

Mottagare
Regionstyrelsen

Drivmedelspolicy för Region Gotlands fordon och transporter

Förslag till beslut

Regionfullmäktige beslutar att anta drivmedelspolicyn

Sammanfattning

År 2014 antog Region Gotland en Biogasstrategi som sträckte sig fram till 2019, vilken resulterat i att en stor del av organisationens fordon körs på just biogas – ett lokalproducerat och klimatpositivt drivmedel som har goda produktionsförutsättningar på Gotland. Samtidigt körs fortfarande många av Region Gotlands fordon på diesel och den nuvarande elbilsflottan inom organisationen är mycket blygsam.

Region Gotland köper ständigt in nya fordon efter behov, och upphandlar också transporter av olika slag inom ramen för sitt breda uppdrag. I nuläget saknar Region Gotland en aktuell och antagen policy som styr inköpen av drivmedel. Samtidigt påverkar förändringar i omvärlden, på marknaden, i lagstiftningen och i utvecklingsleden Region Gotlands drivmedelsval. Med anledning av detta behövs en ny drivmedelspolicy som möter utvecklingen, konkret stöttar arbetet för att nå organisationens ambitiösa miljö- och klimatmål och säkerställer en robust drivmedelsförsörjning till den breda verksamhet som Region Gotland har.

Syftet med den föreslagna drivmedelspolicyn är att fortsatt stärka och värna biogasen på Gotland, och att också tillmötesgå de nya lagkrav inom Clean Vehicles Directive (CVD) som EU nu lanserat som en del av sitt klimatpaket. CVD kräver en stor del elfordon i organisationen. Policyn öppnar också upp för att börja köra de äldre dieselfordon som Region Gotland har på förnybara drivmedel. Beredskapsaspekten är också inkluderad i policyn, och en förtydligad uppföljningsstruktur med tydligare ansvar. Policyn öppnar också upp för Region Gotland möjligheten att se över nya drivmedel när de introduceras på marknaden, såsom exempelvis vätgas.

Drivmedelspolicyn har arbetats fram och förankrats i dialog med fordonsorganisationen inom Region Gotland och andra nyckelfunktioner inom teknikförvaltningens gata-park verksamhet, klimat- och ekostrategier vid regionstyrelseförvaltningen, Energicentrum Gotland och har även diskuterats med Tillväxt Gotlands Energinätverk för att säkerställa att Region Gotland och

näringslivet krokas arm och tillsammans arbetar mot en fossilfri transportsektor på ön. Den föreslagna policyn tar avstamp i den plan som Länsstyrelsen Gotland tog fram 2019 för arbetet med infrastruktur och förnybara drivmedel på Gotland, och vägvalen i denna policy är i linje med de rekommendationer som beslutats däri.

Bedömning

Genom att anta den föreslagna drivmedelspolicyn kan Region Gotland både strategiskt och operativt agera för att minska utsläppen från dess transporter för att nå de satta målen, samtidigt som också de nya lagkraven från EU tas omhand. Policyn är väl förankrad inom Region Gotland, och i dialoger med näringslivet på ön. Den tillgodoser att Region Gotland arbetar i en bred verksamhet, där många olika behov finns, och medger därför en flexibilitet inom ramverket av drivmedel som den föreslår på ett pragmatiskt sätt. Detta utan att kompromissa med de övergripande målen som politiken har beslutat om i RUS, genomförandeprogram för klimat, miljö och energi samt i regionfullmäktiges prioriteringar för mandatperioden.

Bedömning av konsekvenser i tvärperspektiv

1. Rättslig grund/rättsligt perspektiv

Region Gotland behöver en ny drivmedelspolicy som tar hänsyn till de nya lagkrav som EU stället i CVD, vilket är en grundbult i den föreslagna drivmedelspolicyn. Genom dess antagande kan Region Gotland strategiskt påbörja sitt arbete med att introducera elfordon i flottan i större skala. Den första referensperioden för CVD är redan igång, och Region Gotland måste snabbt uppdatera sina styrande dokument inom drivmedel för att arbeta för att undvika eventuella viten som EU kan utdöma om lagen inte efterföljs.

2. Ekonomiskt perspektiv

Marknaden inom drivmedel och fordon utvecklas mycket snabbt, och kostnadsbildningen för både fossila och förnybara drivmedel fluktuerar till följd av omvärldsfaktorer. Förnybara drivmedel är inte sällan dyrare i inköp än fossila. Samtidigt finns fler ekonomiska aspekter att ta hänsyn till, såsom eventuella viten från EU om Region Gotland inte följer lagen, men också de kostnader som ökade utsläpp innebär på det gotländska samhället genom klimatförändringar. Det är också betydligt mer kostnadseffektivt att köra de dieselfordon som finns på förnybara drivmedel för att nå de politiskt beslutade klimat- och miljömålen, än att investera i helt nya fordon trots att de äldre inte är på slutet av sin livscykel.

3. Barnperspektiv

Drivmedelspolicyn tar avstamp i att minska utsläppen från Region Gotlands transporter för att nå organisationens beslutade klimat- och miljömål. Att alla aktörer snabbt och kraftfullt agerar för att sänka utsläppen är en förutsättning för en trygg framtid på planeten, något som fastslagits ibland annat IPCCs senaste rapport. Detta då de klimatförändringar som resulterar från utsläppen hotar både hälsa, trygghet och möjlighet till en god framtid för våra barn.

4. Jämställdhetsperspektiv

Drivmedelspolicyn påverkar inte Region Gotlands jämställdhetsarbete negativt. Det är dock värt att nämna att forskning tydligt visar att klimatförändringar på en global skala slår hårdare mot kvinnor och flickor, och att aktivt arbete för sänkta utsläpp därför är en viktig jämställdhetsfråga i ett större perspektiv.

5. Landsbygdssäkring/geografiskt perspektiv

Den föreslagna drivmedelspolicyns antagande innebär inte att Region Gotlands förmåga att agera över hela ön påverkas.

6. Klimat och miljöperspektiv

Region Gotland har erkänt klimatnödläge, och en central prioritering för organisationen i RUS och i den nuvarande mandatperioden är klimatomställning. Region Gotlands största utsläppskälla är dess transporter, och för att kunna nå de politiskt beslutade klimat- och miljömålen krävs att de drivmedel som köps in är förnybara. Drivmedelspolicyn är designad för att stötta Region Gotland i att nå sina mål, som i genomförandeprogrammet för klimat, miljö och energi fastställs som att bland annat utsläppen från transporter ska minska med 70 %.

Torsten Flemming
tf Regiondirektör

Skickas till

Anvisning: Vilka som ska meddelas/delges.