



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-10-21

Vår referens

Malin Andersson

Trafikingenjör

malin.andersson3@malmo.se

Nämndinitiativ (C) - Möjliggör bostadsnära elbilsladdning på gatumark

TN-2026-2742

Sammanfattning

Henrik Malmberg (C) har inkommit med ett nämndinitiativ om bostadsnära elbilsladdning på gatumark och föreslår ett avgränsat pilotprojekt med normalladdning på allmän plats.

Kommunfullmäktige antog i juni 2026 en ny policy för mobilitet och parkering, som sammanfattar stadens ställningstagande i Planeringsinriktning laddinfrastruktur och drivmedel från 2025. Stadens hållning bygger på en samlad bedömning av en bredare mängd hållbarhets- och markanvändningsintressen för att främja den gröna omställningen. Behovet av normalladdning på allmän plats behöver vägas mot alternativ markanvändning och andra lösningar utifrån hållbarhet, kostnader och antal potentiella användare.

Utredning har visat att behovet i stor utsträckning kan tillgodoses på kvartersmark, även i äldre bebyggelse, och att det kvarstående behovet på allmän plats är mycket litet. Mot bakgrund av de höga investeringskostnaderna per potentiell användare och möjligheten att använda allmän plats för andra mer effektiva hållbarhetsåtgärder bedömer förvaltningen att det inte finns skäl att genomföra det föreslagna pilotprojektet.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens arbetsutskott föreslås besluta

- att föreslå tekniska nämnden besluta att avslå nämndinitiativet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse TNAU 261103 Nämndinitiativ (C) - Möjliggör elbilsladdning på gatumark



- 2026-08-25 - Nämndinitiativ, möjliggör elbilsladdning på gatumark
- §218 TN Nämndinitiativ (C) - Möjliggör bostadsnära elbilsladdning på gatumark

Beslutsplanering

Tekniska nämndens arbetsutskott 2026-11-03

Beslutet skickas till

Henrik Malmberg (C)

Ärendet

Henrik Malmberg (C) har inkommit med ett nämndinitiativ om att möjliggöra bostadsnära elbilsladdning på gatumark. I initiativet framhålls att den nuvarande huvudprincipen innebär att laddinfrastruktur för privatägda bilar ska etableras på kvartersmark och att detta kan innebära en begränsning för boende som saknar normal tillgång till privat bilparkering.

Initiativet hänvisar särskilt till äldre bostadsområden med boendeparkering på allmän plats, där tillgången till parkering på kvartersmark kan vara sämre. Initiativet föreslår därför ett avgränsat pilotprojekt med normalladdning på allmän plats i lämpliga områden.

Kommunfullmäktige antog i juni 2026 en ny policy för mobilitet och parkering. I policyn anges att laddinfrastruktur för privatägda bilar som huvudprincip ska etableras på kvartersmark och inte på allmän plats. Policyn sammanfattar stadens nuvarande ställningstagande i Planeringsinriktning laddinfrastruktur och drivmedel från 2025.

Stadens ställningstagande bygger på en samlad avvägning mellan behovet av laddinfrastruktur och andra prioriterade hållbarhets- och markanvändningsintressen. Det är alltså inte i första hand tekniska eller juridiska begränsningar, även om sådana kvarstår, som ligger bakom principen, utan en bedömning av hur stadens begränsade resurser och allmänna platsmark kan användas på ett sätt som ger största möjliga nytta för klimatomställningen.

Behovsanalys och lösningar

I samband med framtagandet av stadens tidigare planeringsinriktning för laddinfrastruktur och drivmedel 2025 påbörjade förvaltningen en inventering av tillgången till privat parkering i olika delar av staden. Inventeringen visade att det generellt inte finns någon brist på parkering på kvartersmark sett till nuvarande bilnehav. Även i områden där det finns ett lokalt underskott finns tillgänglig kapacitet på kvartersmark i angränsande områden, särskilt om ett gångavstånd om 500 meter, motsvarande p-normens mått, används som utgångspunkt.



Även om tillgången skulle vara sämre i specifika områden behöver problemorsak och olika lösningar analyseras. Det är exempelvis inte självklart att antalet parkeringsplatser är för lågt, utan det kan likväl vara bilinnehavet som är olämpligt högt.

Mobilitetsåtgärder och insatser som bidrar till minskat bilinnehav kan minska behovet av laddinfrastruktur generellt. Utbyggnad av snabbladdare, som ger möjlighet att ladda fler fordon på mindre yta och under kortare tid, kan också vara ett bättre alternativ utifrån ett yt- eller resursperspektiv.

Effektiv markanvändning

Normalladdning på allmän plats innebär att allmän platsmark och ekonomiska resurser binds till bilparkering. Lågeffektladdning medför att en parkeringsplats förutsätts vara upptagen av samma fordon under en längre tid, vilket begränsar antalet som kan nyttja infrastrukturen. Det är, sett till antalet potentiella användare, förhållandevis dyr infrastruktur att etablera och upprätthålla.

Den senaste inventeringen i Stockholm från 2025 visade att endast 18 procent (cirka 236st) av laddplatserna vid tillfället var upptagna av fordon som faktiskt laddade. 23 procent av platserna var upptagna av fordon som inte laddade och resterande stod tomma. Majoriteten av ytan som reserverats för laddning används alltså inte för det avsatta ändamålet.

Reglering och övervakning

En begränsning för laddplatser på allmän plats är att det inte är möjligt att kräva att fordonen laddas aktivt. Regleringen innebär bara att platser har reserverats för fordon med teknisk kapacitet att ladda. Det innebär att platserna i praktiken kan komma att fungera som reserverad parkering för fordon med möjlighet att ladda, snarare än att laddfunktionen faktiskt nyttjas.

Sett till övervakning finns oklarheter och hinder att besluta om flytt av fordon med som är anslutna med laddkabel. Fordonsflyttslagstiftningen ger Polismyndigheten och kommunen möjlighet att flytta ett fordon vid en felparkering och när det finns grund för det. I samband med att ett fordon laddas med elkabel och det inte är utrett vad det finns för risker att demontera en elkabel i fordonet kan det i praktiken innebära att ett fordon får stå kvar trots det finns grund att flytta det.

Kommunen kan, om behovet finns, göra den åverkan på egendom som är nödvändig för att genomföra en flyttning, exempelvis att klippa ett lås till en cykel. Att försöka ta loss en laddkabel antingen från fordonet eller anslutningen i fastigheten är inget som är aktuellt då vi inte med säkerhet kan veta vad som händer med fordonet, eller vilka skador det kan ge på karossen eller de elektroniska komponenterna. Ur säkerhetssynpunkt för fordonsflyttarna är det inte heller aktuellt att klippa kabeln med verktyg.



Konkurrens och marknadens förutsättningar

Laddinfrastruktur på allmän plats kan också påverka förutsättningarna för privata aktörer att etablera och driva laddinfrastruktur på kvartersmark. De offentlighetsrättsliga beslutsprocesser som finns för avgifter och villkor gör det ofta svårt att hålla takt med en snabbt utvecklande marknad. Konkurrensverket har uppmärksammat att kommunala aktörers agerande på marknaden för publik normalladdning kan skapa eller förstärka inträdeshinder och påverka konkurrensen. Myndigheten har bland annat lyft risken med underprissättning och subventionering samt rekommenderat kommunerna att i första hand agera som möjliggörare och överlåta etableringen till marknadens aktörer. Det ligger också i linje med plan- och bygglagstiftningens grundtanke, där långtidsparkering i första hand ska hanteras på kvartersmark.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen bedömer sammantaget att det inte är motiverat att införa ett pilotprojekt med normalladdning på allmän plats enligt nämndinitiativets förslag. Med hänsyn till behovets begränsade omfattning och potentiell nytta är det inte en resurseffektiv åtgärd sett till klimatomställningen. Det kan inte anses förenligt med stadens gällande principer i Trafik- och mobilitetsplanen och Policy för mobilitet och parkering där Malmö ska prioritera hållbar, yteffektiv användning av allmän plats. I stället bör investeringar prioritera grön infrastruktur som gynnar en bredare allmänhet, som cykel eller kollektivtrafik, alternativt snabbladdning, mobilitetsåtgärder och åtgärder som minskar bilinnehavet.

Förslaget är därför att avslå nämndinitiativet.

Ansvariga

Joakim Florén Enhetschef

Martin Lundin Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör