

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2025-10-31

Diarienummer:
GSN-2025-01384

Handläggare:
Oscar Forss

Upplåtelse av allmän plats för laddinfrastruktur för allmänheten

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till beslutsgrunder för att upplåta allmän plats för laddinfrastruktur för allmänheten.

Ärendet

En rapport från Konkurrensverket 2024 visar på att kommunerna i egenskap av markägare kan bidra till att snabba på utbyggnaden av laddinfrastruktur genom att tillgängliggöra mark för privata aktörer och säkerställa en rättvis hantering i etableringsfrågor för olika aktörer.

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att beslutsgrunder för att möjliggöra för privata aktörer att etablera publik infrastruktur för laddning av elfordon på kommunal mark tas fram.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret i dialog med Uppsala parkerings AB.

Föredragning

Omställning till eldrivna transporter är viktigt för att minska utsläppen och nå Uppsala kommuns klimatmål. Av den anledningen behöver tillgången till publik laddning öka.

Med publik laddning menas laddplatser som är öppna för alla att använda. 90 procent av all laddning sker idag där fordonet står parkerat en längre tid, till exempel vid

hemmet eller arbetsplatsen. Tillgång till publik laddning bedöms kunna möjliggöra för fler som inte har tillgång till egen laddning hemma att byta till eldrivet fordon. Det gäller till exempel de som idag har boendeparkering på gata. För det lokala näringslivet är det en fördel att ha tillgång till publik laddning för företagsfordon ute på arbete. Besökare till Uppsala har också nytta av ökad tillgång till publik laddning, vilket stärker Uppsala som destination.

Konkurrensverkets rapport (2024) pekar på att kommunen har en viktig roll som möjliggörare för laddinfrastruktur i egenskap av stor markägare. De anser att kommuner bör upplåta mark genom konkurrensutsatt tilldelning och att villkoren som ställs bör vara proportionerliga. Transportstyrelsen har också förtydligat att publik laddinfrastruktur är tillåten på allmän platsmark och inte kräver polistillstånd. Genom att öppna för upplåtelse av kommunal mark för publik laddinfrastruktur agerar Uppsala i linje med Konkurrensverkets rekommendationer.

Upplåtelse av mark kan medföra att utbyggnaden av laddinfrastruktur snabbas på samtidigt som kommunens investeringskostnader minskar. Kommunen kan styra etablering av publik laddinfrastruktur till platser som bedöms som lämpliga. Det finns redan aktörer som visat intresse för att etablera sig i Uppsala. Uppsala kommun kan främja etablering av publik laddning genom en process där kommersiella aktörer på rättvisa och jämlika villkor får möjlighet att delta i utbyggnaden. Det möjliggör en effektiv företagsservice som bidrar till att förenkla företagens vardag, uppdrag 12 i mål och budget.

Ekonomiska konsekvenser

Framtagande av beslutsgrunder för upplåtelse av mark för publik laddinfrastruktur sker inom befintlig budgetram.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 31 oktober 2025
- Bilaga 1, Utredning om publik laddning på kommunal mark

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen
Rapport

Datum:
2025-06-23

Diarienummer:
NNN-20##-####

Handläggare:
Linnéa Nedar, Oscar Forss

Version/DokumentID: 1.0

Publik laddinfrastruktur på kommunal mark

1 Innehåll

2	Sammanfattning	3
3	Bakgrund	4
4	Nuläge i Uppsala kommun	4
4.1	Parkering	4
4.2	Laddinfrastruktur	5
4.2.1	Aktörer	6
4.2.2	Styrdokument	6
5	Förutsättningar för publik laddning på kommunal mark	7
5.1	Kommunal kvartersmark	8
5.2	Allmän platsmark	8
6	Lämpliga platser för publik laddinfrastruktur	9
7	Tillgängliggörande av mark för kommersiella aktörer	9
7.1	Avtal	10
8	Process för hantering av förfrågningar	10
8.1	Möjlig process	10
9	Uppsala parkerings roll	10
9.1	Nuvarande ansvar och uppdrag	11
9.2	Möjliga förändringar	11
10	Exempel från andra kommuner	12

2 Sammanfattning

Elektrifieringen av transportsektorn är en central del i Uppsala kommuns arbete för att nå klimatmålen. För att möjliggöra denna omställning krävs en väl utbyggd laddinfrastruktur. Huvuddelen av all laddning sker vid bostaden eller arbetsplatsen, där det är upp till fastighetsägaren att erbjuda laddning. Publika laddstationer behövs för att möjliggöra längre resor med elfordon och för tjänstebilar som rullar långt varje dag. För att de som har boendeparkering på gata ska kunna köra laddbart underlättar det om det finns publik laddning i närheten av bostaden.

Kommunen har en viktig roll i att skapa förutsättningar för detta genom att upplåta kommunal mark för publik laddinfrastruktur, alltså laddinfrastruktur som är öppen för alla att använda. Både kvartersmark och allmän platsmark kan vara aktuell för publik laddinfrastruktur om förutsättningarna är rätt. Bland annat beror det på efterfrågan i området och hur parkeringsplatsen är utformad. Kommunen kan peka ut lämpliga platser och sedan upplåta mark till aktörer som erbjuder publik laddning.

3 Bakgrund

Elektrifiering av fordonen som rullar inom Uppsala är en viktig del i att nå kommunens klimatmål. Det kräver ökad tillgång till både egen och publik laddning. Genom att upplåta kommunal mark för publik laddning till fler aktörer kan utbyggnaden ske snabbare och mer kostnadseffektivt. Det ska i så fall göras på ett rättssäkert, transparent och konkurrensneutralt sätt.

Två rapporter från Konkurrensverket och Transportstyrelsen under 2024 har förändrat förutsättningarna för hur kommuner bör agera vid tillgängliggörande av mark för laddinfrastruktur.

Konkurrensverkets rapport, ["Kommuners påverkan på konkurrensen inom publik laddning av elfordon"](#) handlar om hur kommuner agerar på marknaden för publik laddning. Dels hur kommunen agerar som markägare, dels hur kommunen agerar som direkt aktör genom att själva installera laddare. Konkurrensverket kommer med kritik: "Denna studie visar att det finns betydande risk för att kommuner agerar på sätt som skapar och förstärker inträdeshinder, snedvrider konkurrensen genom att gynna den egna säljverksamheten eller agerar på andra sätt som riskerar att hämma och snedvrider konkurrensen." Konkurrensverket trycker på att om kommunen ska upplåta mark till laddning bör det ske på ett sätt som är transparent och tillåter konkurrens. Dessutom bör kommunala bolag konkurrera på ett rättvist sätt.

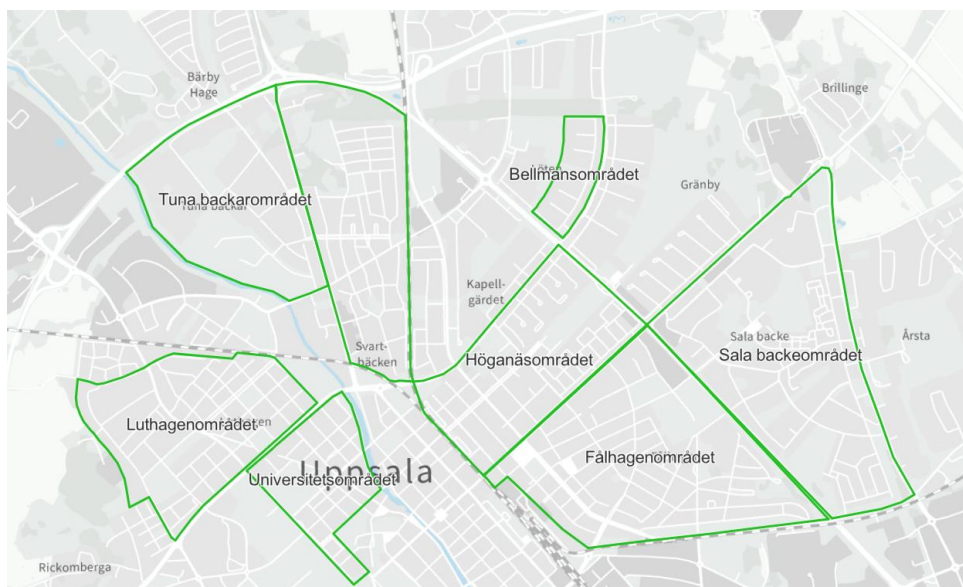
Transportstyrelsens rapport ["Uppdrag att se över och förenkla vissa regler avseende allmän platsmark"](#) ger förtydliganden kring vilka regler som gäller för laddinfrastruktur på allmän platsmark. De beskrivs närmare under 5.2.

4 Nuläge i Uppsala kommun

4.1 Parkering

Uppsala parkering förvaltar all parkering på allmänna gator och kommunal kvartersmark i Uppsala, samt tre p-garage. Sammanlagt mer än 27 000 parkeringsplatser. Det finns också många privata parkeringar, inte minst ett flertal parkeringsgarage i centrum.

I Uppsala tillämpas ett system med boendeparkering på kommunal mark i vissa bostadsområden. Det är ett tillstånd som gör det möjligt för boende att parkera längre tid och till lägre kostnad i närheten av bostaden.



Figur 1 Karta över områden i Uppsala med boendeparkering. Områdena med boendeparkering är Tunabackarområdet, Bellmansområdet, Höganäsområdet, Fålhagenområdet, Sala backeområdet, Luthagenområdet och Universitetsområdet.

Det finns målkonflikter kopplat till användningen av kommunal mark till parkering och laddinfrastruktur. Tillgång till parkering och parkeringsregler är ett sätt att styra trafiken. För klimatomställningen behöver fler människor välja gång, cykel och kollektivtrafik inne i staden, och då är ett sätt att verka för det att minska antalet parkeringsplatser i staden. Samtidigt behöver antalet publika laddplatser öka framför allt i närheten av staden, där det är fler besökare och fler som inte har tillgång till en privat parkeringsplats. Mark är också en begränsad resurs, och olika användningsområden behöver vägas mot varandra.

I [Plan för innerstaden](#) pekas riktningen ut för parkering i centrum framöver. Parkering för bil ska i högre grad ske i parkeringsanläggningar för att frigöra exempelvis S:t Eriks torg och Hamnplan för att utveckla stadslivet. I de mest centrala delarna av innerstaden ska det på sikt inte finnas markparkeringar. Eventuella framtida parkeringsanläggningar är tänkta under mark för att inte påverka stadsmiljön. Utbyggnaden av laddinfrastruktur behöver anpassas till denna plan.

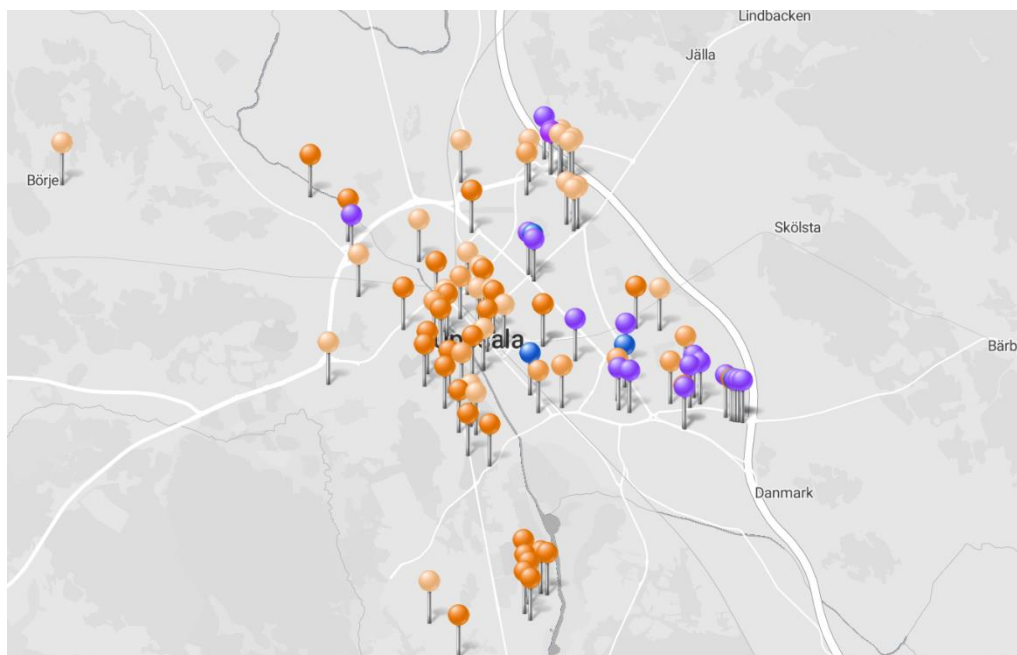
4.2 Laddinfrastruktur

I dagsläget sker cirka 90 procent av all laddning där bilarna står parkerade nattetid och/eller dagtid, det vill säga vid bostaden eller arbetsplatsen. Publika laddstationer behövs för att möjliggöra längre resor med elfordon och för till exempel tjänstefordon, taxibilar och servicefordon som rullar längre sträckor under en dag.

Elbilarnas räckvidd blir allt längre, vilket innebär att många elbilar inte behöver ladda ens varje natt för att klara vardagens resor.

Generellt är det fastighetsägare och bostadsrättsföreningar som ska se till att möta behovet av laddning för sina boende på sin egen mark. För att de som har boendeparkering på gata ska kunna köra laddbart underlättar det om det finns publik laddning i närheten av bostaden.

I Uppsala kommun fanns drygt 560 publika laddare i början av 2025 (källa: Nobil). Figur 2 nedan visar hur laddarna är fördelade i staden. Dessutom finns publik normalladdning i flera av tätorterna på landsbygden.



Figur 2 Publik laddning i Uppsala. Bilden hämtad från Chargefinder våren 2025. Orange är normalladdning och lila är snabbladdning. Laddplatserna finns utspridda över staden. Snabbladdning finns framför allt på östra sidan, närmare E4:an.

4.2.1 Aktörer

Nya publika laddstationer i Uppsala byggs både av kommunala bolag och privata aktörer.

Privata aktörer bygger publik laddning på privat mark i Uppsala. Det handlar både om fastighetsägare som tar initiativ till att bygga laddstationer eftersom de ser en affärsnytta för sig själva eller sina hyresgäster. Det finns också aktörer som har etablering och drift av laddstationer som affärsidé i sig, och som söker mark där de kan bygga laddstationer.

På kommunal mark är det bara kommunala bolag som bygger laddstationer idag.

- Uppsala parkering äger egen mark i form av deras parkeringsgarage och mobilitetshus. De förvaltar också parkeringar på allmän platsmark och åt andra kommunala bolag. Uppsala parkering har upphandlat en leverantör av laddningsutrustning och betaltjänst men det är de själva som står för investeringen och driften och tar betalt för laddningen.
- Skolfastigheter har tecknat avtal med Uppsala parkering om drift av parkering. Där ingår att Uppsala parkering ska bygga ut laddinfrastrukturen för att uppfylla lagkrav.
- Uppsalahem äger och förvaltar sina parkeringsplatser. En viktig uppgift är att ge sina hyresgäster tillgång till laddplatser. De har också planer på publik laddning, främst på besöksparkeringar, som kan användas både av boende och besökare.
- Uppsala vatten äger mark men är inte relevanta i det här sammanhanget eftersom de inte har särskilt många parkeringar som allmänheten har tillgång till. Däremot arbetar de aktivt med andra förnybara drivmedel.

4.2.2 Styrdokument

Utbyggnad av laddinfrastruktur nämns i kommunens styrdokument.

- Mål och budget 2025 med plan för 2026–2027

I kommunens mål och budget finns uppdraget ”*Snabba på utbyggnaden av infrastruktur för el-laddning och förnybara drivmedel*”.

- Handlingsplan för parkering, 2016

Under rubriken ”*Skapa bättre förutsättningar för laddinfrastruktur*” beskrivs följande:

Kommunen ska säkerställa god tillgång till laddinfrastruktur i kommunens egna parkeringsanläggningar samt på allmän platsmark. I parkeringsanläggningarna ska det finnas både möjlighet till långsamladdning för boende och semisnabbladdning för besöksparkering. Därutöver finns ett behov på kvartersmark, framför allt vid boendet, som bör tillgodoses av de privata fastighetsägarna.

Snabbladdning, som har en betydligt högre effekt, ska finnas längs de större trafiklederna, i kransorter och på privat fastighetsmark.

- Uppsala parkerings affärsplan 2025

I ägardirektivet står: *Bolaget ska i samverkan med övriga aktörer i kommunen arbeta för utökade möjligheter för laddning av elbilar.*

Affärsplanen utvecklar: Uppsala Parkering har enligt ägardirektivet ett ansvar att möta och driva fram utvecklingen kring laddplatser tillsammans med övriga aktörer i kommunen. Laddfordon är en av nycklarna till att klara uppsatta klimatmål och nå en fossilfri fordonsflotta. Bolaget samarbetar med gatu- och samhällsmiljönämnden för att möjliggöra tillskott av publika laddplatser på allmän platsmark för stadens medborgare. Den primära strategin är dock att laddplatserna ska finnas på kvartersmark. Genom att strategiskt lokalisera parkeringar och laddpunkter där potentialen för samnyttjande är stor bidrar Uppsala Parkering till ett hållbart resande samt säkerställer en hög nyttjandegrad av utrustningen.

5 Förutsättningar för publik laddning på kommunal mark

Kommunens mark kan delas upp i två kategorier:

- Allmän platsmark
- Kommunal kvartersmark

Allmän platsmark är områden som är avsedda för gemensam användning av allmänheten. Det kan inkludera gator, parker, torg och gångvägar.

Kvartersmark är all mark som enligt detaljplan inte är allmän platsmark eller vattenområde. Den kan användas för olika ändamål, till exempel bostäder, skolor, parkeringsplatser eller verksamheter. Kommunal kvartersmark i Uppsala ägs till stor del av de kommunala bolagen. Den mark som ägs av kommunen i förvaltningsform styrs av kommunstyrelsen.

Marktypen är inte avgörande för om en plats är lämplig för laddinfrastruktur eller inte, men de innebär olika juridiska och styrningsmässiga förutsättningar. Det finns fler målkonflikter med att bygga laddplatser på allmän platsmark. Därför bör det vara prioriterat att bygga på kvartersmark i första hand. Samtidigt finns det platser på

allmän platsmark som är lämpliga för laddinfrastruktur utifrån långsiktig nytta. Det är viktigt att definiera vad som gör en plats lämplig.

5.1 Kommunal kvartersmark

På kommunal kvartersmark finns parkeringar och publik laddning i de kommunala bolagens regi. Utbyggnaden av laddare på kommunal kvartersmark fortsätter, framför allt med laddare för besökare och semi-publika laddare som är publika utanför verksamhetstid.

Lagstiftningen som styr är främst plan- och bygglagen (PBL). Kvartersmark är avsedd för specifika ändamål och när kommunen äger den är det också kommunen som direkt styr vad marken ska användas till.

5.2 Allmän platsmark

Uppsala parkering har i uppdrag att sköta all parkering på allmän platsmark. Antalet parkeringsplatser på allmän platsmark (gatumark) ska minska i enlighet med kommunens styrande dokument. Uppsala parkering har idag ett fåtal laddare på allmän platsmark, bland annat på Hamnplan och på Salagatan. Generellt har Uppsala parkering undvikit att bygga på allmän platsmark och Uppsala kommun har också undvikit att driva på för fler laddare på allmän platsmark på grund av att det finns målkonflikter med annan markanvändning. Att bygga på allmän platsmark kräver samordning med detaljplaner och trafikföreskrifter samt att lagkrav i PBL och Väglagen följs. Handlingsplan för parkering är dock tydlig med att kommunen ska tillgodose behovet av laddning även på allmän platsmark.

Lagstiftningen i plan- och bygglagen (PBL) anger att allmän platsmark är avsedd för allmänhetens användning. Hur marken får användas styrs av detaljplaner och om laddinfrastruktur ska etableras måste det gå i linje med vad detaljplanen säger. Transportstyrelsen har 2024 förtydligat att det inte krävs tillstånd enligt ordningslagen från Polismyndigheten för laddinfrastruktur som sätts upp inom offentlig plats i form av gata eller parkering. Dessutom slår de fast att ett fordon som står uppställt på en laddplats är ett parkerat fordon och det är därmed möjligt enligt gällande regelverk att föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering på laddplatsen.

Att bygga laddinfrastruktur på allmän platsmark innebär både möjligheter och risker:

Möjligheter

- **Ökad tillgång till publik laddning:** Öppnar upp fler områden för laddinfrastruktur på platser som är lättillgängliga för många olika användare, särskilt besökare och boende utan egen parkeringsplats.

Risker

- **Konkurrens om utrymme:** Risk för konflikter med andra användningar av allmän mark, såsom gångbanor, cykelbanor eller parkering.
- **Målkonflikt med minskning av parkering:** Inriktningen är att antalet parkeringar på allmän platsmark ska minska. Det betyder att placeringen av laddare på allmän platsmark måste göras med hänsyn till långsiktig planering för att inte behöva demonteras i framtiden.

- **Begränsar förändring:** För att vara resurseffektivt bör eventuella laddare få stå i minst 10 år, vilket innebär att platsen "låses" till ett visst ändamål under den tiden.

6 Lämpliga platser för publik laddinfrastruktur

Flera aspekter är viktiga i frågan om vad som gör en plats eller ett område lämpligt för publik laddinfrastruktur.

Efterfrågan: För att platserna ska komma flest möjligt till nytta ska platserna gärna finnas i områden med många boende, särskilt utan egen parkering, och områden med många besökande. Det är lämpligt med platser där många står parkerade en längre tid.

Fysiska förutsättningar: Det ska helst finnas utrymme för flera laddplatser på samma ställe för att vara effektivt. Det behöver också finnas utrymme för den fysiska laddstationen och tillhörande skyltning. Tillgång till elnätsanslutning är viktigt, vilket är en fråga för elnätsägaren.

Juridiska och administrativa förutsättningar: Planbestämmelserna måste tillåta laddinfrastruktur och det måste vara mark som kommunen kan teckna avtal kring.

Kommande planer: För att vara praktiskt ur både kommunen och laddoperatörens synvinkel bör det vara platser där det inte finns planer på att ändra markanvändningen under de närmaste tio åren.

7 Tillgängliggörande av mark för kommersiella aktörer

Det finns två huvudsakliga sätt att tillgängliggöra kommunal mark för kommersiella aktörer: upphandling av tjänstekoncession eller markupplåtelse genom nyttjanderättsavtal. I båda fallen ger kommunen en eller flera aktörer tillåtelse att etablera och driva laddinfrastruktur på kommunal mark.

Upphandling av tjänstekoncession innebär att kommunen upphandlar en aktör som får rätt att tillhandahålla en tjänst (t.ex. drift av laddstationer) på kommunal mark. Det regleras av lagen om upphandling av koncessioner (LUK) och kräver annonsering och konkurrensutsättning.

Markupplåtelse genom nyttjanderättsavtal innebär att kommunen upplåter mark till en eller flera aktörer genom ett avtal om nyttjanderätt (t.ex. arrende eller hyresavtal), utan att upphandla en tjänst. Det regleras av civilrätt (jordabalken) och kommunallagen. Kräver inte upphandling, men måste ske på affärsmässiga och icke-diskriminerande grunder.

I båda fall står laddoperatören för investering och drift, medan kommunen kan ställa krav på tillgänglighet, prissättning och andra villkor. Finansieringsmodellen varierar: vid markupplåtelse får laddoperatören intäkter från användarna och de betalar arrende till kommunen för användningen av marken. Vid tjänstekoncession kan det vara så att laddoperatören får intäkter från användarna, men även att kommunen betalar en del av kostnaderna för att säkerställa samhällsnytta. Avtalen i båda fall kan

sättas till att gälla under en viss tid. Resultatet av både en upphandling av en tjänstekoncession och en markupplåtelse kan vara att man tecknar ett nyttjanderättsavtal, vilket betyder att den stora skillnaden ligger i hur processen ser ut för tilldelning av platser.

7.1 Avtal

Kunskapsorganisationen BioDriv Öst har tagit fram en mall för nyttjanderättsavtal för publik laddinfrastruktur som flera kommuner använder sig av och som kan anpassas till lokala förutsättningar. Uppsala kommun har också egna mallar för bland annat lägenhetsarrende som kan vara tillämpliga i det här fallet. Avtalet bör innehålla skrivningar som handlar om kommunens krav på laddoperatören och fördelning av ansvar mellan kommunen och laddoperatören samt Uppsala parkering.

8 Process för hantering av förfrågningar

Det behövs en process för kommunens arbete med att tillgängliggöra kommunal mark för kommersiella aktörer. Det är lämpligt att huvudansvaret för processen ligger hos stadsbyggnadsförvaltningen.

8.1 Möjlig process

1. Kommunen pekar ut ett antal lämpliga platser.
2. Intresserade aktörer skickar in sina ansökningar.
3. Kommunen bedömer ansökningarna och tilldelar platser.
4. Aktören skickar in anslutningsförfrågan till elnätsägaren.
5. Nyttjanderättsavtal tecknas.
6. Aktören bygger laddplatserna.
7. Drift och senare avveckling

Att peka ut lämpliga platser görs förslagsvis av stadsbyggnadsförvaltningen i samråd med Uppsala parkering.

Inkommande ansökningar kan hanteras av stadsbyggnadsförvaltningen som också är de som tecknar avtalen. Information om platser och ansökningsprocess behöver finnas på uppsala.se.

Bedömning av ansökningar och tilldelning kan göras av en arbetsgrupp på stadsbyggnadsförvaltningen.

9 Uppsala parkerings roll

Uppsala parkering påverkas på flera sätt när kommersiella aktörer tillåts på allmän platsmark och/eller kommunal kvartersmark. Det finns både möjligheter och risker. Riskerna som finns kan hanteras om processen utformas rätt. Uppsala parkering har då fortfarande en viktig funktion i den strategiska utvecklingen av parkering och laddinfrastruktur i Uppsala, men får en mindre operativ roll.

9.1 Nuvarande ansvar och uppdrag

Idag är Uppsala parkerings uppdrag i ägardirektivet: *”Bolaget ska i samverkan med övriga aktörer i kommunen arbeta för utökade möjligheter för laddning av elbilar.”*. Angående bolagets roll på marknaden skriver de i sin affärsplan: *”Uppsala parkering samlar kommunkoncernens ansvar för tillhandahållande av laddinfrastruktur. Genom strategiskt placerade laddplatser ska bolaget bidra till att främja övergången mot en fossilfri personbilsflotta. Uppsala parkering ska inte bli en så dominerande aktör att privata alternativ hindras. Bolaget ska på marknadsmässig grund erbjuda laddning som med utbud och prissättning styr mot kommunens klimatmål.”*

Som beskrivits under 4.2.1 bygger Uppsala parkering ut tillgång till laddning på flera platser. Fokus just nu är på mobilitetshusen i Rosendal och på Skolfastigheters parkeringar. Anledningen till att bygga ut laddning på skolparkeringar är dels att uppfylla de nya krav som finns i Boverkets byggregler om att alla parkeringar med över 20 platser ska ha ett antal laddplatser, dels att det är strategiska platser för att ge fler invånare tillgång till laddning.

Investeringskostnader är en viss begränsning för Uppsala parkering i hur snabbt de kan bygga ut laddning i Uppsala.

Uppsala parkering arbetar aktivt med fastighetsstaben och fordonsservice för att ordna laddning till kommunens egna fordon, vilket är ett högt prioriterat uppdrag. Det kan innebära att Uppsala parkering fokuserar på att bygga fler icke-publika eller samnyttjade platser snarare än publika.

9.2 Möjliga förändringar

Att öppna upp för privata aktörer att bygga laddinfrastruktur på kommunal mark påverkar Uppsala parkering. Det kan innebära minskade investeringskostnader men också potentiellt minskade intäkter. Det kan innebära ökad konkurrens och därmed lägre utnyttjandegrad av Uppsala parkerings befintliga laddare.

En risk är att det finns en vilja från kommunen att Uppsala parkering ska bygga laddare på vissa platser där det är låg efterfrågan på laddning. Kommersiella aktörer kommer inte vilja bygga där, och då finns risk att Uppsala parkering enbart får bygga olönsamma laddare.

Alla laddare på allmän platsmark ägs av Uppsala parkering. De har dock inte byggt några nya laddare på allmän platsmark på flera år eftersom det funnits juridiska frågetecken och Uppsala kommun varit tveksamma.

När det kommer till hur Uppsala parkering påverkas är det mindre komplicerat med kommersiella aktörer på allmän platsmark än på kvartersmark.

Kvartersmarken ägs av de kommunala bolagen och därför är det upp till dem vem som ska få bygga laddinfrastruktur på deras mark och vem laddarna ska vara till för. I en process där även de kommunala bolagens mark pekas ut som lämplig för laddning att byggas av kommersiella aktörer skulle Uppsala parkering inte längre ha en operativ roll i att bygga laddare utan övergå till att enbart sköta parkeringsövervakning och annat som ingår i deras grunduppdrag. Det kommunala bolaget behöver då vara med och peka ut platser som är lämpliga tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningen och Uppsala parkering.

Att kommersiella aktörer får en större roll i publik laddning på kommunal mark skulle kunna innebära en möjlighet för Uppsala parkering att fokusera på att stötta de kommunala bolagen att bygga ut den laddinfrastruktur fastighetsägarna behöver ha givet krav i Boverkets byggregler. Platserna är i vissa fall publika och i andra fall semi-publika, vilket påverkar hur attraktiva de är. Återigen finns då en risk att Uppsala parkering endast får bygga på de platser som är minst lönsamma.

En möjlighet för Uppsala parkering är att kunna fokusera mer på att bygga ut tillgången på laddning i de parkeringsgarage och mobilitetshus som de driver och utvecklar.

10 Exempel från andra kommuner

Flera svenska kommuner har utvecklat olika strategier för att möjliggöra publik laddning på kommunal mark.

Stockholm har kommit långt i utvecklingen och har aktivt drivit på etablering av laddplatser på allmän platsmark, särskilt i form av så kallade laddgator. Stockholm Parkering, ett kommunalt bolag, bygger kontinuerligt ut laddplatser i parkeringsgarage och på tomtmark, samtidigt som staden upplåter allmän platsmark till andra aktörer.

Göteborg har valt en mer restriktiv hållning och prioriterar laddinfrastruktur på tomtmark. Kommunen upplåter viss kvartersmark till kommersiella aktörer, och både Parkering Göteborg och Göteborg Energi erbjuder publik laddning.

Andra kommuner, såsom Katrineholm, Tyresö, Danderyd och Nacka, tillämpar olika modeller för nyttjanderättsavtal. Nacka har exempelvis tagit fram en mall för överenskommelse som kombineras med markupplåtelseavtal. Lund har genomfört en upphandling av tjänstekoncession där nyttjanderättsavtal ingår som en del av avtalet.

Processer för platsfördelning varierar, men vanligt är att kommunen pekar ut lämpliga platser baserat på en sammanvägd bedömning. Kommersiella aktörer får sedan ansöka om att etablera laddinfrastruktur, ofta enligt principen först till kvarn, med vissa begränsningar för hur många platser en aktör kan ansöka om samtidigt.