



Datum
2019-08-08
Vår referens
Mikael Kylsäter
Strateg
mikael.kylsater@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö STK-2019-694

Sammanfattning

Elektrifieringen av fordonsflottan är idag ett faktum. Det finns därför ett behov av att förtydliga Malmö stads ståndpunkter när det gäller laddplatser för elbilar. Därför har ett förslag till policy för publik laddinfrastruktur tagits fram, efter remiss till berörda nämnder och bolag. Nästa steg i processen föreslås bli en gemensam handlingsplan som utgår ifrån policyn. Policyn föreslås vara giltig från den 1 oktober 2019 till den 31 december 2022.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. Kommunfullmäktige antar Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö att gälla från den 1 oktober 2019 till den 31 december 2022.
2. Kommunfullmäktige ger tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden, servicenämnden och miljönämnden i uppdrag att gemensamt ta fram, besluta om och genomföra en handlingsplan utifrån Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö och att detta arbete ska ske i samverkan med MKB Fastighets AB, Parkeringsövervakning i Malmö AB, Malmö Leasing AB och Malmö Kommuns Parkerings AB.
3. Kommunfullmäktige ger tekniska nämnden i uppdrag att i samråd med berörda nämnder och bolag återkomma till kommunfullmäktige med förslag på reviderad policy när denna löper ut.

Beslutsunderlag

- Bilaga 4 Skiss handlingsplan
- Bilaga 3 Samrådsredogörelse
- Bilaga 2 Förslag policy
- Bilaga 1 Rapport
- Tjänsteskrivelse tekniska nämnden
- Tekniska nämnden beslut 190424 §118
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 190812 Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2019-08-12
Kommunstyrelsen 2019-08-14
Kommunfullmäktige 2019-09-05

Beslutet skickas till

Tekniska nämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Servicenämnden
Miljönämnden
MKB Fastighets AB
Parkeringsövervakning i Malmö AB
Malmö Leasing AB
Malmö Kommuns Parkerings AB

Ärendet

I Malmö stads budget för 2017 gavs tekniska nämnden i uppdrag att i samråd med servicenämnden, parkeringsbolagen, VISAB (nu Malmö Leasing AB) och MKB att utreda möjliga insatser som kan påskynda arbetet en heltäckande laddinfrastruktur. Under senhösten 2016 tog också tekniska nämnden beslut om att ge dåvarande gatukontoret i uppdrag att ta fram förslag på kommunala riktlinjer för publika laddplatser.

I början av 2018 färdigställdes rapporten *Publik laddinfrastruktur i Malmö* (se bilaga 1). I denna återfinns en djuplodande diskussion om kommunens roll och engagemang i frågan, vilken mynnade ut i ett förslag på kommunala riktlinjer för publik laddinfrastruktur. I samband med avrapporteringen av budgetuppdraget till kommunfullmäktige anmodade kommunstyrelsen tekniska nämnden att skicka ut rapporten på remiss till berörda nämnder och bolag innan nämnden skulle återkomma till kommunfullmäktige för beslut om kommunala riktlinjer (se ärende STK -2018-347).

Tekniska nämnden har sedan dess genomfört ett remissförfarande och godkänt förslag till Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö. Kommunfullmäktige har nu att ta ställning till om policyn ska antas och om berörda nämnder och bolag ska ges i uppdrag att fortsätta arbetet i linje med policyn. Policyn föreslås vara giltig från den 1 oktober 2019 till den 31 december 2022.

Behovet av ett ställningstagande kring laddinfrastruktur för elbilar

Antalet laddbara bilar har ökat kraftigt i Sverige under de senaste åren, samtidigt som utvecklingen av laddinfrastruktur gått fort framåt. I Malmö finns omkring 1 000 laddbara bilar och drygt 200 laddpunkter idag. Att få till ett heltäckande system av laddmöjligheter för elfordon är grundläggande för att minska fossilberoendet på vägarna. Samtidigt vet vi idag att publik laddning utgör endast en mindre del av den laddade energin för elbilar och bör därför i första hand ses som ett komplement till icke-publik laddning. Den senare sker vid hemmet eller på arbetsplatsen under dagen. Den stora utmaningen i ett storstadsperspektiv, med ett stort antal privatpersoner med bil som bor i flerbostadshus utan egen parkeringsyta, blir i första hand att möta laddningsbehovet hos de medborgare som idag har boendeparkeringsstillstånd för sin bil. Det finns idag drygt 19 000 tillstånd för boendeparkering i Malmös innerstad. En avgörande följdfråga blir huruvida det är kommunens ansvar att tillgodose behovet av laddning, och i så fall om detta bör ske på allmän gatu- och platsmark.

Det finns i dagsläget ingen utvecklad praxis eller några prejudikat gällande hur kommunerna bör förhålla sig till publik laddinfrastruktur för elbilar. I rapporten (bilaga 1) beskrivs Stockholms och Göteborgs arbete på området. Dessa kommuner har valt olika handlingslinjer där Stockholms kommunala parkeringsbolag har etablerat laddplatser på allmän gatumark, medan

Göteborgs stad har en mer restriktiv syn gällande laddinfrastruktur på allmän gatumark och betonar att dessa ytor ska användas för många olika ändamål och nyttor.

Marknadens aktörer har redan visat att de är beredda att göra avgörande insatser. Laddplatser etableras idag successivt på privat kvartersmark på befintliga och nyanlagda parkeringsytor. Allt fler aktörer engagerar sig i denna utveckling och det kommunala grunduppdraget bör då vara att opartiskt stödja dessa med information. I detta perspektiv kan laddplatser för elbilar liknas vid kommersiella tankstationer för andra drivmedel; en produkt som marknaden erbjuder utifrån kundernas behov. Som ett komplement kan vårt kommunala parkeringsbolag fortsätta sitt pågående arbete med att installera laddpunkter i parkeringsanläggningar i kommunal regi.

Vilka ställningstaganden föreslår policyn?

I korthet föreslår policyn att följande utgångspunkter ska vara vägledande för Malmö stads engagemang i frågan om publik laddinfrastruktur för elbilar:

- Huvudlinjen är att laddplatser för elbilsladdning inte ska etableras på allmän platsmark.
- Publika laddplatser ska i första hand etableras i publika parkeringshus (i kommunal eller privat regi) för att möta den växande efterfrågan.
- Publika laddplatser ska som regel ägas och drivas/förvaltas av någon annan aktör än Malmö stads förvaltningar. Helägda kommunala bolag kan äga och/eller driva/förvalta publik laddinfrastruktur utifrån gällande lagstiftning när/om det visar sig vara den mest rationella/kostnadseffektiva lösningen.
- Publika laddplatser ska vid behov kunna etableras på kommunägd kvartersmark på befintliga parkeringsytor, t ex vid besöksanläggningar och skolor, i första hand genom upplåtelse av plats till extern aktör.
- Vid nyanläggning av publika parkeringsanläggningar i kommunal regi (kvartersmark) ska laddplatser anläggas i en omfattning som minst motsvarar behovet.
- Kommunen ska opartiskt stödja de aktörer som engagerar sig i att etablera publika laddplatser.

Stadskontorets bedömning

Elektrifieringen av fordonsflottan i Sverige utvecklas i snabb takt och mycket har hänt inom detta område under de senaste åren. Att minska transportsektorns negativa miljöpåverkan är en viktig aspekt av att skapa ett mer ekologiskt hållbart samhälle. En övergång från fossildrivna till eldrivna bilar är ett sätt att minska transportsektorns utsläpp, även om elbilarna har andra negativa miljökonsekvenser, inte minst gällande produktion och hantering av batterier. Malmö stad arbetar i dag på flera sätt för att minska transportsektorns negativa miljöpåverkan, vilket bland annat uttrycks i Trafik- och mobilitetsplanen, Miljöprogrammet och Översiktsplan för Malmö.

Stadskontoret delar de ställningstaganden som policyn gör. Malmö stad bör vara positivt inställd till en ökad elektrifiering av fordonsflottan, som ett sätt att minska transportsektorns negativa miljöpåverkan. Samtidigt väcker arbetet med publik laddinfrastruktur frågor om kommunens roll i relation till kommersiella aktörer och om hur allmän platsmark ska användas. Därför är det positivt att kommunfullmäktige genom detta ärende får mer information om laddinfrastruktur för elbilar och möjlighet att ta ställning till hur staden ska förhålla sig till denna fråga framöver. Det ger berörda nämnder och bolag en möjlighet att arbeta vidare med frågan på ett strukturerat sätt utifrån en tydlig målbild.

Stadskontorets förslag

Stadskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar förslaget till Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö och ger berörda nämnder i uppdrag att gemensamt ta fram en handlingsplan för att fortsätta arbetet i enlighet med policyn och att detta arbete ska ske i samverkan med berörda bolag. Tekniska nämnden föreslås dessutom att ges i uppdrag att i samråd med berörda nämnder och bolag återkomma till kommunfullmäktige med förslag på reviderad policy när denna löper ut.

Ansvariga

Eva Marie Tancred Utvecklingssekreterare

Andreas Norbrant Stadsdirektör