

Utlåtande 2017:120 RV+VII (Dnr 124-545/2017)

Långsiktigt mål för laddinfrastruktur i Stockholms stad

Redovisning av uppdrag från kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Trafiknämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens redovisning av uppdraget att ta fram ett gemensamt långsiktigt mål för laddinfrastrukturen i Stockholms stad godkänns.

Föredragande borgarråden Katarina Luhr och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

I kommunfullmäktiges budget för 2016 fick trafiknämnden i uppdrag att samverka med näringslivet för fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur samt att ta fram ett gemensamt långsiktigt mål för Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Stads Parkerings AB och övriga berörda bolag fick i uppdrag att delta i arbetet. Detta ärende behandlar trafiknämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till kortsiktigt respektive långsiktigt mål för laddinfrastrukturen i Stockholm stad, med fokus på publik laddning.

Det kortsiktiga målet föreslås vara 500 publika laddpunkter på gatumark fram till år 2020.

Det långsiktiga målet föreslås vara att tillgång till publik laddinfrastruktur inte ska utgöra ett hinder för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta.

Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden och har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret stödjer trafiknämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till kort- och långsiktigt mål för laddinfrastrukturen i Stockholms stad. Möjligheten att ladda elfordon i Stockholm är en central del i en nödvändig teknikomställning.

Våra synpunkter

Stockholm ska år 2030 ha en fossiloberoende fordonsflotta och till år 2040 helt avvecklat de fossila drivmedlen. För att nå dessa nödvändiga klimatmål behövs en robust och tillgänglig infrastruktur för de alternativa drivmedlen. Det är därför glädjande att vi kan presentera ett tydligt mål för publik laddinfrastruktur på gatumark. Samtidigt som gatuparkeringen behöver minska och andelen bilar som parkerar på tomtmark öka så finns behovet av laddning även i den publika miljön. Framkomligheten för rörlig trafik och stadsliv måste dock prioriteras. Parkeringsplatser kommer att finnas kvar i gatumiljön under lång tid och med den kraftiga ökning av elbilar som väntas måste även gatuparkeringarna bidra till omställningen. Här bör laddinfrastruktur på kommersiella villkor ordnas. Därför är det angeläget att staden och berörda aktörer utvecklar laddgator även på längsgående parkering.

Vi behöver fortsätta att arbeta tillsammans för att klara klimatutmaningen och för en bättre stadsmiljö. Stadens föreslagna mål innebär att staden och näringslivet behöver driva utvecklingen och finna de lösningar som bäst gagnar Stockholm.

Ett sannolikt scenario utifrån Trafikverket är att Stockholm kan ha mellan 150 000 och 250 000 el/laddhybridbilar år 2030. För att tillgång till publik laddinfrastruktur inte ska utgöra ett hinder för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta kommer det kortsiktiga målet på 500 laddplatser som nu sätts revideras upp löpande.

Elbilar bidrar till bättre klimat, bättre luftkvalitet och mindre buller. Men elbilar bidrar inte till ökad framkomlighet. Tillsammans med stadens satsning på laddplatser arbetar staden även med att prioritera gång, cykel och

kollektivtrafik för att fler ska komma fram snabbare. Dessa arbeten behöver ske parallellt och i samverkan för att en åtgärd inte ska stå som hinder för en annan åtgärd.

Parkering på fastighetsmark behöver utgöra huvuddelen av all långtidsparkering särskilt när staden prioriterar rörlig trafik. Stockholms Stads Parkerings AB bygger ut antalet laddplatser och staden möjliggör för privata aktörer att placera fler laddplatser i gatumiljön. Men fastighetsägarna är och kommer att vara helt avgörande för att vi tillsammans ska klara övergången till fler elbilar. Därför är det viktigt att staden fortsätter de arbeten som görs för att underlätta för fastighetsägare och den av regeringen anslagna medfinansiering som fastighetsägare kan ansöka om.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr och Cecilia Brinck (båda M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Föredragande borgarråds förslag till beslut bifalls delvis.
2. Därutöver anfördes följande.

Vi ställer oss positiva till förslaget om 500 nya publika laddpunkter på gatumark fram till år 2020. Om Stockholm ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 så måste många åtgärder till och detta ärende är ett steg på vägen.

Stockholms luftkvalitet utgör redan idag en utmaning. Om vi inte utformar staden på rätt sätt, såsom förvaltningen poängterar, riskerar problemet bara att bli större. Utöver att vara en oerhört viktig del för stockholmarnas välbefinnande, är luftkvaliteten i staden även viktig för att kunna bygga nya bostäder. På exempelvis Valhallavägen har vi sett att det sedan länge planerade bostadsbyggandet har stoppats, just på grund av den dåliga luftkvaliteten. Detta är inte hållbart i en stad som växer i rekordtakt. Vi vill därför att regeringen ger Stockholm de verktyg som behövs för att möta problemen. Ett lokalt beslutsfattande över trängselskatten skulle kunna vara ett steg på vägen. I väntan på detta bör Stockholm ges möjligheten att införa särskilda miljözoner där luften är som sämst. Det är dock viktigt att en sådan möjlighet föregås av noggranna lokala utredningar och att kostnaderna tydligt kan motiveras av miljö- och hälsoskäl.

Vi har länge drivit på utvecklingen av laddinfrastruktur och utmanat gamla normer. Ett exempel på att vi måste våga tänka nytt är att upphäva föreställningen om att all laddning i första hand ska ske på kvartersmark och inte på gatumark. I en kommande långsiktig planering för laddinfrastrukturen vill vi visa på behovet av laddstationer på olika platser, inklusive gatumark. Det är orimligt att Stockholm inte kan hitta en

lösning för långsgående parkering för laddning i gatumiljö. Många andra städer klarar detta och vi vill uppmana Trafikkontoret att studera hur andra storstäder löst detta praktiskt och tekniskt. Mycket tyder på att vi behöver publik snabbaddning på gatumark som med syftet att ladda batteriet relativt snabbt. Vi ser därför med oro på de höga kostnaderna kopplade till kapaciteten när man jämför Stockholm med andra städer. Vi efterfrågar en analys av varför det blir så dyrt i Stockholm och hur staden kan hjälpa till att få ned kostnaderna.

Det finns mycket positivt i förslaget men det är reaktivt snarare än proaktivt. När staden bygger ut laddinfrastrukturen och gör det enkelt att äga, parkera och ladda en elbil kan vi skynda på den gröna omställningen. Vi vill att Stockholm ska ligga i framkant och att Stockholm kommer med nya lösningar och driver utvecklingen framåt. Annars riskerar vi att bli omsprungna av andra städer och vi riskerar att missa våra höga miljö- och klimatmål.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Trafiknämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens redovisning av uppdraget att ta fram ett gemensamt långsiktigt mål för laddinfrastrukturen i Stockholms stad godkänns.

Stockholm den 17 maj 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Katarina Luhr

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Jonas Nilsson (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

I kommunfullmäktiges budget för 2016 fick trafikinämnden i uppdrag att samverka med näringslivet för fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur samt att ta fram ett gemensamt långsiktigt mål för Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholm Parkering AB och övriga berörda bolag fick i uppdrag att delta i arbetet. Detta ärende behandlar trafikinämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till kortsiktigt respektive långsiktigt mål för laddinfrastrukturen i Stockholm stad, med fokus på publik laddning.

Det kortsiktiga målet föreslås vara 500 publika laddpunkter på gatumark fram till år 2020.

Det långsiktiga målet föreslås vara att tillgång till publik laddinfrastruktur ska inte utgöra ett hinder för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 mars 2017 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förslagen till kortsiktigt och långsiktigt mål för publik laddinfrastruktur i Stockholms stad.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ger miljöförvaltningen i uppdrag att arbeta vidare med de åtgärder som beskrivs i förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden hemställer ärendet till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Joar Forssell (L), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Måns Lönnroth m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande

daterat den 7 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Att ha en hög andel publik laddinfrastruktur är inte ett mål i sig för staden, utan ett medel för att nå ett högre mål om en i första steget fossiloberoende fordonsflotta. Staden har som mål att vara fossilfritt 2040, och som ett avstämningmål på vägen dit att vara fossiloberoende år 2030.

Förvaltningarna anser fortfarande att den absoluta huvuddelen av laddningen bör ske vid hemmet/där bilen har sin primära laddningspunkt, och att den publika laddningen framförallt bör vara ett komplement till detta. Denna slutsats delas av WSP och av Energimyndigheten, och har framförts av förvaltningarna i tidigare tjänsteutlåtanden. Dock är det i dagsläget ett relativt stort antal bilägare i Stockholms innerstad som har sin hemparkering på gatan, och därmed också sin presumtiva primära laddningspunkt på gatan. Detta utgör i viss utsträckning ett problem för uppnående av det långsiktiga målet, som framgår av det följande, och är en fråga som behöver utredas vidare för att finna en lösning på sikt.

Med en viss generalisering kan man säga att i ytterstaden löser många elbilsägare laddningen på sin egen tomtmark. Sammanlagt i hela ytterstaden är 17 procent av fastighetsbeståndet småhus, mot 0,02 procent i innerstaden (2014). I ytterstaden finns också flera stora ytparkeringar som är privat ägda eller ägda av Stockholm Parkering AB, där det därmed finns möjlighet att reservera plats för en specifik bil.

Den affärsmodell Stockholm använder, och som beskrivs längre ned i tjutet, innebär att det är externa aktörer som sätter upp laddinfrastrukturen på gatumark. Hittills har aktörerna endast intresserat sig för innerstaden när det gäller publik laddinfrastruktur på gatumark. I ytterstaden har marknaden hittat lägen på tomtmark som varit mer attraktiva, t.ex. hos snabbmatskedjor och vid drivmedelsstationer. Målet för den publika laddningen på gatumark, som redovisas längre ned, handlar därför i huvudsak om gatumark i innerstaden. Detta innebär dock inte några hinder för etablering av laddinfrastruktur på gatumark i ytterstaden. När det finns intresse från aktörerna att etablera laddinfrastruktur i ytterstaden görs detta på samma premisser som vid etablering i innerstaden. Förvaltningarna har under arbetets gång fått förslag på önskade platser från boende i ytterstaden och närförort och har då vidarebefordrat dessa till aktörerna, och kommer att göra så även framöver.

EU-direktivet

I rapporten refereras till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som antogs 2014.

I direktivet framhålls att det bör vara möjligt för medlemsstaterna att genomföra direktivet genom att använda många olika slags rättsliga och icke-rättsliga incitament och åtgärder, i nära samarbete med aktörer i den privata sektorn, vilka bör spela en central roll för att ge stöd till utvecklande av en infrastruktur för alternativa bränslen. I direktivet anges också att avsikten med direktivet inte är att lägga en ytterligare ekonomisk börda på medlemsstaterna eller på regionala och lokala myndigheter. Detta rimmar väl med den affärsmodell som Stockholms stad använder, och som beskrivs

närmare nedan.

Riktmärke för publik laddinfrastruktur

I direktivet anges ett *riktmärke*, där ett lämpligt genomsnittligt antal laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten bör vara åtminstone en laddningspunkt per tio bilar. Vidare framhålls att myndigheterna bör vidta åtgärder för att stödja användarna av elfordon genom att säkerställa att exploatörer och byggherrar tillhandahåller lämplig infrastruktur med ett tillräckligt antal laddningsstationer för elfordon.

Definition av publik laddinfrastruktur

Förvaltningarnas definition av publik laddinfrastruktur är det som i EU-direktivet benämns som en ”för allmänheten tillgänglig laddningsstation”. Enligt direktivet är detta laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten genom registrerade kort eller genom avgifter, laddningsstationer för bilpooler som tredje part kan använda genom abonnemang, eller laddningsstationer vid offentliga parkeringar. Detta innebär att även laddningsstationer vid exempelvis köpcentrum och gallerior räknas som publika.

Hur många fler publika laddpunkter behövs fram till 2020

Bilnehavet i Stockholm är 0,37 bilar per invånare. I absoluta siffror innebär detta ca 340 000 personbilar i Stockholm stad (2015). Dessutom finns ca 110 000 lätta lastbilar, vilket innebär sammanlagt 450 000 lätta fordon. Av personbilarna finns grovt räknat 1/3 (ca 112 000) i innerstaden, 1/3 i Söderort och 1/3 i Norrort. 1,7 procent (ca 7850) av de lätta fordonen i Stockholm är laddbara (feb 2017). I utredningen Fossilfrihet på väg från år 2013 (allmänt refererad till som FFF-utredningen) prognosticeras 2-3 procent eldrivna lätta fordon till år 2020 för hela Sverige.

Om man för Stockholms del räknar med 2,5 procent eldrivna fordon år 2020 och att bilparken är lika stor som idag innebär det ungefär 11 250 eldrivna lätta fordon inom Stockholms kommun. Detta är realistiskt och troligen lågt räknat. För att ha marginal väljer förvaltningarna att istället utgå från 15 000 eldrivna fordon. Det innebär i sin tur att staden år 2020 behöver totalt 1500 publika laddpunkter för att nå EU-direktivets rekommendation om 0,10 publika laddpunkter per laddfordon. Detta innebär att staden behöver inrätta ytterligare ca 900 nya publika laddpunkter fram till år 2020. Idag finns de flesta publika laddpunkter i Stockholm Parkering AB:s garage och ytparkeringar.

Stockholm Parkering AB uppskattar att de kommer att sätta upp ytterligare 500 publika laddpunkter till år 2020, vilket innebär att det behövs åtminstone 400 laddpunkter på gatumark för att nå rekommendationen om 0,10 publika laddpunkter per laddfordon.

Kortsiktigt mål

EU-direktivet om 0,10 är inte tvingande, utan endast en rekommendation.

Förvaltningarna anser ändå att staden bör förhålla sig till detta och inte sätta ett kortsiktigt mål för laddinfrastrukturen som underskrider rekommendationen. Samtidigt bör målet vara realistiskt att nå och möjligt att förutse. Då det finns flera olika prognoser för elbilsförsäljningen, som kan skilja sig åt betydligt, anser förvaltningarna

att ett absolut siffermål är att föredra. Som konstaterats ovan behövs 400 platser på gatumark för att uppfylla FFF-utredningens prognos. För att ha en marginal för att prognosen överträffas, och för att visa att Stockholms stad är angelägen om att vara en attraktiv elbilsstad med siktet inställt mot fossilfrihet år 2040 föreslår förvaltningarna ett mål om 500 publika laddplatser på gatumark fram till år 2020. Detta motsvarar t.ex. 50 laddgator med tio laddpunkter per gata, vilket förvaltningarna bedömer som möjligt att nå.

Alternativa prognoser

Ökningen av elbilar och laddhybrider är snabbare i Stockholm än i övriga landet. Idag har Stockholm ca 25 % av Sveriges elbilsflotta. Om denna andel håller i sig så kommer Stockholm utifrån FFF-prognosen för elbilsförsäljning i Sverige totalt att ha drygt 30 000 laddbara fordon år 2020, vilket betyder att totalt 3 000 publika laddplatser behövs, d.v.s. drygt 2 400 ytterligare mot idag. Om 500 av dessa är i garage innebär det 1 900 laddpunkter på gatumark fram till 2020.

Prognoser för laddbilsförsäljning är dock ytterst svårt, eftersom teknikutveckling, marknadspriser och offentliga styrmedel (t ex prisincitament) har stor betydelse och är mycket svåra att prognosera ens på kort sikt. T ex förs diskussioner om nya miljözoner, vilket om det genomförs innebär att Stockholms stad kan komma att kräva elbilar eller laddhybrider inom vissa områden. Diskussionen och i förlängningen möjligheten till detta kommer också att påverka utvecklingen av elbilsförsäljningen i Stockholm.

Förvaltningarna anser att ett kortsiktigt mål om 500 platser på gatumark är ett rimligt mål fram till år 2020. De laddgator som nu börjar etableras i Stockholm kommer att utvärderas löpande. År 2020 kommer staden att ha tillgång till data, erfarenhet och kunskap om den tekniska utvecklingen som inte finns i dagsläget. Förvaltningarna föreslår därför att ett nytt kortsiktigt mål ska tas fram senast 2020, och att det långsiktiga målet som nedan föreslås löpande ska ses över och vid behov revideras.

Förutsättningar för att nå det kortsiktiga målet

Platstillgång

Stockholms stad tog redan 2012 fram ett PM om möjliga platser för laddinfrastruktur. I detta PM pekas ca 30 gator ut som möjliga för att etablera laddinfrastruktur. Förvaltningarna kommer under början av 2017 att uppdatera detta PM med utgångspunkten att hitta fler lämpliga platser för publik laddinfrastruktur. Vid trafiknämndens sammanträde den 8 december lades ett särskilt uttalande från majoriteten om att staden och berörda parter ska se över hur laddgator även ska kunna utvecklas för längsgående parkering. Denna nya förutsättning kommer att tas med i uppdateringen av underlaget, vilket troligen ökar förutsättningarna att nå målet.

Redan idag finns emellertid intresse från olika aktörer för att etablera laddning på ett 20-tal gator.

Elförsörjning

En faktor som är svår för förvaltningarna att påverka är tillgången till el. Det är Ellevio som är nätägare, inte Stockholms stad. På vissa ställen i staden har det varit problem med att få tillräcklig tillgång till el. Det gäller t.ex. en snabbladdare som installerades av Vattenfall på Runebergsplan i april 2015, och som fortfarande inte fått el framdragen av Ellevio. Det senaste beskedet är att elen ska vara framdragen i slutet av kvartal 1 2017.

Förvaltningarna har också av en annan aktör blivit uppmärksammade på att anslutningskostnaderna till elnätet i Stockholm visar sig göra stora avsteg från Ellevios generella prismodell jämfört med andra platser i landet, vilket fått till följd att aktören på samtliga platser planerade för laddgator fått anpassa sig och anslutit sig till endast 160 ampere istället för 320, som ursprungligen planerats. Aktören har inte ekonomiska möjligheter att utöka kapaciteten de kommande åren, när fordon troligen kommer att ha möjlighet till snabbare laddning än 50kW. Detta kommer rimligen att påverka övriga aktörer som vill sätta upp laddinfrastruktur i innerstadsområdet. På den dyraste platsen i innerstaden, där det är svårast och dyrast för Ellevio att dra fram en anslutning, har aktören fått en offert på 1,7 miljoner kronor för att ansluta sig till 320 ampere. Denna har sedan reducerats till 671 000 kronor efter att aktören sänkt ambitionsnivån till 160 A. Detta kan jämföras med 45 000 kronor för en 160 A anslutning i Simrishamns centrum. Detta är sammantaget en problematik som i förlängningen kan försvåra etableringen av laddinfrastruktur på gatumark.

Affärsmodell

Stockholm använder sig av en affärsmodell som bygger på att trafikkontoret tecknar nyttjanderättsavtal med externa aktörer som vill sätta upp och driva snabbladdare respektive normalladdare.

Affärsmodellen innebär att staden kan avgöra var det är lämpligt eller olämpligt att etablera laddinfrastruktur, men till syvende och sist är det aktörerna som bestämmer om de vill etablera laddinfrastruktur på de platser staden godkännt. Aktörerna grundar till stor del sina beslut på marknadshänsyn, vilket förvaltningarna tycker är positivt i så måtto att laddarna då förmodligen hamnar där de gör nytta för flest användare.

Finansiering av laddinfrastrukturen

De laddgator som kommit längst i planeringen finansieras med hjälp av EU-bidrag som aktören själv har sökt. För övriga laddgator, som andra aktörer visat intresse för, har aktörerna sökt bidrag från Klimatklivet, men fått avslag. En av aktörerna avser att gå vidare och etablera laddgator för normalladdning även utan bidrag, och de för en dialog med förvaltningarna kring detta. Den andra aktören avser att söka Klimatklivspengar på nytt.

Stadens bidrag till finansieringen av laddinfrastruktur

Som nämnts ovan använder sig Stockholm av en affärsmodell som bygger på att trafikkontoret tecknar nyttjanderättsavtal med externa aktörer som vill sätta upp och driva snabbladdare respektive normalladdare. Avtalen är i princip avgiftsfria. Staden står för kostnaderna för skyltningen och avstår från parkeringsintäkter genom att erbjuda 30 minuter avgiftsfri parkering för snabbladdning på attraktiva platser.

Laddgatornas roll i laddinfrastrukturen

Förvaltningarna har i ett parallellt uppdrag som redovisades för nämnderna på deras respektive sammanträden i december 2016, arbetat med att utreda förutsättningar för laddgator för normalladdning. De laddgator som nu planeras kommer att ha dubbla funktioner. På nattetid kan de användas för nattladdning, när bilen ändå står parkerad. På dagtid kan normalladdarna på laddgatorna användas för destinationsladdning för besökare.

Trafikkontoret har för avsikt att framöver se över hur villkoren för boendeparkering är utformade, för att underlätta skyltningen för normalladdning i områden med boendeparkering, och samtidigt säkerställa att boendeparkeringsvillkoren inte innebär att laddplatser blockeras av fordon som inte laddar. Det är av stor vikt att kunna säkerställa att laddinfrastruktur på gatumark används så stor del av tiden som möjligt för att inte antalet nödvändiga laddplatser ska bli orimligt stort. För att bättre säkerställa detta kommer det sannolikt att krävas förändringar av parkeringsreglering och –prissättning. Denna fråga behöver utredas vidare, i synnerhet för att det långsiktiga målet ska kunna uppnås även för fordon med sin hemmaparkering på gatumark.

Funktionen normalladdning nattetid på gatan är i dagsläget framförallt ett alternativ för laddhybrider, eftersom det inte går att reservera parkering på gatumark för ett specifikt fordon och det därmed inte finns någon garanti för att man kommer att få en laddplats på natten.

I arbetet med laddgatorna skrivs förutom nyttjanderättsavtal också ett avtal där aktörerna förbinder sig att lämna data om utnyttjandet av laddarna. Förvaltningarna kommer att analysera dessa data årligen och vid behov anpassa laddgatornas placering, reglering och utformning till det faktiska nyttjandet.

Primärladdning på gatan

I Stockholms innerstad finns ca 37 000 parkeringsplatser på gatan och ca 45 000 utfärdade boendeparkeringstillstånd. Av dessa tillstånd används ca 12 000 regelbundet för att lösa parkeringsavgift dagtid. Nattetid är det med servicenatten borträknad uppskattningsvis 30 000 fordon som parkerar på gatumark. För dessa bilägare kommer det på kort sikt att vara svårt att enbart förlita sig på publik laddning på gatumark. Laddning på gatumark sker som nämnts ovan alltid i konkurrens med andra bilar; det finns inga lagliga möjligheter att reservera en gatuparkeringsplats för ett visst fordon. Förvaltningarna anser att det är viktigt att kommunicera ovanstående för att skapa rimliga förväntningar på publik normalladdning på gatumark.

Garanterad åtkomst

Som nämnts är det alltså inte lagligt att reservera plats för ett specifikt fordon på gatumark. Hos Stockholm Parkering AB kan man däremot reservera en garageplats med laddmöjlighet för ett specifikt fordon. Kunden betalar då ett fast pris per månad för möjligheten att ladda vid den förhyrda platsen. Stockholm Parkering AB har idag 150 sådana platser, och anlägger fler så fort förfrågan uppkommer. Stockholm Parkering har garage på 88 platser i innerstaden.

Utbyggnadsplaner efter 2020, inom Stockholm Parkerings regi.

Stockholm Parkering bygger ofta sina nya garage som samnyttjade, dvs. de installerar laddstolpar både för besök och förhyrt. I nya garage installerar SPAB laddstolpar på 20 % av platserna redan från start. SPAB har några stora projekt som planeras stå klara år 2021. Detta innebär ytterligare 440-500 publika laddplatser från SPAB, från år 2021.

Laddinfrastruktur vid nybyggnation

En av de viktigaste åtgärderna som lyfts fram i WSP:s rapport är att staden bör ställa krav vid nybyggnation av garage i bostadshus, kontorsfastigheter med mera att en viss andel parkeringsplatser ska förberedas för möjlighet till laddning. Förvaltningarna instämmer i att staden omgående bör ställa krav vid nybyggnation och mark-upplåtelse där staden är markägare via exploateringskontoret. Stadens egna fastighetsbolag (Familjebostäder, Svenska Bostäder, Stockholmshem, SISAB, Micasa Fastigheter och Fastighets-kontoret) bör få i uppdrag att se till att alla nya parkeringsplatser förbereds för laddning och att 20 procent av platserna har fungerande laddning i samband med färdigställande. Detta överensstämmer med Stockholm Parkerings arbets sätt och med de krav staden ställer på byggherrar i Norra Djurgårdsstaden.

Information och andra åtgärder för att öka andelen laddbilar

Att ha en hög andel publik laddinfrastruktur är som nämnts ovan inte ett mål i sig för staden, utan ett medel för att nå ett högre mål om en i första steget fossiloberoende fordonsflotta. Stockholm finns redan i dag i topp bland Sveriges kommuner när det gäller publika laddpunkter. Samtidigt är det här som antalet laddbilar ökar snabbast, vilket ställer krav på att utbyggnaden av publik laddinfrastruktur inte står i vägen för övergången till en fossiloberoende, och i längden fossilfri, fordonsflotta. Men, det är också viktigt att informera om de laddmöjligheter som finns redan idag, för att personer som funderar på att byta till laddfordon ska våga ta klivet och känna sig trygga med att det finns laddmöjligheter. Förvaltningarna kommer att arbeta vidare med att sprida information om laddfordon och laddmöjligheter, bland annat inom EU-projektet Eccentric.

Information till bostadsrättsföreningar

I Stockholm har många personer sin bil parkerad på mark som ägs av en bostadsrättsförening. De flesta bostadsrättsföreningar har en styrelse som verkar på sin fritid. Dessa personer har begränsat med tid och kunskap om laddinfrastruktur. Stadens erfarenhet hittills är att många inte får gehör och hjälp när de vill kunna ladda sitt fordon hos en bostadsrättsförening. Styrelser säger nej på grund av tidsbrist och okunskap. Det är tidskrävande att sätta sig in i denna nya fråga.

Miljöförvaltningen har därför tillsammans med övriga kommuner i länet sökt och fått medel från Klimatklivet för informations- och beteendepåverkande insatser om utbyggnad av laddinfrastruktur riktad till bostadsrättsföreningar i Stockholms län. Det rör sig om råd, checklistor, mallar, instruktionsfilm samt seminarier med miniutställning, vilket pågår nu, och kommer att fortgå fram till februari 2017, och därefter redovisas för nämnderna. Arbetet med information till bostadsrättsföreningar

kommer därefter att fortsätta inom ramen för Eccentric-projektet.

Staden som arbetsgivare

Stockholms stad använder också sin roll som arbetsgivare för att stötta övergången till fler elbilar. Av stadens totalt ca 830 egna fordon var vid årsskiftet 2015/2016 över 150 fordon laddbara (drygt 90 elfordon och drygt 60 laddhybrider). Andelen eldrivna fordon i stadens verksamheter ska enligt uppdrag från kommunfullmäktige vara 14 procent år 2016 för att sedan öka med två procent per år. Stadens elbilar har möjlighet att använda en grafisk profil som sticker ut, och som många använder. Staden ställer också miljöfordonskrav vid upphandling av transporttjänster.

Långsiktigt mål

Det långsiktiga målet föreslås vara:

Tillgång till publik laddinfrastruktur ska inte utgöra ett hinder för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta.

Förvaltningarna bedömer att det pågående arbetet med utbyggnaden av laddinfrastrukturen på gatumark, tillsammans med utbyggnaden inom Stockholm Parkerings garage, stadens informationsarbete riktat mot bostadsrättsföreningar samt de i ärendet föreslagna uppdragen/riktlinjerna för stadens egna bolag och kontor kommer att minska behovet av ny publik laddning på sikt. Dessutom går teknikutvecklingen inom elbilsbranschen fort framåt och ett långsiktigt mål riskerar snabbt att bli inaktuellt. När räckvidden för elfordon ökar minskar behovet av destinationsladdning, och en högre andel av klara sig med att enbart laddas på sin hemmaparkering. För ett givet antal laddfordon minskar denna utveckling behovet av publika laddpunkter på sikt, vilket skulle innebära att riktlinjen 0,1 laddpunkter per laddfordon kan vara onödigt hög på längre sikt. Å andra sidan kan huvuddelen av de laddpunkter som idag och på kort sikt fungerar som destinationsladdning att på längre sikt komma att fungera som primärladdning för fordon. Även på längre sikt kommer ett betydande antal fordon ha sin hemmaparkering på gatumark (även om stadens mål är att antalet ska minska jämfört med idag), så det kommer finnas behov av primärladdning på gatumark även på längre sikt. Det långsiktiga målet bör därför, som ovan nämnts, löpande ses över och vid behov revideras.

Nästa fråga är hur många publika laddplatser som behövs för att det långsiktiga målet ska uppnås. En möjlig utgångspunkt är den prognos för antalet laddfordon som görs i FFF-utredningen, där ca 20 procent av de lätta fordonen förutspås vara elbilar år 2030. För Stockholms del skulle detta, om antalet fordon är detsamma som idag, innebära 90 000 elbilar. Som nämnts tidigare går emellertid ökningen av elbilar snabbare i Stockholm än i övriga landet. Om man gör en utvecklad prognos utifrån Stockholms förutsättningar, med FFF-utredningen som utgångspunkt, skulle andelen el- och laddhybridbilar hamna på runt 150 000 år 2030. Om man istället gör en anpassad prognos utifrån underlag från Trafikverket år 2016, så landar prognosen på runt 250 000 el- och laddhybridbilar.

Ett sannolikt scenario blir då att vi kommer att ha mellan 150 000 och 250 000 el/laddhybridbilar i Stockholm år 2030. Om riktmärket 0,10 publika laddare ska

uppfyllas även år 2030, så skulle det innebära mellan 15 000 – 25 000 publika laddpunkter. Eftersom en normalladdare ofta (beroende på fabrikat) betjänar två bilar samtidigt, så innebär det i praktiken mellan 7 500 och 12 500 normalladdare. Förvaltningarna är dock tveksamma till om ett riktmärke om 0,10 publika laddpunkter fortfarande är relevant år 2030; det nuvarande EU-direktivet sträcker sig bara fram till år 2020. Bedömningen av antalet laddpunkter som behövs för att det långsiktiga målet ska uppnås bör därför revideras löpande.

För att uppfylla det långsiktiga målet ska tillgång till laddinfrastruktur inte heller utgöra ett hinder för att skaffa laddfordon för de fordonsägare som har sin hemmaparkering på gatumark. Som beskrivs nedan innebär detta flera utmaningar som kräver vidare utredning. Bedömningen av antalet laddpunkter på gatumark som behövs för att uppfylla det långsiktiga målet blir därför med nödvändighet ännu osäkrare. Idag handlar det om ca 30 000 fordon sin hemmaparkering på gatumark, men år 2030 kommer antalet troligen vara lägre i takt med att antalet gatuparkeringsplatser minskar. Antar man att en tredjedel av dessa fordon är laddbara 2030 skulle det innebära något mindre än 10 000 laddpunkter på gatumark om alla dessa fordon ska laddas samtidigt. Det är dock inte troligt eller rimligt att samtliga dessa fordon ska laddas samtidigt: en laddpunkt kan rimligen antas betjäna åtminstone 2-3 fordon. Det skulle innebära ett behov av omkring 3 000 – 5 000 laddpunkter på gatumark 2030 (observera att gatumarkplatser endast är en delmängd av alla publika laddplatser). Att anordna laddplatser på gatumark är av flera skäl dyrare och mer komplicerat än t ex i parkeringshus, så det är angeläget att med olika styrmedel och regleringar få en så stor andel av hemmaparkeringen som möjligt att ske på annan plats än gatan (se vidare nedan). Detta har uppenbarligen stor betydelse för vad det långsiktiga målet implicerar för antal behövda laddplatser på gatumark.

Förutsättningar för att nå det långsiktiga målet

Ekonomiska förutsättningar

Den affärsmodell som används nu är beroende av att externa aktörer har ett intresse av att sätta upp laddare. Aktörerna har olika anledningar till att sätta upp laddarna, det är inte enbart direkta ekonomiska intressen. Men förvaltningarna kan konstatera att affärsmodellen till viss del är beroende av att aktörerna får in tillräckliga intäkter. Om de publika laddarna inte används i den utsträckning som aktörerna hoppas på så kan intresset från marknaden minska.

Förvaltningarna tar i nuläget inte ställning till hur stor del av de publika laddpunkterna som ska vara på gatumark på lång sikt, men kan konstatera att det finns en rad fördelar med att ha laddarna i parkeringsgarage. Det är mer kostnadseffektivt, då det är betydligt billigare och enklare att installera laddare inomhus på garageväggar, jämfört med att gräva ner dem i gatumark. Det finns dessutom möjlighet att reservera platser för enskilda bilar, vilket skapar förutsägbarhet och trygghet. Detta är särskilt viktigt för elbilar. För laddhybrider är det inte lika känsligt.

Det finns också en viss problematik i att ha en stor del av laddpunkterna på gatumark. Bland annat begränsas möjligheten till framtida alternativa användanden av parkeringsplatserna, såsom platser för tillfälliga parker och uteserveringar, eller

cykelbanor.

Förvaltningarna är också tveksamma till om det finns tillräckligt många parkeringsplatser där kriterierna om 2, 5 meter mellan laddstolpe och husfasad kan uppfyllas. När detta mått underskrids försvåras och fördyras driften i form av renhållning och snöröjning, och det försämrar även tillgängligheten på trottoaren.

Framkomlighetsstrategin syftar bland annat till att minska gatuparkering till förmån för annat användande, såsom cykelbanor och busskörfält. En del i detta är Parkeringsstrategin, vars syfte bland annat är att få fler bilister att parkera i garage istället för på gatan. Ett led i detta är att höja och utöka avgifterna för att parkera på gatan, för att minska avgiftsskillnaden mellan gata och parkeringsgarage. Det är emellertid fortfarande billigare att parkera bilen på gatan. För att ytterligare öka incitamentet att parkera i garage kan Stockholms stad minska skillnaderna ytterligare, antingen genom att höja avgifterna på gatan, eller genom att minska avgiften i parkeringshusen. Om staden dessutom fortsätter att satsa på att bygga ut laddinfrastruktur i stadens egna garage finns förutsättningar att märkbart minska antalet parkerade bilar på gatumark, vilket förutom att gagna framkomligheten har fördelen att det är enklare och billigare att anordna laddinfrastruktur i parkeringshus.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 9 mars 2017 följande.

1. Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förslagen till kortsiktigt och långsiktigt mål för publik laddinfrastruktur i Stockholm stad.
2. Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ger trafikkontoret respektive miljöförvaltningen i uppdrag att arbeta vidare med de åtgärder som beskrivs i tjänsteutlåtandet.
3. Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden hemställer ärendet till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck m.fl. (M), *bilaga 1*.

Trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 april 2017 har i huvudsak följande lydelse.

I *Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040* lyfts transportsektorn fram som den stora utmaningen framöver. Möjligheten att ladda elfordon i Stockholm är en central del i en nödvändig teknikomställning.

Stadsledningskontoret stödjer trafiknämndens och miljö- och hälsoskydds-nämndens förslag till kort- och långsiktigt mål för laddinfrastrukturen i Stockholms stad. Det kortsiktiga målet kan dock vara en underskattning givet den snabba marknadsutvecklingen och efterfrågan på laddmöjlighet på gatumark för boende i innerstaden. Det långsiktiga målet är naturligt med tanke på elfordonens viktiga roll i klimatomställningen, men utgör samtidigt en betydande utmaning. Det är viktigt att nämnderna i det fortsatta arbetet följer utvecklingen noggrant och aktivt söker lösningar tillsammans med externa aktörer. Inte minst gäller detta i ljuset av nya styrmedel för att reducera transportsektorns klimatpåverkan. Den rådande affärsmodellen innebär att kostnaderna för staden blir små.

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens och miljö- och hälsoskydds-nämndens redovisning av uppdraget att ta fram ett gemensamt långsiktigt mål för laddinfrastrukturen i Stockholms stad.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Joar Forssell (L) enligt följande.

Nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och att därutöver anföra följande:

Vi ställer oss positiva till trafikkontoret och miljöförvaltningens förslag om 500 nya publika laddpunkter på gatumark fram till år 2020. Om Stockholm ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 så måste många åtgärder till, och detta ärende ett steg på vägen.

Stockholms luftkvalitet är redan idag ett stort problem. Och utformar vi inte staden på rätt sätt, såsom miljöförvaltningen poängterar, riskerar problemet bara att bli större. Utöver att vara en oerhört viktig del för stockholmarnas välbefinnande, är luftkvaliteten i staden även viktig för att kunna bygga nya bostäder. På exempelvis Valhallavägen har vi sett att det sedan länge planerade bostadsbyggandet har stoppats, just på grund av den dåliga luftkvaliteten. Detta är såklart inte hållbart i en stad som växer i rekordtakt. Därför vill vi att regeringen ger Stockholm de verktyg som behövs för att möta problemen. Ett lokalt beslutsfattande över trängselskatten skulle kunna vara ett steg på vägen. I väntan på detta bör Stockholm ges möjligheten att införa särskilda miljözoner där luften är som sämst. Det är dock viktigt att en sådan möjlighet först föregås av noggranna lokal utredningar och att kostnaderna tydligt kan motiveras av miljö- och hälsoskäl.

Vi har länge drivit på utvecklingen av laddinfrastruktur och utmanat gamla normer. Ett exempel på att vi måste våga tänka nytt är att upphäva den insnävade föreställningen om att all laddning i första hand ska ske på kvartersmark och inte på gatumark. I en kommande långsiktig planering för laddinfrastrukturen vill vi visa på behovet av laddstationer på olika platser inklusive gatumark. Det är orimligt att Stockholm inte kan hitta en lösning för långsgående parkering för laddning i gatumiljö. Många andra städer klarar detta och vi vill uppmana Trafikkontoret att studera hur andra storstäder löst detta praktiskt och tekniskt.

Det är mycket som tyder på att vi behöver publik snabbaddning på gatumark som uppfyller syftet att ladda batteriet relativt snabbt. Vi ser därför med oro på de höga kostnaderna kopplade till kapaciteten när man jämför Stockholm med andra städer. Vi efterfrågar en vidare analys av varför det blir så dyrt i Stockholm och hur staden kan hjälpa till att få ner kostnaderna.

Det finns mycket positivt i förslaget men det är reaktivt snarare än proaktivt. Tillsammans med att staden bygger ut laddinfrastrukturen och gör det enkelt att äga, parkera och ladda en elbil kan vi skynda på omställningen. Vi vill att Stockholm ska ligga i framkant och att Stockholm kommer med nya lösningar och driver

utvecklingen framåt. Annars riskerar vi att bli omsprungna av andra städer och vi riskerar att missa våra höga miljö- och klimatmål.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Måns Lönnroth m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens synpunkter och det långsiktiga målet om att ”Tillgång till publik laddinfrastruktur ska inte utgöra ett hinder för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta”, och vi är därför mycket positiva till att arbeta för fler platser för laddning av elbilar. Vi vill samtidigt poängtera vikten av att lokaliseringen av laddinfrastruktur inte påverkar framkomligheten i staden på ett negativt sätt. Staden har såväl en Framkomlighetsstrategi som Parkeringsstrategi som bland annat syftar till att minska gatuparkering till förmån för annat användande, såsom cykelbanor och busskörfält, vilket måste beaktas i det fortsatta arbetet med att peka ut lämpliga platser för utbyggd laddinfrastruktur. Lokaliseringar som försvårar framkomligheten på vägar prioriterade ur snöröjning- och renhållningssynpunkt bör undvikas.

Om staden fortsätter att satsa på utbyggnaden av laddinfrastruktur i stadens egna garage och genom kunskap och erfarenhetsutbyte bidrar till satsningar i privata fastigheter finns goda förutsättningar att också märkbart minska antalet parkerade bilar på gatumark, oavsett om det är elbilar eller bilar som drivs av andra bränslen, vilket på längre sikt gagnar framkomligheten i Stockholm.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorens gemensamma förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Vi ställer oss positiva till trafikkontoret och miljöförvaltningens förslag om 500 nya publika laddpunkter på gatumark fram till år 2020. I vårt budgetförslag avsätter vi 25 miljoner i investeringar av laddinfrastruktur och vårt mål är 1000 laddstolpar under denna mandatperiod.

Om Stockholm ska nå målet om att vara fossilfritt 2040 så måste många åtgärder till, och detta ärendet ett steg på vägen.

Centerpartiet anser dock att det behövs fler åtgärder för att klara stadens höga miljö- och klimatmål. Vi behöver arbeta aktivt med fler incitament och pressa regeringen i att ge Stockholm rådighet över fler styrmedel som kan hjälpa oss i arbetet att övergå till en fossilfri fordonsflotta. Bland annat handlar det om möjligheten att reservera parkeringsplatser för elbilar, det handlar också om att staden ska ha rådighet över införandet av miljözoner samt en miljödifferiering av trängselskatterna. Regeringen måste också skyndsamt införa ett bonus-malus-system för miljöbilar för att påskynda omställningen till fossilfritt.

Tillsammans med att staden bygger ut laddinfrastrukturen och gör det enkelt att äga, parkera och ladda en elbil kan vi skynda på omställningen.

Det är orimligt att Stockholm inte kan hitta en lösning för långsmedgående parkering för laddning i gatumiljö. Många andra städer klarar detta och vi vill

uppmåna Trafikkontoret att studera hur andra storstäder löst detta praktiskt och tekniskt.

Centerpartiet ser med oro på de höga kostnader man räknar med i Stockholm jämfört med andra städer. Vi efterfrågar en vidare analys av varför det blir så dyrt i Stockholm och hur staden kan hjälpa till att få ner kostnaderna.

Det finns mycket positivt i förslaget men det är reaktivt snarare än proaktivt. Centerpartiet vill att Stockholm ska ligga i framkant och att Stockholm kommer med nya lösningar och driver utvecklingen framåt. Annars riskerar vi att bli omsprungna av andra städer och vi riskerar att missa våra höga miljö- och klimatmål.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck m.fl. (M) enligt följande.

Moderaterna är positiva till ökade möjligheter att ladda elfordon i Stockholm. I vårt budgetförslag har vi satsningar på 2 000 fler laddmöjligheter, fördelat över hela staden. En sådan utveckling är väsentlig för att Stockholm ska kunna fortsätta vara en världsledande stad på miljö- och klimatområdet. Enligt beräkningar från Trafikverket kommer det att finnas omkring 250 000 elbilar i Stockholm år 2030. Enligt EU:s rekommendationer ska det finnas en laddplats per tio elbilar, vilket skulle innebära 25 000 laddplatser i Stockholm. I skrivande stund har Stockholm Parkering cirka 800 laddplatser i garage men inga alls på publika gator. Det är således hög tid att en robust laddinfrastruktur börjar synas i staden så snart som möjligt.

Utvecklingen av fler laddmöjligheter, som för Stockholm innebär helt nya lösningar, är nödvändig då det långsiktigt behövs en kraftfull utbyggnad av laddinfrastruktur och laddstolpar. Det är därför glädjande att såväl staden som externa aktörer driver på för detta gemensamma mål. Dock ställer vi oss frågande till samordningen kring tillgång till el i laddstolpar. Laddstolpar som idag finns på plats är fortfarande utan framdragen el, vilket inte är acceptabelt. Detta bara måste fungera. Det behöver också bli enklare för exempelvis bostadsrättsföreningar att få tillstånd för laddstolpar. Dagens system är allt för omständligt, vilket minskar incitamenten för föreningar och privata aktörer att investera i laddstolpar.

Ärendet redovisar ett antal steg i rätt riktning i arbetet med att ta fram en förbättrad laddinfrastruktur, men mer kommer att krävas. Det handlar inte enbart om laddmöjligheter, utan det kommer att krävas andra typer av åtgärder för att underlätta den gröna omställningen i Stockholm, samtidigt som bilen behåller en plats som viktig kugge i den samlade infrastrukturen. Tydliga politiska signaler och en god laddinfrastruktur över hela staden, inte bara i de centrala delarna, är en förutsättning om vi vill ett ökat antal elbilar i Stockholms stad. På så sätt kan vi ytterligare minska trösklarna och förbättra stockholmarnas incitament att skaffa elbil.