

Redogörelse

av internremiss av Plan för etablering av
intern laddinfrastruktur

Okt 2023



**Plan för etablering av intern
laddinfrastruktur**

Genomförande, kostnad och finansiering för att möjliggöra för en
elektrifierad fordonsflotta för Malmö stads verksamheter

Stadskontoret
Omvärd och näringsliv

Upprättad: 2023-11-08
Version: 1
Ansvarig: Joakim Iveroth



Malmö stad

Innehållsförteckning

HUR INTERNREMISSEN HAR BEDRIVITS	2
PLAN FÖR ETABLERING AV INTERN LADDINFRASTRUKTUR	2
ÖVERGRIPANDE OM PLANEN.....	2
KOSTNADER OCH FINANSIERING.....	3
LADDPLATSER HOS PRIVATA FASTIGHETSÄGARE.....	4
OM LADDPLATSEN OCH LADDUTRUSTNINGEN	4
LADDPLATSER FÖR TUNGA FORDON	5
ÖVRIGT	5
RESERVATIONER OCH SÄRSKILDA YTTRANDEN	6

Hur internremissen har bedrivits

Den 26 juni 2023 beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att skicka, utan eget ställningstagande, rapporten *Plan för etablering av intern laddinfrastruktur – genomförande, kostnad och finansiering för att möjliggöra för en elektrifierad fordonsflotta för Malmö stads verksamheter* på remiss till samtliga nämnder och bolag i Malmö stad. Remissen pågick till den 13 oktober 2023. 13 svar inkom skriftligen under remisstiden fördelat på 2 bolag och 11 nämnder. Överförmyndarnämnden, revisorskollegiet, valnämnden, Malmö Live och Boplats syd valde att avstå från att yttra sig.

I denna remissammanställning redogörs och kommenteras framförda synpunkter och invändningar. Redogörelsen är strukturerad utifrån de förslag som läggs fram i rapporten.

Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

Planen innefattar förslag på ansvarsfördelning, roller, kostnader och finansiering för utrullningen av en intern laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheter. Svaren från respektive remittent är en sammanfattning, för det fullständiga svaret hänvisas läsaren till respektive remissvar som finns kopplat till ärendet.

Övergripande om planen

Samtliga remittenter ställer sig positiva till planen på en övergripande nivå. **Fritidsnämnden** gillar att Parkering Malmö hanterar ägandet av laddutrustningen samtidigt som stadsfastigheter sköter installationen vilket kommer skapa enhetlighet. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** bedömer att planen kommer underlätta omställningen till elektrifierade fordon.

Grundskolenämnden är positiva och bedömer att tillgång laddplatser är helt nödvändigt för att övergången ska fungera väl. **Miljönämnden** välkomnar den tydliga satsningen på elfordon och intern laddinfrastruktur. Även **stadsbyggnadsnämnden** välkomnar planen då den tänkta elektrifierade fordonsparken kräver en laddinfrastruktur som byggs ut i takt med behovet.

Parkering Malmö ser mycket positivt på planen och att det nu finns en part som tydligt tar det strategiska ansvaret (MLAB) och där samverkan mellan nyckelaktörerna MLAB, Parkering Malmö och stadsfastigheter kommer möjliggöra för en effektiv utbyggnad. **Service­nämnden** önskar att deras uppdragsdel förtydligas i planen, bland annat utifrån vad som gäller kring laddplatser vid nyproduktion.

Tekniska nämnden är positiva men efterfrågar en ökad tydlighet kring nämndens roll i arbetet samt konsekvenser för nämndens verksamhet. Nämnden skriver att det är svårt att ta ställning till laddinfrastrukturplanen i sin helhet när det är oklart hur mycket det kommer påverka nämndens verksamhet. Om tekniska nämnden ska vara en så pass tydlig utpekad part i arbetet så behöver ansvar, roller och konsekvenser för tekniska nämnden förtydligas.

Stadskontorets kommentar:

Stadskontoret delar tekniska nämndens kommentar om att deras roll är oklar. Tekniska nämnden är på ett sätt en central part i planen då nämnden rent juridiskt äger Malmö stads fastigheter där det nu planeras att för laddinfrastruktur. Samtidigt är ansvaret för dessa fastigheter ofta utlagt på andra aktörer genom markavtal eller arrende. Detta är också anledningen till att de kostnadsberäkningar och förslag på finansiering som läggs fram i planen såväl som genomförandeprocessen beskriven i figur 1 avsnitt 3.2 utgår från serviceförvaltningens uppdrag och ansvar och hur deras verksamhet finansieras. För en tydligare plan och för en tydligare beskrivning av tekniska nämndens roll i arbetet har nämnden tagits bort som nyckelaktör i avsnitt 3. I stället har nämndens roll i utrullningen av laddinfrastruktur beskrivits mer utförligt i avsnitt 1.1.1.

Kostnader och finansiering

En central aspekt av planen är att kostnaden för laddinfrastrukturen initialt bärs av serviceförvaltningen och Parkering Malmö, och där kostnaden fördelas jämnt över stadens verksamheter via parkerings- och laddavgiften till Parkering Malmö. **Funktionsstödsnämnden** är positiv till att kostnaderna för deras verksamhet uppstår först när laddplatsen nyttjas. Även **Arbetsmarknads- och socialnämnden** och **Förskolenämnden** lyfter detta som något positivt, men där den senare också ställer sig frågande till hur investeringen i laddinfrastruktur kommer påverka internhyran. **Stadsbyggnadsnämnden** hade välkomnat en bedömning av hur stort påslag på parkeringsavgiften som kan förväntas för berörda förvaltningar efter genomförda investeringar. Även **gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** är inne på samma spår när de efterfrågar en tydlig ekonomisk konsekvensanalys för omställningen kostar staden och respektive förvaltning. Vidare, **arbetsmarknads- och socialnämnden** menar att förslaget att öka andelen eldrivna fordon kommer att medföra ökade kostnader på kort sikt på grund av elbilars högre inköpspris och försäkringskostnader. **Servicenämnden** gör bedömningen att planens redovisade kostnader kommer att bli mycket högre i de fall fastigheten i fråga inte har överkapacitet på el, vilket i så fall kräver ytterligare kostsamma investeringar.

Stadskontorets kommentar:

Förslaget är utformat på så sätt att internhyran inte påverkas, detta eftersom det är den som parkerar och laddar som över tid kommer finansiera investeringen.

Angående stadsbyggnadsnämnden fråga kring påslaget på p-avgiften så kommer planen att uppdateras med resonemang och exempelavgifter. En exakt kalkyl är dock ännu inte möjlig att göra i detta läge. Den "laddavgift" som Parkering Malmö lägger ovanpå parkeringsavgiften idag är cirka 300 kronor per månad och parkering, men där prissättningsmodellen är under revidering och avgiften kan därför komma att ändras framöver. Laddavgiften kan dessutom variera beroende på var i staden som laddplatsen är placerad

Angående gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden önskan om ekonomiska konsekvensanalyser. Detta har gjorts och redovisas i planen gällande den totala kostnaden för staden (vilket bärs initialt av Parkering Malmö och serviceförvaltningen). Den ekonomiska konsekvensen för respektive förvaltning är svårare att genomföra då detta beror på takten som fordon byts och elektrifieras samt var dessa parkeras. Kostnaden för laddinfrastrukturen landar på stadens verksamheter först när de parkerar och laddar sina fordon. De betalar då en avgift till Parkering Malmö. Denna avgift kommer variera beroende var i staden som parkeringen sker. Som nämnts ovan i svaret till stadsbyggnadsnämnden kommer planen att uppdateras med resonemang och exempelavgifter som kommer ge en bra bild av kostnaden för stadens verksamheter.

Arbetsmarknads- och socialnämnden lyfter att omställning till eldrivna fordon är kostnadsdrivande. Stadskontoret delar inte denna bedömning. TCO för elbilar är idag densamma som för gasbilar vilket inkluderar kostnaden för laddning av el. Det som kommer tillkomma är en avgiftshöjning för parkeringen som täcker in investeringen i laddutrustningen. Denna avgift sätts av Parkering Malmö och har tidigare varit cirka 300 kr per månad per parkeringsplats. Detta kan jämföras för den totala kostnaden för en leasad bil som ligger i spannet 8 000 – 10 000 kr per månad (för personbil eller lätt skåpbil).

Stadskontoret delar servicenämndens syn på att kostnaden blir högre om det till exempel fattas effekt. På samma sätt kan kostnaden i vissa fall komma att bli lägre, till exempel om grävning inte alls behövs. Kostnaderna redovisade i planen är av nödvändighet gjorda på genomsnittliga kostnader för grävning och kablage. Den faktiska kostnaden för det specifika projektet behöver kalkyleras utifrån de faktiska förhållandena. Stadsfastighetens plan är att initialt

bygga laddplatser på 25 utvalda fastigheter där det ska installeras solceller och batterier. Dessa är utvalda just eftersom det finns tillräcklig effekt idag.

Laddplatser hos privata fastighetsägare

Flera nämnder lyfter det faktum att de hyr verksamhetslokal och parkeringsyta från privata fastighetsägare vilket är en utmaning när det gäller etablering av laddplatser.

Funktionsstödsnämnden menar att strategins målsättning att laddplats alltid ska finnas på närliggande plats till verksamheten är ambitiös men att det finns utmaningar vad gäller etablering av laddplats hos privata/externa fastighetsägare. Även **hälsa- vård och omsorgsnämnden** ser möjligheten att etablera laddplatser hos privata fastighetsägare som den stora utmaningen för dem. Flera nämnder ser positivt på förslaget att MLAB blir dialogpart från Malmö stad gentemot de privata fastighetsägarna då detta stärker Malmö stads röst och underlättar utbyggnaden av laddplatser även där, bland annat **arbetsmarknads- och socialnämnden, funktionsstödsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.**

I planen föreslås att gröna hyresavtal införs för externa fastighetsägare, där laddplats blir ett baskrav om verksamheten som ska hyra har behov av parkering. **Funktionsstödsnämnden** är positiva till detta men lyfter samtidigt risken för intressekonflikter om verksamheten behöver en specifik lokal men där fastighetsägaren motsäger sig att installera laddplatser. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** menar samtidigt att investeringar i laddinfrastruktur i hyrda lokaler kan leda till inlåsnings effekter för den berörda verksamheten. Nämnden ser därför positivt på förslaget att involvera stadsfastigheters lokalprocessenhet i arbetet framåt. Även **MKB** välkomnar en dialog med stadsfastigheters lokalprocessenhet kring hur bolagets utbyggnad av laddinfrastruktur på bästa sätt kan möta behovet hos de kommunala verksamheterna som hyr in sig hos MKB.

Stadskontorets kommentar:

Stadskontoret ser att utbyggnaden av laddplatser hos privata fastighetsägare bör prioriteras framöver för att verksamheter inhyrda hos privata fastighetsägare ska kunna klara omställningen till en elektrifierad fordonsflotta. MLAB har en nyckelroll i dialogen med fastighetsägarna och där även stadsfastigheters lokalprocessenhet ska involveras. När Malmö stad hyr lokaler framöver behöver tillgång laddplats ingå som ett viktigt kriterium.

Vad gäller utformningen och implementeringen av gröna hyresavtal är detta något som behöver utredas vidare, likaså involvering av stadsfastigheters lokalprocessenhet och vilka krav som bör ställas på lokaler framöver vad gäller tillgång till laddplats. Dialog har startats upp mellan berörda parter i planen och stadsfastigheters lokalprocessenhet.

Om laddplatsen och laddutrustningen

Fritidsnämnden lyfter vikten av att laddplatser som placeras i närheten av idrottsanläggningar ska vara tillgängliga och erbjudas till berörda föreningar. Vidare menar nämnden att etablering av laddplats i anslutning till fritidsanläggningar måste ske i samråd med nämnden för att säkerställa att föreningslivets behov beaktas och där en konsekvensanalys görs inför varje etablering.

Arbetsmarknads- och socialnämnden och **hälsa- vård och omsorgsnämnden** lyfter vikten av att laddplatsen behöver utformas och placeras utifrån deras verksamheters behov, med god tillgång och där laddbehovet för fordon som rullar dygnet runt beaktas. **Servicenämnden** lyfter behovet av undermätare för att möjliggöra separat mätning av el för laddning och el för fastigheten. **Förskolenämnden** efterfrågar ett förtydligande om markanvändningen för de tänkta laddplatserna på befintliga och nya förskolor då detta kan påverka ytor för barnens utemiljö. Parkering Malmö vill se ett förtydligande i planen gällande skrivningarna om bidirektionell

kommunikationsteknik då sådan teknik i dagsläget är väsentligt mycket dyrare teknik än envägs-laddning.

Stadskontorets kommentar:

Planen syftar till att säkerställa laddplatser för Malmö stads verksamheter, inte för stadens föreningsliv. Som beskrivs i planen kommer de laddplatser där det är möjligt och lämpligt att kunna bli semi-publika, beslutet om detta måste tas från fall till fall. Att ha Parkering Malmö och stadsfastigheter för en dialog med fritidsnämnden inför etablering av laddplatser på dessa platser bedömer stadskontoret som lämpligt för att säkerställa rätt antal laddplatser på rätt plats och en effektiv användning av dessa platser där nyttan maximeras. Stadsfastigheter har ambitionen att inkludera frågan om laddplatser i de dialogmöten som förvaltningen har idag med berörda verksamheter. Planen beskriver i processbeskrivningen avsnitt 3.2 och figur 1 en samarbetsfas där Parkering Malmö och stadsfastigheter ska göra en "strategisk bedömning" av platsen inför varje laddplatsinstallation. Fritidsnämndens behov kan i detta läge beaktas.

Udermätare kommer finnas då el för laddning kommer att hanteras av Parkering Malmö och berör inte lokalen eller hyresgästen.

Gällande utemiljön för barn, laddplatser byggs på befintliga eller planerade nya parkeringsytor och tar ingen yta i anspråk utöver parkeringsytan med tillhörande skyltning.

Gällande bidirektionell kommunikationsteknik, skrivningar läggs till planen om att inköp av sådan utrustning inte bara ska vara lämplig utan även ekonomiskt försvarbart.

Laddplatser för tunga fordon

Miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden och servicenämnden menar att planen även bör inkludera laddinfrastruktur för tunga fordon. **Servicenämnden** anser att utredning bör tillsättas med fokus på detta. Nämnden menar också att förslaget att respektive förvaltning själva ska följa utvecklingen inom detta område gör MLAB roll otidlig. **Miljönämnden** ser att kommande krav från EU vad gäller utsläppsstandarder kommer leda till ökad tillgång till elektrifierade tunga fordon och att planen därför även bör omfatta tunga fordon. Nämnden anser vidare att även laddinfrastrukturen för tunga fordon bör, om möjligt, göras semipublik.

Stadskontorets kommentar:

Stadskontoret kan se behovet att en plan för laddinfrastruktur för tunga fordon. Valet att inte inkludera tunga fordon Plan för etablering av intern laddinfrastruktur gjordes primärt utifrån följande två anledningar. Dels kräver tunga fordon en helt annan typ av laddinfrastruktur än lätta fordon, med större effektbehov. För att bygga laddplats kräver av den anledning mycket större investeringar, dock på färre platser. Vidare hanterar inte Parkering Malmö laddutrustning för tunga fordon. Den andra anledningen är att elektrifieringen av tunga fordon inte har kommit lika långt som elektrifiering av lätta fordon. Det finns helt enkelt inte ett tillräckligt stort utbud av fordon som till exempel kommuter teknik behöver för sitt uppdrag. Detta kommer dock med största sannolikhet att förändras över tid. I avsnitt 1.1.2 beskrivs att det är viktigt att berörda verksamheter inom Malmö stad, tillsammans med Malmö Leasing, fortsätter arbetet med att elektrifiera även denna del av fordonsflottan och att detta kräver att laddinfrastruktur för tung trafik kommer på plats i ett tidigt skede. Detta kräver att de lokala näten förstärks på de platser där dessa fordon laddar.

Övrigt

Miljönämnden påpekar vikten av en prissättning för laddning vid de semi-publika laddplatserna så att priset bidrar till effektiv konkurrens och en väl fungerande marknad. Nämnden lyfter också

kommuners viktiga roll i att bidra till utbyggnaden av laddinfrastruktur, som markägare och som leverantörer av laddtjänster, men där kommuners agerande också kan påverka marknadens funktion. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** ställer sig samtidigt frågan om det överhuvudtaget är en kommunal angelägenhet att tillhandahålla laddplatser till allmänheten. **Tekniska nämnden** lyfter att andra aktörer än Malmö stad bör ges möjlighet att etablera laddinfrastruktur på anvisad plats. **Fritidsnämnden** har idag ett eget avtal med Parkering Malmö om reglerar de parkeringsplatser som ingår i förhyrningarna från stadsfastigheter. Regleringen av dessa parkeringsplatser är utformade för att främja tillgängligheten till stadens idrottsanläggningar och det ideella föreningslivet för att locka fler i rörelse i enlighet med fritidsnämndens uppdrag och följer inte stadsfastigheters avtal med P Malmö i alla delar. **Service­nämnden** anser att vissa skrivningar och definitioner i planen är otydliga och inte helt korrekta.

Stadskontorets kommentar:

Det är stadskontorets uppfattning att det är kommunens ansvar att säkerställa laddplatser för sin verksamhet på sin mark, och där bedömningen har gjorts att detta görs bäst genom det kommunala parkeringsbolaget. Huruvida dessa laddplatser kan öppnas upp för fler är en ambition men måste utredas från fall till fall.

Vad gäller parkeringsavtal mellan Parkering Malmö, fritidsnämnden och serviceförvaltningen. Som nu är fallet måste Parkering Malmö för varje enskild parkeringsplats teckna avtal med den verksamheten som använder platser vilket gör det mycket svårt att få en överblick. Därför genomförs just nu en avtalsöversyn mellan Parkering Malmö och stadsfastigheter med syftet är att anpassa avtalen för en effektiv parkeringshantering framöver i staden. Översynen kommer beakta förslagen i Plan för intern laddinfrastruktur som kommer beslutas av KF i december 2023.

Stadskontoret kommer justera planen utifrån de förslag som ges av servicenämnden för att säkerställa korrekt skrivningar och definitioner i planen.

Reservationer och särskilda yttranden

Här redovisas de reservationer och särskilda yttranden som de olika partierna har lämnat in under interremissen och beredning till respektive nämnd

Särskilt yttrande

2023-09-25 Moderaterna samt Sverigedemokraterna **funktionsstödsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-27 Sverigedemokraterna **förskolenämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-25 Sverigedemokraterna **grundskolenämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-29 Sverigedemokraterna **hälsa- vård och omsorgsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-27 Vänsterpartiet **miljönämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

Reservationer

2023-09-26 Sverigedemokraterna **arbetsmarknad- och socialnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-21 Sverigedemokraterna **fritidsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-27 Moderaterna samt Sverigedemokraterna **miljönämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-27 Sverigedemokraterna **stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur

2023-09-27 Vänsterpartiet **tekniska nämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Plan för etablering av intern laddinfrastruktur