



Miljöförvaltningen
Trafikkontoret

Tjänsteutlåtande
Dnr M2016-007851
Dnr T2016-00421
Sida 1 (7)
2016-02-16

Handläggare

Trafikkontoret
Monica Fredriksson
Tillståndsavdelningen
Telefon: 08-508 262 18

Till
Trafiknämnden
2016-06-16
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2016-06-14

Miljöförvaltningen
Eva Sunnerstedt
Miljöbilar i Stockholm
Telefon: 508 28 913

Förutsättningar för laddgator för normalladdning. Delrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att fortsätta teckna nyttjanderättsavtal gällande snabbbladdning enligt den affärsmodell som beskrivs i detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att som en del i budgetuppdraget för 2016 teckna nyttjanderättsavtal gällande laddgator för snabbbladdning, semi- och normalladdning enligt vad som beskrivs i tjänsteutlåtandet.
3. Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt trafikkontoret och miljöförvaltningen att fortsätta dialogen om etablering av snabbbladdare och laddgator med intresserade aktörer och återkomma till nämnderna under året, med en redovisning av det fortsatta arbetet.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Trafikkontoret
Tillstånd

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 18
Växel 08-508 272 00
monica.fredriksson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Sammanfattning

I budget för 2016 fick trafiknämnden i uppdrag att, med bistånd från miljö- och hälsoskyddsnämnden, utreda förutsättningar för att skapa laddgator med platser för normalladdning. Vidare fick nämnderna i uppdrag att stödja övergången till fler elfordon genom en fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur. Förvaltningarna har under året haft

möten med tre elaktörer och föreslår att EON ska få nyttjanderättsavtal för sex-sju platser för snabbbladdare och en laddgata med platser för snabbbladdning, semisnabbbladdning och normalladdning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av enheten miljöbilar i Stockholm på miljöförvaltningen och tillståndsavdelningen på trafikkontoret. Samråd har skett med trafikplaneringsavdelningen och stadsmiljöavdelningen på trafikkontoret, samt med Stockholm Parkering AB. Möten har hållits med Eon, Fortum och Vattenfall.

Bakgrund

I budget för 2014 fick trafiknämnden i uppdrag att i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden m.fl. medverka till anläggning av 10 nya platser för snabbbladdning av elbilar samt 100 platser för normalladdning. För närvarande har åtta snabbbladdningsstationer på gatemark (anlagda av Vattenfall och Fortum) och över 100 normalladdningsplatser (i Stockholm Parkering ABs anläggningar) tillkommit inom ramen för detta uppdrag. Ytterligare två snabbbladdare planeras på gatemark och kommer att sättas upp av Vattenfall om företaget får ansökta medel från Klimatklivet (statliga medel som beviljas av Naturvårdsverket efter ansökan).

Energimyndigheten beviljade 2014 stöd med 1,5 mnkr till Stockholms stad för projektet ”Laddinfrastruktur för elfordon – hur kan en stad ta initiativ och agera?”. En slutrapport av detta arbete redovisades för miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden i april 2016.

Budget 2016

I budget för 2016 fick trafiknämnden i uppdrag att *utreda förutsättningar för att skapa laddgator med platser för normalladdning*. Miljö- och hälsoskyddsnämnden gavs i uppdrag att bistå trafiknämnden i detta arbete genom informationsinsatser. Vidare fick båda nämnderna i uppdrag att stödja övergången till fler elfordon genom samverkan med akademi och näringsliv om en fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur på likande sätt som skett hittills samt att ta fram ett gemensamt långsiktigt mål för Stockholms stad.

Detta ärende är en delrapport som fokuserar på det konkreta arbetet med laddgator för normalladdning. En slutrapport med förslag till principer kommer, liksom ett förslag till långsiktigt mål för

laddinfrastruktur, att redovisas i ett separat ärende till nämnderna under hösten.

Definitioner

I budgetuppdraget används ordet laddgator med platser för normalladdning. Det finns idag ingen officiell definition för laddgator. I syfte att underlätta dialogen med aktörerna och förtydliga uppdraget från nämnden har förvaltningarna gjort definitioner av de begrepp som används i dialogen med de externa aktörerna och i redovisningen till nämnderna.

Laddgata

Förvaltningarna har tolkat det som att en laddgata ska innehålla flera normalladdningsplatser placerade tillsammans. Syftet är bland annat att det ska vara lättare att hitta laddplatser och att minska söktrafik. En laddgata kan även innehålla snabbbladdare och semisnabba laddare.

Snabbladdning

Till snabbladdare räknas nu officiellt de laddare som levererar över 22 kW, enligt en ganska ny definition i EU-direktivet om infrastruktur för el och alternativa drivmedel. Tidigare betraktades snabbladdning som laddning över 40 kW. I denna rapport och i dialogen med aktörerna avses med begreppet snabbladdning endast laddning över 40 kW.

Semisnabbladdning

Tidigare benämndes laddare som levererade 22 kW som semisnabba laddare men med den nya definitionen i EUs direktiv om infrastruktur för el och alternativa drivmedel har detta begrepp officiellt försvunnit. Då många fortfarande använder begreppet har förvaltningarna för tydlighets skull valt att fortsätta använda begreppet i dess tidigare betydelse i rapporten.

Normalladdning

Till normalladdare räknas de laddare som levererar upp till 22 kW, enligt en ganska ny definition i EU-direktivet om infrastruktur för el och alternativa drivmedel.

Förvaltningarnas synpunkter

Under arbetet med att utreda förutsättningarna för att skapa laddgator har EON kontaktat förvaltningarna eftersom de har fått medel från EU för att sätta upp 50 snabbladdare i Sverige. Några av dessa vill de placera i Stockholm.

Förvaltningarna anser att detta är ett bra tillfälle att få till stånd och prova en eller några laddgator utan investeringskostnader för staden.

Utredningens utgångspunkt/tillvägagångssätt

Utgångspunkt för utredningen har varit rapporten Erfarenheter från etablering av publik laddning för elbilar i Stockholm, som presenterades för de båda nämnderna i april 2016.

Laddplatserna placeras bäst på gator där kravet på flexibilitet i gaturummet inte är så stort, d.v.s. företrädesvis på lokalgator eller tydligt avgränsade parkeringsytor. Platserna ska dock gärna ligga nära huvudgatunätet för god åtkomlighet.

I första hand föreslås att platserna anläggs i anslutning till vinkeluppställd parkering. På dessa platser är gångbanebreddens sådan att den rymmer de fasta anordningar som krävs för elförsörjningen. Dessutom är det möjligt med en tydlig utmärkning av platserna samtidigt som de blir tydligt avgränsade. Vidare bör laddstationer inte placeras utmed kantsten vid gångbana utan på parkeringsområden. Laddstationen bör helst stå placerad så att fordonen parkerar med för eller akter mot laddstationen. Det fungerar sämre med laddstationen längs med sidan på bilen eftersom olika elbilmodeller har uttag på olika platser på bilen. Risken är därför stor att fordon, trots att det är förbjudet, laddar parkerade mot köriktningen.

Affärsmodell

Förvaltningarna har i samtalen med energibolagen utgått från att den affärsmodell som använts vid etableringen av snabbbladdare på gatemark också kommer att vara en förutsättning för etableringen av laddgator för normalladdning.

Affärsmodellen bygger på att trafikkontoret tecknar nyttjanderättsavtal med externa aktörer som vill sätta upp och driva snabbbladdare respektive normalladdare.

Avtalen har tecknats på tre eller fem år, och ger respektive aktör rätt att nyttja utrymme på allmän platsmark för parkeringsplats med snabbbladdare och tillhörande installationer. Avtalen har ett års uppsägningstid och förlängs automatiskt med tre år i taget om uppsägning inte sker. Aktörerna finansierar själva laddutrustning, elförsörjning, nödvändiga ledningsarbeten för elförsörjning samt skyltning och utmärkning av platsen.

När det gäller snabbladdning har EU-medel använts av Fortum för etablering av ett par stationer. Vattenfalls snabbladdare har tillkommit utan ekonomiskt stöd utifrån men Vattenfall har sökt stöd från Klimatklivet för att sätta upp ytterligare snabbladdare i Stockholm. De snabbladdare EON vill sätta upp i Stockholm har som nämnts ekonomiskt stöd från ett EU-projekt.

När det gäller normalladdning har det inte funnits intresse från energibolagen att etablera laddare innan det fanns möjlighet att söka medel från EU och Klimatklivet.

Erfarenheterna av affärsmodellen har hittills varit goda och förvaltningarna förespråkar att denna modell används även fortsättningsvis. En fördel med nyttjanderättsavtalen är att staden får ett klart avtalsförhållande med den som anordnar laddning och att det blir klara villkor för vad som gäller beträffande anläggning, drift och avveckling.

I fortsättningen avser trafikkontoret att i nyttjanderättsavtalen ställa krav på att en snabbladdningsstation ska ha alla dagens tre standarder för snabbladdning. Det ska även läggas till krav på driftsäkerhet, lika för alla aktörer. Lämpligen föreskrivs att stationen ska vara i drift och fungera minst 90-95 % av tiden.

För normalladdning ska avtalen ställa krav på EU-standarderna mode 3, typ 2, krav på färgsättning enligt stadens riktlinjer, och driftsäkerhet motsvarande kraven för snabbladdning. För normalladdning kommer fastslagen parkeringsavgift att gälla, därutöver kan laddstolsoperatören ta betalt för eltjänsten.

Operatören ska också tillhandahålla data för uppföljning. Särskilda avtal kommer att skrivas mellan miljöförvaltningen och operatören för detta.

Samråd med Stockholm parkering

Stockholm Parkering erbjuder normalladdning bland annat som en konkurrensfördel gentemot andra privata parkeringsbolag och gatuparkering. Det är generellt billigare för kunden att parkera på gatan än i garage. Stadens parkeringsstrategi, som är en del av Framkomlighetsstrategin, syftar bland annat till att minska gatuparkering till förmån för annat användande såsom cykelbanor och busskörfält. Eftersom normalladdning är att betrakta som en parkeringssituation har förvaltningarna under arbetets gång arbetat utifrån att normalladdning på gatumarken i så liten utsträckning som möjligt bör konkurrera med Stockholm Parkerings utbud, utan snarare komplettera.

Förvaltningarna haft en dialog med Stockholm Parkering för att prioritera platser på gatumarken i innerstaden där det inte finns god tillgång till parkeringshus/ytparkering i Stockholm parkerings regi, och där det därför kan vara extra lämpligt att placera laddgator för normalladdning. Stockholm Parkering har idag ca 700 normalladdare inom Stockholms stads gränser och planerar att sätta upp 300 till fram till år 2018. Förvaltningarna har utgått från att laddgator bör prioriteras i lägen där Stockholm Parkering inte har eller planerar att sätta upp normalladdning, vilket även har kommunicerats till elaktörerna.

Förvaltningarna har som ovan beskrivits arbetat utifrån utgångspunkten att den bästa placeringen för laddgator är i områden där de kompletterar Stockholm Parkerings laddplatser i garage. Detta synsätt kommer inte i samma utsträckning att ligga till grund för det fortsatta arbetet. I ett särskilt uttalande på trafiknämnden 23 maj poängterar trafiknämnden att även gatuparkeringarna måste bidra för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur, för att skynda på omställningen till elbilar.

Möten med energibolagen

Förvaltningarna har haft separata möten med Vattenfall, Fortum och Eon för att diskutera förutsättningarna för laddgator för normalladdning.

EON

Förvaltningarna har under utredningen träffat EON vid flera tillfällen. EON har i dagsläget inga laddstationer i Stockholms stad. Förvaltningarna anser att det vore bra ur konkurrenssynpunkt att få in en till aktör framförallt gällande snabbladdning.

EON är främst intresserade av att etablera sig i innerstaden, och kontaktade ursprungligen förvaltningarna för att de ville sätta upp ett par snabbladdare på stadens mark. Under mötena med EON har förvaltningarna uppmuntrat EON att fundera över om de också vill medverka i att etablera en eller flera laddgator med platser för normalladdning.

Förvaltningarna har tillsammans med EON tittat på möjliga placeringar för snabbladdare, bland annat Gustav Adolf Torg, Centralstationen, Jarlaplan, och Scheelegatan. Totalt handlar det om 6-7 snabbladdare i innerstaden. EON är även intresserade av att prova laddgator bestående av en snabbladdare, (d.v.s. två laddplatser) samt 2-3 semi- eller normalladdare, vilket innebär 4-6

semi/normalladdningsplatser. Förvaltningarna tittar nu vidare på önskemålen och trafikkontoret bereder frågan internt innan nyttjanderättsavtal tecknas.

Fortum

Fortum Charge and Drive har ansökt om medel från Klimatklivet för att etablera laddgator. Fortum har ännu inte specificerat närmare vilka platser de vill prioritera om de får sökta medel, utan de har gjort en bred ansökan där de angett åtta gator som kan vara av intresse. I ansökan har de ansökt om medel för "laddgator" om sju platser på vardera laddgata. En laddgata skulle i den versionen bestå av en plats för snabbaddning, ca 50 kW, två platser för semisnabb laddning, ca 22 kW, och 4 platser för normalladdning, 3, 7 kW. Förvaltningarna ställer sig positiva till detta eller liknande upplägg på någon eller några av platserna och har meddelat Fortum detta. Dessa platser har emellertid inte beretts av kontoret på samma sätt som EONs förslag, då det ännu inte är klart om Fortum kommer att få några medel från Klimatklivet. Beviljade medel är en förutsättning för att Fortum ska gå vidare, eftersom de bedömer det som för kostsamt att sätta upp laddstolpar om de ska ta hela kostnaden själva. Förvaltningarna behöver också få veta närmare vilken del av gatorna som är aktuella, och en prioritetsordning för de önskade gatorna.

Vattenfall

Vattenfall har också visat intresse för att sätta upp laddgator, men har ännu inte presenterat något konkret förslag utan funderar fortfarande på frågan och har meddelat att de kommer att höra av sig för ett möte när de har förslag att presentera.

Förvaltningarnas förslag

Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta teckna nyttjanderättsavtal gällande snabbaddning och laddgator för snabbaddning, semi- och normalladdning enligt den affärsmodell som beskrivs i detta tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden och miljö-och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt kontoren att fortsätta dialogen om etablering av snabbaddare och laddgator med intresserade aktörer och återkomma till nämnderna under året, med en redovisning av det fortsatta arbetet

Slut