



Motion om laddinfrastruktur

Närmare 10 procent av det nationella trafikarbetet sker med personbilar registrerade i Stockholms stad. Av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser står vägtransporter för cirka 40 procent, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och Trafikverkets prognoser visar att persontrafik och godstrafik ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder.

För att minska utsläppen från trafiken måste staden arbeta med att både minska privatbilismen, effektivisera godstransporterna och ställa om hela vägtrafiken till eldrift. I den här motionen kommer vi fokusera på de åtgärder som behövs för det sistnämnda, alltså vad staden behöver göra för att vägtrafiken ska kunna ställa om till eldrivna fordon.

Personbilar

För 10 år sedan hade vi fler publika laddstolpar än elbilar, nu är förhållandet omvänt. Idag finns cirka 10 000 elbilar och cirka 38 000 laddhybrider i Stockholms stad, men endast cirka 220 laddplatser i gatumark och cirka 1 400 laddplatser i Stockholm Parkerings garage. Antalet elbilar fortsätter dessutom att öka snabbt.

Den grönbå majoritetens politik har hittills fokuserat på att låta marknaden installera laddplatser. Tanken är att ju fler laddbara bilar det finns i Stockholm, desto större efterfrågan på laddplatser och därmed uppstår ett marknadsintresse. Stadens arbete för att skapa laddplatser har därför främst bestått i att ge intresserade aktörer möjlighet att sätta upp laddare på stadens gator. Resultatet har blivit alldeles för lite och alldeles för sent. Föga förvånande har laddplatserna i princip endast installerats i innerstaden.

Strategin måste vara den motsatta. När infrastrukturen för laddning finns på plats vågar fler köpa elbilar. Utbyggnadstakten av laddinfrastruktur måste öka. Staden måste ta ett större ansvar för utbyggnaden så att den faktiskt blir av – både i tid och över hela staden.

Staden har tagit fram en ”laddkarta” som visar tänkbara platser för nya laddare. Denna karta är alltså utgångspunkten för vilka av stadens gator som marknaden kan överväga att sätta upp laddplatser på. I ytterstaden finns i princip inte en enda utredd plats. Vi menar att detta inte är tillräckligt. Dagens laddkarta måste göras om så att den består av kvalitetssäkrade platser över hela staden som är möjliga att sätta upp laddstolpar på, istället för att bara utgöra en önskelista på 29 000 platser. För att underlätta för privata aktörer och få fart på utbyggnaden behöver staden erbjuda intresserade aktörer bättre service än så. Staden borde årligen erbjuda 3 000-3 500 parkeringsplatser med laddningsmöjligheter som är i det närmaste färdigprojekterade.

Stadens allmännyttiga bolag har totalt drygt 24 000 parkeringsplatser. Av dessa är endast 328 laddplatser. Det är alldeles för lite. Stadens bostadsbolag borde ges i uppdrag att till år 2025 ha



100 procent laddplatser på sina besöksparkeringar och nya parkeringsplatser samt sätta upp ett mål för när alla befintliga uthyrda parkeringsplatser ska vara laddplatser. Även andra aktörer inom staden bör kunna bidra med laddinfrastruktur. Exempelvis borde det finnas laddplatser vid alla idrottsplatsers parkeringar.

Stockholm Parkering är den aktör i staden som kommit längst i utbyggnaden av laddplatser. Att staden inte använt sig av sitt eget parkeringsbolag i större omfattning för att bygga ut laddinfrastrukturen även i gatumiljö är beklagligt. Stockholm Parkering är en oerhört viktig resurs som underutnyttjas. Ett strategiskt arbete mellan trafikkontoret och bolaget måste på plats snarast för att så snart som möjligt identifiera platser över hela staden där Stockholm Parkering kan skapa laddplatser. Några av dessa exempel är Valhallavägen, Narvavägen, Slottsbacken, Norr Mälärstrand, Herr Stens väg i Älvsjö, Blacquebergsplan, Sjövikstorget i Liljeholmen, Solberga centrum, Rinkebyplan, Ekholmsvägen 56-66 i Skärholmen och Bagarfruvägen 29 i Sköndal.

I den grönbå budgeten fanns två nyheter på området. Staden ska ta fram riktlinjer för anläggande av el-laddplatser i befintlig bebyggelse med krav på minst 20 procent laddplatser samt nya mål och handlingsplaner för publik laddinfrastruktur efter 2022. Detta är bra, men inte tillräckligt. I värsta fall kommer handlingsplanen att bli försenad, precis som handlingsplanen för minskade utsläpp från vägtrafiken som fortfarande inte är presenterad, och inväntandet av ännu en handlingsplan fördröja stadens insatser ännu mer.

Godstransporter

Allt fokus för den grönbå majoritetens politik är personbilar. Faktum är dock att tunga transporter står för ca 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp. Dessutom är allt fler lätta lastbilar en av förklaringarna till den ökande vägtrafiken och de ökande utsläppen. För att ställa om vägtrafiken måste även godstransporterna elektrifieras. Här lyser dock politiska initiativ från majoriteten med sin frånvaro.

Det finns många fördelar med en elektrifierad godstrafik. En lastbil bullrar mer än en personbil, en lastbil släpper ut mer partiklar än en personbil och en lastbil släpper ut mer koldioxid än en personbil. Med fler eldrivna lastbilar kommer dessutom alltfler leveranser kunna utföras under natten, som så kallade off peak-leveranser. Det minskar också trängseln och är mer effektivt.

Till skillnad från privatägda personbilar är ett godsfordon i rullning en stor del av dygnet. Det innebär helt andra förutsättningar att kunna ladda och helt andra behov av infrastruktur. För många aktörer innebär en övergång till elfordon påverkan på deras scheman, körtider och logistik. Det kommer sannolikt att krävas laddning under dagens arbete vilket påverkar rutter och logistik. Ju fler elfordon desto större konsekvenser för den logistiska planeringen.

När Stockholm Vatten och Avfall nyligen gjorde en upphandling av sophämtning var just tillgången till laddinfrastruktur ett hinder mot eldrivna fordon för insamling. De menar att det i dagsläget är för osäkert om Stockholm har erforderlig laddinfrastruktur för att klara en



Socialdemokraterna

omfattande elfordonsdrift. Detta till skillnad från Göteborgs stad som idag bygger laddinfrastruktur vid strategiska platser för laddning av insamlingsfordon.

Staden måste därför samla branschen och ta reda på vad godstrafiken behöver för att kunna elektrifieras. Vi välkomnar initiativet ”Elektrifieringspakten”, men konstaterar också att det hittills främst består av stora ord och helt saknat konkretion och resultat. På Elektrifieringspaktens digitala konferens den 25 mars 2021 medverkade bland andra David Källsäter, vd på Scania Sverige. Han sade vid upprepade tillfällen att samarbetet är bra, men att det avgörande är om det leder till konkreta åtgärder.

Vi delar Källsätters analys. För att godstrafiken ska kunna elektrifieras i Stockholm krävs helt andra insatser än idag. Det kommer aldrig att räcka att ha laddstolpar endast där köpkraften är som störst. Vid stadens skolor, äldreboenden, etc. finns ca 2 300 lastplatser. Även i en del av Stockholms Parkerings garage finns lastplatser. Staden måste nu övergå från stora fina ord till konkreta åtgärder.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta:

- Att Stockholms stad årligen erbjuder 3 000-3 500 parkeringsplatser med laddningsmöjligheter som är i det närmaste färdigprojekterade.
- Att platser över hela staden identifieras där Stockholm Parkering ska skapa laddplatser.
- Att stadens bostadsbolag ges i uppdrag att till år 2025 ha 100 procent laddplatser på sina besöksparkeringar och på alla nya parkeringar.
- Att staden undersöker hur andra förvaltningar och bolag kan bidra med laddinfrastruktur, exempelvis vid idrottsplatsers parkeringar.
- Att staden årligen tar fram 100 platser för laddinfrastruktur till tunga fordon.
- Att staden årligen från år 2022 investerar 100 miljoner kronor i laddinfrastruktur.

Stockholm den 12 april 2021

Emilia Bjuggren (S)

Jan Valeskog (S)