



**Stenungsunds
kommun**



Policy för laddinfrastruktur

2022-2025

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
1. Bakgrund och utveckling	3
1.1. Bakgrund	3
1.2. Utveckling av försäljning av elbilar.....	3
1.3. Utveckling av laddmöjligheter.....	3
1.4 Kommunens roll och åtagande	3
1.4.1 Kommunens åtagande	4
1.4.2 Betalning.....	4
1.4.3 Utbyggnadsprinciper	4
2. Laddinfrastruktur för egna verksamheter	5
2.1. Laddinfrastruktur för den egna fordonsflottan	5
2.1.1 Ansvar för laddplatser för egen verksamhet.....	5
3. Laddinfrastruktur för publika verksamheter	6
3.1. Planeringsprinciper - tillgänglighet.....	6
3.2. Planeringsprinciper – trygghet och säkerhet.....	6
3.3 Planeringsprinciper – betalning	7
3.4 Planeringsprinciper – publika etableringslägen	7

1. Bakgrund och utveckling

Omställningen till det hållbara samhället har aldrig gått fortare än vad den gör just nu. Laddningsbara elbilar, antingen rena elbilar eller någon slags hybrid, kommer att vara en stor del i omställningen. Därför behövs en tydlig policy för kommunens roll i detta.

1.1. Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade i maj 2017 att anta ”Plan för laddinfrastruktur” som var framtagen av Kommunstyrelsen och som var gällande mellan 2017 och 2019. Beredningen konstaterar att utvecklingen går snabbt inom detta område varför ett policydokument är mer relevant än en plan.

1.2. Utveckling av försäljning av elbilar

Sedan den föregående planen beslutades har utvecklingen av elfordon (både laddhybrider och helelektriska) gått i snabb takt. Från ca 31 300 fordon i Q1 2017 till dagens nästan 350 000 registrerade fordon. Trenden verkar hålla i sig, bara under de tre första månaderna av 2022 var nästan 54% av alla nyregistrerade bilar el eller laddhybrider.

Källor: elbilsstatistik.se, uppladdning.nu och scb

1.3. Utveckling av laddmöjligheter

Under samma tidsperiod har antalet publika laddpunkter ökat från knappt 4 000 ställen i mars 2017 till dagens 14 720 st. Registreringen av elbilar har ökat med drygt tio gånger mellan 2017 och 2022 medan laddpunkterna endast ökat med knappt fyra gånger. Räknar man om siffrorna till laddbara fordon per ladduttag har dessa gått från 6 fordon per ladduttag 2017 till dagens 15 fordon per ladduttag.

1.4 Kommunens roll och åtagande

Fler fordon som drivs med el bidrar till att nå målet att bli en klimatneutral kommun. De prognoser som finns, visar att antalet laddpunkter behöver öka markant från dagens nivåer. Utbyggnaden behöver ske i samverkan med kommunen som i denna policy tydliggör sin roll.

1.4.1 Kommunens åtagande

- Stenungsunds kommuns roll inom ramen för utbyggnaden av publik laddinfrastruktur är i huvudsak som möjliggörare samtidigt som själva utförandet i huvudsak ska ske genom kommersiella krafter.
- Kommunkoncernens egna behov av laddinfrastruktur kan på sikt ge möjlighet till publik laddning på vissa geografiska platser.

1.4.2 Betalning

- Kommunen ska inte erbjuda subventionerad eller gratis laddning, då detta kan bryta mot lagar och ge signaler om att el är gratis. Därför ska kommunen, inklusive de kommunala bolagen, handla upp och investera i laddutrustning på ett sådant sätt att det är möjligt att ta betalt för laddtjänsten.

1.4.3 Utbyggnadsprinciper

- Kommunen ska vara en samverkande och samordnande part i syfte att främja utveckling av laddinfrastruktur av publika laddare, på både kommunal och privat mark. Kommunen bör därför uppmuntra privata aktörers etablering genom information, vägledning och utpekande av möjliga platser.
- Utbyggnad av laddinfrastruktur ska tillgodose behovet av användarvänliga laddplatser. Sektor Samhällsbyggnad får i uppdrag att utarbeta en vägledning för arrendeavtal, standard för publika laddplatser, för funktion och drift av laddinfrastruktur på kommunal mark.
- Kommunal mark kan upplåtas till externa aktörer för utbyggnad av laddplatser. För utbyggnad av publik laddinfrastruktur på kommunal mark upplåts område genom arrendeavtal enligt ovan.
- När extern aktör etablerar laddplatser på kommunal mark ansvarar denne såväl för utbyggnad av laddinfrastruktur som för ledningsarbeten i samarbete med ledningsägaren och kringutrustning i enlighet med marknadens standard samt drift av laddplatsen.
- Laddinfrastrukturfrågor inarbetas i kommunens styrande dokument inom området.
- Sedan maj 2020 finns det tydliga direktiv från Boverket i Plan och Bygglagen på hur laddinfrastrukturen ska hanteras och vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon.

2. Laddinfrastruktur för egna verksamheter

2.1. Laddinfrastruktur för den egna fordonsflottan

Kommunen ska prioritera utbyggnad av laddinfrastruktur för den egna fordonsflottan. Vid nybyggnationer bör laddinfrastrukturen planeras så uppskalning är möjlig vid framtida behov.

2.1.1 Ansvar för laddplatser för egen verksamhet

- När kommunorganisationen etablerar laddplatser på kommunal mark/kommunala parkeringar ansvarar kommunen för att upphandla, köpa in, installera och hantera driften av laddplatser i enlighet med utarbetad standard.
- Kommunen ska prioritera utbyggnad av laddinfrastruktur på de kommunala parkeringsgaragen/ parkeringsplatserna för att främja omställningen av fordonsflottan.
- För att vara en attraktiv arbetsgivare ska kommersiella publika laddplatser finnas att tillgå i anslutning till de kommunala verksamheterna.

3. Laddinfrastruktur för publika verksamheter

När en laddplats ska etableras kan ägarbilden se lite olika ut beroende på vilka aktörer som är inblandade. Kommunen kan äga marken, elnätsbolaget äger elnätet och ett privat företag äger laddplatserna. Intressenter och medaktörer i närheten kan vara inblandade i projektet. Utöver dessa aktörer finns det ofta ett parkeringsbolag som har hand om bevakning av parkeringsplatsen och är ansvariga för parkeringsavgifter. Det innebär att en mängd aktörer behöver bli involverade i arbetet med laddplatsens utförande och drift.

3.1. Planeringsprinciper - tillgänglighet

För att säkerställa laddplatsens tillgänglighet för alla grupper behövs tillräckliga ytor till och i direkt anslutning till laddpunkten. Ytan vid och omkring laddpunkten ska vara tillräckligt stor för att en rullstolsburen person ska kunna ta sig i och ur sitt fordon samt starta/avsluta laddning och i nödfall stoppa. Påkörningsskydd ska inte vara i vägen för rullstolens framkomlighet. Markplatta ska vara i nivå med mark och om väderskydd finns ska detta vara rymligt. Det är markägaravtalen som bestämmer hur stort anspråk på ytan operatörerna får ta.

Höjd på knappar, ladduttag och display ska vara på en sådan höjd att de kan nås från en rullstol. Displayerna är i vissa fall också uppåtvinklade. Detta försvårar och ibland även hindrar personer med funktionsnedsättning från att kunna starta/stoppa en laddning.

Samtliga publika laddplatser ska finnas med på relevanta nationella kartor och/eller forum för laddplatser, för att säkerställa att det är enkelt digitalt att hitta en laddplats.

3.2. Planeringsprinciper – trygghet och säkerhet

Upplevelsen vid laddning är viktig och framför allt känslan av trygghet. Det ska finnas belysning som lyser upp laddplatsen och omkringliggande yta. Laddplatsen och området runt ska vara rent och snyggt och inte ha en stökig eller instängd miljö. Mänsklig närvaro är därför viktig.

3.3 Planeringsprinciper – betalning

Publika laddplatser ska vara tillgängliga dygnet runt. Laddare som installeras på parkeringar ska vara driftsäkra och möjliggöra betalning alla tider på dygnet. Det är viktigt att en betalningsmodell som är enkel att använda för den som ska ladda sin bil.

Digitala betallösningar skapar nya möjligheter och flera operatörer har idag mobilappar som möjliggör direktbetalning i telefon och där laddning kan startas och stoppas i samma mobilapp vilket minskar behovet att behöva interagera med laddarens display och betalterminal.

3.4 Planeringsprinciper – publika etableringslägen

Etableringslägen bör förläggas till de naturliga trafikflödena i kommunen (E6, LV160 etc.), vid publika kommunala anläggningar (Stenungsund Arena, Kulturhuset etc), pendelparkeringar eller andra platser man stannat kortare tid med huvudsyftet att ladda och sedan resa vidare.