

2024-02-08 Nr 11

Till Styrelsen

Rapport av ägardirektiv

Enligt Kommunfullmäktiges budget för 2023 gavs bolaget bland annat följande två ägardirektiv:

Arbeta för att tillhandahålla laddmöjligheter i gatumiljö.
Genomföra pilotprojekt med innovativ gatuladdning i syfte att på sikt tillhandahålla gatuladdning i enlighet med stadens mål.

I denna rapport redovisar bolaget uppdraget med ägardirektiven.

Styrelsen föreslår besluta

att godkänna lämnad redovisning och initiativ för det fortsatta arbetet.

Fredrik Söderholm
Tf. VD

Bilagor:
Pilot gatuladdning Islandstorget
Schaktfri Installation
Laddlösning i gatumiljö

Uppdrag

I budgeten för 2023 har bolaget erhållit följande ägardirektiv,

- Arbeta för att tillhandahålla laddmöjligheter i gatumiljö.
- Genomföra pilotprojekt med innovativ gatuladdning i syfte att på sikt tillhandahålla gatuladdning i enlighet med stadens mål.

Genomförande

Bolaget har under 2023 genomfört följande;

- Tillsammans med trafikkontoret utrett förutsättningarna för att nyttja belysningsnätet för att tillhandahålla laddning (se bilaga 1).
- Bolaget har installerat laddare på två platser där bolaget försökt att undvika kostsamma schakter i mark (se bilaga 2).
- Bolaget har utfört kontroll på tre av bolagets anläggningar där vi idag tillhandahåller laddning i gatumiljön genom små frimärksplaner åt poolbilar. (se bilaga 3).
- Baserat på aktiviteterna ovan analyserat och sammanställt rekommendationer för framtida inriktningar.

Gatubelysning som matning för laddstationer

Utredningsplatsen på Islandstorget består av totalt 63 parkeringsplatser för bilar.

Utredningen som Stockholm Parkering och trafikkontoret låtit utföra visar på, att vid användande av belysningsnätet som matning för laddstationer räcker tillgänglig effekt till högst fyra ladduttag vid 3-fas laddare och tolv uttag vid 1-fasladdning.

Vid den lägsta effekten skulle endast 19% av platserna kunna förses med laddmöjlighet. Denna andel är långt under de mål på 100% som bolaget har för eget ägda anläggningar. Då antalet ladduttag är relativt få kommer även enhetskostnaden bli mycket hög eftersom det fortfarande kommer krävs datauppkoppling och lastbalansering.

Schaktfri installation

Bolaget erfar att utförda installationer visar att om förutsättningar finns för att göra installationer ovan mark, är det att föredra framför att utföra kostsamma schaktarbeten under mark.

Schaktfri installation kan vid behov utföras så att demontering eller flytt är möjlig. Uppföljning av kanalisation bör ske efter ett antal års drift för att se om skador och eller åverkan är högre på dessa installationer jämfört med nedschaktad kanalisation.

Gatumiljö

Bolagets parkeringsplatser avsedda för poolbilar i Norra Djurgårdstaden nyttjas till 100% och bolaget anser att lösningen i gatumiljö är god när områden byggs ut och det finns plats för denna lösning i gatumiljön. För att möjliggöra för bolaget att hyra ut parkeringsplatser i gatumiljö till poolbilsföretag, krävs med dagens lagstiftning att parkeringsplatserna planläggs som kvartersmark. Parkeringsplatserna är omtyckta både av poolbilsföretagen och av brukarna av poolbilarna. Bolaget erfar att de negativa aspekter som kan uppstå är problem vid snöröjning/städdagar, samt kvarlämnade laddkablar på gatan som kan utgöra en olycksrisk för fotgängare. Kvarlämnade laddkablar kan uppfattas som ett mindre attraktivt inslag i gatumiljön. Många bilar har sin laddlucka på förarsidan istället för på passagerarsidan, vilket medför att laddkabelns placering kan vara problematisk vid kantstensparkering.

Rekommendationer inför fortsatt arbete

I budgeten för 2024 har bolaget erhållit följande ägardirektiv,

”I samarbete med fastighetsnämnden och trafiknämnden genomföra pilotprojekt med innovativ gatuladdning i något av stadens områden med lägre tillgång till publik laddinfrastruktur senast år 2026, i syfte att tillhandahålla gatuladdning enlighet med stadens mål”

Baserat på arbetet som utfört 2023 anser bolaget följande,

Stockholm Parkering anser att lösningar för gatuladdning baserade på nyttjandet av stadens belysningsnät varken bör genomföras som pilotprojekt eller som permanent lösning. Bolaget erfar att antalet laddare som kan installeras belysningsnätet blir för få och att kostnaden per ladduttag blir mycket hög.

Bolaget erfar att lösningar för att undvika schakt har fallit väl ut, bolaget ser positivt på denna typ av lösning även i kommande pilotprojekt.

Bolag anser vidare att där stadsplanering så medger, är bilpoolsplatser i gatumiljön ett bra komplett till parkering i Mobilitetshus. Det förutsätter att lösningen utförs i samband med övrig planläggning och fundament och kanalisation färdigställs i samband med övriga gatumarken. Att göra denna typ av lösningar i befintlig miljö kan bli relativt kostsamma både i att ändra befintliga detaljplaner och i själva byggkostnaden. Planändring har även en relativt lång ledtid, bolaget anser därför att det inte är lämpligt med ett pilotprojekt med genomförande tid 2024-2026.

Stockholm Parkering anser att i kommande pilotprojekt under 2024 torde det därmed vara lämpligt att finna platser som påminner eller uppfattas som gatumark, men som i realiteten är kvartersmark.

Bolaget bedömer att schaktfria lösningar bör nyttjas när det är möjligt, dock bör inkoppling mot belysningsnätet undvikas, istället förordar bolaget att ny elservis bör anordnas.