

Reviderat yrkande

Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Demokraterna
och Socialdemokraterna.

Särskilt yttrande

Kristdemokraterna

2022-04-04

Reviderat yrkande

Yrkande angående bättre laddmöjligheter för elbilar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Parkeringsbolaget får i uppdrag att, tillsammans med relevanta nämnder och bolag, skyndsamt göra det tillfälligt kostnadsfritt under 2022 för laddbara bilar att parkera, i enlighet med parkeringsbolagets modell för nattladdning, på Parkering Göteborgs offentliga parkeringsplatser på tomtmark under kvälls- och nattetid, med kravet att de laddar (och därmed betalar kostnad för elen).
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag, i samverkan med Trafiknämnden och parkeringsbolaget, att återkomma till Kommunstyrelsen med utvärdering och avvägning gällande modellen för nattladdning.
3. Parkeringsbolaget får i uppdrag att, tillsammans med relevanta nämnder och bolag, framöver verka för att parkering av laddbara bilar premieras inom ramen för gällande lagrum för att påskynda omställningen.

Yrkandet

Tillgången till laddplatser är en avgörande faktor för att Göteborg ska kunna klara av klimatomställningen. En stor utmaning är att säkerställa laddplatser till kunder med boendeparkering. Trafiknämnden och parkeringsbolaget har fram till årsskiftet drivit ett pilotprojekt som inneburit att kunder med elbil och boendeparkering har möjlighet att ladda sina elbilar på Parkering Göteborgs offentliga parkeringsplatser. Syftet var att undersöka om de var intresserade av att ställa sin bil en bit bort, på tomtmark med elladdare, för att ladda där över natten. Dessa kunder har inte möjlighet att ladda där de parkerar med boendekortet eftersom det helt enkelt inte finns laddstolpar på gatumark.

Vi har varit positiva till detta pilotprojekt, men delvis sett det som en tillfällig lösning och ser behovet av utbyggd laddinfrastruktur även i p-husen och på gatumark. I kommande uppdateringar av stadens elektrifieringsplan har vi särskilt understrukit vikten av att även bygga ut laddplatser på gatumark där det bedöms långsiktigt lämpligt, genom att peka ut så kallade laddgator. Trafiknämnden har i budget 2022 fått i uppdrag att särskilt beakta laddmöjligheter på boendeparkeringar inom ramen för arbetet med elektrifieringsplanen.

Efter avslutat pilotprojekt har parkeringsbolaget ihop med trafiknämnden infört ett särskilt erbjudande på 250 kronor per månad för de som vill kunna ladda sin bil på nätterna på Parkering Göteborgs offentliga parkeringsplatser på tomtmark med Göteborg Energis laddare. Syftet med tjänsten Nattladdning har från bolagets sida varit att öppna upp för personer som inte har boendeparkering i Göteborgs stad men har behov att ladda sin elbil. Exempelvis finns det personer som har parkeringsplats genom sin

bostadsrättsförening, men där föreningen inte ännu byggt ut laddinfrastrukturen. Vår bedömning är att bristande laddinfrastruktur är ett stort hinder för att kunna införskaffa elbil för många som bor i flerbostadshus. För att sänka trösklarna för ökad andel elbilar och hitta lösningar i väntan på att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar hunnit bygga ut laddplatser föreslår vi att samtliga laddbara bilar får rätt att under en begränsad tid kostnadsfritt nyttja Parkering Göteborgs offentliga parkeringsplatser på tomtmark under kvälls- och nattetid med kravet att de laddar. Detta ska ses som en tillfällig åtgärd för att lösa ett övergående problem. Just denna modell är därför inte aktuell att göra permanent när antalet elbilar blivit fler och laddinfrastrukturen är på plats för fler med boendeparkering. I det långa perspektivet bör frågan laddmöjligheter på boendeparkeringar hanteras utifrån ett helhetsperspektiv inom ramen för tidigare nämnda uppdrag kopplat till elektrifieringsplanen och budgeten.

Vi menar att laddbara bilar i detta skede av fordonsomställningen bör premieras så att fler blivande nybilsägare väljer ett utsläppsfritt fordon. Oslo och Norge har varit en föregångare här och nybilsförsäljningen i Norge under augusti månad utgjordes mindre än 8 procent av rena bensin- eller dieslbilar. Över 70 procent var rena elbilar. Sverige och Göteborg har en resa att göra innan vi når dessa nivåer. Eftersom en ny bil kommer att rulla på våra gator många år framöver är det angeläget att Göteborgs stad gör vad vi kan för att påskynda omställningen av fordonsflottan så att nybilsförsäljningen snabbt utgörs av hållbara fordon. Kommunstyrelsen får också i uppdrag tillsammans med trafiknämnden och parkeringsbolaget att återkomma till kommunstyrelsen med utvärdering och avvägning gällande modellen för natlladdning. Detta för att kunna utvärdera arbetet och se till att inte det missbrukas på något sätt med en sämre tillgång till laddinfrastrukturen. Utöver att göra parkeringen för kvälls- och natlladdning kostnadsfri vill vi att trafiknämnden och parkeringsbolaget framöver verkar för att parkering av utsläppsfria bilar premieras för att påskynda omställningen. Detta behöver naturligtvis ske inom ramen för befintliga lagrum. På allmän plats och parkering på gatemark finns inga möjligheter att differentiera avgifter för miljöbilar och andra bilar. För parkering på kvartersmark/tomtmark har kommunen möjlighet att reservera platser för en viss person, ett visst fordon eller på annat lämpligt sätt. Ett juridiskt fullt möjligt sätt att premiera laddbara bilar är att öka andelen laddplatser på tomtmark med tilläggstavlan T-24 i syfte att säkra tillgängligheten för elbilar och samtidigt planera för laddstolpar vid de mest attraktiva platserna. Det finns även andra åtgärder på tomtmark som är legalt möjliga för parkeringsbolaget att vidta. Det är upp till bolaget att vidta de åtgärder som på mest ändamålsenligt sätt premierar laddbara bilar, inom ramen för befintligt lagrum.

Yrkande (Vänsterpartiet)

2022-04-01 2.1.19

Reviderat 2022-04-05

Tilläggsyrkande angående Uppdrag till trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB angående bättre laddmöjligheter för elbilar under kvälls- och nattetid.

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Kommunstyrelsen får tillsammans med berörda nämnder i uppdrag att inom ramen för den nya organisationen för stadsutveckling omhänderta erfarenheterna av Trafiknämndens uppföljning av elladdning i områden med huvudsakligen boendeparkering på gatumark.

Yrkandet

Utsläppen från fordonssektorn måste minska och vi är mycket positiva till att en större andel av fordonsflottan går från att vara fossildriven till eldriven. För oss är den viktigaste åtgärden för att stimulera fler användare i Göteborg att se till att laddinfrastrukturen för elfordon byggs ut och finns tillgänglig. På initiativ från Vänsterpartiet och Miljöpartiet i Trafiknämnden kommer därför utvecklingen av elladdning för de som parkerar på boendeparkering på gatumark att följas upp och utvärderas under 2022. Sannolikt är just frågan om laddstationer i närheten till boendet mer avgörande för fler elbilar i sammanhanget. Det är viktigt att den nu pågående uppföljning som sker omhändertas i samband med att den nya nämndorganisationen för stadsutveckling som ska tillsättas från 2023. När det gäller frågan om att göra det kostnadsfritt för laddbara bilar att parkera under kvällar och nätter i det aktuella yrkandet är det viktigt att det praktiskt och juridiskt säkerställs att de fordon som nyttjar platserna för laddning verkligen laddar under tiden.

Samtidigt måste förslaget i det aktuella ärendet också jämföras med andra möjliga alternativ för ökat hållbart resande. En helt avgörande åtgärd för minskade utsläpp och trängsel från trafiken i Göteborg är att öka resandet med hållbara alternativ, såsom kollektivtrafiken, gång och cykel. Vi behöver därför bland annat se till att hålla nere priserna i kollektivtrafiken i Göteborg, något som också kommer alla göteborgare till del. Här har det borgerliga styret tyvärr valt att gå åt motsatt håll i och med sin bibehållna chockhöjning av månadskortet. Nyligen röstades också vårt rödgrönrosa förslag om halverat pris på månadskortet i Göteborg ned av övriga partier i kommunstyrelsen.

Yrkande
2022-04-05

(Miljöpartiet)

Ärende nr 2.1.19

Yrkande angående bättre laddmöjligheter för elbilar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Parkeringsbolaget får i uppdrag att, tillsammans med relevanta nämnder och bolag, skyndsamt göra det tillfälligt kostnadsfritt under 2022 för laddbara bilar att parkera, i enlighet med parkeringsbolagets modell för nattladdning, på Parkering Göteborgs offentliga parkeringsplatser på tomtmark under kvälls- och nattetid, med kravet att de laddar (och därmed betalar kostnad för elen).
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag, i samverkan med Trafiknämnden och parkeringsbolaget, att återkomma till Kommunstyrelsen med utvärdering och avvägning gällande modellen för nattladdning.
3. Parkeringsbolaget får i uppdrag att, tillsammans med relevanta nämnder och bolag, framöver verka för att parkering av laddbara bilar premieras inom ramen för gällande lagrum för att påskynda omställningen.

Yrkandet

Vi befinner oss i en klimatkris. Vår stad ska göra sin del för att nå FN:s Parisavtal där vi håller den globala temperaturökningen under 1,5 grader. En bred politisk majoritet har i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram slagit fast att Göteborgs klimatavtryck ska vara nära noll år 2030. I Göteborg är vägtrafiken den näst största källan till geografiska utsläpp av växthusgaser.

En viktig del i omställningsarbetet är en omfattande övergång till elfordon och då behövs laddmöjligheter. Laddstolpar för elbilar behöver byggas ut i hela staden och utbyggnadsbehovet behöver hela tiden följas. Staden har beslutat om en elektrifieringsplan där Göteborgs Stads Parkerings AB fått i uppdrag att i takt med att antalet elektrifierade fordon ökar, anpassa anläggningar och parkeringserbjudande för att tillgodose behov av elladdning. Samtidigt förändras också behoven av laddning hela tiden i och med det höga tempo i teknikutvecklingen. Bättre prestanda på batterier gör till exempel att fordonet behöver laddas mer sällan, och bättre möjligheter till snabbladdning utvecklas löpande.

P-bolaget har byggt ut publika laddplatser i sina parkeringsanläggningar och i dagsläget används inte dessa fullt ut, särskilt inte nattetid. Under förra året genomfördes ett pilotprojekt, där de med elbil och boendeparkeringstillstånd hos trafikkontoret kostnadsfritt under natten fått ladda i P-bolagets anläggningar. Det har mynnat ut i ett särskilt nattladdningstillstånd hos bolaget som nu erbjuds för 250 kronor per månad. Förutsättningen är att de laddar bilen och att de betalar för sin elförbrukning. Vi ser en att det kan behövas en morot, i form ett avgiftsfritt nattladdningstillstånd under 2022 på bolagets parkeringar, som en tillfällig satsning för att påskynda omställningen till elbilar.

Tillståndet ser vi främst riktar sig till de som idag har boendeparkeringstillstånd hos trafikkontoret där det inte finns tillräckligt med laddplatser. Modellen för nattladdning behöver utvärderas i slutet av året inom ramen för ordinarie uppföljning, det är inte aktuellt som en permanent åtgärd. En viktig aspekt är

att platserna verkligen används för att ladda bilen. Vi vill ge uppdraget endast till P-bolaget då vi bedömer det som juridiskt tveksamt att trafiknämnden skulle omfattas.

I trafiknämnden har Vänsterpartiet och Miljöpartiet tagit initiativ att under 2022 följa upp och utvärdera utvecklingen av elladdning för de som parkerar på boendeparkering på gatumark. Det är viktigt att de nya nämnderna i den nya organisationen för stadens stadsutveckling tar med sig denna kunskap. Vi ser också att P-bolaget, som har uppdraget att samordna arbetet med laddinfrastrukturen i Göteborg, får i uppdrag att framöver verka för att parkering av fossilfria fordon premieras framför fordon som har fossil drift för att påskynda omställningen.

Den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastruktur i staden behöver också göras på ett sätt som både gynnar en snabb omställning till elfordon samtidigt som möjligheten att använda andra hållbara resesätt ökar. Som storstad har Göteborg större möjligheter till en högre andel kollektivtrafikresenärer, gång och cykel än Sverige som helhet. Det behöver finnas attraktiva alternativ till bilen och restiden behöver kunna konkurrera med bilresan.

Utöver en utbyggd och mer attraktiv kollektivtrafik samt bättre gång- och cykelbanor är det viktigt att fler befintliga och parkeringsanläggningar blir mobilitetshubbar där det enkelt går att växla mellan fordonsslag. Där kan till exempel finnas säkra cykelparkering med laddplatser, fordonsservice, delningstjänster i form av låncyklar, lastcykelpooler, bilpooler, micromobilitet med el-scootrar samt sopsortering och paket- posthantering. Sammantaget minskar detta behov av att äga egen bil. Det ökar valfriheten för människors resande samtidigt som de ekonomiska förutsättningarna blir mer jämlika, att behöva köpa en bil är en mycket stor kostnad för ett hushåll. Bilarna i en bilpool används dessutom mer effektivt än privata bilar som står parkerade en stor del av dagen. Mobilitetsbubbar minskar den lokala trafiken inne i bostadsområden och ökar trivselen och trafiksäkerheten.

I en så snabbt växande stad där befolkningen beräknas öka med 128 000 personer redan till 2040 så är en effektiv användning av utrymmet väldigt viktigt. Därför är det viktigt att satsa på parkeringsanläggningar i p-hus med laddmöjligheter där parkerade bilar tar en liten yta. Istället kan marken användas för nya grönområden, fler bostäder eller attraktiva miljöer som nya torg eller lekplatser. Minskade asfalterade ytor och mer grönt kan ta emot vatten från skyfall och minskar också risken för extrem hetta när klimatförändringarna ger allt varmare somrar.

Vi vill undvika att bygga mycket laddinfrastruktur utefter gator då det låser fast staden i gatuparkering. Utrymmet där kan behövas för andra saker som mer grönska, större gångbanor eller utbyggda cykelvägar. Därför är det bättre att fokusera utbyggnaden av laddare till p-anläggningar. Det är kostsamt att bygga ut laddinfrastrukturen och laddare i p-hus blir då en mer stabil satsning.

En viktig aspekt för omställning till hållbart resande är att minska behovet av längre resor. Vi behöver bygga och ställa om staden till en så kallade 15-minutersstad, där människor kan leva en stor del av sitt liv i ett mer lokalt område, till exempel kring Frölunda Torg. Det innebär att det mesta av service och rekreation finns inom 15 minuters gång- eller cykelavstånd, till exempel förskola, skola, grönområde, kultur, idrott, butiker, restauranger och kurs- och föreningsverksamhet. När mycket mer av det vi behöver ofta finns på nära håll slipper vi många resor och det har flera positiva effekter. Livskvaliteten ökar med mer tid för till exempel fritid, barn och barnbarn när vi inte behöver lägga lika mycket tid på resor.

Fler gång- och cykelresor är en stor samhällsvinst för Göteborg. Det ger oss bättre miljö i form av minskat buller och minskade partikelutsläpp, minskad klimatpåverkan och trängsel i trafiken samt friskare människor som rör sig mer. Investeringsbehovet för transportinfrastruktur kan också bli betydligt lägre.

Tilläggsyrkande

Sverigedemokraterna



Datum 2022-03-17

Ärende nr 2.1.15

Yrkande angående – Uppdrag till trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB angående bättre laddmöjligheter för elbilar under kvälls- och nattetid

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Energi utreda samt redovisa konsekvenserna och möjligheterna av att införa utbyggd laddinfrastruktur på gatumark i Göteborg.

Yrkandet

Vi Sverigedemokrater anser att elektrifiering av fordonstrafiken är ett av flera möjliga sätt att minska användandet av fossila bränslen. Dock bör poängteras att den el som levereras till staden, i stor omfattning produceras av fossila bränslen.

Göteborgs Energi har vid ett flertal tillfällen och även nyligen redovisat en omfattande förväntad brist gällande stadens energiförsörjning. En kraftigt ökad andel elfordon som laddas samtidigt innebär ökad risk att hela stadsområden släcks ned när effektbrist uppstår i elnätet. Om alla elbilar i ett och samma område startar sin laddning samtidigt så uppstår effektoppar i systemet.

Effektbrist uppstår när efterfrågan på el överstiger vad som för stunden är möjligt att leverera. Nätkapacitetsbrist uppstår när trycket är för stort för elledningarna. Det går inte leverera tillräckligt med el till användarna.

För att förhindra att elsystemen överbelastas finns olika tekniker, exempelvis kan lastbalansering användas för att undvika att elbilsladdningen överbelastar elsystemet.

Genom detta uppdrag utreds och redovisas i ett tidigt skede, vilka konsekvenser och möjligheter staden har och förväntas få av att införa utbyggd laddinfrastruktur på gatumark i Göteborg.

Medskick till staden i det fortsatta arbetet. Vi Sverigedemokrater vill inte att Göteborg hamnar i ett läge där nödvändiga satsningar inte kan genomföras på grund av kapacitetsbrist vilket vi har sett på flera platser i landet. Elektrifiering av transporter och industrier riskerar att stanna av om nätkapacitetsbristen inte reds upp.

Utöver detta är en fungerande och stabil produktion av elektricitet avgörande. Utan elenergi i ledningarna kommer planerna gå om intet. I varje ögonblick måste

det finnas en balans mellan produktion och konsumtion, annars börjar elsystemet bli instabilt och fatala strömavbrott en realitet.

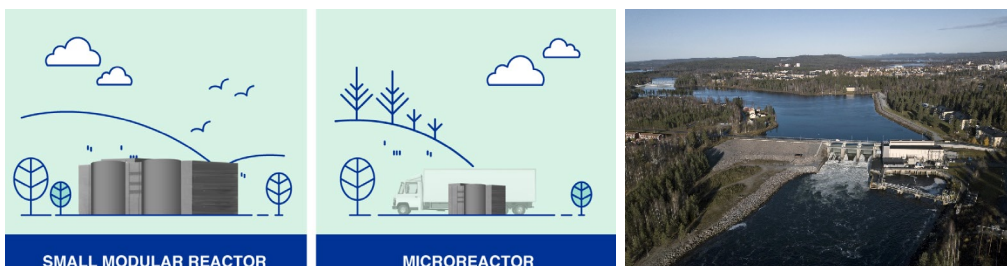
Det pågår ett enormt omställningsarbete för klimatneutralitet. Industrin arbetar outtröttligt vidare med ny teknik och innovationer som kan minska koldioxidutsläppen. Överallt drivs innovationsprojekt som är beroende av el. Under de kommande 30 åren är elektrifieringen en grundförutsättning för att industrin ska kunna ställas om till fossilfrihet. En stabil elförsörjning är avgörande för möjligheten att uppnå klimatmålen och förmågan att vara konkurrenskraftig.

”För att stadens egna fordon, transporter och entreprenader skall bli elektriska, samtidigt som staden stödjer alla aktörer som verkar i Göteborg, behöver Trafikkontoret och övriga staden arbeta med elektrifiering på alla plan. Det kan gälla att se till att laddinfrastruktur för tunga fordon och maskiner finns på plats innan fordonen eller maskinerna kommer, att elsystemet förbereds, att upphandlingsunderlag tas fram och att se till att resurserna som krävs samutnyttjas på ett optimalt sätt.”

Framtiden är elektrisk och det innebär att Sverige och Göteborg behöver bygga ut den elektriska infrastrukturen. Täthet mellan laddstationer är en avgörande faktor för att omställningen verkligen skall ske. För att få konsumenterna att köpa nya elfordon, behövs det en betydande tillgång till laddstationer och billig el i uttagen.

När alla talar om den ökade elektrifieringen så måste man ställa sig frågan var den elen skall komma ifrån. En övergång till mer eldrivna fordon och fossilfri industri kommer att sluka massor av elkraft som vi inte har. Risker är överhängande att strömmen periodvis måste stängas ned för flera konsumenter.

Det traditionella elsystemet med enbart kontrollerbar produktion (kärnkraft, vattenkraft, kraftvärme) var enklare att balansera, då kunde produktionen justeras mot konsumtionen.



När andelen sol och vindkraft ökar, blir elsystemet svårare att hålla i jämvikt eftersom dessa energikällor inte går att styra efter behov. Vindkraft, även ute till havs, är en opålitlig energikälla då elnätet kräver stabilitet för att fungera.



Nätkapacitetsbristen är ett faktum

Havsbaserad vindkraft

Nedisade rotorblad

Det är "fullt" i elnätet idag. Stamnätet klarar inte av att transportera all el och effekt som behövs. Stora delar av elproduktionen ligger i de norra delarna av

landet samtidigt som det används mer el i de mer tätbefolkade södra delarna. Överföringsförmågan räcker inte till och nätkapacitetsbrist uppstår.

För att Göteborg ska kunna få elektricitet från andra områden i Sverige eller från utlandet måste det finnas tillgänglig kapacitet i nätet. Även om effektbalansen upprätthålls kan det uppstå elbrist när det inte går att överföra elen till där den behövs. Detta får konsekvenser för både teknik- och samhällsutvecklingen.

- Företag med effektkrävande nya anläggningar kan inte etablera sig.
- Bostadsområden försenas eftersom de inte kan kopplas in i det redan ansträngda nätet.
- Elektrifierade transporter stoppar.

En framtida elektrifiering av industrin för fossilfrihet kommer att ge kraftiga ökningar av effektbehov redan från 2030. År 2045 räknas det med minst en fördubbling jämfört med dagens användning. Behovet av el ökar snabbt och kan komma att tredubblas till år 2050. Framtiden kräver enorma mängder billig och planerbar el.

"Hållbarhet" borde vara att vi har en uthållig och säker tillförsel av el och energi. Det borde vara en av de mest prioriterade frågorna i dag och under många år.



Uppdrag till trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB angående bättre laddmöjligheter för elbilar under kvälls- och nattetid

§ 15, 1476/21

Beslut

Enligt yrkande från M, L, C, KD, D och S:

Ärendet återremitteras till kommunstyrelsen för att belysa de juridiska aspekterna av förslagets genomförande.

Handlingar

2022 nr 18.

Återremissyrkande från M, L, C, KD, D och S den 24 februari 2022.

Yrkanden

Stina Svensson (FI) yrkar avslag på kommunstyrelsens förslag.

Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till förslaget från MP i kommunstyrelsen.

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag och tilläggsyrkande från SD i kommunstyrelsen.

Peter Danielsson (D) och Emmyly Bönfors (C) yrkar att ärendet ska återremitteras till kommunstyrelsen i enlighet med yrkande från M, L, C, KD, D och S den 24 februari 2022.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat återremittera ärendet till kommunstyrelsen i enlighet med yrkande från M, L, C, KD, D och S den 24 februari 2022.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen - återremiss



Dag för justering

2022-03-09

Vid protokollet

Sekreterare

Lina Isaksson

Ordförande

Pär Gustafsson

Justerande

Håkan Eriksson

Justerande

Åse-Lill Törnqvist

Återremissyrkande

(M, L, C, KD, D, S)

24 februari 2022

15

Återremissyrkande angående – Uppdrag till trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB angående bättre laddmöjligheter för elbilar under kvälls- och nattetid

Förslag till beslut

I kommunfullmäktige:

1. Ärendet återremitteras till kommunstyrelsen för att belysa de juridiska aspekterna av förslaget genomförande.

Yrkandet

Då det förekommer osäkerheter i hanteringen av ärende 15 med *uppdrag till trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB angående bättre laddmöjligheter för elbilar under kvälls- och nattetid* bedömer vi att ärendet bör återremitteras till kommunstyrelsen för att belysa de juridiska aspekterna av förslaget genomförande.



Handling 2022 nr 18

Uppdrag till trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB angående bättre laddmöjligheter för elbilar under kvälls- och nattetid

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker yrkande från M, L, C, D och S den 21 januari 2022 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB får i uppdrag att skyndsamt göra det tillfälligt kostnadsfritt under 2022 för laddbara bilar att parkera, i enlighet med Göteborgs Stads Parkering AB:s modell för nattladdning, på offentliga parkeringsplatser under kvälls- och nattetid, med kravet att de laddar (och därmed betalar kostnad för elen).
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag, i samverkan med trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB, att återkomma årligen till kommunstyrelsen med utvärdering och avvägning gällande modellen för nattladdning.
3. Trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB får i uppdrag att framöver verka för att parkering av utsläppsfria bilar premieras för att påskynda omställningen.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Karin Pleijel (MP) yrkade bifall till yrkande från MP den 21 januari 2022 och avslag på övriga yrkanden.

Ordföranden Axel Josefson (M), Martin Wannholt (D), Emmyly Bönfors (C) och Blerta Hoti (S) yrkade bifall till yrkande från M, L, C, D och S den 21 januari 2022. Vidare yrkade Axel Josefson (M) avslag på övriga yrkanden.

Tjänstgörande ersättaren Henrik Munck (-) yrkade bifall till yrkande från M, L, C, D och S den 21 januari 2022 och tilläggsyrkande från SD den 31 december 2021.

Kommunstyrelsen beslutade först utan omröstning att bifalla yrkandet från M, L, C, D och S.

Kommunstyrelsen beslutade här efter utan omröstning att avslå tilläggsyrkandet från SD.

Daniel Bernmar (V) och Grith Fjeldmose (V) deltog inte i beslutet.

Representanterna från V antecknade som yttrande en skrivelse från den 21 januari 2022.

Elisabet Lann (KD) antecknade som yttrande en skrivelse från den 21 januari 2022.

Göteborg den 26 januari 2022
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yrkande 2.1.12

(Vänsterpartiet)

2022-01-21

2.1.12

Yttrande angående Yrkande från M, L, C, D särskilt yttrande KD angående bättre laddmöjligheter för elbilar.

Utsläppen från fordonssektorn måste minska och vi är mycket positiva till att en större andel av fordonsflottan går från att vara fossildriven till eldriven. För oss är den viktigaste åtgärden för att stimulera fler användare i Göteborg att se till att laddinfrastrukturen för elfordon byggs ut och finns tillgänglig. På initiativ från Vänsterpartiet och Miljöpartiet i Trafiknämnden kommer därför utvecklingen av elladdning för de som parkerar på boendeparkering på gatumark att följas upp och utvärderas under 2022. Sannolikt är just frågan om laddstationer i närheten till boendet mer avgörande för fler elbilar i sammanhanget.

Samtidigt måste förslaget i det aktuella yrkandet också jämföras med andra möjliga alternativ för ökat hållbart resande. En helt avgörande åtgärd för minskade utsläpp och trängsel från trafiken i Göteborg är att minska privatbilismen generellt till förmån för kraftigt ökat resande med hållbara alternativ, såsom kollektivtrafiken. Vi behöver därför bland annat se till att hålla nere priserna i kollektivtrafiken i Göteborg, något som också kommer alla göteborgare till del. Här har högerstyret tyvärr valt att gå åt motsatt håll i och med sin bibehållna chockhöjning av månadskortet.

Även om vi generellt är positivt inställda till den del i yrkandet som handlar om att premiera parkering av utsläppsfria bilar för att påskynda omställningen (beslutssats 3), väljer vi mot bakgrund av ovanstående och det faktum att det får bedömas svårt rent praktiskt och juridiskt att säkerställa att de fordon som nyttjar platserna för laddning verkligen laddar under tiden, att avstå från att delta i beslutet.

Yrkande
2022-01-21

(Miljöpartiet)

Ärende nr 2.1.12

Yrkande angående bättre laddmöjligheter för elbilar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Parkeringsbolaget får i uppdrag att skyndsamt göra det kostnadsfritt under 2022 för laddbara bilar att parkera, på bolagets offentliga parkeringsplatser under kvälls- och nattetid, i enlighet med parkeringsbolagets modell för nattladdning och med kravet att de laddar (och därmed betalar kostnad för elen).
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag, i samverkan med parkeringsbolaget, att återkomma i slutet av 2022 inom ramen för ordinarie uppföljning, till Kommunstyrelsen med utvärdering och avvägning gällande modellen för nattladdning.
3. Parkeringsbolaget får i uppdrag att framöver verka för att parkering av fossilfria fordon premieras framför fordon som har fossil drift för att påskynda omställningen

Yrkandet

Vi befinner oss i en klimatkris. Vår stad ska göra sin del för att nå FN:s Parisavtal där vi håller den globala temperaturökningen under 1,5 grader. En bred politisk majoritet har i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram slagit fast att Göteborgs klimatavtryck ska vara nära noll år 2030. I Göteborg är vägtrafiken den näst största källan till geografiska utsläpp av växthusgaser.

En viktig del i omställningsarbetet är en omfattande övergång till elfordon och då behövs laddmöjligheter. Laddstolpar för elbilar behöver byggas ut i hela staden och utbyggnadsbehovet behöver hela tiden följas. Staden har beslutat om en elektrifieringsplan där Göteborgs Stads Parkerings AB fått i uppdrag att i takt med att antalet elektrifierade fordon ökar, anpassa anläggningar och parkeringserbjudande för att tillgodose behov av elladdning. Samtidigt förändras också behoven av laddning hela tiden i och med det höga tempo i teknikutvecklingen. Bättre prestanda på batterier gör till exempel att fordonet behöver laddas mer sällan, och bättre möjligheter till snabbbladdning utvecklas löpande.

P-bolaget har byggt ut publika laddplatser i sina parkeringsanläggningar och i dagsläget används inte dessa fullt ut, särskilt inte nattetid. Under förra året genomfördes ett pilotprojekt, där de med elbil och boendeparkeringstillstånd hos trafikkontoret kostnadsfritt under natten fått ladda i P-bolagets anläggningar. Det har mynnat ut i ett särskilt nattladdningstillstånd hos bolaget som nu erbjuds för 250 kronor per månad. Förutsättningen är att de laddar bilen och att de betalar för sin elförbrukning. Vi ser en att det kan behövas en morot, i form ett avgiftsfritt nattladdningstillstånd under 2022 på bolagets parkeringar, som en tillfällig satsning för att påskynda omställningen till elbilar.

Tillståndet ser vi främst riktar sig till de som idag har boendeparkeringstillstånd hos trafikkontoret där det inte finns tillräckligt med laddplatser. Modellen för nattladdning behöver utvärderas i slutet av året inom ramen för ordinarie uppföljning, det är inte aktuellt som en permanent åtgärd. En viktig aspekt är

att platserna verkligen används för att ladda bilen. Vi vill ge uppdraget endast till P-bolaget då vi bedömer det som juridiskt tveksamt att trafiknämnden skulle omfattas.

I trafiknämnden har Vänsterpartiet och Miljöpartiet tagit initiativ att under 2022 följa upp och utvärdera utvecklingen av elladdning för de som parkerar på boendeparkering på gatumark. Vi ser också att P-bolaget, som har uppdraget att samordna arbetet med laddinfrastrukturen i Göteborg, får i uppdrag att framöver verka för att parkering av fossilfria fordon premieras framför fordon som har fossil drift för att påskynda omställningen.

Den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastruktur i staden behöver också göras på ett sätt som både gynnar en snabb omställning till elfordon samtidigt som möjligheten att använda andra hållbara resesätt ökar. Som storstad har Göteborg större möjligheter till en högre andel kollektivtrafikresenärer, gång och cykel än Sverige som helhet. Det behöver finnas attraktiva alternativ till bilen och restiden behöver kunna konkurrera med bilresan.

Utöver en utbyggd och mer attraktiv kollektivtrafik samt bättre gång- och cykelbanor är det viktigt att fler befintliga och parkeringsanläggningar blir mobilitetshubbar där det enkelt går att växla mellan fordonsslag. Där kan till exempel finnas säkra cykelparkering med laddplatser, fordonsservice, delningstjänster i form av låncyklar, lastcykelpooler, bilpooler, micromobilitet med el-scootrar samt sopsortering och paket- posthantering. Sammantaget minskar detta behov av att äga egen bil. Det ökar valfriheten för människors resande samtidigt som de ekonomiska förutsättningarna blir mer jämlika, att behöva köpa en bil är en mycket stor kostnad för ett hushåll. Bilarna i en bilpool används dessutom mer effektivt än privata bilar som står parkerade en stor del av dagen. Mobilitetsbubbar minskar den lokala trafiken inne i bostadsområden och ökar trivselen och trafiksäkerheten.

I en så snabbt växande stad där befolkningen beräknas öka med 128 000 personer redan till 2040 så är en effektiv användning av utrymmet väldigt viktigt. Därför är det viktigt att satsa på parkeringsanläggningar i p-hus med laddmöjligheter där parkerade bilar tar en liten yta. Istället kan marken användas för nya grönområden, fler bostäder eller attraktiva miljöer som nya torg eller lekplatser. Minskade asfalterade ytor och mer grönt kan ta emot vatten från skyfall och minskar också risken för extrem hetta när klimatförändringarna gör allt varmare somrar.

Vi vill undvika att bygga mycket laddinfrastruktur utefter gator då det låser fast staden i gatuparkering. Utrymmet där kan behövas för andra saker som mer grönska, större gångbanor eller utbyggda cykelvägar. Därför är det bättre att fokusera utbyggnaden av laddare till p-anläggningar. Det är kostsamt att bygga ut laddinfrastrukturen och laddare i p-hus blir då en mer stabil satsning.

En viktig aspekt för omställning till hållbart resande är att minska behovet av längre resor. Vi behöver bygga och ställa om staden till en så kallade 15-minutersstad, där människor kan leva en stor del av sitt liv i ett mer lokalt område, till exempel kring Frölunda Torg. Det innebär att det mesta av service och rekreation finns inom 15 minuters gång- eller cykelavstånd, till exempel förskola, skola, grönområde, kultur, idrott, butiker, restauranger och kurs- och föreningsverksamhet. När mycket mer av det vi behöver ofta finns på nära håll slipper vi många resor och det har flera positiva effekter. Livskvaliteten ökar med mer tid för till exempel fritid, barn och barnbarn när vi inte behöver lägga lika mycket tid på resor.

Fler gång- och cykelresor är en stor samhällsvinst för Göteborg. Det ger oss bättre miljö i form av minskat buller och minskade partikelutsläpp, minskad klimatpåverkan och trängsel i trafiken samt friskare människor som rör sig mer. Investeringsbehovet för transportinfrastruktur kan också bli betydligt lägre.

Yrkande angående – Yrkande från M, L, C särskilt yttrande KD angående bättre laddmöjligheter för elbilar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Energi utreda samt redovisa konsekvenserna och möjligheterna av att införa utbyggd laddinfrastruktur på gatumark i Göteborg.

Yrkandet

Vi Sverigedemokrater anser att elektrifiering av fordonstrafiken är ett av flera möjliga sätt att minska användandet av fossila bränslen. Dock bör poängteras att den el som levereras till staden, i stor omfattning produceras av fossila bränslen.

Göteborgs Energi har tidigare redovisat en omfattande förväntad brist gällande stadens energiförsörjning. En kraftigt ökad andel elfordon som laddas samtidigt innebär ökad risk att hela stadsområden släcks ned när effektbrist uppstår i elnätet. Om alla elbilar i ett och samma område startar sin laddning samtidigt så uppstår effektoppar i systemet.

Effektbrist uppstår när efterfrågan på el överstiger vad som för stunden är möjligt att leverera. Nätkapacitetsbrist uppstår när trycket är för stort för elledningarna. Det går inte leverera tillräckligt med el till användarna.

För att förhindra att elsystemen överbelastas finns olika tekniker, exempelvis kan lastbalansering användas för att undvika att elbilsladdningen överbelastar elsystemet.

Genom detta uppdrag utreds och redovisas i ett tidigt skede, vilka konsekvenser och möjligheter staden har och förväntas få av att införa utbyggd laddinfrastruktur på gatumark i Göteborg.

Reviderat yrkande

Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Demokraterna
och Socialdemokraterna.

Särskilt yttrande

Kristdemokraterna

2022-01-21

Nytt ärende

Yrkande angående bättre laddmöjligheter för elbilar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämnden och parkeringsbolaget får i uppdrag att skyndsamt göra det tillfälligt kostnadsfritt under 2022 för laddbara bilar att parkera, i enlighet med parkeringsbolagets modell för nattladdning, på offentliga parkeringsplatser under kvälls- och nattetid, med kravet att de laddar (och därmed betalar kostnad för elen).
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag, i samverkan med Trafiknämnden och parkeringsbolaget, att återkomma årligen till Kommunstyrelsen med utvärdering och avvägning gällande modellen för nattladdning.
3. Trafiknämnden och parkeringsbolaget får i uppdrag att framöver verka för att parkering av utsläppsfria bilar premieras för att påskynda omställningen.

Yrkandet

Tillgången till laddplatser är en avgörande faktor för att Göteborg ska kunna klara av klimatomställningen. En stor utmaning är att säkerställa laddplatser till kunder med boendeparkering. Trafiknämnden och parkeringsbolaget driver fram till årsskiftet ett pilotprojekt som inneburit att kunder med elbil och boendeparkering har möjlighet att ladda sina elbilar på Parkering Göteborgs offentliga parkeringsplatser. Syftet var att undersöka om de var intresserade av att ställa sin bil en bit bort, på tomtmark med elladdare, för att ladda där över natten. Dessa kunder har inte möjlighet att ladda där de parkerar med boendekortet eftersom det helt enkelt inte finns laddstolpar på gatumark.

Vi har varit positiva till detta pilotprojekt, men delvis sett det som en tillfällig lösning och ser behovet av utbyggd laddinfrastruktur även i p-husen och på gatumark. I kommande uppdateringar av stadens elektrifieringsplan har vi särskilt understrukit vikten av att även bygga ut laddplatser på gatumark där det bedöms långsiktigt lämpligt, genom att peka ut så kallade laddgator. Trafiknämnden har i budget 2022 fått i uppdrag att särskilt beakta laddmöjligheter på boendeparkeringar inom ramen för arbetet med elektrifieringsplanen.

Efter avslutat pilotprojekt planerar trafiknämnden och parkeringsbolaget att införa ett särskilt tillstånd för 250 kronor per månad för dem med boendeparkering som nyttjar laddplats på Parkering Göteborgs offentliga parkeringsplatser. Vår bedömning är att bolaget naturligtvis ska täcka sina kostnader genom p-avgifter. Det är också rimligt att de som främst använder en viss infrastruktur ska betala åtminstone en del av kostnaden för denna. Däremot är det enligt oss inte rätt väg att gå att nuläget införa en särskild avgift för ebilskunder, som utöver ordinarie boendeparkeringsavgifter betalar för den el man nyttjar. Planen med avgiften från bolagets sida var även att öppna upp för personer som

inte har boendeparkering i Göteborgs stad men har behov att ladda sin elbil. Exempelvis finns det personer som har parkeringsplats genom sin bostadsrättsförening, men där föreningen inte ännu byggt ut laddinfrastrukturen. Vår bedömning är att bristande laddinfrastruktur är ett stort hinder för att kunna införskaffa elbil för många som bor i flerbostadshus. För att sänka trösklarna för ökad andel elbilar och hitta lösningar i väntan på att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar hunnit bygga ut laddplatser föreslår vi att samtliga laddbara bilar får rätt att under en begränsad tid kostnadsfritt nyttja Göteborgs offentliga parkeringsplatser under kvälls- och nattetid med kravet att de laddar. Detta ska ses som en tillfällig åtgärd för att lösa ett övergående problem. Just denna modell är därför inte aktuell att göra permanent när antalet elbilar blivit fler och laddinfrastrukturen är på plats för fler med boendeparkering. I det långa perspektivet bör frågan laddmöjligheter på boendeparkeringar hanteras utifrån ett helhetsperspektiv inom ramen för tidigare nämnda uppdrag kopplat till elektrifieringsplanen och budgeten.

Vi menar att utsläppsfria bilar i detta skede av fordonsomställningen bör premieras så att fler blivande nybilsägare väljer ett utsläppsfritt fordon. Oslo och Norge har varit en föregångare här och nybilsförsäljningen i Norge under augusti månad utgjordes mindre än 8 procent av rena bensin- eller dieselbilar. Över 70 procent var rena elbilar. Sverige och Göteborg har en resa att göra innan vi når dessa nivåer. Eftersom en ny bil kommer att rulla på våra gator många år framöver är det angeläget att Göteborgs stad gör vad vi kan för att påskynda omställningen av fordonsflottan så att nybilsförsäljningen snabbt utgörs av hållbara fordon. Utöver att göra parkeringen för kvälls- och nattladdning kostnadsfri vill vi att trafiknämnden och parkeringsbolaget framöver verkar för att parkering av utsläppsfria bilar premieras för att påskynda omställningen. Det skulle exempelvis kunna handla om att öka andelen laddplatser med tilläggstavlan T-24 i syfte att säkra tillgängligheten för elbilar och samtidigt planera för laddstolpar vid de mest attraktiva platserna.