

## Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2020/1083)

### Om utbyggnaden av laddplatser

Motion av Maria Mustonen (V)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

#### Ärendet

Maria Mustonen (V) har väckt en motion i kommunfullmäktige om utbyggnaden av laddplatser. Motionären föreslår att staden utreder hur laddinfrastruktur för elfordon kan byggas utanför tomtmark samt tar fram en handlingsplan för att bygga ut laddinfrastrukturen så att den blir tillgänglig i hela kommunen.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Gröna bilister, M Sverige och Naturskyddsföreningen.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur skickat en underremiss till dotterbolaget Stockholms Stads Parkerings AB. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara men hänvisar till dotterbolagets remissvar. Gröna bilister och Naturskyddsföreningen har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* anser att stadens nämnder och bolag har uppdrag som ska stödja utbyggnaden av laddinfrastruktur och att staden genom Elektrifieringspakten arbetar för att underlätta och snabba på elektrifieringen av transportsektorn.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att stadens nämnder och bolag har uppdrag som ska stödja utbyggnaden av laddinfrastruktur.

*Trafiknämnden* anger att nämnden tillsammans med Stockholms Stads Parkerings AB ser över bolagets möjlighet att utveckla laddinfrastruktur på gatu-

mark. Nämnden tar även fram en handlingsplan för innovativ gatuladdning samt nya mål och handlingsplaner för publik laddinfrastruktur efter 2022.

*Stockholms Stads Parkerings AB* delar motionärens bild av att tillgången till laddplatser där bilen står uppställd längst tid, är en avgörande förutsättning för att införskaffa en elbil. Stockholm Parkering arbetar aktivt med att utöka antalet laddplatser i sina egna anläggningar och i de anläggningar bolaget har långsiktig förfogande över. Bolaget har ca 2 100 laddplatser i drift och utbyggnadsplanerna för kommande år är höga. Bolaget ser dock inte som sin roll att bygga laddplatser på gatumark.

*M Sverige* anser att den ojämna tillgången på laddplatser är ett problem men har inga synpunkter på hur kommunen arbetar för att behovet av fler laddplatser tillgodoses.

## Mina synpunkter

Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet och staden ska vara en internationell förebild. Stadens Klimathandlingsplan 2020-2023 lyfter elektrifieringen som central i omställningen av transporter vilket i sin tur har stor betydelse för att staden ska kunna nå uppsatta klimatmål. Tillgång till publik laddinfrastruktur ska inte utgöra ett hinder för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta och arbete sker på flera håll i staden för att uppnå detta.

I budget för 2021 har trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB (SPAB) getts i uppdrag att utarbeta nya mål och handlingsplaner för publik infrastruktur efter 2022 samt ta fram och säkerställa långsiktig arrendering av platser för laddgator. Målet till år 2022 är 4000 publika laddplatser. Under 2021 ska trafiknämnden även ta fram en handlingsplan för innovativ gatuladdning i syfte att ta fram förslag för hur laddinfrastruktur kan göras tillgänglig på gatumark utan större kostsamma schaktarbeten, genom att exempelvis utnyttja befintliga strukturer i kringliggande fastigheter. Här är målet att skapa ett system så att alla gatuparkeringar förutom korttidsplatser ska kunna förses med laddplats till år 2030.

SPAB har getts i uppdrag att vid nyproduktion av parkeringsplatser förse minst 50 procent av platserna med laddmöjlighet och göra förberedande arbeten så att samtliga platser kan förses med laddmöjlighet samt att i det befintliga beståndet påbörja en successiv ökning av laddplatser till minst 50 procent av de platser som bolaget äger.

Exploateringsnämnden ska ta fram nya riktlinjer för anläggande av laddplatser vid exploatering och nybyggande. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska,

med stöd av trafiknämnden och i samarbete med de nämnder och bolagsstyrelser som äger parkeringsplatser, ta fram riktlinjer för anläggande av laddplatser i befintlig bebyggelse med krav på minst 20 % laddplatser. För privata fastighetsägare, inte minst bostadsrättsföreningar, finns sedan några år hemsidan ”Fixa laddplats” inom ramen för Energi- och klimatrådgivningen där stöd och råd finns att hämta inför arbetet med att installera laddutrustning.

Som ett led i att underlätta och snabba på elektrifieringen av transportsektorn i huvudstadsregionen har Stockholms stad tillsammans med aktörer från näringslivet ingått Elektrifieringspakten, ett nätverksbaserat samarbete med andra offentliga och privata aktörer med det gemensamma målet att göra Stockholm världsledande i strävan mot en fossilfri fordonsflotta år 2030. Det pågår sålunda ett omfattande arbete med att förse staden med nödvändig laddinfrastruktur.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Bifalla motionen
2. Därutöver anföra följande

Vi ser att det är ett kommunalt ansvar att säkra tillgången till laddinfrastruktur i stadens alla delar. Vi välkomnar det kommande arbetet med handlingsplan för utbyggd laddinfrastruktur, men befarar att den kommer att bli verkningslös om politiken inte ger ett tydligt uppdrag åt Stockholm Parkering att i samverkan med trafikkontoret bygga ut laddplatser även på trafikkontorets mark. Den marknadsstyrda modellen som staden har tillämpat har lett till en ojämlik tillgång till laddplatser mellan innerstaden och ytterstaden. Utan att ändra den modellen kommer denna ojämlikhet snarare växa än minska.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 23 juni 2021

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Hans Altsjö*

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) och Torun Boucher och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Maria Mustonen (V) har väckt en motion i kommunfullmäktige om utbyggnaden av laddplatser. Motionären föreslår att kommunfullmäktige beslutar att dels uppdra åt trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB (SPAB) att, i samarbete med andra relevanta nämnder, utreda hur parkeringsbolaget kan bygga ut laddinfrastruktur för elfordon även utanför tomtmark, dels uppdra åt trafiknämnden och SPAB att ta fram en handlingsplan för att bygga ut laddinfrastrukturen så att den blir tillgänglig i hela kommunen.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Gröna bilister, M Sverige och Naturskyddsföreningen.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur skickat en underremiss till dotterbolaget Stockholms Stads Parkerings AB. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara men hänvisar till dotterbolagets remissvar. Gröna bilister och Naturskyddsföreningen har inte inkommit med svar.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige beslutade den 25 maj 2020 om *Miljöprogram för Stockholm 2020-2023* (dnr KS 2019/1040), där stadens ambition att vara världsledande och inta rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet utgjorde en grundbult. Ett av de sju övergripande mål som fastställdes var att uppnå ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040, med etappmålet att minska växthusgasutsläppen till högst 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare 2023. Samtidigt beslutade kommunfullmäktige om *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* (dnr KS 2019/1041), som anger hur staden ska nå de ambitiösa klimatmålen, som lades fast i Miljöprogram 2020-2023. Här framgår att staden vill uppnå utsläppsmålet genom att möjliggöra för en kraftfull elektrifiering av fordonsflottan, öka andelen bi drivmedel samt arbeta för ökad transporteffektivitet. Detta kräver både regionala och nationella styrmedel och insatser från staden.

Kommunfullmäktige beslutade den 29 maj 2017 (*Långsiktigt mål för laddinfrastruktur i Stockholms stad*, dnr 124-545/2017), att staden har ett långsiktigt mål om att tillgång till publik laddinfrastruktur inte ska utgöra ett hinder för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. I kommunfullmäktiges budget för 2021 anges att för att klara målet med en fossiloberoende fordonsflotta 2030 måste staden underlätta användandet av elbilar. Infrastrukturen för elbilar måste därför förbättras så att det blir smidigt att äga och använda elbil. För att elektrifiera fordonsflottan behövs fler publika laddplatser i Stockholm.

Trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB (SPAB) har getts i uppdrag att arbeta för att nå 4 000 publika laddplatser till 2022 i samarbete med näringslivet. De har också getts i uppdrag att utarbeta nya mål och handlingsplaner för publik infrastruktur efter 2022 samt ta fram och säkerställa långsiktig arrendering av platser för infartsparkering, laddgator och andra parkeringsytor. Under 2021 ska trafiknämnden ta fram en handlingsplan för innovativ gatuladdning i syfte att underlätta för marknaden att skapa möjlighet för att alla gatuparkeringsplatser, förutom korttidsplatser, har laddmöjlighet senast 2030. Härutöver har SPAB getts i uppdrag att vid nyproduktion av parkeringsplatser förse minst 50 procent av platserna med laddmöjlighet och göra förberedande arbeten så att samtliga platser kan föras med laddmöjlighet samt att i det befintliga beståndet påbörja en successiv ökning av laddplatser till minst 50 procent av de platser som bolaget äger.

I budgeten har även andra nämnder och bolag getts uppdrag som ska stödja utbyggnaden av laddinfrastruktur:

- Bostadsbolagen ska bygga fler laddplatser.
- Exploateringsnämnden ska ta fram nya riktlinjer för anläggande av laddinfrastruktur för parkering vid exploatering och nybyggande.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska med stöd av trafiknämnden och i samarbete med de nämnder och bolagsstyrelser som äger parkeringsplatser, ta fram riktlinjer för anläggande av el-laddplatser i befintlig bebyggelse med krav på minst 20 procent laddplatser.
- Stadsbyggnadsnämnden ska verka för att möjliggöra utvecklingen av laddinfrastruktur som kräver utrymmesplanering och bygglov.

Som ett led i underlätta och snabba på elektrifieringen av transportsektorn i huvudstadsregionen ingår Stockholms stad i *Elektrifieringspakten*, som är ett nätverksbaserat samarbete med andra offentliga och privata aktörer med det gemensamma målet att göra Stockholm världsledande i strävan mot en fossilfri fordonsflotta 2030.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Miljö- och hälsoskyddsnämnden

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 16 februari 2021 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Deniz Butros m.fl. (V) och Emilia Bjuggren m.fl. (S), bilaga 1.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholm står transporterna för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen. Av dessa utsläpp utgör vägtrafiken ungefär 80 procent. Det långsiktiga målet är att arbeta för att hela Stockholm ska vara klimatpositiv 2040. Till 2023 ska staden arbeta för att uppnå det nationella målet att minska växthusgasutsläppen från transporter med 70 procent till 2030 jämfört med år 2010.

En snabb och kraftfull elektrifiering utgör stadens huvudsakliga inriktning för arbetet med att minska vägtrafikens utsläpp till år 2030. Enbart elektrifiering räcker inte för att nå utsläppsmålet. På kort sikt krävs en betydande ökning av biodrivmedelsanvändningen och för att klara det långsiktiga målet behöver samhället blir mer transporteffektivt.

För att elektrifiera fordonsflottan behövs laddplatser. När det gäller personbilar är hemmaladdning viktigaste laddplatsen dvs nära hemmet och på arbetsplatsen (för företagsbilar och kommunala fordon etc). Alla har inte möjligheten till en egen laddplats hemma. För de som parkerar på gatan och för företag- och verksamhetsbilar som behöver ladda under ett arbetspass behövs publik laddning.

Miljöförvaltningen driver sedan år 2017 informationskampanjen Fixa laddplats (tillsammans med andra kommuner i länet) med information till småhusägare och bostadsrättsföreningar hur man fixar laddplatser se [www.fixaladdplats.se](http://www.fixaladdplats.se). Kampanjen är mycket uppskattad och har kopierats av andra kommuner och regioner

Miljöförvaltningen är också behjälplig i trafikkontorets arbete med laddgator i Stockholm. När det gäller den publika laddinfra-strukturen på gatumarken så har hittills tre publika laddgator installerats av Vattenfall på gatumark i Västerort. Under år 2020 har miljöförvaltningen och trafikkontoret publicerat möjliga platser för laddgator i laddkartan både västerort och söderort för att underlätta för aktörer att etablera publik laddning där, se <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansokom-att-etablera-nya-laddplatser-for-elbil>

Miljöförvaltningen, trafikkontoret, exploateringskontoret, Stockholms Parkering AB och bostadsbolagen utbyter erfarenheter och samarbetar kring laddfrågorna.

I Stockholms stads budget för 2021 finns en rad uppdrag till flera olika aktörer inom Stockholms stad att verka för fler laddplatser i Stockholm. Det handlar både om att ta fram riktlinjer, mål och handlingsplaner kopplat till laddning för fordon. Trafiknämnden och Stockholm Parkering AB pekas ut som ansvariga i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden för några av uppdragen. Fastighetsägande förvaltningar och bolag ges i uppdrag att sätta upp en viss andel laddplatser i befintliga parkeringsanläggningar och vid nybyggnation.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars 2021 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Staden arbetar genom Miljöprogram 2020-2023 och Klimathandlingsplan 2020-2023 för att klara Parisavtalet och nå målet om 70 procents minskning av koldioxidutsläppen till år 2030. För att klara målet vill staden möjliggöra för en kraftfull elektrifiering av fordonsflottan, öka andelen biodrivmedel samt arbeta för ökad transporteffektivitet. Detta kräver både regionala och nationella styrmedel och insatser från staden.

Kontoret instämmer med motionären om att god tillgång till publika laddplatser i hela staden är en viktig del för att nå målet. Det finns forskning som visar att tillgången till laddinfrastruktur är ett starkt incitament för att öka andelen elbilar inom den totala fordonsflottan. Den mest uppskattade och använda laddplatsen för privatbilisten är vid bostaden där elbilen parkeras för natten och den absoluta majoriteten av laddningen sker idag vid hemmet. Kontoret bedömer att detta kommer att gälla även framöver, även om möjligheten att ladda på arbetsplatsen och vid laddstationer likt dagens drivmedelsmackor kommer att öka i betydelse.

Motionens förslag 1

- uppdra åt trafikkontoret och Stockholm Parkering AB i samarbete med relevanta förvaltningar att utreda hur bolaget kan bygga ut laddinfrastruktur för elfordon även utanför tomtmark

Trafikkontoret samarbetar med Stockholm Parkering AB för att nå målet om 4 000 publika laddplatser till och med 2022. Trafikkontoret och Stockholm Parkering AB kommer även att under året se över bolagets parkeringsplatser inom staden med avseende på möjlighet att utveckla laddinfrastruktur. Gällande bolagets möjligheter att etablera laddinfrastruktur på gatumark har kontoret svårt att bedöma vilka juridiska och ekonomiska förutsättningar som finns för Stockholm Parkering AB men är redo att bistå bolaget i att undersöka frågan vidare.

Motionens förslag 2



- uppdra åt trafikkontoret och Stockholm Parkering AB att ta fram en handlingsplan för att bygga ut laddinfrastrukturen så att den blir tillgänglig i hela kommunen.

I stadens budget för 2021 finns ett antal uppdrag som syftar till att främja etableringen av laddinfrastruktur inom hela staden. Trafikkontoret har under 2020 väsentligt utökat antalet platser i den så kallade laddkartan samt utarbetat en ny kategori i upplåtelse- och utnyttjningsavgiften för laddmoduler. Laddkartan är ett underlag som kontoret låtit ta fram för att underlätta för privata aktörer att hitta gatumark som lämpar sig för att etablera laddinfrastruktur.

I årets budget har trafikinämnden i uppdrag att ta fram en handlingsplan för innovativ gatuladdning. Uppdraget innebär att ett förslag ska tas fram för hur laddinfrastruktur kan göras tillgänglig på gatumark utan större kostsamma schaktarbeten, genom att exempelvis utnyttja befintliga strukturer i kringliggande fastigheter. Kontoret kommer att påbörja ett utredningsarbete tillsammans med miljöförvaltningen, Stockholm Parkering AB, övriga förvaltningar och bolag inom staden samt med näringslivet och akademien. Trafikkontoret kommer även att tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholm Parkering AB ta fram nya mål och handlingsplaner för publik laddinfrastruktur efter 2022.

Fler platser i ytterstaden

Kontoret har även, som motionären skriver, arbetat med laddkartan där möjliga platser för att etablera laddinfrastruktur visas för aktörerna. Under förra året utökades antalet möjliga platser från 5 000 till 29 000. Majoriteten av de nytillkomna platserna är i ytterstaden.

Nya möjligheter för ultrasnabba laddare på offentlig plats

Något som till stor del driver upp totalkostnaden för etablering av laddinfrastruktur inom staden är kostnaden för schaktarbeten och anläggning av laddstolpar, framförallt i innerstaden. Idag finns teknik som möjliggör att en modul kan placeras direkt på marken innehållandes batterier som elbilar kan ladda direkt från, endast underhållsladdning krävs. Modulerna har en mycket hög kapacitet som möjliggör ultrasnabb laddning där en elbil kan ladda cirka 100 km räckvidd på 10 minuter. Modulerna har generellt ett markavtryck på 1x1 m och en höjd på cirka 2 meter.

Trafikkontoret har under förra året arbetat med att ta fram en möjlighet för dessa moduler att placeras ut på offentlig plats med polistillstånd. Modulerna lämpar sig väl till att placeras ut på ytparkeringar runt om i kommunen och kan därmed bidra till att öka tillgången till laddplatser i ytterstaden.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafikinämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remiss från kommunstyrelsen.

## **Stockholms Stads Parkerings AB**

**Stockholms Stads Parkerings AB:s** yttrande daterat den 25 november 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Parkering delar motionärens bild av att tillgången till laddplatser där bilen står uppställd längst tid, är en avgörande förutsättning för att införskaffa en elbil. Ett ökat fokus på klimatfrågan genom att byta ut fossilbränslebil mot elbilar går i linje

med stadens miljöprogram och de alltmer uppmärksammade behoven av att begränsa utsläpp.

Stockholm Parkering arbetar aktivt med att utöka antalet laddplatser i sina egna anläggningar och i de anläggningar bolaget har långsiktig förfogande över. I samarbete med fastighetsägare sker även utbyggnad i anläggningar som bolaget förhyr. Bolagets prognos är att vid årsskiftet 20/21 ha ca 2 100 laddplatser i drift och utbyggnadsplanerna för kommande år är höga.

I de parkeringsanläggningar som bolaget själv äger har bolaget full rådighet i de beslut som krävs för att bygga ut laddmöjligheterna. Bolaget har i dessa anläggningar även möjlighet att skriva av större investeringar under en längre tid. I de anläggningar som bolaget inte äger själva kan ansvarsfördelningen skifta stort. I vissa anläggningar har bolaget ett hyreskontrakt med besittningsskydd och i andra har man enbart ett driftavtal. Bolagets möjlighet att installera laddmöjligheter i dessa anläggningar varierar därför. Bolaget har ej möjlighet att göra avskrivningar som är längre än kontraktstiderna. Bolaget försöker dock alltid vara behjälplig när det gäller att bygga ut laddinfrastrukturen och ofta fördelas kostanden mellan bolaget och fastighetsägaren.

Bolagets anläggningar är inte jämt fördelade över staden och därmed inte heller bolagets laddstolpar.

Bolaget ser sig inte som en naturlig aktör att bygga laddmöjligheter på offentlig gränsyta. Däremot är bolaget öppen för att bygga laddgator i gatumiljö om denna klassas om till tomtmark. Detta förutsätter ett förvärv av bolaget eller långa arrendetider för att möjliggöra nödvändiga investeringar.

## **M Sverige**

**M Sveriges** yttrande daterat den 29 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Elbilar och laddhybrider står i centrum för arbetet med att minska utsläppen från fordonsflottan. Elektrifieringen av fordonsflottan är nödvändig för att vi ska kunna behålla den mobilitet och frihet vi behöver för välfärden och folkhälsan, och samtidigt möta klimatutmaningen. Antalet elbilar och elbilsägare ökar kontinuerligt. Detta är en positiv utveckling som M Sverige välkomnar.

Samtidigt har utbyggnaden av nödvändig laddinfrastruktur varit otillräcklig trots att antalet elbilar och laddhybrider fortfarande är relativt lågt. Tusentals nya publika laddstolpar krävs för att täcka dagens brist. Och denna brist riskerar att bli större i takt med att antalet bilar som behöver laddmöjligheter ökar. Inom en snar framtid måste laddmöjlighet för elbil finnas tillgänglig oavsett bostadsort och bostadstyp. M Sverige har därför länge krävt ökade satsningar på, och förenklade regler för, utbyggnad av laddinfrastrukturen.

M Sverige delar problembilden som beskrivs i motionen avseende den ojämna tillgången till laddplatser i Stockholms kommun. Det är både anmärkningsvärt och problematiskt med stadsdelar utan publika laddplatser. M Sverige delar även uppfattningen om att behovet av laddplatser är störst där bilen står längst tid, det vill säga där människor bor och arbetar eller på infartsparkeringar. Eftersom majoriteten av invå-

narna i Stockholm bor utanför tullarna är behovet av laddplatser störst i dessa delar av staden.

Samtidigt har M Sverige inga synpunkter på exakt hur kommunen konkret väljer att arbeta för att behovet av fler laddplatser tillgodoses. M Sverige är dock av uppfattningen att ju fler aktörer som ges i uppdrag att tillse behovet av laddplatser, desto bättre.

En annan viktig aspekt av utbyggnaden av laddplatser är behovet av en stabil tillgång till el. Det är därför viktigt att kommunen säkrar upp att elnätet är rustat för den ökade belastning som utbyggnaden av laddplatser kommer att innebära.

## Reservationer m.m.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Reservation* anfördes av Deniz Butros m.fl. (V) och Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

1. Nämnden beslutar att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföras följande.

Vi ser att det är ett kommunalt ansvar att säkra tillgången till laddinfrastruktur i stadens alla delar. Vi välkomnar det kommande arbetet med handlingsplan för utbyggd laddinfrastruktur, men befarar att den kommer att bli verkningslös om politiken inte ger ett tydligt uppdrag åt Stockholm Parkering att i samverkan med trafikkontoret bygga ut laddplatser även på trafikkontorets mark. Den marknadsstyrda modellen som staden har tillämpat har lett till en ojämlig tillgång till laddplatser mellan innerstaden och ytterstaden. Utan att ändra den modellen kommer denna ojämlikhet snarare växa än minska.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

1. Nämnden beslutar att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföras följande.

Vi ser att det är ett kommunalt ansvar att säkra tillgången till laddinfrastruktur i stadens alla delar. Vi välkomnar det kommande arbetet med handlingsplan för utbyggd laddinfrastruktur, men befarar att den kommer att bli verkningslös om politiken inte ger ett tydligt uppdrag åt Stockholm Parkering att i samverkan med trafikkontoret bygga ut laddplatser även på trafikkontorets mark. Den marknadsstyrda modellen som staden har tillämpat har lett till en ojämlig tillgång till laddplatser mellan innerstaden och ytterstaden. Utan att ändra den modellen kommer denna ojämlikhet snarare växa än minska.