



Datum  
2020-05-26

## Yttrande

Diarienummer  
TN-2020-325

Till  
Kommunfullmäktige

### **Motion från Ilvars Hansson (SD) om att identifiera gator som kan ändras om till parkeringsgator med laddinfrastruktur för elbilar STK-2020-145**

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

I en växande stad som Malmö ökar kraven på en god och effektiv markanvändning för att stärka stadens attraktivitet och fullfölja stadens inriktning mot en hållbar stadsutveckling, både socialt, ekologiskt och ekonomiskt. I enlighet med beslutad policy för laddinfrastruktur, bör publika laddplatser därför i första hand etableras i publika parkeringshus för att möta den växande efterfrågan. Frågan om möjlighet och behov av eventuella laddgator kommer dock att behandlas i samband med att en handlingsplan, med utgångspunkt i policyn för laddinfrastruktur, tas fram och beslutas av berörda förvaltningar och nämnder.

#### **Yttrande**

Elektrifieringen av fordonsflottan i Sverige är en pågående process. Utvecklingen går allt fortare, och kommuner runt om i landet behöver förtydliga ståndpunkterna bakom sitt engagemang i frågan. Malmö stad har därför tagit fram en policy för laddinfrastruktur som beslutades 2019 och gäller till och med 2022. De parkeringsmöjligheter som finns längs allmänna gator ska i första hand inte användas för långtidsparkering, utan bör användas för att stödja näringslivet genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden. Gång, cykel och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva färdslag än personbilstrafik – både när det gäller parkeringsytor och ytor för rörelse. Genom att prioritera yteffektiva trafikslag kan tillgängligheten öka i staden för såväl Malmöbor som inpendlare och andra verksamma. Den beslutade *Trafik- och mobilitetsplanen för Malmö* gör gällande att en omDispositionering av gatoutrymmet som prioriterar yteffektiva färdslag är en av flera strategier för att uppnå uppsatta målsättningar för trafikutvecklingen i staden. En god tillgänglighet med olika trafikslag inom, till och från Malmö bidrar till att stimulera arbetsmarknadsregionen och är gynnsamt för såväl malmöbor, som inpendlare och näringslivet i staden. Utifrån ett sådant resonemang är det inte önskvärt att den allmänna platsmarken utgörs av mer bilparkering på bekostnad av andra hållbara

trafikslag som gång och cykel. Den bilparkering som ändå behöver finnas på allmän platsmark i staden ska i första hand användas för korttidsparkering.

I policyn för laddinfrastruktur tydliggörs de utgångspunkter som ska ligga till grund för Malmö stads agerande när det gäller publika laddplatser.

Ur policy för laddinfrastruktur:

*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. Parkering Malmö ska utöver etablering i parkeringshus i egen regi även i möjligaste mån understödja etableringen av publika laddplatser i externägda parkeringsanläggningar som bolaget förvaltar.*

*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. En tillräcklig andel av platserna bör utöver detta förberedas (kablar, säkringar etc.) för det kommande behovet av laddplatser. Även privata byggaktörer ska uppmanas att följa samma inriktning.*

*Kommunen ska opartiskt stödja de aktörer som engagerar sig i att etablera publika laddplatser.*

Med utgångspunkt i policyn för laddinfrastruktur ska berörda nämnder och bolag ta fram och besluta om en gemensam konkretiserad handlingsplan utifrån respektive ansvarsområde. Arbetet med att ta fram och genomföra handlingsplanen samordnas mellan förvaltningarna och bolagen.

Som en del i den kommande handlingsplanen föreslås bland annat insatser på allmän platsmark som handlar om att bevaka frågan om laddplatser utifrån behovsbild, att följa utvecklingen av de juridiska och regleringsmässiga aspekterna samt att ha en dialog med andra större städer gällande deras agerande och erfarenheter. Insatser i handlingsplanen för publik laddinfrastruktur kan då innebära att se över möjligheter och kriterier för konceptet med så kallade ”laddgator” utifrån en geografisk behovsbild, till exempel när det gäller behovet för de som har boendeparkering och saknar tillgång till parkeringsanläggning inom rimligt avstånd.

Ordförande

.....  
Andréas Schönström (S)  
.....

Nämndsekreterare

.....  
Philip Lee  
.....

Anders Pripp (SD) och Stefan Plath (SD) reserverar sig skriftligen mot beslutet till förmån för Anders Pripps (SD) yrkande om att tekniska nämnden ska besluta att till kommunfullmäktige avge yttrande vari framgår att tekniska nämnden ställer sig positiv till motionens innehåll, liksom att, med hänvisning till ett dylikt yttrande, föreslå kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen i dess helhet. Se till protokollet bilagd reservation, § 188a.

Håkan Fäldt (M), Karin Olsson (M) och Niclas Röhr (M) reserverar sig muntligen mot beslutet till förmån för yrkande om att tekniska nämnden ska besluta att till kommunfullmäktige avge yttrande vari framgår att tekniska nämnden ställer sig positiv till motionens innehåll, liksom att, med hänvisning till ett dylikt yttrande, föreslå kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen i dess helhet.