

# Riktlinjer för utveckling av publik laddinfrastruktur i Flens kommun

## Definitioner

<b>Laddinfrastruktur</b>	Samlingsnamn för infrastruktur för laddning av elfordon.
<b>Laddstation</b>	Geografisk plats med möjlighet till laddning, består av en eller flera laddplatser.
<b>Laddplats</b>	En parkeringsplats för ett laddbart fordon där möjlighet till laddning av ett fordon i taget finns.
<b>Laddpunkt</b>	Ett eluttag eller en elkontakt där möjlighet finns att ansluta och ladda ett fordon i taget. En laddpunkt kan vara både en laddkabel med kontakt eller ett uttag som sitter på laddaren. En laddare kan ha fler än en laddpunkt.
<b>Laddutrustning/ laddare</b>	En teknisk utrustning som har en eller flera laddningspunkter för att ladda ett eller flera laddfordon. Laddstolpe och laddbox är två exempel.
<b>Laddeffekt</b>	Den mängd energi per tidsenhet som överförs vid laddning av ett laddfordon, från elnät till fordonets batteri. Enheten för laddeffekt brukar anges i kilowatt, kW.
<b>Icke-publik laddning</b>	Används av en sluten grupp personer. Denna laddning nyttjas exempelvis av villaägare som installerat en laddpunkt hemma, medlemmarna i en bostadsrättsförening eller anställda och kunder på ett företag eller inom kommunens verksamheter.
<b>Publik laddning</b>	Till för att nyttjas av alla. Dessa placeras ofta vid offentliga destinationer där laddningen säljs som en tjänst.
<b>Normalladdning</b>	En laddpunkt som har en maximal överföringseffekt på högst 22 kW. Vanligaste förekommande effekt vid hem och arbetsplatser är normalladdning med effekt 2–4 kW.
<b>Snabbladdning</b>	En laddpunkt som har en maximal överföringseffekt överstigande 22 kW. Vanligast förekommande effekt för snabbladdare är i nuläget 43–50 kW.
<b>Elbil</b>	Benämning för en bil som endast använder elmotor för framdrift. Elbilens batteri laddas från elnätet.
<b>Laddhybrid</b>	Benämning för en bil med en förbränningsmotor som drivs av bensen eller diesel och en elmotor. Laddhybrider har ett batteri som kan laddas från elnätet, men räckvidden är inte lika lång som för en elbil.
<b>Laddbara bilar</b>	I dessa riktlinjer avses elbilar och laddhybrider som kan laddas vid en laddstation.

## **Bakgrund**

### **Inledning**

Att ta fram riktlinjer för laddstationer är ett uppdrag i kommunstyrelsens nämndplan 2020-2023 med budget 2020. Det blir allt fler laddbara bilar i trafik och därför behöver kommunen ta ställning till vilken roll den ska spela i den fortsatta utvecklingen av laddinfrastruktur. I kommunens hållbarhetsprogram finns en målsättning om att det i hela kommunen ska vara enkelt att tanka eller ladda fordon med olika typer av förnybara drivmedel. Kommunledningsförvaltningen har under våren 2022 tagit hjälp av Energikontoret Mälardalen för att utreda lämplig strategi för kommunen framåt. Ställningstaganden i denna riktlinje bygger till stor del på slutsatserna i den utredningen.

### **Syfte**

Syftet med riktlinjen är att tydliggöra kommunens roll i utvecklingen av laddinfrastruktur i Flens kommun.

### **Avgränsning**

Riktlinjerna tar till viss del upp icke-publik laddning, men fokus ligger på ställningstaganden kring publik laddning. Riktlinjerna berör endast laddning av personbilar, inte laddning av tyngre fordon.

### **Behov av laddinfrastruktur**

Det sker en kraftig ökning av antalet laddbara bilar och i början av 2022 var minst hälften av alla nyregistrerade bilar i Flens kommun laddbara. Framförallt ökar försäljningen av rena elbilar. Då rena elbilar har allt längre räckvidd laddas de majoriteten av tiden hemma eller vid arbetsplatsen. Detta gäller särskilt i Flens kommun där en majoritet av hushållen är småhus.

Således är behovet av icke-publik laddning stort, detta behov täcks till stor del av villaägare, bostadsrättsföreningar, fastighetsägare och arbetsgivare. Kommunorganisationen kan bidra genom att se till att det finns laddmöjligheter vid kommunens verksamheter och för boende i allmännyttan, och stötta andra aktörer som vill etablera icke-publika laddstolpar via till exempel energi- och klimatrådgivningen.

Även om den mesta laddningen sker hemma är det viktigt att det finns tillräcklig publik laddinfrastruktur, till exempel för att underlätta för besökare och genomresande. Därför föreligger det, enligt utredningen från Energikontoret Mälardalen, ett visst etableringsbehov av publika laddpunkter i Flens kommun. Behovet behöver sedan utvärderas löpande baserat på utvecklingen av laddbara bilar, laddpunkter och efterfrågan på publik laddning.

### **Juridik kring publik laddinfrastruktur**

En kommun får tillhandahålla elbilsladdning och ta betalt för detta. Detta kan ske både i förvaltningsform eller bolagsform. Att inte ta betalt för laddningen går emot både likställighetsprincipen och konkurrenslagstiftningen. Det finns dock inga rättsfall mot kommuner som har erbjudit avgiftsfri laddning. Energikontoret Mälardalens

rekommendation i sin utredning är att kommunen tar ut en avgift för laddning vid laddstationer i egen regi.

Om en kommun eller kommunalt bolag vill tillhandahålla publika laddstationer finns det vissa juridiska begränsningar. För koncessionspliktiga elnät gäller till exempel att den som äger elnätet inte får sälja el. För mindre interna elnät, så kallade icke koncessionspliktiga nät (IKN), gäller inte detta förbud. Däremot är huvudregeln för IKN att det inte är tillåtet att överföra el till andra än den som äger elnätet. För att kommunen ska kunna erbjuda elbilsaddning inom IKN måste det därför finnas ett tillämpligt undantag i IKN-förordningen (till exempel § 22) som möjliggör överföring av el till andra än den som äger nätet.

Privata aktörers etablering av publik laddinfrastruktur på kommunens mark kan ske genom koncessionsupphandling eller markupplåtelse. Koncessionsförfarande behövs inte om kraven som ställs vid etableringen enbart är kopplade till ändamålen med upplåtelsen. Flera andra kommuner använder sig av modellen med enbart markupplåtelse genom att öppet informera om möjligheten att etablera laddpunkter på kommunens mark och sedan endast upplåta nyttjanderätt till mark ovan jord för stolpen och under jord för installationerna i övrigt. Att flera kommuner använder samma modell förväntas underlätta för de privata aktörerna.

### **Kommunens roll**

En kommun kan bland annat inta en roll som huvudaktör och på så sätt välja att både äga och sköta driften av publik laddinfrastrukturen på egen hand. En sådan strategi är inte vanligt förekommande och väljs i regel vid brist på intresse från privata aktörer. En kommun kan även ha en stödjande roll i utbyggnaden av den publika laddinfrastrukturen. Det innebär att kommunen inte har för avsikt att själv tillhandahålla publik laddinfrastruktur men ställer sig positiv till samarbete med aktörer som vill etablera laddstationer.

En kommun kan även ha en mer drivande roll genom att ta fram en strategi kring utveckling av publik laddinfrastruktur där kommunen aktivt underlättar andra aktörers etablering av laddstationer. Detta genom att exempelvis peka ut lämpliga platser för lokalisering av publika laddstationer, erbjuda berörda aktörer möjlighet att etablera laddplatser på mark som ägs av kommunen, samt, vid behov, etablera laddstationer på egen hand på större kommunala besöksmål och centrumbildningar. För utpekade platser på icke-kommunal mark kan kommunen informera markägare och lokala näringsidkare om detta samt förmedla kontakt till energi- och klimatrådgivare.

Energikontoret Mälardalens rekommendation är att Flens kommun inte fortgår som huvudaktör i den fortsatta utvecklingen av publik laddinfrastruktur, utan istället intar en drivande roll.

### **Struktur och platser**

Energikontoret Mälardalen rekommenderar att den publika laddinfrastrukturen i kommunen består av en kombinerad struktur med publika normalladdare på parkeringsanläggningar och besöksmål tillsammans med publika snabbaddare vid större genomfartsleder. Besöksmål kan till exempel handla om idrottsplatser, köpcentrum,

vårdcentraler och campingplatser. Deras rekommendation är att normalladdning ska prioriteras före laddning med höga effekter, då detta gör mest nytta i kombination med hemmaladdning. Snabbladdning ska etableras som ett komplement till normalladdning och fungera som räckviddsförlängare.

I början av 2022 fanns det i Flens kommun totalt sex laddstationer i drift, med 14 laddpunkter fördelade på olika effekter. Det finns en laddstation i Malmköping och fem i Flen. Två av laddstationerna ägs av Flens kommun. Utifrån riktvärden från EU är laddinfrastrukturen i kommunen något överetablerad när det gäller total publik tillgänglig laddkapacitet, men något underetablerad när det gäller totalt antal laddpunkter. Dock finns det kritik mot EU:s riktvärden då de underskattar hur pass mycket elbilsförare faktiskt laddar hemma. Sammanfattningsvis finns det ett visst etableringsbehov av nya laddpunkter, men utvecklingen behöver bevakas så att utbudet matchar efterfrågan.

Energikontoret Mälardalen har pekat ut 17 strategiska platser för nya laddstationer i kommunen, varav flera är på kommunens eller kommunala bolags mark. Fem av platserna är prioriterade för etablering av laddstationer i närtid. Huruvida det finns förutsättningar att etablera laddstationer på de utpekade platserna behöver utredas vidare.

### ***Riktlinjer för utveckling av laddinfrastruktur***

- Flens kommun ska verka för goda möjligheter till icke-publik laddning genom att
  - kommunala fastighetsbolag etablerar laddpunkter till kommunens verksamheter. Alltid vid nybyggnation och vid behov till befintliga fastigheter.
  - det kommunala bostadsbolaget etablerar laddpunkter till sina boende.
  - energi- och klimatrådgivaren stöttar privatpersoner, små och medelstora företag, bostadsrättsföreningar och privata flerbostadshusägare i etablering av laddpunkter.
  
- Flens kommun ska ha en drivande roll i utvecklingen av publik laddinfrastruktur i kommunen genom att
  - utreda och peka ut lämpliga platser för publika laddstationer.
  - erbjuda privata aktörer möjligheten att etablera publika laddpunkter på kommunens mark genom nyttjanderättsavtal.
  - informera markägare ifall det finns lämpliga platser för publika laddstationer på deras mark.
  - utreda lämpliga platser för laddstationer i samband med nya detaljplaner
  - alltid förbereda med tomrör för elledningar vid grävarbeten till och på parkeringsanläggningar, besöksmål och andra lämpliga platser för framtida laddstationer.
  - bevaka utvecklingen av laddbara bilar och publika laddpunkter i kommunen och verka för att utbudet av laddpunkter matchar behovet.

- Flens kommun ska inte tillhandahålla laddstationer i egen regi. Detta innebär att
  - ägande, drift och underhåll av publika laddstationer som idag ägs av kommunen ska i första hand överlåtas till privat aktör, i andra hand till kommunalt bolag. Debitering för laddningen ska införas.
  - om kommunen ser behov av publika laddstationer på platser där intresse saknas hos privata aktörer ska kommunalt bolag få i uppdrag att etablera laddpunkter där.
  - kommunalt bolag som driver laddstationer beslutar självt om avgiftsnivå.
  
- Flens kommun ska sträva efter att
  - den publika laddinfrastrukturen i kommunen består av en kombinerad struktur med normalladdare på parkeringsanläggningar och besöksmål tillsammans med snabbladdare vid större genomfartsleder.
  - publika laddstationer i kommunen har effekt och laddningstid som är lämplig för den specifika platsen
  - utvecklingen av publik laddinfrastruktur inte sker i konflikt med utvecklingen av förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik.
  
- Flens kommun ska ställa följande grundläggande villkor på privata aktörer som vill etablera publika laddstationer på kommunens mark:
  - Den privata aktören står för installation samt drift och underhåll av laddare.
  - Kommunen ansvarar för och bekostar skyltning samt drift och underhåll av parkeringsytan.
  - För att få sätta upp laddare på kommunens mark måste laddaren vara öppen för alla. Andrahandsuthyrning är inte tillåten.
  - Det ska vara möjligt att ladda utan att behöva ett laddkort från aktören exempelvis genom app eller betalkort.

*Mer detaljerade villkor kring utformning, färg, reklam, lokalisering och tillgänglighet tas fram utifrån mallar för nyttjanderättsavtal från andra kommuner, till exempel Stockholms stad.*