

Motion om elbussar

På Gotland testas nu en trådlös elväg för bussar och tunga lastbilar. Det är ett induktivt, dynamiskt kraftöverföringssystem. Väginfrastrukturen placeras under asfalten i körfältslinjen och mottagaren placeras på fordonets underrede. Ett kommunikationssystem skickar och tar emot data i realtid. Den trådlösa tekniken är ett kostnadseffektivt sätt att elektrifiera tung trafik utan att det påverkar den fysiska omgivningen. Dessutom minskar behovet av att installera stora batterier och stå parkerad för att ladda upp batteriet.

Gotlands elväg är totalt 1,6 km lång och anläggs på delar av en 4,1 km lång sträcka mellan centrala Visby och Visby flygplats. På sträckan kommer bland annat Flygbussarna att köra en elbuss med passagerare till och från flygplatsen.

Det finns många fördelar med trådlös teknik. Infrastrukturen är helt passiv under vägen till dess att ett fordon passerar över en spole och identifierats som en godkänd mottagare av energi. Först då startar energiöverföringen. Identifieringen sker meter för meter och infrastrukturen i varje segment slås av eller på på millisekunder. På så sätt blir infrastrukturen helt ofarlig för människor och djur i närheten av vägen. Inget elektromagnetiskt fält träffar den som passerar vägen gående, cyklande eller i ett annat fordon.

Elvägar minskar både klimatutsläppen och trafikbullret. Vi anser att Stockholms stad och Region Stockholm bör ha ett eget försök med induktiva elvägar för SL-bussar. Tekniken passar utmärkt för Stockholm och skulle kunna vara en del i att nå kommunala, regionala och nationella miljömål utan att riskera tillgängligheten på kollektivtrafik.

Ett vanligt motargument mot elbussar är att bussarna inte kan stå still och ladda tillräckligt länge och tillräckligt ofta eftersom de måste vara ute i trafiken. Genom att installera induktiv elinfrastruktur på en väl vald sträcka där många bussar passerar regelbundet kommer bussarna att laddas samtidigt som de körs.

Ett annat vanligt motargument mot elbussar är att det krävs alltför stora och tunga batterier för att kunna köra tillräckligt länge mellan laddningarna. Med induktiv teknik minskar batteristorleken radikalt eftersom laddningen sker samtidigt som bussen kör. Det enda som krävs är att installera en eller flera mottagare på bussens underrede.

Ett annat motargument skulle kunna vara att de ständiga arbetena i vägarna redan är för många, för långsamma och för dåligt samordnade. Att installera elvägar är dock varken så komplicerat eller omfattande som man kan tro. På bara en natt kan kopparspolarna placeras i vägen och täckas med asfalt, och systemet kan sättas i drift.

Med trådlösa elvägar i Stockholm minskar både koldioxidutsläpp och trafikbuller. Stockholms stad och Region Stockholm behöver göra ett eget försök med induktiva elvägar för SL-bussar.

För att finansiera försöksverksamheten bör det finnas stora möjligheter att få statliga bidrag via till exempel klimatklivet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår vi att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att Stockholms stad inleder ett samarbete med Region Stockholm om att inrätta ett försök med trådlösa elvägar för SL-bussar.

Att tillsammans med Region Stockholm identifiera lämpliga buss-linjer och vägsträckor där induktionsteknik ska installeras.

Stockholm den 17 februari 2020

Emilia Bjuggren (S)

Jan Valeskog (S)