Vilka biodrivmedel som används i bussflottan för stunden styrs således av flera olika parametrar som behöver samverka. Att kravställa biodrivmedel enligt en viss prioriteringsordning bland drivmedlen är då komplicerat med hänvisning till ovanstående beskriven komplexitet.

Gemensamt för de fyra biodrivmedlen, och el till elbussar, är dock att trafikförvaltningen i alla upphandlingar ställer krav på att drivmedlet/elen uppfyller EU:s förnybarhetsdirektiv samt svensk lagstiftning för hållbara drivmedel, inkluderat hållbarhetsintyg från Energimyndigheten. Utöver detta ställer trafikförvaltningen krav på att all verksamhet inom ett bussavtal, inklusive drivmedel, ska uppfylla regionens uppförandekod gällande framförallt socialt ansvarstagande. Sverige har sommaren 2018 dessutom infört ännu högre hållbarhetskrav vid produktion av biodieseln HVO för att undvika att icke hållbart producerad palmolja och PFAD finns i råvarukedjan.

Under år 2021 blev SL-trafiken certifierad enligt Naturskyddsföreningens Bra Miljöval-märkning. Detta innebär i praktiken att utöver ordinarie ISO14001-revisors årliga granskning också en separat revisor granskar att bussverksamheten uppfyller Naturskyddsföreningens skarpa krav på miljönytta och socialt ansvarstagande.

Trafikförvaltningen rekommenderar att i kommande upphandlingar fortsätta kravställa elbussar i första hand, i enlighet med strategin i antagen elbussutredning februari 2019. Som komplement kan redan existerande bussar och infrastruktur för olika biodrivmedel fortsätta att användas på de fåtal linjer där elektrifiering av olika anledningar ännu inte är möjlig. På så sätt kommer gjorda investeringar i befintliga fordon och byggd tankinfrastruktur att utnyttjas fullt ut och därmed hålla kostnaderna nere. Dessa delar avvecklas sedan när elektrifieringen successivt införs under perioden fram till 2035.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

RS 2021-0303

Motion 2021:19

1 (2)

Region Stockholm

Region Stockholm
2021-03-23

Motion av Maria Mustonen (V) om krav på hållbara biodrivmedel i kollektivtrafiken

SL-bussar på drivs idag med biodrivmedel och till en liten del med el, medan andelen av förnybara bränslen i sjötrafikens fortfarande är liten. Det finns planer för att elektrifiera trafiken vid kommande upphandlingar, vilket vi vänsterpartister ser positivt på.

Elektrifieringen är att föredra, men av olika tekniska och ekonomiska skäl är den fortfarande svår att genomföra i den delen av trafik där laddinfrastrukturen inte är utbyggd. Den delen av trafiken ska på kortare sikt fortfarande drivas med biodrivmedel.

Det finns stora skillnader mellan olika biobränslen när det gäller hållbarhet och klimatpåverkan. Cirkulära bränslen som framställs av avfall eller biprodukter är allmänt bättre ur hållbarhetssynpunkt. Däremot kan vissa biobränslen, till exempel HVO framställd av palmolja, vara rentav klimatskadliga. Palmoljeodling är även förödande för biologisk mångfald och social hållbarhet. Även inhemsk biobränsleproduktion hotar den biologiska mångfalden i våra skogar om den igångsätts i stor skala.

Biogas är det mest hållbara biobränslet och den används redan idag i SL-trafiken. Cirka 15 % av bussarna är biogasdrivna i dagsläget. Biogas är ett cirkulärt och närproducerat bränsle då den framställs av bland annat avloppsslam och matrester. Tillgången till biogas kommer även i fortsättningen att vara bra då Stockholms stad håller på att implementera obligatorisk matavfallsinsamling och investerar i en ny sorteringsanläggning i Högdalen.

I dagsläget är all drivmedelsanvändning inom SL-trafiken kravställd så att den ska uppfylla EU:s förnybarhetsdirektiv med hållbarhetsbesked från Energimyndigheten. Förutom biogas är det fritt för trafikutövaren att välja vilket biodrivmedel man vill köra med (RME, HVO, Etanol eller el). Biogasen är tvingande på de fyra depåer där infrastruktur för biogas finns (med rörledning direkt från reningsverken).

Vänsterpartiet ser att denna ”teknikneutrala” inställning i kravställningen bromsar omställningen till hållbara drivmedel. Till exempel är HVO ett ”lättanvänt” bränsle eftersom den är kompatibel med befintliga dieselmotorer och anses vara driftsäker, medan andra mer hållbara alternativ kräver anpassningar och investeringar i fordonsflotta, infrastruktur, drift och underhåll.

Hållbarhetbedömning av biobränslen är en komplex fråga eftersom den behöver omfatta ett stort antal faktorer, bland annat klimat- och miljöpåverkan, markanvändning, påverkan på biologisk mångfald och inte minst sociala aspekter. Dessutom är bränslenas påverkan beroende av råvaran och dess ursprung som kan variera stort inom samma bränsleslag. Livscykelanalys (LCA) kombinerad av analys av sociala konsekvenser (Social Impact Asessment, SIA) är exempel på verktyg för att erhålla en helhetsbild på olika bränslens totala påverkan. Olika hållbarhetsmärkningar och certifieringar kan vara ett annat sätt att få en helhetsbild på bränslens hållbarhetsprofil. Cirkulära, socialt hållbara bränslen med låg klimat- och miljöpåverkan behöver prioriteras i kravställningen vid trafikupphandlingar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta:

Att uppdra trafiknämnden att ta fram en prioriteringsordning för biobränslen utifrån klimat, miljö och sociala aspekter

Att uppdra trafiknämnden att ställa krav vid upphandlingar utifrån prioriteringsordningen

Maria Mustonen (V)