

## **Svar på Interpellation av Svante Linusson (C) till trafikborgarrådet Lars Strömgren (MP) gällande laddinfrastruktur**

Dnr KS 2023/926

Svante Linusson har i en interpellation ställt följande frågor till mig:

1. Hur avser trafikborgarrådet att säkerställa en tillräckligt omfattande laddinfrastruktur för att möta behoven i samband med omställningen till elektrifierade fordon och för att klara stadens egna mål?
2. Vilka affärsmodeller har övervägts och utvärderats för att finansiera och påskynda utbyggnaden av laddinfrastrukturen i Stockholm?
3. Har trafikborgarrådet säkerställt att avtalen med bolagen som sätter upp laddinfrastruktur inkluderar tillgång till data om när och var efterfrågan är som störst så att så att staden kan optimera den fortsatta utbyggnaden?

Jag instämmer med interpellanten i behovet av utbyggd laddinfrastruktur och beklagar att regeringen bromsar omställningen av fordonsflottan genom att slopa miljöbilsbonusen och sänka reduktionsplikten. Transporter är den största källan till klimatutsläpp i Stockholm. Elektrifiering är en viktig pusselbit för att minska utsläppen från transporter, tillsammans med minskad fordonstrafik. Stockholms stad har höga mål inom området och ska fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent, minska biltrafiken med 30 procent samt ha en utsläppsfri innerstad.

Stockholms stad arbetar på flera olika sätt för utbyggd laddinfrastruktur, särskilt genom det kommunala parkeringsbolaget Stockholm Parkering. Parkering på fastighetsmark behöver utgöra huvuddelen av all långtidsparkering, i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi och parkeringslagstiftningen då den gemensamma gatumarken är en begränsad resurs. Stockholm Parkering som arbetar med parkering på kvartersmark är därför en nyckelaktör. Det mest effektiva sättet att ladda är vid bilens vanliga parkeringsplats på kvartersmark under natten, då efterfrågan på el från övriga samhället är lägre och risken för effektbrist mindre. Det är fem

gångar dyrare att installera laddinfrastruktur på gatumark än i garage, vilket är ytterligare ett argument för att bilar i första hand bör ladda i garage och att Stockholm Parkering har en mycket viktig roll i detta som inte ska underskattas.

Stockholm Parkering arbetar brett med laddinfrastruktur runt om i staden och har tagit fram affärsmodeller i samarbete med stadens parkeringsägande bolag som Svenska Bostäder, Stockholmshem, Familjebostäder och SISAB. Affärsmodellerna sträcker sig från att Stockholm Parkering bekostar och tar ansvar för installation och drift av laddutrustningen till att det fastighetsägande bolaget själva bekostar investeringen och Stockholm Parkering endast är entreprenör. Vilken affärsmodell som är lämpligast vid varje tillfälle beror på verksamhetens förutsättningar, befintliga avtal och typ av parkeringsplats som ska elektrifieras.

Även om huvuddelen av laddningen bör ske hemmavid på kvartersmark, finns det en del bilägare i framförallt innerstaden som har svårt att hitta alternativ till att parkera på gatan och därmed behöver laddningsmöjligheter även finnas där. På gatumark används sedan år 2017 en marknadsmodell där staden tecknar nyttjanderättsavtal med laddoperatörer som står för all investering och drift av laddutrustning. Detta är ett mycket kostnadseffektivt sätt för staden och skattebetalarna att installera laddinfrastruktur. Det är den som väljer att äga en egen laddbar bil som står för investeringen genom att laddoperatörerna tar betalt för laddsessionen. Modellen fungerar bra och inga planer finns på att arbeta utifrån en annan modell. I nyttjanderättsavtalet ingår att laddoperatörerna förbinder sig att lämna data till staden om utnyttjandet av laddplatserna. Staden har därmed mycket god statistik på hur laddplatserna används och var laddplatser bör etableras.

Staden arbetar även med att underlätta för privata aktörer att bygga ut laddinfrastrukturen på kvartersmark. Miljöförvaltningen driver sedan många år tillbaka projektet Fixa laddplats där t ex bostadsrättsföreningar kan hitta information och få rådgivning i hur de kan installera laddinfrastruktur i sina fastigheter.

Innovativa sätt att installera laddinfrastruktur ingår i stadens arbete sedan några år tillbaka. Ett pilotprojekt med att använda el från belysningsstolpar genomförs sedan 2023 i samarbete mellan trafiknämnden och Stockholm Parkering och ska utökas ytterligare under 2024. Det har även genomförts en innovationstävling där

det vinnande bidraget placerar laddinfrastruktur i flyttbara kantstenar vilket väsentligt sänker installationskostnaden.

Laddstolpar på gatumark riskerar att låsa in platser som kan behövas för andra funktioner, och det är därför viktigt att löpande pröva behovet av nya laddplatser så att laddinfrastrukturen optimeras för att uppnå stadens mål om både ökad framkomlighet och minskad klimatpåverkan. När fordonsflottan domineras av elbilar är en laddpunkt per parkeringsplats inte nödvändigtvis det bästa alternativet ur behovs- och kostnadssynpunkt. Nyare elbilar har en räckvidd på 20-40 mil, varför de i genomsnitt inte behöver laddas varje dag. Därför är det viktigt att inte överetablera laddinfrastruktur på gatumark och låsa fast för lång tid framöver att ytan ska vara en parkeringsplats genom en investerad laddinfrastruktur som laddoperatören behöver kunna skriva av. Laddinfrastruktur ska i första hand etableras på kvarterersmark och i första hand inomhus i garage, eftersom det är billigare och bättre användning av vår gemensamma yta. Den absoluta huvuddelen av laddningen bör ske vid hemmet eller där bilen har sin primära laddningspunkt. Den publika laddningen bör framförallt vara ett komplement till detta.

Trafiknämnden har i stadens budget för 2024 fått ett nytt uppdrag om att bilda en samordningsgrupp i samarbete med kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholm Parkering samt övriga berörda nämnder och bolagsstyrelser för att möjliggöra en snabb elektrifiering genom gemensam målstyrning. I uppdraget ingår att se över avgiftsmodeller i syfte att öka hemmaladdningen så att t ex bostadsrättsföreningar tar ansvar och betalar för att installera laddinfrastruktur i sina privata garage.

Stockholm den 8 januari 2024

Lars Strömgren