



Handläggare: Therese Rosén
Telefon: 08-508 09 021

Till
Östermalms stadsdelsnämnd

Strategi för elbilar och laddhybrider. Remiss från kommunstyrelsen KS 314-331-2004

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden godkänner stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss angående strategi för elbilar och laddhybrider.

Göran Månsson
stadsdelsdirektör

Anders Lindgren
chef för parkmiljögruppen
norra innerstaden

Sammanfattning

I Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande ”strategi för elbilar och laddhybrider” redogörs för vad Stockholm stad kan göra för att underlätta introduktionen av elbilar och laddhybrider.

Det är stor skillnad mellan tomtmark och gatumark när det gäller möjligheten att etablera laddstolpar utomhus. På tomtmark krävs endast markägarens tillstånd. På gatumark krävs polistillstånd. Om det blir aktuellt att sätta upp en stor mängd laddstolpar kan detta påverka stadsbilden och bli föremål för bygglövsplikt. Stadsbyggnadskontoret bör få i uppdrag att ta fram riktlinjer för laddstolpar.

Erfarenheter visar att användarna helst laddar bilarna i det egna garaget eller på besöksplatser där de stannar en längre tid. Laddhybrider kräver inte laddning för att fungera. Miljöförvaltningen drar slutsatsen att det kanske inte krävs någon omfattande publik laddinfrastruktur för att få laddhybrider att fungera. En viss utbyggnad av publika platser är nödvändig. Dels för att skapa publicitet och dels för att göra det möjligt att köra batteribilar på ett mer flexibelt sätt.

I strategin beskriver Miljöförvaltningen ett flertal projekt där laddstolpar kommer att sättas upp. Stadsdelsförvaltningen tycker det är viktigt att staden tar fram en långsiktig strategi. Men det är också viktigt att ta ett helhetsgrepp över de projekt som redan är igång, så att det blir en bra start för laddstationer och elbilar i Stockholm.

Bakgrund

Stockholms stad har tillsammans med Fortum presenterat en plan för att göra Stockholm till världens främsta miljöbilsstad 2030. Visionen innebär att det ska finnas tillgång till laddning av elbilar med koldioxidfri eller förnyelsebar el där det behövs. På nittioalet genomförde staden ett lyckat projekt med elbilar. Just nu pågår flera parallella projekt på såväl kommunal som statlig nivå. Näringslivet och bilindustrin driver också flera projekt.

Ärendet

I Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande ”strategi för elbilar och laddhybrider” redogörs för vad Stockholm stad kan göra för att underlätta introduktionen av elbilar och laddhybrider.

Laddstolpar och laddning

Det är stor skillnad mellan tomtmark och gatumark när det gäller möjligheten att etablera laddstolpar utomhus. På tomtmark krävs endast markägarens tillstånd. På gatumark krävs polistillstånd. Trafikkontoret gör idag den generella bedömningen att det blir svårt att uppfylla kraven gällande framförallt renhållning och trafik längs trottoarer i innerstaden om man sätter upp laddstolpar. På gatumark går det inte heller att reservera p-platser för elbil. Regelverket kring laddning inomhus är oklart och behöver förtydligas. Om det blir aktuellt att sätta upp en stor mängd laddstolpar kan detta påverka stadsbilden och bli föremål för bygglovsplikt. Stadsbyggnadskontoret bör få i uppdrag att ta fram riktlinjer angående utformning av laddstolpar i Stockholm. Strategin menar också att Stockholms stad behöver klargöra vem som ska äga stolparna på gatumarken.

Laddning via belysningsstolpe på gatumark är inte möjligt eftersom Stockholms stad enligt ellagen inte får vidareleverera el till externa kunder. Elleverans får endast ske av företag med koncessionsrätt. Staden skulle kunna ansöka om koncessionsrätt men med detta följer då att staden måste gå in i en affärsdrivande verksamhet.

Tidigare erfarenheter visar att användarna helst laddar bilarna i det egna garaget eller på besökplatser där de stannar en längre tid. Publika laddställen användes ganska lite under 1990-talets försök. Då snabbbladdningsstationer är dyrare än stolpar för långsamladdning är det rimligt att tro att laddbilarna i första hand långsamladdas hemma och på besöksparkeringar på stan. Snabbbladdningsstationer kan bli lönsamma först på sikt när marknaden är stor. Laddhybrider kräver inte nödvändigtvis laddning för att fungera. Laddningen blir istället ett sätt att minska miljöbelastningen och kostnaderna. Miljöförvaltningen drar slutsatsen att det

kanske inte krävs någon omfattande publik laddinfrastruktur för att få laddhybrider att fungera. En viss utbyggnad av publika platser är nödvändig. Dels för att skapa publicitet och dels för att göra det möjligt att köra batteribilar på ett mer flexibelt sätt. Utbyggnaden bör börja där det finns ett tydligt behov och där det är enkelt och billigt.

Betalning

När det gäller betalning av elen vid laddstolparna finns idag inget enhetligt system. Utvecklingen av betalsystem sköter marknaden bäst själv. Stockholms stad kan delta för att testa och utvärdera olika system och uppmuntra till viss harmonisering så att det blir så enkelt som möjligt för användarna.

Tillgång till elbilar och laddhybrider

Miljöförvaltningen har frågat samtliga leverantörer om de idag eller inom något år kan leverera en elbil eller en laddhybrid. Endast Toyota har svarat ja. Det största marknadshindret är alltså bristen på fordonsmodeller. Elbilar har, trots batteriutvecklingen, en begränsad räckvidd och kan därför inte användas där behovet av flexibilitet är stort. För att komma bort från begränsningen i räckvidd kommer nu hybridfordon som kan laddas från elnätet och köra korta sträckor på ren el så kallade laddhybrider eller plug-inhybrider. Detta öppnar upp för en betydligt flexiblare användning av eldrivna fordon. Inte bara företag och offentliga organisationer utan även privatpersoner kan använda laddhybrider. Miljöförvaltningen uppskattar att staden kan införskaffa cirka 100 elbilar och laddhybrider per år, så fort bilarna finns på den svenska marknaden.

Finansiering

Miljöförvaltningen använder medel inom ram för att betala förvaltningar och bolags merkostnader vid miljöbilsinköp. Genom att samla hela summan hos Miljöförvaltningen finns möjlighet att använda dessa pengar som motfinansiering i EU-projekt och statliga satsningar.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom parkmiljögruppen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen tycker det är positivt att Stockholms stad har en hög ambition när det gäller elbilar och laddhybrider. Det är glädjande att staden engagerar sig i utvecklingen av nya miljövänliga fordon och kan vara med och driva utvecklingen framåt.



I strategin beskriver Miljöförvaltningen ett flertal projekt där laddstolpar kommer att sättas upp. Stadsdelsförvaltningen tycker det är viktigt att staden tar fram en långsiktig strategi. Men det är också viktigt att ta ett helhetsgrepp över de projekt som redan är igång, så att det blir en bra start med laddstationer och elbilar i Stockholm.

Förvaltningen instämmer i att utbyggnaden ska börja där det finns ett tydligt behov och där det är enkelt och billigt, som till exempel vid företagsparkeringar, publika p-hus och köpcentra. Förvaltningen menar att laddstolpar inledningsvis inte bör sättas upp på gatuparkeringar.

Det är även viktigt att ha en strategi för hur Stockholms stad ska hantera en situation där efterfrågan på laddstolpar blir så stor att den påverkar stadsbilden. Stadsdelsförvaltningen instämmer därför med strategin som föreslår att stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att ta fram riktlinjer om utformningen av laddstolpar i Stockholm. Stadsdelsförvaltningen anser även att frågan om placering bör ingå i uppdraget. Slutligen menar förvaltningen att det är positivt om staden kan vara med och prova olika system för laddning och betalning, så att systemen harmoniseras och blir användarvänliga för såväl stadens förvaltningar som medborgarna.

Bilagor

1. Remisshandlingarna