



Datum  
2019-04-08  
Vår referens  
Max Hanander  
Projektledare  
Max.Hanander@malmo.se

## Tjänsteskrivelse

### **Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö TN-2019-1394**

#### **Sammanfattning**

Elektrifieringen av fordonsflottan är idag ett faktum. Det finns 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 en remiss till berörda nämnder och bolag. Nästa steg i processen föreslås bli en gemensam handlingsplan som utgår ifrån policyn.

#### **Förslag till beslut**

Tekniska nämnden föreslås besluta

**att** godkänna förslag till policy för publik laddinfrastruktur i Malmö,

**att** överlämna policyn till kommunfullmäktige för antagande samt

**att** föreslå kommunfullmäktige ge tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden, servicenämnden och miljönämnden i uppdrag att i samverkan ta fram och besluta om, samt genomföra, en handlingsplan med tydlig ansvarsfördelning, och med utgångspunkt i den antagna policyn, i samverkan med MKB, PÖMAB, Malmö Leasing AB och Parkering Malmö

#### **Beslutsunderlag**

- G-Tjänsteskrivelse TN 190424 Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö
- Bilaga 1 Rapport
- Bilaga 2 Förslag policy
- Bilaga 3 Samrådsredogörelse
- Bilaga 4 Skiss handlingsplan

#### **Beslutsplanering**

Tekniska nämnden 2019-04-24

#### **Beslutet skickas till**

Kommunfullmäktige

#### **Ärendet**

##### *Inledning*

Elektrifieringen av fordonsflottan i Sverige går nu allt fortare, och kommuner runt om i landet

behöver förtydliga ståndpunkterna bakom sitt engagemang i frågan. Malmö stad bör i grunden förhålla sig positiv till fler elbilar och laddplatser i staden. Det är bra för vår gemensamma stadsmiljö om äldre bilar med sämre miljöprestanda byts ut mot nyare eldrivna bilar. Den nu föreslagna policyn slår fast de utgångspunkter som ska ligga till grund för Malmö stads agerande när det gäller publika laddplatser inom kommunen.

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 är då att opartiskt stödja dessa med information. I detta perspektiv kan laddplatser för elbilsladdning liknas vid kommersiella tankstationer för andra drivmedel; en produkt som marknaden erbjuder utifrån kundernas behov. Som ett komplement kan vårt kommunala parkeringsbolag konsolidera sitt pågående strategiska och operativa arbete med att installera laddpunkter i parkeringsanläggningar i kommunal regi.

#### *Från uppdrag till remiss*

I kommunfullmäktiges budgetskrivelse inför 2017 gavs tekniska nämnden i uppdrag att utreda möjliga insatser som kan påskynda arbetet med en heltäckande laddinfrastruktur i Malmö. Under senhösten 2016 hade också tekniska nämnden tagit beslut om att ge dåvarande gatukontoret i uppdrag att ta fram förslag på kommunala riktlinjer för publika laddplatser.

Under våren 2017 tillsattes en arbetsgrupp och en referensgrupp, vilka tog ett samlat grepp om uppdragen. Sedan dess har följande förvaltningar och bolag deltagit i arbetet (fetstil anger deltagande i arbetsgrupp, utöver den gemensamma referensgruppen):

- **Fastighets- och gatukontoret**
- **Miljöförvaltningen**
- Stadsbyggnadskontoret
- Serviceförvaltningen
- Malmö Leasing AB (fd ViSAB)
- **Parkering Malmö**
- PÖMAB
- MKB

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 utvecklingen, vilken mynnar ut i ett förslag på kommunala riktlinjer för publik laddinfrastruktur. I samband med avrapporterat uppdrag till kommunfullmäktige anmodade kommunstyrelsen tekniska nämnden att skicka ut rapporten på remiss till stadsbyggnadsnämnden, miljönämnden, servicenämnden samt Parkering Malmö, MKB, Parkeringsövervakning i Malmö och Malmö Leasing AB, innan nämnden skulle återkomma till kommunfullmäktige för beslut om kommunala riktlinjer.

#### *Samrådsredogörelse och ny policy*

Med hänsyn tagen till de synpunkter som inkommit under remissen hösten 2018, har ett förslag på kommunal *Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö* (tidigare kallad riktlinjer) tagits fram (se bilaga 2). Jämfört med tidigare förslag på riktlinjer för publik laddinfrastruktur har följande justeringar gjorts (se bilaga 3 för fullständig samrådsredogörelse):

- I enlighet med *Riktlinjer för utformning av Malmö stads styrdokument*, där det tydligt framgår att reglerande styrdokument som antas av kommunfullmäktige skall benämnas policy, har riktlinjerna istället blivit en policy. En policy klargör kommunfullmäktiges förhållningssätt i en specifik fråga, och ger därmed stöd och riktning för förvaltningar och bolag i det mer operativa arbetet.
- I det ursprungliga förslaget anges att publik laddinfrastruktur inte under några omständigheter ska ägas och/eller förvaltas av kommunens förvaltningar eller bolag. I flera remissvar uttrycktes dock att kommunala bolag bör kunna äga och förvalta publik laddinfrastruktur utifrån gällande lagstiftning när/om det visar sig vara det mest rationella/kostnadseffektiva. Denna ståndpunkt är inarbetad i förslaget.
- I de föreslagna riktlinjerna återfanns specificerade målsättningar, både för etablering av laddplatser och för förberedande infrastruktur, vid nyanläggning av publika parkeringsanläggningar i kommunal regi på kvartermark. Dessa ifrågasattes från flera remiss-instanser bland annat pga oklarheter avseende finansieringsfrågan. Istället väljs nu en formulering som tar sin utgångspunkt i *kommande behov* av laddinfrastruktur.
- I några fall har mindre förtydliganden gjorts i det nya förslaget på policy. Detta gäller t ex ett tillägg med en kortare text om skillnaden mellan publik och semi-publik laddinfrastruktur, samt några semantiska förenklingar.

#### *Fortsatt arbete*

Utifrån den nu föreslagna policyn kan berörda nämnder och bolag i samverkan arbeta fram en gemensam handlingsplan, med konkreta insatser och en tydlig ansvarsfördelning. Varje nämnd och styrelse som berörs (se ovan punktlista) får sedan besluta om sina respektive insatser inom den gemensamma ram som handlingsplanen utgör. Det är avgörande att det fortsatta arbetet med publik laddinfrastruktur sker i samverkan mellan samtliga utpekade nämnder och bolag. En organisation för detta fortsatta arbete bör också formeras i samverkan. Som utgångspunkt för det föreslagna arbetssättet har en översiktlig skiss på gemensam handlingsplan tagits fram (se bilaga 4).

#### **Ansvariga**

Patrik Widerberg Avdelningschef

Anna Bertilson Direktör