

Remiss *Riktlinjer för publik laddinfrastruktur, 2019-02-08, Max Hanander FGK, Strategienheten*

Instans	Synpunkter i yttrande	Konsekvens
SBN	1. Vill ha förtydligande avseende gränssnittet mellan å ena sidan laddinfra och å andra sidan åtgärder i kommunala fastigheter som kommer att krävas, kopplat till att kommunen inte ska äga och drifva laddinfra.	1. Förtydligas i policyn (se punkt 5 nedan), samtidigt som policyn justeras något m a p ågra/drifva-frågan.
SEN	2. Önskar förtydligande angående hanteringen av handlingsplan (beslutsgång, ansvar, ekonomiska konsekvenser). 3. Vill ha ett förtydligande angående hur etablering av publika laddplatser på kommunal kvartersmark ska ske i praktiken. 4. Saknar info om vem som ska anlägga 5 % av laddplatserna vid nyanläggning. Avser detta alla nybyggnationer med p-platser som Stadsfastigheter gör. Är detta i så fall förankrat hos alla nämnder som beställer projekt? 5. Undrar vilken typ av styrdokument som rapporten är. 6. Saknar helhetsperspektiv med förnyelsebara drivmedel. 7. Bör förtydligas att ägandeskapsklausulen inte avser kommunens interna laddplatser till egna fordon genom att tydliggöra och alltid ha med "publik" före laddinfra. 8. Betonar vikten av att jobba med befintliga parkeringsytor på kommunal kvartersmark (inte bara vid nyanläggning av p-anläggningar)	2. Ligger utanför ramen för policyn men kommer framgå av det politiska ärendet till KF. 3. Ligger utanför ramen för policyn att beskriva detta i detalj, blir en del av handlingsplaner i nästa steg. 4. 5 %-målet är borttaget i nuvarande förslag, ska förtydligas i handlingsplaner i nästa steg. 5. Rapporten i sig är ett avrapporterat uppdrag till KF. <i>Riktlinjerna kommer fortsättningsvis att kallas policy</i> , som beslutas av KF (se styrdokumentens-reglementet). 6. Ligger inte inom ramen för uppdraget. 7. Ägandeskapsklausulen justeras och förtydligande görs. 8. Finns med i förslag till policy, Föreslås bli en del av det fortsatta arbetet utifrån handlingsplaner.
MKB	9. Riktlinjerna bör inkludera ett aktivt ställningstagande om att de viktigaste åtgärderna i scenario 1–2 ska genomföras av kommunen. 10. Motsätter sig att p-köp ska användas som generell åtgärd för finansiering av laddinfra. Istället bör brukaravgift finansiera. 11. Viktigt att skilja på privat och publik laddplats (5 % privata platser ska inte byggas innan kundunderlag finns). 12. Tydligare vägledning för malmöbor som har boendeparkering idag: hur kan kommunen stödja dem? 13. MKB m fl kommunala bolag/förvaltningar bör kunna äga och drifva publik laddinfra utifrån gällande lagstiftning när/om det visar sig vara det mest rationella/kostnadseffektiva (jmf besöksparkeringar i framtiden)	9. Förtydligas med tydligare ställningstagande i text i policyn. 10. Detta bör utredas vidare av SBK som del av handlingsplan i nästa steg. 11. Förtydligas i policyn. 12. En stor utmaning att hantera, men kan inte hanteras fullt ut i policyn, utan blir en del av fortsatt arbete. 13. Formuleringen (ägandeskapsklausulen om äga/drifva) revideras i policyn (se också yttrande från P-Malmö, punkt 23).
MN	14. Flertalet p-platser som hyrs av Malmö stad ska utrustas med laddplats. 15. Dela upp punkt 5 i riktlinjerna två delar, separera del om P-Malmö. 16. Tillägg punkt 5: kommunen ska uppmuntra en samordning av betalningslösningar (flexibelt och sammanhållet system) 17. Frågetecken för siffran 5 %. Ska vi ha siffran? Riskerar att bli minimum.	14. Klokt inspel, som dock avser kommunens egna laddplatser. Ligger utanför ramen för policyn. 15. Detta ändras i nytt förslag till policy. 16. Formulering justeras i policyn, men det är för detaljerat att gå in på betalningslösningar. 17. 5%-målet tas bort i nya förslaget, se även punkt 4.
PMalmö	18. Begreppet publik laddinfra är ottydligt? Definition? 19. E.ON som nätägare borde involveras. 20. Vill ha mer flexibel formulering avseende mål om 5%/15% 21. Tydligare plats för MKB, Stadsfastigheter, MLAB. Fokus på samverkan. 22. Ifrågasätter att lösning för boendeparkerande inte finns, föreslår omvandling av allmän plats till kvartersmark. 23. Vill ha möjlighet att äga och drifva (se MKB). 24. "Ellagen förbjuder inte alls en kommun att förmedla och sälja el." 25. Ifrågasätter att verka för att externägda p-anläggningar som man förvaltar etablerar laddplatser. Ok med formulering kring "stötta och informera". 26. Ifrågasätter finansiering för 5%/15%-målen. Behövs djupare diskussion om finansiering.	18. Förtydligas i text i policyn. 19. Inte nödvändigt för framtagandet av policyn, men viktigt i den fortsatta processen med handlingsplaner. 20. Se punkt 17 ovan. 21. Vikten av samverkan förtydligas i text i policyn. 22. Blir en fråga att hantera i handlingsplaner. 23. Se punkt 13 ovan. 24. Detta är en tolkningsfråga, men ägandeskapsklausulen formuleras om, se punkt 23 och 13. Utreds vidare mha jurister. Praxis saknas. 25. Formulering har ändrats i nytt förslag. 26. Se punkt 4 och 17 ovan. Frågor om finansiering skjuts till handlingsplaner, ska inte ligga med i policyn.
PÖMAB	27. Uppmärksammar brist på grund för fordonsflyttning i trafikförordningen (allmän plats), behov av klarlagt regelverk. 28. Tillgänglighet och framkomlighet måste beaktas på allmän plats.	27. Ej relevant för formuleringar i policyn. Behöver bevakas, praxis saknas. 28. Allmän synpunkt, ingen justering.

