

# LADDINFRASTRUKTUR- PLAN FÖR PUBLIK LADDNING

Laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun bidrar till det lokala miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* i *Miljöstrategi för Eslöv* samt uppfyller målet om ett hållbart transportsystem enligt *Eslöv trafikstrategi 2035*.

## Innehåll

<b>Definitioner av olika begrepp .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Inledning.....</b>	<b>6</b>
1.1. Syfte .....	6
1.2. Tidsplan.....	7
1.3. Ansvar .....	7
1.3.1. Arbetsgrupp internt i Eslövs kommun .....	7
1.3.2. Drift .....	7
1.4. Avgränsningar .....	7
<b>2. Bakgrund.....</b>	<b>8</b>
2.1. Framtagande och beslut.....	8
2.2. Trafikstrategi och trafikplan.....	9
2.3. Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan .....	10
2.4. Lagkrav och nationella riktlinjer .....	10
2.5. Regelverket AFIR (alternative fuels infrastructure regulation) .....	11
2.6. Rapport från riksdagen – planering av vägtrafikens laddinfrastruktur .....	11
2.7. Nuläget i Eslövs kommun .....	12
2.8. Laddbara bilar i Eslövs kommun .....	14
2.9. Prognosen framåt – Så väntas antalet laddbara bilar öka i Eslövs kommun.....	16
2.10. Vad krävs för tunga transporter?.....	16
2.10.1. Teknikutvecklingen för tunga transporter .....	17
2.10.2. En nyckel i omställningen är att logistikperspektivet samspelar med energiperspektivet .....	17
2.10.3. Batteri och laddstrategier.....	17
<b>3. Allmänt om laddning .....</b>	<b>17</b>
3.1. Olika laddplatser .....	18
3.1.1. Normalladdaren .....	18
3.1.2. Snabbladdaren .....	18
3.1.3. Supersnabbladdaren .....	19
3.2. Olika säkerhetsnivåer .....	19
<b>4. Reglering för etablering av publika laddstolpar .....</b>	<b>19</b>
4.1. Övergriplig kravställning .....	19
4.2. Detaljerad kravställning .....	20

4.3. Avtal .....	21
4.4. Betalningar och appar.....	21
4.5. Bygglov .....	22
4.6. Laddkablar på kommunal mark.....	22
<b>5. Trafikreglering och juridiska aspekter för laddstolpar .....</b>	<b>23</b>
5.1. Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark .....	23
5.2. Skyltning samt tids- och avgiftsreglering.....	23
5.3. Regelverk om publika laddstolpar.....	24
<b>6. Tillvägagångssätt för laddinfrastrukturen i Eslövs kommun .....</b>	<b>25</b>
6.1. Utvärdering, revideringar och rutiner vid anläggning.....	25
6.2. Lokalisering av laddinfrastruktur .....	26
6.2.1. Platser för framtida laddstolpar .....	26
6.2.2. Tillvägagångssättet för alla platser.....	26
6.2.3. Tillvägagångssättet för etablering av laddstolpar.....	27
6.3. Elnätet.....	28
6.4. Kommunikation.....	28
<b>Bilaga 1. Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark. .....</b>	<b>29</b>
<b>Bilaga 2. Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun. 34</b>	
<b>Bilaga 3. Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv. .. 37</b>	
<b>Bilaga 4. Villkor för laddinfrastruktur på gatemark/ kommunal mark. .... 39</b>	
<b>Bilaga 5. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark. .... 42</b>	
<b>Bilaga 6. Hur gör andra svenska kommuner?..... 44</b>	
<b>Bilaga 7. Lämpliga platser att etablera laddstolpar på ..... 47</b>	

## Definitioner av olika begrepp

<b>Laddplats</b>	En plats där ett eller flera laddbara fordon kan ladda samtidigt.
<b>Laddare/Laddstolpe</b>	En laddare är den hårdvara som tillhandahåller el för laddning av elfordon. En laddare eller laddstolpe kan ha flera laddpunkter, vilket möjliggör laddning för flera fordon samtidigt.
<b>Publik laddplats</b>	Med publik laddning avses parkeringar där det erbjuds laddpunkter som är öppna för allmänheten.
<b>Icke-publik laddplats</b>	Är en laddpunkt som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen och används huvudsakligen av de boende eller de som arbetar där. Laddplatsen är inte öppen för allmänheten.
<b>Lokalförsörjningsplan</b>	Årligen upprättas i Eslövs kommun en operativ lokalförsörjningsplan, vilken är ett kommunövergripande styrdokument för lokalförsörjningen i kommunen. Planen är långsiktig men ett levande dokument som revideras årligen. Den är också en gemensam planeringsförutsättning för kommunens olika nämnder och verksamheter som arbetar med lokalförsörjning. Lokalförsörjningsplanen ska visa vad och var kommunen ska bygga och/eller utveckla sina lokaler.
<b>Laddpunkt</b>	En laddpunkt är den punkt där koppling mellan det laddbara fordonet och laddaren sker.
<b>Normalladdare</b>	Till normalladdare räknas de laddare som levererar 3,6–22 kW.
<b>Snabbladdare</b>	Till snabbladdare räknas de laddare som levererar 50kW.
<b>Supersnabbladdare</b>	Till supersnabbladdare räknas de laddare som levererar 150-350kW.
<b>Elbil</b>	Benämning för en bil som endast använder elmotor för framdrift. Elbilens batteri laddas från elnätet.
<b>Elhybrid</b>	Elhybrider har två motorer, en vanlig förbränningsmotor och en elmotor. När man är ute och kör kan båda motorerna arbeta för att driva bilen, antingen samtidigt eller var och en för sig. En elhybrid kan inte laddas med el.
<b>Laddhybridbil</b>	En bil med två olika typer av motorer, varav minst en är elmotor avsedd för framdrivning. Motorerna kan arbeta parallellt eller ersätta varandra. Laddhybridbilens elmotor får ström från ett batteri

som laddas externt. Eldriften kompletteras med bensin- eller dieselmotor.

<b>Laddbara bilar</b>	Samlingsnamn för elbilar och ladd-hybrider.
<b>Laddbara fordon</b>	Samlingsnamn för alla fordon som kan ladda sitt batteri externt, alltså inte endast personbilar utan även till exempel mopeder, bussar, lastbilar.
<b>Allmän platsmark</b>	Allmän platsmark (eller gatumark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
<b>Kvartersmark</b>	Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering.
<b>Lokal trafikföreskrift</b>	Brukar förkortas LTF. Utöver de trafikregler som gäller enligt lag eller förordning, får särskilda trafikregler meddelas i form av lokala trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter beslutas av kommunen, Länsstyrelsen eller Trafikverket beroende på var föreskrifterna ska reglera och på vilken plats de ska gälla.

# 1. Inledning

Transportsektorn står för en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige. Att ställa om fordonsparken är ett avgörande steg för att göra samhället klimatmässigt hållbart. År 2030 räknar branschen med att Sverige fått över två miljoner nya eldrivna personbilar. Detta kommer kräva en massiv infrastruktur för laddning och idag finns det statistik som visar att cirka 90 % av alla elbilsägare laddar sin elbil hemma. Frågan om publika laddstolpar är särskilt intressant för kommuninvånare som inte har tillgång till hemmaladdning och som även saknar rådighet över sin parkeringsplats.

För att Eslöv kommuns ambitiösa miljö- och klimatmål ska kunna nås krävs en omställning av transportsektorn. Detta sker dels genom en omflyttning av resandet till mer kollektivtrafik, cykel och gång, och dels genom övergång från fossila bränslen till förnybara bränslen exempelvis eldrift. En elektrifiering av transportsektorn är alltså en del av lösningen, och den här planen är till för att ge stöd i arbetet med att etablera publika laddstolpar i Eslövs kommun.

Om laddfordonen ska bli fler måste det finnas en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddplatser. I Sverige finns det ca 560 000 laddbara bilar, vilket utgör 9 % av Sveriges registrerade personbilar. Det finns ca 3000 publika laddplatser med ca 20 000 laddstolpar. I en rapport från maj 2022 från den europeiska fordonsbranschen (Rapport "European EV Charging Infrastructure Masterplan" - ACEA (de europeiska biltillverkarnas organisation)) konstateras det att utbyggnaden av laddinfrastruktur går alldeles för långsamt. För att kunna uppnå klimatmålen och halvera utsläppen från trafiken måste Sverige bygga 10 gånger så många laddstolpar i veckan. Enligt rapporten byggs det idag cirka 60 nya publika laddpunkter per vecka i Sverige. För att klara klimatmålet måste det alltså öka till 600 laddpunkter per vecka. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som säger att det ska finnas tio fordon per laddplats. Elektrifieringen av trafiken pekas ut som det viktigaste sättet att få ner dagens utsläpp och därför krävs en mycket snabbare utbyggnad av infrastrukturen för laddning.

Elbilen utvecklas snabbt och många svenska kommuner har engagerat sig i frågan om laddinfrastruktur. Vilken roll svenska kommuner åtar sig och hur kommuner organiserar arbetet med laddinfrastruktur varierar. Kommunens engagemang och tillhandahållande av mark för etablering av laddstolpar kan vara en avgörande drivkraft för utbyggnaden av det svenska laddinfrastrukturnätet. Det finns ett begränsat intresse av privata aktörer att anlägga laddstolpar på grund av låga vinstmarginaler, därför behöver det göras attraktivt i kommunen att laddstolpar sätts upp på fler orter som är mindre attraktiva inom Eslövs kommun.

## 1.1. Syfte

Syftet med denna laddinfrastrukturplan är huvudsakligen att underlätta för en fortsatt elektrifiering av transportsektorn i Eslövs kommun för den publika laddningen. Publik laddning är tillgänglig för allmänheten. Det innebär att elbilsförare kan ladda sina fordon på platser utanför deras hem eller arbetsplats, vilket möjliggör längre resor och bidrar till att öka räckvidden för elbilar. Planen förtydligar Eslövs ställningstagande när det gäller laddinfrastruktur, såsom:

- Lämplig geografisk lokalisering av publika laddpunkter
- Reglering för etablering av publika laddpunkter i Eslövs kommun
- Avser personbilar och tunga transporter

Planen ska vara ett användbart verktyg för Eslöv kommuns egen planering, men också som underlag i dialog med aktörer.

## **1.2. Tidsplan**

Laddinfrastrukturplanen pekar inte direkt ut när alla laddstolpar ska vara på plats. Planen avser att årligen revideras för att uppdateras med relevanta laddplatser och det verkliga utvecklingsbehovet som också behöver vara ekonomiskt hållbart. Det kan vara lämpligt att ha kontinuerlig omvärldsbevakning som ger stöd för det faktiska behovet i kommunen.

## **1.3. Ansvar**

### **1.3.1. Arbetsgrupp internt i Eslövs kommun**

Under första delen av år 2024 har en arbetsgrupp med representanter från Kommunledningskontoret, Miljö- och samhällsbyggnad samt Serviceförvaltningen tillsammans arbetat fram underlag till denna laddinfrastrukturplan. I arbetet har möjliga platser för laddning i kommunen identifierats. Dialog har förts med intressenter som vill etablera laddning för fordon i kommunen. Arbetsgruppen har haft stort fokus på omvärldsbevakning då det sker snabb utveckling av teknik för laddning av fordon men även kring reglering av laddplatser och hur alla frågor rörande laddstolpar hanteras på lokal och nationell nivå.

### **1.3.2. Drift**

Eslövs kommun ansvarar för drift av parkeringsplatser där laddstolpar placeras, exempelvis vid snöröjning. Ansvaret inom kommunen skiljer sig åt är beroende på vilken mark som parkeringsplatsen (inklusive eventuell laddstolpe) är placerad på. Avses parkeringsplatser med laddstolpe på allmän platsmark, vid kommunalt huvudmannaskap, så är det avdelningen Gata, trafik och park på Miljö- och samhällsbyggnad som driftar och sköter dessa. Avses parkeringsplatser med laddstolpar på mark som är kvartersmark är det Serviceförvaltningen i kommunen som driftar och sköter dessa. En dialog mellan förvaltningarna krävs för att få en enhetlig bild kring laddinfrastrukturen i Eslövs kommun.

Aktörer som äger laddstolpar på kommunal mark sköter all drift kopplad till laddstolpen och alla kostnader som tillkommer för driften som rör laddstolpen.

## **1.4. Avgränsningar**

Laddinfrastrukturplanen om den publika laddningen, det vill säga den laddstolpe som är öppen för vem som helst på kommunal mark. Publik laddning är tillgänglig för allmänheten. Det innebär att elbilsförare kan ladda sina fordon på platser utanför deras hem eller arbetsplats, vilket möjliggör längre resor och bidrar till att öka räckvidden för elbilar. I flera tidigare undersökningar som har genomförts laddar de flesta sina elbilar i hemmet eller på arbetet, men för de som bor i flerfamiljshus är publika laddplatser avgörande för ett elbilsköp. För att vända

denna utveckling, att fler invånare i Eslövs kommun ställer om, är det bra om de publika laddstolparna ökar.

De laddstolpar som är icke-publika, det vill säga laddpunkter som är kopplade till kommunens verksamhetslokaler, kommer att lyftas i Eslöv kommuns lokalförsörjningsplan. Lokalförsörjningsplanen är en gemensam planeringsförutsättning för kommunens olika nämnder och verksamheter som arbetar med lokalförsörjning. Lokalförsörjningsplanen ska visa vad och var kommunen ska bygga och/eller utveckla i och runt sina lokaler.

Laddinfrastrukturplanen avser huvudsakligen infrastruktur för laddning av personbilar och tunga transporter. Eldrivna bussar, cyklar, mopeder, motorcyklar med mera spelar dock en viktig roll i ett hållbart transportsystem. Samordningsvinster kan finnas kring gemensamma laddplatser för olika typer av fordon. Dessa fordonsslag kommer att beaktas när laddinfrastrukturplanen utvärderas och revideras årligen. Om behovet finns för något fordonsslag kommer Eslövs kommun att bevaka detta.

Delar av laddinfrastrukturplanen avgränsas till de orter som kommunen har rådigheter över att göra något i, där kommunalt huvudmannaskap gäller på allmän platsmark. Dessa orter är Eslövs tätort, Löberöd och Marieholm. Att dessa orter är valda beror på att kommunalt huvudmannaskap gäller. Kommunalt huvudmannaskap betyder att kommunen är väghållare och ansvarig för drift, underhåll och investeringar.

I övriga delar av kommunen gäller enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att det är andra än kommunen som är väghållare som till exempel Trafikverket och samfällighetsförening. I övriga delar av kommunen, med enskilt huvudmannaskap, kommer Eslövs kommun också att verka för att laddinfrastrukturplanen efterlevs genom att utgå från den i exempelvis planerings- och exploateringsprocesser. För mark där det råder kvartersmark, kommer alla orter i Eslövs kommun att beröras.

## **2. Bakgrund**

### **2.1. Framtagande och beslut**

2015 togs det politiska beslutet att Eslöv ska bli en fossilbränslefri kommun, detta ska vara uppnått år 2030.

År 2021 inkom en interpellation om publika laddstationer till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnad. I interpellationen lyfts att laddinfrastrukturen är det stora problemet i Eslöv, det vill säga, att det finns för få ställen där det går att ladda bilen. Detta behövs till de som besöker Eslöv i allra högsta grad. Frågan som ställdes var:

- Vilken strategi och vilka planer på kort och lång sikt har Eslövs kommun för publika laddstationer i Eslövs tätort och i byarna?



År 2023 gav Miljö och samhällsbyggnadsnämnden (MOS.2023.0211) och kommunstyrelsens arbetsutskott (KS.2023.0435) Miljö- och samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar på kvartermark och allmän platsmark och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

I tjänsteskrivelserna framgår det att:

- Miljö och Samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret och Serviceförvaltningen har ett samarbete om laddinfrastrukturen i kommunen. Kommunens förvaltningar behöver ha en samlad bild kring etablering av laddstolpar när förfrågningar kommer in till kommunen samt var och hur markupplåtelsen ska ske.
- Nästa steg är att genomföra en utredning för att beröra frågeställningar kopplade till behovet, var, när och hur. Arbetet ska senare leda fram till en så kallad laddplan. Laddplanen kommer att tas upp för beslut i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och skickas på remiss till Kommunledningskontoret.
- Ansvaret för anläggande av laddstolpar på de olika marktyperna faller inom olika förvaltningar i kommunens organisation.
- Kommunen ska inte sälja el utan kommunen ska endast tillgängliggöra mark för marknadens aktörer att kunna etablera laddstolpar. Nästa skede är att välja ut parkeringsplatser på kommunal mark som är lämpliga för etablering av laddstolpar i Eslövs kommun.

## **2.2. Trafikstrategi och trafikplan**

Eslövs trafikstrategi antogs av kommunfullmäktige i Eslövs kommun i juni 2022. Trafikplanen antogs av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Eslövs kommun i september 2022.

Ett välfungerande transportsystem är en förutsättning för att vardagen ska fungera för dem som bor och verkar i kommunen och för att företagen ska kunna bedriva sina verksamheter. Det är också viktigt för att kommunen ska kunna utvecklas och växa.

Trafikstrategin är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. I trafikstrategin hanteras avvägningen mellan konkurrerande intressen och avvägningen mellan trafikslagen. Utgångspunkten för trafikstrategin är globala mål som Agenda 2030, nationella mål som de transportpolitiska målen och nollvisionen samt de regionala målen i region Skåne. De globala, nationella och regionala målen är överordnade de kommunala målen som översiktsplanen, trafikstrategin och trafikplanen ska förhålla sig till.

Till trafikstrategin har sedan en trafikplan kopplats. Trafikplanen är en handlingsplan, som visar vilka konkreta åtgärder som behövs och är mest angelägna i trafiksystemet. Trafikplanen utgår ifrån trafikstrategin. Åtgärderna i trafikplanen leder till att målen som satts i trafikstrategin

uppnås. I trafikplanen finns angivna åtgärder som handlar om att framtida laddstolpar ska etableras på olika platser. När alla åtgärder i trafikplanen har genomförts kommer trafikstrategin att uppnås.

### **2.3. Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan**

I kommunens Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan finns politiskt antagna mål kopplat till begränsad klimatpåverkan. Eslövs kommun ska bli en fossilbränslefri organisation och nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i hela kommunen.

Åtgärd i Energi- och klimatplanen som avser laddinfrastrukturen är:

- Kommunorganisationen ska ta fram en plan för laddinfrastruktur som omfattar inventering och kartläggning av mark för lämpliga platser till elbilsaddning, arbetet förstärks av en kartfunktion. Det ska även omfatta den interna laddinfrastrukturen.

### **2.4. Lagkrav och nationella riktlinjer**

För att fasa ut fossila bränslen ur transportsystemet och möta den snabba ökning av laddfordon har det från nationellt håll tagits flera initiativ i närtid som kan komma att påverka möjlighet till hur laddinfrastruktur byggs framöver. Exempel på detta är det uppdrag som Energimyndigheten, Boverket och Lantmäteriet hade under 2021 som handlade om att föreslå åtgärder för att förbättra tillgången till hemmaladdning för boende i olika boendeformer. Ett annat exempel är elektrifieringskommissionen som tillsatts av regeringen under 2022 för att identifiera åtgärder som kan öka takten i elektrifieringen av transportsystemet.

Sedan mars 2021 finns egenskapskrav i Plan- och bygglagen på att laddinfrastruktur för laddning av elfordon ska finnas vid vissa byggnader. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i andra fall ställs krav på laddningspunkter. För ouppvärmade byggnader ställs inga krav.

#### **Enligt de nya reglerna ska:**

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.

Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader:

- Uppvärmade byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast den 1 januari 2025.

För att underlätta detta arbete ska dialog föras tidigt med ansvariga för laddinfrastrukturen, att redan vid projektering av egna anläggningar för laddstolpar och tidigt i detaljplaner ha i åtanke.

Detta är bra att ha med tidigt i dialogerna när ett område ska exploateras eller byggas om, så att en plats inte behöver schaktas igen utan kan göras samtidigt när en ombyggnation eller nybyggnation sker.

## **2.5. Regelverket AFIR (alternative fuels infrastructure regulation)**

EU-kommissionen välkomnar en överenskommelse som nåtts mellan Europaparlamentet och rådet om att öka antalet tillgängliga elladdnings- och vätgastankstationer, särskilt över Europeiska Unionen. Det här regelverket kommer möjliggöra övergången till nollutsläppstransporter och bidra till målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % till 2030.

AFIR är en ny förordning för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Förordningen ska fastställa obligatoriska utbyggnadsmål för infrastruktur för elladdning och vätgastankning för vägtransportsektorn. AFIR banar väg för en användarvänlig laddnings- och tankningsupplevelse, med full pristransparens, gemensamma minimibetalningsalternativ och sammanhängande kundinformation över hela EU.

År 2025 eller 2030 behöver följande utbyggnadsmål uppnås:

1. Laddinfrastrukturen för bilar och skåpbilar måste växa i samma takt som fordonsupptagningen. Varje 60:e km längs det transeuropeiska transportvägnätet (TEN-T) behöver det installeras snabbladdning på minst 150 kW från 2025 och framåt.
2. Laddinfrastruktur avsedd för tunga fordon med minimeffekt på 350 kW måste installeras var 60:e km längs TEN-T-stamnätet och var 100:e km på det större TEN-T- övergripande nätet från 2025 och framåt. En komplett nättäckning ska uppnås till år 2030. Laddstolpar ska installeras på säkra parkeringsplatser för laddning över natten samt på de platser där leveransfordonen anländer.
3. Vätgastankstationer för bilar och lastbilar måste installeras från 2030 och framåt i alla områden som är välbesökta och var 200:e km längs TEN-T-stamnätet.
4. Sjöhamnar som har 50 stora passagerarfartyg per dag, eller 100 containerfartyg, måste tillhandahålla elektricitet från land till sådana fartyg senast 2030.
5. Flygplaster måste tillhandahålla elektricitet till stationära flygplan vid alla kontaktställen (gates) senast 2025 och vid alla andra platser senast 2030.
6. Varje operatör av elladdnings- och vätgastankstationer måste också säkerställa en pristransparens, erbjuda en gemensam betalningsmetod såsom betal- och kreditkort, ge relevant information (om platsen, tillgänglighet, pris) för att säkerställa att kunden är fullt informerad.

Dessa krav ställer en enorm press på aktörer i alla led att ställa om till el- och vätgastansporter.

## **2.6. Rapport från riksdagen – planering av vägtrafikens laddinfrastruktur**

Den 29 mars 2022 beslutade trafikutskottets uppföljnings- och forskningsgrupp att låta genomföra en förstudie på temat transportsektorns elektrifiering. En förstudie togs fram som underlag inför det fortsatta arbetet.

Den 17 januari 2023 beslutade trafikutskottet att genomföra en studie om transportsektorns elektrifiering med fokus på samhällsbyggnad och planering av vägtrafikens laddinfrastruktur.

Studien har genomförts av en arbetsgrupp inom trafikutskottet med stöd av riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat (RUFs). 12(49)

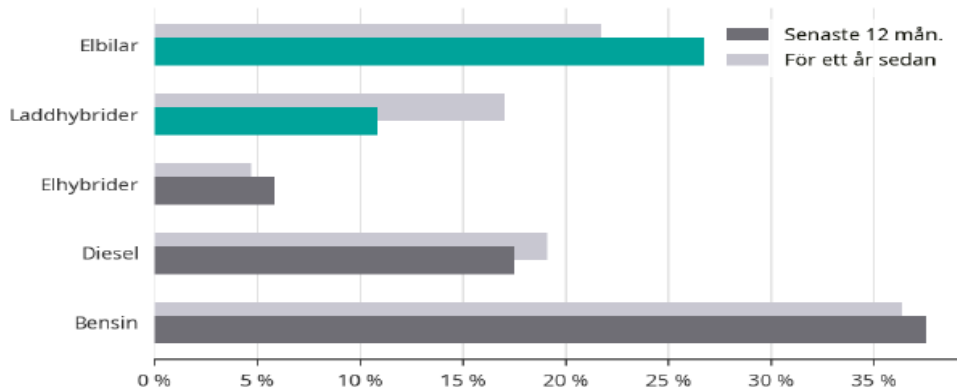
Rapporten har väl belyst de hinder som finns för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i Sverige. Ett hinder som belyses särskilt som varit avgörande för Eslövs kommun är utbyggnaden av laddstolpar på kommunal mark. I rapporten noteras att det finns hinder som gäller kommunernas roll vid utbyggnaden av laddinfrastruktur. Kommuner uppmanas i rapporten att säkerställa tillgången till mark för laddplatser på kommunal mark. Slutligen betonar rapporten att det finns ett behov av att förenkla och förtydliga regelverket för laddinfrastruktur på allmän platsmark och kvartersmark på kommunal mark då den idag är väldigt otydlig.

## 2.7. Nuläget i Eslövs kommun

För att kunna förstå behovet av en laddinfrastrukturplan är det lämpligt att titta på hur situationen har utvecklats under de senaste åren i Eslövs kommun. År 2016 etablerades den första publika laddstolpen á 2 uttag i Eslöv, Badhusparken. Den första laddstolpen installerades på allmän platsmark. Det har även tillkommit en laddstolpe á 2 uttag vid Medborgarhuset, vilken också står placerad på allmän platsmark. Därefter har flertal laddstolpar installerats på kvartersmark – bland annat utanför Stadshuset (3 laddstolpar á 6 uttag). Det finns även flertal laddstolpar på privat mark idag. Oklarheter i lagstiftningen är troligen orsaken till att utbyggnaden av laddstolpar stannat upp, se kapitel 5 och bilaga 6.

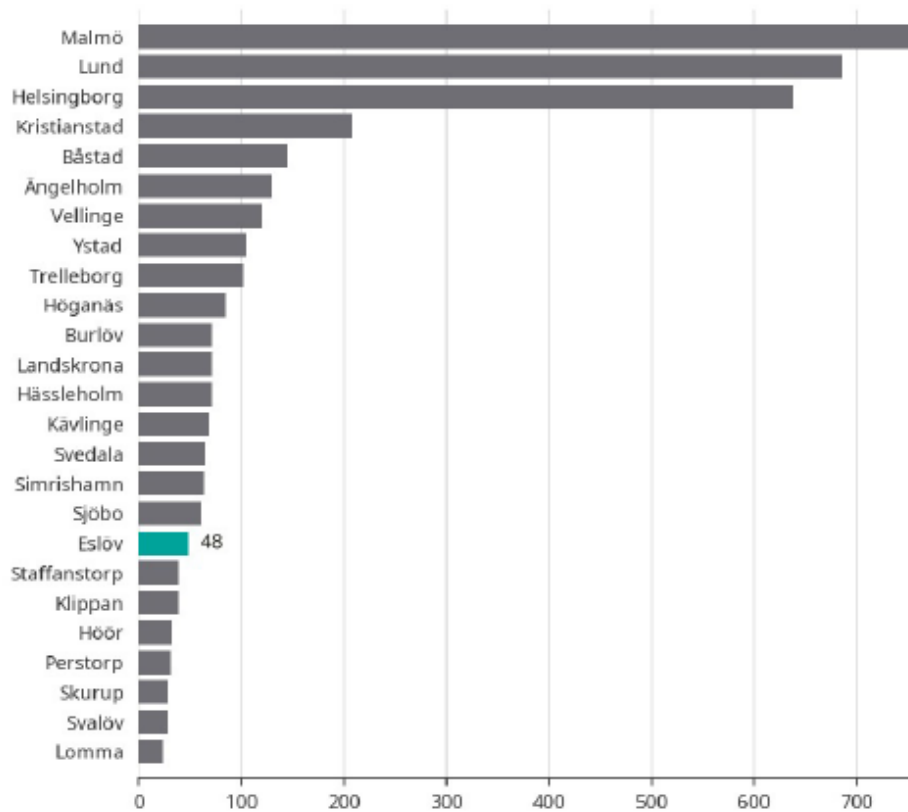
För att öka takten gällande omställning till mer eldrivna fordon och för att kunna fasa ut fossilfordon behöver laddinfrastrukturen hänga med. Idag finns generellt många elfordon, där efterfrågan är relativt stor i landet, men infrastrukturen har inte riktigt hängit med i denna snabba utveckling. Detta kan vara en anledning till att bensin är den vanligaste drivmedelskategorin bland nya bilar i Eslövs kommun, då infrastrukturen inte har utvecklats i lika snabb takt som försäljningen av elfordon. För att erbjuda elbilsägare att ladda sitt fordon publikt, så måste behovet av laddplatser styra utvecklingen. Laddstolpar ska sättas upp där det finns ett behov och där många medborgare vistas i kommunen.

Figur 1 visar antal nyregistrerade fordon per drivmedel under de senaste tolv månaderna i Eslöv, från december 2022 till december 2023. Den gröna och mörkgråa stapeln i figuren visar på andelen nyregistrerade fordon per drivmedel i Eslöv.



Figur 1. Andelen nyregistrerade fordon per drivmedel de senaste tolv månaderna i Eslöv.

Idag finns det statistik på hur många publika laddstolpar som finns i respektive kommun i Skåne, se figur 2.



Figur 2. Antalet publika laddstolpar i några av de skånska kommunerna som undersöktes i december 2023.

I figur 2 visas de 25 kommuner med flest publika laddstolpar, Eslöv ligger på plats 18. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 tagit fram, som säger att det ska finnas en laddplats för var tionde fordon. Eslövs kommun har totalt 1000 elbilar och laddhybrider, och enligt riktlinjen ska det finnas 100 laddstolpar för att kunna möta denna omställning. Fler laddstolpar behövs i kommunen med låg andel elbilar för att sätta fart på utvecklingen, då vi idag har 48 laddplatser som motsvarar 24 laddstolpar i kommunen. Detta skulle medföra att Eslövs kommun hamnar på en åttonde plats, förutsatt att inga andra kommuner i tabellen utökar laddstolpar. Genom anläggandet av publika laddstolpar skapas förutsättningar för elbilar samt en inriktning för samhällsutvecklingen. Se bild 1 nedan, som visar var någonstans det finns publika laddstolpar på kommunal mark i kommunen.

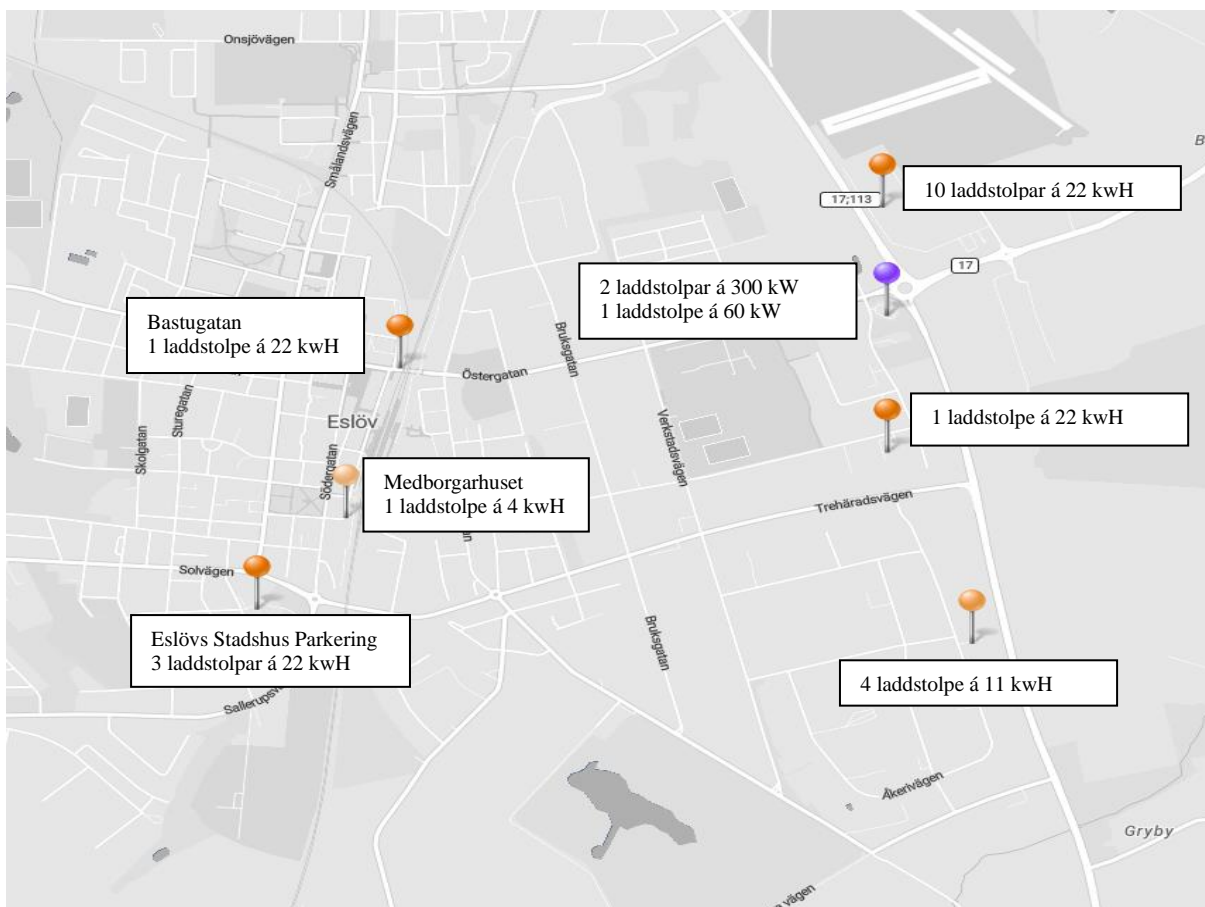


Bild 1. Bilden visar var någonstans det idag finns publika laddstolpar i Eslövs kommun. Avser endast Eslövs tätort då det enbart finns publika laddstolpar där. Varje laddplats visar hur många laddstolpar som finns och laddstolpens effekt. Utdraget genomfördes i februari 2024.

De platserna som visas till vänster i kartbilden tillhör kommunal mark, och de platserna som visas till höger tillhör privata fastighetsägare där laddstolpar satts upp på deras mark.

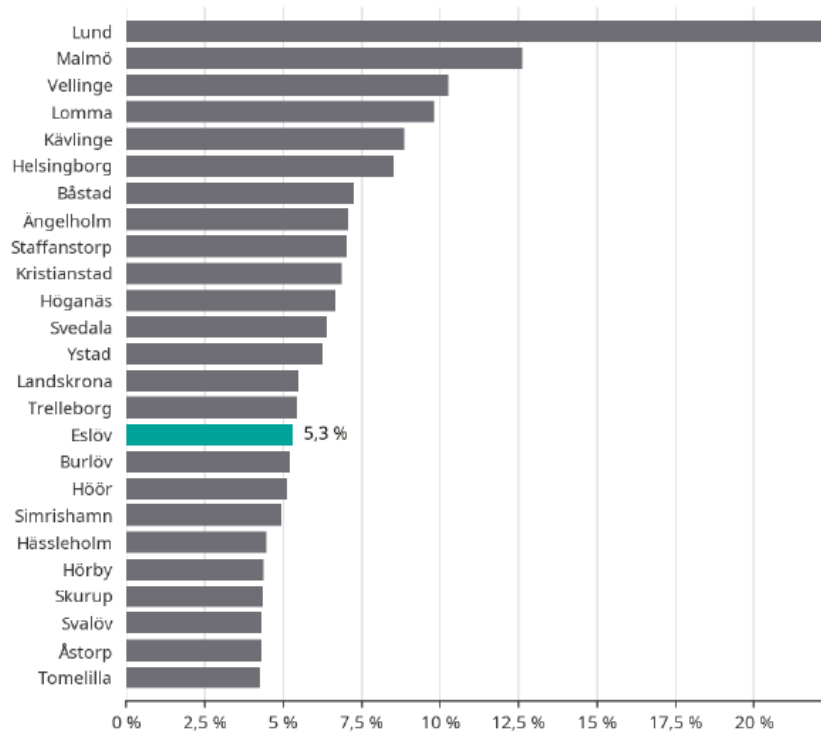
Utöver den publika laddningen så har 600 hushåll fått stöd för laddboxar för hemmaladdning i kommunen (siffror från år 2023). En laddbox är en kompakt och lätt laddpunkt för växelström som förser elbilar med ström. Laddboxar brukar oftast användas på privata platser, exempelvis i en- eller flerfamiljshus. Vanligtvis brukar en laddbox hänga på väggen, men kan även monteras på ett stativ.

## 2.8. Laddbara bilar i Eslövs kommun

I Eslövs kommun utgör elbilar bara en bråkdel av bilparken. De allra flesta personbilarna i Eslöv är fossildrivna. Även om en stor del av alla nya bilar är laddbara utgör de en minoritet av hela personbilsflottan. I Eslöv fanns det i slutet av oktober (2023) 543 elbilar och 412 laddhybrider, vilket motsvarar omkring 5,3 % av alla personbilar i kommunen. I Eslöv bör motsvarande siffra vara på 10 %, det vill säga 10 % av den totala summan av elbilar och laddhybrider i kommunen (som motsvarar 1700 styck personbilar). Görs en jämförelse kring hur det ser ut i hela landet är det cirka 11 % av alla bilar som är laddbara.

När det kommer till vilken skånsk kommun som har störst andel av laddbara personbilar, så ligger Eslöv på plats 16 bland 33 kommuner (se figur 3) och detta gäller för år 2023. Siffran och placeringen kan ändras något beroende på hur snabbt/långsamt utvecklingen går i en kommun.

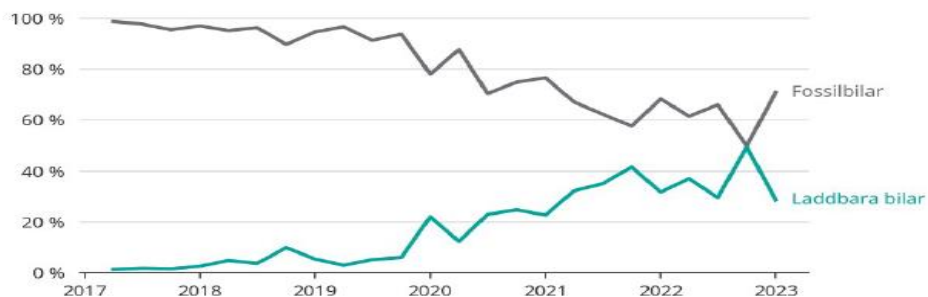
Andel av personbilarna som är laddbara i kommunerna i Skåne län.



Endast de 25 kommuner med högst andel laddbara fordon visas i grafen.

Figur 3. Andelen laddbara personbilar i några av de skånska kommunerna.

I figur 4 visas gruppen laddbara bilar och att gruppen består av rena elbilar och laddhybrider. I fossilbilar ingår förutom bensin och diesel även elhybrider. Biodrivna fordon visas inte i figuren. För att få en helhetsuppfattning kring hur det ser ut med ägandet av fossilbilar och laddbara bilar visas ett diagram i figuren.



Figur 4. Utvecklingen av laddbara bilar och fossilbilar i Eslöv från 2017-2023.

## **2.9. Prognosen framåt – Så väntas antalet laddbara bilar öka i Eslövs kommun**

Försäljningen av laddbara bilar förväntas att öka i kommunen. År 2024 finns det omkring 17000 personbilar i Eslöv, varav 955 är laddbara. Detta motsvarar idag en andel på 5,3 % av den totala personbilsflottan som utgörs av laddbara fordon. I en nationell jämförelse borde år 2024, 10 %, av det totala antalet personbilar utgöras av elbilar och laddhybrider i Eslövs kommun. En målsättning som Eslövs kommun ska arbeta utefter är att 30 % av alla personbilar i kommunen, det vill säga 5100 styck av totalt 17000 personbilar som finns i kommunen idag, ska vara laddbara till år 2030. Idag är 955 personbilar laddbara och fram till år 2030 behövs det 4145 laddbara fordon till. Att målsättningen till år 2030, är 30 % av dagens personbilar laddbara i Eslövs kommun. Motiveringen till målsättningen på 30 % är på grund av EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035 är förklarat. Nya bilar och skåpbilar som säljs i EU från och med 2035 får inte producera några koldioxidutsläpp. Detta kommer aktivt medföra att samhället, inklusive Eslöv, behöver ställa om till fler laddbara fordon. Det är en rad olika parametrar som kommer styra den här utvecklingen, bland annat:

- Det tillkommande effektbehov som elektrifieringen av transportsektorn ger upphov till skapar även utmaningar för elnätet. Risk för att brist på elnätskapaciteten begränsar elektrifieringstakten är ett faktum och flera olika möjligheter att adressera detta undersöks, såsom villkorade avtal, batterilager och smart laddning.
- Övriga drivmedelspriser och dess förändringar
- Utbyggnaden av laddstolpar och laddinfrastrukturen
- Genomförande av elbilskampanjer
- Tuffare lagkrav som kommer, där fler laddstolpar ska finnas tillgängliga.
- Hur många fordonsägare som har tillgång till att ladda sitt fordon hemma

## **2.10. Vad krävs för tunga transporter?**

Nedan stående stycken är information som är utdraget från Powercircles artikel om elektrifierade lastbilar. Det finns idag 84 000 tunga lastbilar i Sverige men bara 30 är elektrifierade. Alla tunga transporter brukar delas in i lokala transporter, regionala transporter och fjärrtransporter. Gemensamt för lastbilstillverkarna är att de elektrifierar modeller som används för kortare dagliga körsträckor först, såsom sophämtning och distribution i städer, och successivt utvecklar modellutbudet mot längre och mer krävande transporter. Idag finns lastbilsmodeller på marknaden för att möta behov av lokala och regionala transporter, där branschen har börjat se över elektrifieringen i allt högre utsträckning.

För Eslövs kommun behöver behovet ses över för att kommunen ska vara med i den här omställningen. Idag finns inga el lastbilar i kommunen. Omställningen till mer elektrifierade tunga transporter i Eslöv finns inte ännu och inte heller finns det någon laddplats för att kunna ladda sin tunga transport som drivs på el någonstans i kommunen.

För att påbörja omställningen och utvecklingen av elektrifieringen av tunga transporter föreslås att kommunen utreder var det kan finnas distributionskapacitet för sådan laddplats samt om det är möjligt att anlägga en sådan på vald plats.



### **2.10.1. Teknikutvecklingen för tunga transporter**

Av dagens ca 84 000 lastbilar kör 80 % kortare än 500 km per dag och 60 % kortare än 300 km. Det visar att det faktiskt är möjligt att elektrifiera en stor del av lastbilstransporterna redan idag med det modellutbud som finns, även om elektrifieringstakten självklart hänger på utbyggnad av laddinfrastruktur, att existerande fordonsflotta byts ut och att lastbillstillverkarna ska hinna producera fordonen.

Idag kan laddare med CCS-uttag leverera upp till 400 kW. För högre laddeffekter upp till 600 kW krävs pantografladdning. Standarder för hur högeffektsladdning för tyngre fordon ska se ut är på väg och det första steget mot laddning i MW-skala är taget. Det är troligt att vi år 2025 kan se laddare som klarar av 750 kW, och vid 2030 upp mot 1 MW. Just nu är det dock lastbilarna som sätter gränserna för laddhastigheten - dagens modeller kan maximalt ta emot 130–250 kW, men det planeras för möjlighet att ta emot 375 kW och på sikt 1 MW via CCS-uttag.

### **2.10.2. En nyckel i omställningen är att logistikperspektivet samspekar med energiperspektivet**

Att det finns tillräcklig kapacitet i elnätet är en nyckel för elektrifieringen av tunga transporter. Därför blir det viktigt att ta hänsyn till elnätets nuvarande och framtida förutsättningar på de platser som är lämpliga ur ett logistikperspektiv. Vid semi-publik laddning handlar det om att även ta hänsyn till fastighetens totala effektbehov. Publikt kan elanslutningen behöva dimensioneras för att förse både privata och kommersiella fordon. För att öka nyttjandegraden av en elnätsanslutning kan den användas för både dag- och nattladdning. Smart laddning kommer säkerligen vara viktigt även för lastbilar, även om marginalerna är mindre än för personbilar. För laddning med hög effekt kan externa batterier komma in som en viktig delösning.

Idag är elektriska lastbilar fortfarande dyrare än deras konventionella motsvarigheter, sett till både inköpspris och total cost of ownership, TCO. Analyser visar dock att de kan bli billigare inom 5–10 år utan ekonomiskt stöd, men att den initiala investeringskostnaden är högre.

### **2.10.3. Batteri och laddstrategier**

Något som blir viktigt är att analysera enskilda åkeriers och transportörers fordonsflottor, för att identifiera vilka fordon och rutter som lämpar sig bäst att elektrifieras först. Fordon som kan ladda en stor del av energin på depå - där laddningen är billigast - bör elektrifieras först. Även fordon med liknande körsträckor över årets alla dagar blir mer lönsamma, då batteriet kan dimensioneras för att utnyttjas maximalt.

## **3. Allmänt om laddning**

En absolut majoritet av laddningen sker antingen i anslutning till hemmet eller vid arbetsplatser. Publik laddning som finns på parkeringsplatser, mackar, eller vid viktiga besöksmål är snarare att betrakta som kompletterande laddning och laddning som möjliggör längre resor.

Det finns ett antal kontakter som kan finnas på laddfordon och laddplatserna. Detta måste beaktas vid uppsättande av en laddplats. EU har bestämt att för normalladdning (normalladdaren) gäller Typ 2 och för snabbladdning gäller CCS som standarder inom EU. För supersnabbladdaren fungerar båda dessa kontakter. Se bild 2 nedan, för utseende på de olika kontakterna:

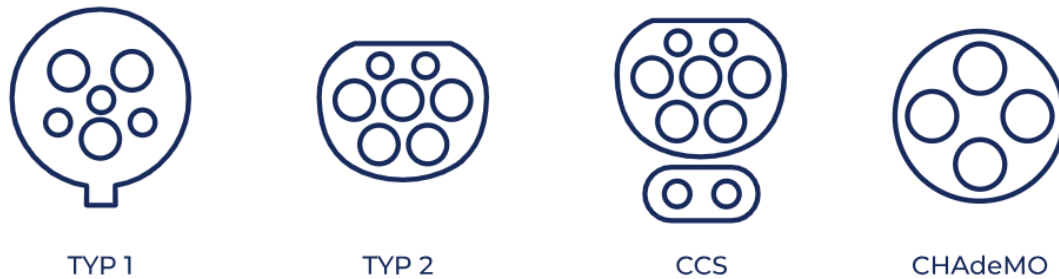


Bild 2. En illustration över kontakter för normalladdaren (Typ 1 och Typ 2) och snabbladdaren (CHAdeMO och CCS).

I Europa är det bestämt att CCS och Typ 2 ska vara standardiserade kontakter vilket innebär att bilar från europeiska biltillverkare i regel är utrustade med dessa kontakter.

### 3.1. Olika laddplatser

Idag går det att välja mellan tre laddtyper: normalladdare, snabbladdare och supersnabbladdare. Alla har sina speciella egenskaper och ger olika laddeffekt. Oftast är det elbilens kapacitet som avgör hur mycket ström som bilen kan ta emot. Så även om elbilen laddas med supersnabbladdaren är det inte säkert att det ger full utdelning om batteriet inte har kapacitet till en sådan laddhastighet.

#### 3.1.1. Normalladdaren

Normalladdare är originalet av alla elbilsaddare och den första av alla laddmodeller. Normalladdaren passar alldeles utmärkt när en elbilsägare har gott om tid. Om det till exempel ska genomföra aktiviteter såsom gå på bio eller vid storhandling.

Normalladdarna är vanliga på parkeringsplatser, pendlarparkeringar, järnvägsstationer och flygplatser. Det vill säga platser där ett fordon ska stå en längre tid.

För att ladda med en normalladdare måste en elbilsägare ha egen laddkabel med Typ 2-kontakt. Laddeffekten varierar från 3,6 till 22 kW. Beroende på elbilsmodellen kan laddningstiden vara allt mellan 3 till 10 timmar.

#### 3.1.2. Snabbladdaren

Snabbladdaren ger effektiv uppladdning av elbilen – under optimala förhållanden. Med optimala förhållanden menas att det inte är alltför varmt eller kallt ute och att batteriet är vare sig urladdat eller fulladdat. Observera att laddaren alltid kommer att ge den laddeffekt som anges och att det är bilen som begränsar laddhastigheten.

Det finns i de flesta fall två fastmonterade kablar (CHAdeMO och CCS) på snabbladdaren. Endast en bil i taget kan laddas såvida laddaren inte är försedd med AC-uttag/-kabel. Kommer en elbilsägare till en laddplats med bara en ledig kabel för snabbladdning där det saknas AC-uttag/-kabel, kan elbilsägaren inte ladda direkt eftersom det då finns en annan bil som håller på att laddas med den andra kabeln.

De flesta snabbladdare ger en laddhastighet på 50 kW vilket gör att en elbilsägare kan räkna med en laddningstid på 15 till 120 minuter beroende på bilmärke, behov och batteriets skick.

### **3.1.3. Supersnabbladdaren**

Supersnabbladdaren (Typ 2 och CCS) är det snabbaste laddalternativet. Den har en laddhastighet på 150–350 kW och laddar elbilen på 10–45 minuter. Hur snabbt det går beror naturligtvis även på bilmodell, batteri och behov.

## **3.2. Olika säkerhetsnivåer**

Inom elbilsladdning finns det fyra olika säkerhetsnivåer, mode 1-4. EU har beslutat att Mode 3 ska vara standard för normal- och semisnabbladdning medan mode 4 ska vara standard för snabbladdning. Nedan förklaras enkelt vad säkerhetsnivåerna betyder.

### *Mode 1*

Den lägsta säkerhetsnivån inom elbilsladdning. Mode 1 innebär laddning ur vanligt jordat vägguttag. 230/400v upp till 16A. Laddningen sker helt utan övervakning.

### *Mode 2*

Denna säkerhetsnivå innebär precis som mode 1 laddning ur vanligt jordat vägguttag. I denna nivå övervakas dock laddningen med hjälp av en säkerhetsdosa monterad på laddkabeln. Säkerhetsdosan innehåller bland annat jordfelsbrytare och komponenter som kan kommunicera med bilen så laddningen sker kontrollerat.

### *Mode 3*

Den europeiska säkerhetsstandarden för normal- och semisnabbladdning sedan 2017. Säkerhetsnivån innebär att bil och laddplatsen kommunicerar innan laddningen startar. Laddkabeln kommer därför vara strömlös tills alla tester är gjorda och laddning kan ske helt utan risk.

### *Mode 4*

Det är den europeiska standarden för likströmsladdning, det vill säga snabbladdning. Dessa laddplatser finns oftast längs med vägar där elbilen behöver ladda upp snabbt. Den höga säkerhetsklassen krävs då laddningen sker med mycket höga effekter.

## **4. Reglering för etablering av publika laddstolpar**

### **4.1. Övergriplig kravställning**

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller att:

- Laddningen ska vara publik, det vill säga laddstolpen ska vara öppen för vem som helst som kan använda sig av den.
- Normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt och vara utrustade med uttag för att möjliggöra användning av egen medtagen laddsladd.
- Aktören söker själv och tar kostnader för påkoppling hos ledningsägare, schaktlov och eventuellt andra nödvändiga tillstånd.
- Först till kvarn är gällande, kommunen förbehåller sig rätten att välja bland inkomna ansökningar.
- Laddplatserna ska placeras och utformas enligt villkor som anges i bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/kommunal mark*.

## 4.2. Detaljerad kravställning

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller villkoren i bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark*:

### *Uttag*

Snabbladdningsplatserna ska ha dagens två standarder för snabbladdning, d.v.s. CCS och Typ 2. De normalsnabba laddstolparna ska vara utrustade med minst två uttag och ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt.

### *Påkörningsskydd och väderskydd*

Vid behov ska väderskydd och påkörningsskydd installeras.

### *Utformning och tillgänglighet*

Det ska tydligt framgå på laddplatserna att kunden ska vända sig till ansvarigt bolag/bolagets support vid frågor om laddstolparnas funktion eller för felanmälan. Laddstolpen ska placeras mellan två parkeringsrutor.

### *Ljussättning*

Belysning ska upprättas på skyltar eller vid laddplatsen så att det även då det är mörkt går att hitta till laddplatsen. Bra belysning ökar tryggheten samtidigt som det förenklar användningen av laddplatsen.

### *Betalning*

De laddstolpar som uppförs på kommunal mark ska vara öppna för alla. Ett minimikrav är att det ska gå att ladda sin bil utan att behöva skaffa ett abonnemang hos en särskild leverantör. Se vidare under avsnitt 4.6.

### *Statistikrapportering*

Varefter laddinfrastrukturen kommer på plats är det av värde att detta arbete utvärderas så kunskaper och slutsatser om framtida utbyggnader kommer kommunen till del.

### *Teknisk utveckling*

Aktören ser till att följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation och framöver alltid är uppdaterad efter senaste tekniken.

### *Kommunikation*

Aktören ska publicera erforderliga uppgifter om laddplatsen i mobilapplikationer och övrig aktuell media för att underlätta för allmänheten att snabbt och enkelt erhålla

### **4.3. Avtal**

Kommunen kommer att teckna ett nyttjanderättsavtal med de aktörer som ska anlägga en laddplats, se bilaga 1, *Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark*. Kommunen har tagit fram en avtalsmall att utgå ifrån. Exempel på det avtal som kommer användas är att standardtiden för avtalet är satt till 10 år och det kommer inte att utgå någon avgift för upplåtelsen. Avsteg från mallen kan göras om det behövs för den aktuella platsen och aktören. Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning. Det vill säga att mark- och exploateringsingenjörerna bör få delegation på att teckna nyttjanderättsavtalen själva avseende laddstolpar. Kommunstyrelsen beslutar om ändring av delegationen i detta ärende.

Avtalet finns i bilaga 1, *Exempel på avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark*.

I avtalsmallen regleras det inte någon avgift för markupplåtelsen. Eslövs kommun upplåter huvudsakligen aldrig kommunal mark utan avgift. Laddplatser på kommunal mark är något kommunen vill främja och Eslövs kommun ska ha nyttjanderättsavtalen avseende laddplatser avgiftsfria. Flertalet andra kommuner upplåter också marken utan avgift på liknande sätt. Genom att teckna avtal med aktörer som anlägger laddplatser så undgår kommunen kostnaden att anlägga en laddplats i egen regi. Aktören bekostar anläggandet av laddplatsen men får också alla intäkter kopplade till den.

### **4.4. Betalningar och appar**

Aktörer har betallösningar via partners för både publika laddstolpar som icke-publika. All administration och fakturering sker per automatik direkt till användaren, utan att kommuner behöver lägga sin tid eller energi på det och så bör det även vara i Eslövs kommun.

En kommun kan enligt ellagen inte ta betalt för el, eftersom ett köp av el endast kan ske mellan bilanvändare och eldistributör. En kommun kan inte heller subventionera eller ge bort el, då detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Kommunen får ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

De publika laddstolparna som finns idag i Eslövs kommun, som är öppna för allmänheten och som finns på kommunal mark, har följande betalning och avgiftsreglering (På alla tre platser tillkommer det en avgift för laddningen):

- Ingen parkeringsavgift tas ut för de två laddstolparna i Badhusparken, däremot får laddbara fordon parkeras och ladda i 2 timmar där P-skiva behöver vara synlig. Denna parkeringsreglering gäller vardagar 9–18 och lördagar 9-14, resterande tid är fritt fram att ladda och utan tidsbegränsning.
- Vid laddstolpen som finns intill Medborgarhuset får laddbara fordon parkera i 4 timmar och det tillkommer även en parkeringsavgift under den tid som bilen laddas.
- De laddstolpar som finns utanför Stadshuset har ingen parkerings- och tidsreglering.

I och med att det ser olika ut idag, på de platser runt om i Eslöv där det finns publika laddstolpar, behöver beslut tas om hur Eslövs kommun ska gå vidare. Kostnaden på parkeringsplatserna är inte relaterad till mängden el som laddas utan till att servicen att ladda används. Det finns två huvudsakliga fördelar med denna lösning. Dels behövs inte två olika system för betalning (ett för parkeringsavgifter och ett för laddning). Dels minskar risken för att laddplatserna blockeras av fordon som inte kan eller inte har för avsikt att ladda.

På de platser där laddstolpar finns och som inte avser kommunala parkeringsplatser, sker betalning istället utifrån antalet laddade kWh eller det sätt som leverantören av laddplatsen erbjuder inte är uppställda på gatumark.

#### **4.5. Bygglov**

Generellt krävs inget bygglov eller någon anmälan till kommunens bygglovsavdelning vid uppsättning av laddstolpar. Eventuellt kan en laddplats med tillhörande väderskydd kräva bygglov som byggnad. Om tak, skyltar eller andra konstruktioner tillkommer till följd av och i samband med etablering av laddplatser kan dessa emellertid kräva bygglov eller en anmälan. Aktören får stå för dessa kostnader om det skulle vara så att bygglov behövs.

Vid bygglovsprövning avseende byggnader bedöms parkeringsbehovet utifrån kommunens beslutade parkeringsnorm. I denna norm finns i dagsläget inget krav på antal laddplatser. I plan- och bygglagen finns dock krav på när laddmöjlighet ska finnas.

#### **4.6. Laddkablar på kommunal mark**

För att få placera något på offentlig plats behövs det oftast tillstånd. När det kommer till elkablar är det inte tillåtet att placera kabeln över gatan för att ladda elbilen. Eslövs kommun ger inte tillstånd för något som kan medföra problem för personer med nedsatt rörelse-, orienterings- eller synförmåga, vilket en kabel kan göra.

Regeln gäller även för anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande. Det är inte heller tillåtet att dra en luftledning för laddning eftersom det oftast i dessa lägen kräver att en stolpe eller något liknande placeras på kommunal mark.

## 5. Trafikreglering och juridiska aspekter för laddstolpar

### 5.1. Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark

Hur parkering kan regleras beror på om det är allmän platsmark eller kvartersmark. I plan- och bygglagen (2010:900), PBL, definieras vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark.

- Allmän platsmark (eller gatemark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
- Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering

Trafikförordningens bestämmelser gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark. På allmän platsmark beslutar kommunen om vilka lokala trafikregler som ska gälla. Markägaren beslutar, med några få undantag, om vilka lokala trafikregler som ska gälla på dennes mark. Undantag är till exempel hastighetsgränser, som kräver lokal trafikföreskrift.

Allmänna regler enligt trafikförordningen, som att man inte får stanna eller parkera så att det kan uppstå fara, gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark. Kommunen är ansvarig för att reglera parkering på allmän platsmark. På kvartersmark är det markägaren, som kan vara kommunal eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de allmänna bestämmelserna. Se mer i detalj under bilaga 5, *Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark*.

### 5.2. Skyltning samt tids- och avgiftsreglering

Avdelningen Gata, trafik och park på Miljö- och samhällsbyggnad i Eslövs kommun sköter skyltning och trafikreglering för laddstolpar på allmän platsmark. Kommunen kan genom en lokal trafikföreskrift (LTF) besluta att en plats ska vara laddplats. I enlighet med trafikförordningen 10 kap 1 §, 9a krävs att platsen har anordningar för extern laddning med elektrisk energi. Det finns idag inget krav på att laddning måste pågå för att det ska vara tillåtet att parkera med sitt laddfordon där.

Det är idag oklart exakt vad som gäller för tidsreglering och avgiftsreglering. Det går dock för kommun att själv reglera, via kommunfullmäktige, avgift vid felparkering. Detta skulle i teorin betyda att felparkering på laddplats kan resultera i en högre avgift än felparkering på andra platser.

Om man inte vill att andra bilar ska få stanna på en laddplats för av- och påstigning finns det viss oklarhet i trafikförordningen gällande om en laddplats är en ändamålsplats eller en parkeringsplats. Andra kommuner har olika bestämmelser, det vill säga kommunerna har tolkat bestämmelserna på olika sätt. En ändamålsplats skulle innebära att andra fordon som inte uppfyller ändamålet (laddning av el) inte får stanna eller parkera på platsen. Det är dock viktigt

att detta kommuniceras tydligt med rätt vägmärke C40, ändamålsplats, eftersom det vid överklagande av felparkeringsavgift på laddplats visat sig att den klagande fått rätt.

Gällande avgiftsreglering samt tidsreglering finns det inga tydliga riktlinjer i trafikförordningen i dagsläget. Därför tolkas det enligt Sveriges kommuner och regioner (SKR), att kommunen själva väljer avgifter och tidsreglering genom lokala trafikföreskrifter, förutsatt att det är för att ordna trafik. Detta innebär att kommunen själv måste bestämma sig för hur de tolkar bestämmelserna. Enligt SKR så har inga fall av detta prövats i domstolen av transportstyrelsen och experter är delade i sin tolkning.

### **5.3. Regelverk om publika laddstolpar**

När kommunen överväger att etablera laddning, t.ex. längs gator, finns det ett antal utmaningar förknippade med hur regleringen kring laddplatser ska tolkas.

Sveriges kommuner och regioner (SKR) anger på sin webbplats att regeringens beslut om att kommunerna numera kan införa laddplatser är ett steg i rätt riktning, men att det finns otydligheter kring hur regelverket ska tolkas. En otydlighet med dagens regelverk som SKR lyfter fram är om villkor kan ställas för användning av laddplats, dvs. om det är möjligt att reglera laddplatser med villkor om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att ”parkera” laddningsbara fordon på laddplatsen. SKR lyfte detta redan 2017 i ett antal skrifter. Det är relativt vanligt att framför allt mindre kommuner hör av sig till SKR med frågor som rör tolkning av regelverket om laddplatser, t.ex. huruvida laddplatser kan villkoras med tidsbegränsningar och/eller avgifter, men rättsläget har inte klarnat sedan SKR:s skrifter publicerades 2017.

Om en kommun väljer att anlägga en laddplats genom lokala trafikföreskrifter kan kommunen behöva säkerställa tillgänglighet till laddplatsen. För parkeringsplatser kan kommunen genom lokala trafikföreskrifter föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera enligt 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen. Trafikförordningens bemyndigande om föreskrifter för laddplats behandlar dock inte frågan om villkor. I 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen anges endast att särskilda trafikregler om att en viss plats ska vara laddplats får meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Liksom SKR har angett går det dock att argumentera för att parkering på en laddplats ändå kan regleras på samma sätt som övrig parkering, då uppställningsreglerna i 3 kap. 54 § trafikförordningen anger att parkering av laddbara fordon är tillåten på en laddplats. Det framgår även av definitionen av laddplats i förordningen om vägtrafikdefinitioner och utmärkningsreglerna för laddplats i vägmärkesförordningen att det handlar om parkering (med möjlighet att ladda ett fordon). Detta talar för att även laddplatser kan regleras med villkor för parkering genom lokala trafikföreskrifter exempelvis med tidsbegränsningar och avgifter. Stöd för den uppfattningen kan även hämtas i den juridiska litteraturen där det anges att uppställning på en laddplats kan tidsbegränsas. Det framgår dessutom av Transportstyrelsens promemoria med förslag till de nuvarande reglerna att styrelsen tänkte sig att det skulle vara möjligt att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten. Parkeringsavgifter kan vara ett verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och styra parkering till lämpliga platser.



Regelverket är alltså inte helt tydligt kring vilka möjligheter som finns när det gäller att villkora laddplatser med tidsbegränsningar och parkeringsavgifter, men det finns som nämnts ovan visst stöd för att tolka bestämmelserna som att det finns möjlighet att reglera rätten till parkering på en laddplats genom villkor såsom tidsbegränsningar. Det har dock, såvitt framkommit, varken prövats i domstol eller av Transportstyrelsen i samband med prövning av överklagningsärenden, vilket innebär att det är upp till de enskilda kommunerna att tolka bestämmelserna. Se gärna bilaga 6, *Hur gör andra svenska kommuner*.

Trafikföreskrifter ska kungöras elektroniskt på webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS), [www.stfs.se](http://www.stfs.se), som administreras av Transportstyrelsen. Vid sökning bland föreskrifter om laddplats i STFS framgår att många kommuner har reglerat laddplatser med tidsbegränsningar och det även är relativt vanligt med uttag av parkeringsavgifter på laddplatser. Det förekommer dock även föreskrifter om laddplatser som varken är reglerade med tidsbegränsningar eller avgiftsuttag. Det skulle kunna bero på att dessa kommuner har gjort bedömningen att det saknas stöd i regelverket för att kunna införa sådana villkor för laddplatser, men det skulle också kunna bero på att det bedömts inte finnas ett behov av att villkora laddplatserna.

## **6. Tillvägagångssätt för laddinfrastrukturen i Eslövs kommun**

Eslövs kommun använder ett tillvägagångssätt som är baserat på många andra kommuners upplägg för laddinfrastruktur på kommunal mark. Det innebär att kommunen själva inte bekostar anläggningen eller driften av laddinfrastruktur, utan att aktörerna gör detta. Marken upplåts genom ett nyttjanderättsavtal mellan kommunen och aktören. Se mer i detalj under bilaga 2, *Rutinbeskrivning vid etablering av laddstolpe i Eslövs kommun*.

Eslövs kommun vill spela en aktiv roll för att möjliggöra de laddplatser som presenteras längre fram i planen. Samtidigt uppmuntras engagemang och initiativ från privata aktörer. För att laddinfrastrukturplanen ska kunna genomföras krävs en aktiv och målmedveten handling från kommunen, det vill säga att kunna tillgängliggöra de platser som anses vara lämpliga. Därför är det också av stor vikt att de förvaltningar som arbetar med dessa frågor har ett gemensamt ansvar att få in laddinfrastrukturen som en naturlig del i planeringsprocessen.

### **6.1. Utvärdering, revideringar och rutiner vid anläggning**

Snabb utveckling gör att planen med tillhörande bilagor behöver hållas aktuell och utvärderas efter behov. Utvärderingen ska göras av en arbetsgrupp med representanter från olika förvaltningar (Kommunledningskontoret, Serviceförvaltningen och Miljö- och samhällsbyggnad) som är mer eller mindre berörda av laddinfrastrukturplanen.

Utvärderingen och förslag på mindre revideringar i bilagorna kring rutiner, villkor, avtal samt nya platser beslutas av för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Vid behov av betydande förändringar i planen ska detta beslutas av kommunstyrelsen. Exempelvis lagändringar eller om planen inte bidrar till att laddstolpar etableras i Eslöv. För mer information om utvärderingen, revideringen och rutiner vid anläggning, se bilaga 2, *Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun*, samt bilaga 3, *Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv*.

## **6.2. Lokalisering av laddinfrastruktur**

För att skapa en så attraktiv laddinfrastruktur som möjligt behöver den anpassas efter de olika förutsättningar och behov som råder i olika delar av kommunen. Förutsättningarna kan bland annat styras av vilken elinfrastruktur som finns, och om det finns risk för effektbrist. Elnätsägaren i kommunen har meddelat att de inte kommer ge information om det går att ansluta en laddstolpe till elnätet, för mer information om detta läs kapitel 6.3.

### **6.2.1. Platser för framtida laddstolpar**

Behoven ser olika ut beroende på om det handlar om laddning längs en större väg, i Eslövs tätort, i resterande tätorter i kommunen eller vid olika besöksmål i kommunen. Identifieringen utav platser har gjorts med hänsyn till större målpunkter i kommunen exempelvis för turism, handel, idrott, fritid, friluftsliv, pendling. Vid årlig utvärdering av laddinfrastrukturplanen kommer identifiering av platsval göras med hänsyn till omställning, behov samt utvärdering av beläggning av befintliga laddplatser. Laddstolpar ska sättas upp där det finns ett behov och där många medborgare vistas i kommunen.

De platser som Eslövs kommun förnärvarande har kommit fram till som lämpliga att tillgängliggöra för laddstolpar, återfinns i bilaga 7, *Lämpliga platser att etablera laddstolpar på*. Resultatet av den identifieringen blev:

För allmän platsmark har det identifierats:

- 11 platser i Eslöv
- 1 plats i Marieholm
- 1 plats i Löberöd

För kvartersmark har det identifierats:

- 14 platser i Eslöv
- 3 platser i Marieholm
- 1 plats i Löberöd
- 2 platser i Stehag
- 2 platser i Flyinge
- 1 plats i Harlösa

### **6.2.2. Tillvägagångssättet för alla platser**

Arbetsgruppen internt för laddinfrastruktur i Eslövs kommun, har kommit överens om att det här tillvägagångssättet gäller för alla platser och ska ske i olika steg:

### Steg 1

De platser som Eslövs kommun har utsett som platser för etablering av laddstolpar ska fördelas i jämförbara kluster, som omfattar en geografisk spridning i kommunen. En utvärdering kommer att visa hur många platser som ska finnas i respektive kluster samt på vilka platser. Andra funderingar i detta steg som berör:

- Hur många platser som finns i respektive kluster
- Vilka platser som ska finnas i varje kluster
- Vilka platser som Eslövs kommun går ut med först på hemsidan

Dessa funderingar kommer att diskuteras i Eslövs kommun för laddinfrastruktur efter att laddinfrastrukturplanen har blivit politiskt antagen.

Detta steg ska börja i en mindre skala för att sedan utvärderas när laddinfrastrukturplanen följs upp. Utvärderingen av modellen avser hela modellen i sig samt att platserna utvärderas.

### Steg 2

De platser som inte har fått en intressent kommer i nästa steg att sättas i mindre kluster. Det vill säga färre platser än de som fanns i klustren under steg 1.

### Steg 3

De platser som inte har fått någon laddstolpe, kommer i det här steget att läggas ut på nytt var för sig på hemsidan, utan kluster. En överläggning med aktör och kommunen kan komma i fråga kring vilka förutsättningar som krävs för etablering. I annat fall, främst på kvartermark, behöver etablering hanteras i lokalförsörjningsplanen. Berör det platser som avser allmän platsmark, hanteras det från Miljö- och samhällsbyggnad.

#### **6.2.3. Tillvägagångssättet för etablering av laddstolpar**

Det finns två vägar att välja när det kommer till att etablera laddstolpar på kommunal mark. Det ena är först till kvarn som många svenska kommuner använder sig av. Exempel på kommuner som använder sig av detta tillvägagångssätt är: Vaxholms stad, Lomma, Sundbyberg, Stockholm, Hudviksvall, Kalmar, Danderyd, Tyresö, Båstad, Hörby, Nacka, Upplands-Bro, Nybro m.fl. Först till kvarn tillämpas enligt följande modell;

De platser som kommunen går ut med på sin hemsida, ska marknadens aktörer kunna etablera en laddstolpar på. Tillvägagångssättet ser ut som följer:

1. Kommunen lägger ut lämpliga platser för nya laddare som har identifierats som bra platser för framtida laddstolpar.
2. Aktören väljer ut de platser som denne önskar ta i anspråk för att etablera en laddstolpe på och anmäler sitt intresse.
3. En ansökan skickas in via kommunens e-tjänst och för de som inte kan detta går det bra att lämna in via ansökningsblankett.
4. Kommunen bedömer ansökan som har kommit in utifrån de uppsatta villkoren som tagits fram.

5. Kommunen godkänner ansökan och att aktören får en bokningstid på en månad som de har ensamrätt angående platsen. Aktören får under den här tiden kolla upp att elanslutning och liknande fungerar. När allt sådant är avklarat tecknas avtalet.
6. Vid godkänd ansökan som kommit in, tecknas ett nyttjanderättsavtal med kommunen.
7. Först när avtalet har tecknats kan laddplatsen tas i anspråk.

En annan väg att gå är att använda sig av upphandlingsformen tjänstekoncession, det här alternativet är använde Kinda kommun sig av och där kommunen meddelat att de inte fått bra anbud på upphandlingen. Det finns kommuner som utfört en ”vanlig” upphandling, alltså inte en tjänstekoncession, men deras syfte har varit att själva ta ut ersättning från användarna. Samma gäller för exempelvis Stockholm Parkering, Svenska bostäder och andra liknande bolag som upphandlat i syfte att äga och få ersättning från kunderna.

Eslövs kommun föreslås att använda sig av ”först till kvarn”, men med platser sammanslagna till så kallade kluster för att geografisk fördela mer och mindre attraktiva platser till leverantörerna.

### **6.3. Elnätet**

I och med att kommunen inte blir ägare av laddinfrastrukturen kommer ansökningar om att ansluta laddstolpar till elnätet att göras hos nätägaren av respektive aktör. Det kan dock visa sig att de, av kommunen, valda platser för etablering av laddstolpe inte är förenliga med elnätetskapacitet.

### **6.4. Kommunikation**

Eslövs kommun lägger upp information om planen och villkor på sin hemsida tillsammans med en karta med föreslagna platser på kommunal mark där laddstolpar kan etableras. Eslövs kommun kommer uppmärksamma när platserna publiceras på hemsidan via ett pressmeddelande så att varje aktör har möjlighet att komma in med sin intresseanmälan.

Varje installerad laddplats kommer att publiceras på kommunens parkeringskarta som kommer finnas tillgänglig på hemsidan.

Aktören är ansvarig för att laddplatsen är uppkopplad på en extern sida (t.ex. uppladdning.nu) och all information kring laddplatsen ska hållas uppdaterad för användaren.

# **Bilaga 1. Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark.**

## **AVTAL OM NYTTJANDERÄTT**

Mellan Eslövs kommun, org.nr. 212000-1173, genom dess kommunstyrelse, nedan kallad Kommunen, och xx, org.nr xxx-xx, nedan kallad Anläggaren, har följande avtal om nyttjanderätt ingåtts inom Kommunens fastighet med fastighetsbeteckning xx för xx stycken laddstolpar med tillhörande elkabel i mark, nedan kallad Anläggningen, på parkeringsplatser vid xx.

### **Bakgrund och förutsättningar**

Bakgrund till att avtalet upprättas

Avtalet innehåller inga definitioner. Termer och begrepp som används i avtalet ska ha den innebörd som följer av branschpraxis, relevant lagstiftning och Kommunens berörda föreskrifter.

Avtalet gäller med tillhörande bilagor enligt följande:

Bilaga 1: Karta över Anläggningens placering

Bilaga 2: Villkor för laddinfrastruktur på kommunal mark

### **1 § Avtalets tillämpningsområde**

Kommunen medger Anläggaren rätt att anlägga, bibehålla och nyttja Anläggningen på Kommunen tillhörig mark enligt villkoren nedan samt enligt villkoren i bilaga 2.

Anläggningen är belägen på parkeringsplatsen på xx, närmare angivet i bilaga 1. Planritning på Anläggningens utformning ska redovisas och godkännas skriftligen av Kommunen innan anläggningsarbetena påbörjas.

Anläggarens rätt enligt detta avtal utgör inget hinder för Kommunen eller annan anläggningsägare att disponera marken eller utföra arbete i eller på marken i den mån det kan ske utan att ändamålet med denna upplåtelse motverkas.

Anläggaren är skyldig att följa de föreskrifter som meddelats av Kommunen och som berör upplåtelsen enligt detta avtal. Eventuella sådana ytterligare föreskrifter ska kommuniceras med Anläggaren skriftligen.

Anläggaren ska utföra erforderliga skyddsanordningar före arbetets igångsättande.

Anläggaren ska ansöka om erforderliga tillstånd, så som grävstillstånd och trafikordningsplan, före arbetets igångsättande. Arbetet får inte påbörjas innan alla erforderliga tillstånd är godkända.

Anläggaren medges inte rätt att hyra ut Anläggningen i andra hand till annan part.

## **2 § Avtalstid m.m.**

Detta avtal om nyttjanderätt gäller t.om. xx (d.v.s. 10 år framåt i tiden), räknat från den dag avtalet har undertecknats av båda parter.

Är anläggningen inte driftsatt senast ett (1) år efter detta avtals undertecknande upphör detta avtal med omedelbar verkan utan uppsägningstid. Förlängning av tiden för driftsättning kan medges om förseningen beror på faktorer som Anläggaren inte råår över. Förlängning ska skriftligen godkännas av Kommunen.

Uppsägning av detta avtal som avser driftsatt anläggning ska ske skriftligen senast ett (1) år innan avtalstidens utgång. I annat fall förlängs avtalet med ett (1) år i sänder och med sex (6) månaders uppsägningstid.

## **3 § Avgift**

Marken upplåts utan avgift.

Anläggaren ska svara för samtliga avgifter och övriga kostnader som kan uppkomma genom Anläggningens nyttjande enligt detta avtal.

Anläggaren har rätt att ta betalt av slutanvändaren för utnyttjandet av laddplatsen på samma sätt som för övriga laddplatser i dess nätverk.

## **4 § Anläggarens skyldigheter**

Anläggaren ska ombesörja att anläggningen planmätts och att dess överkant avvägs med utgångspunkt från Kommunens polygonpunkter och höjdsystem.

Inmätning ska ritas på relationsritning i skala 1:200 och tillsammans med tillhörande koordinatlistor, uppgifter om anläggningens dimension mm överlämnas senast vid slutbesiktningstillfället till Kommunens avdelning Gata, Trafik, Park.

Inmätningen levereras även digitalt som shp-fil, geopackage, dwg eller motsvarande i koordinatsystem SWEREF99 13 30 och höjdsystem RH2000.

Om Anläggaren inte har fastställda rutiner för egen inmätning och dokumentation enligt ovan ska Anläggaren kontakta kart- och bygglovsavdelningen på Kommunen för inmätning. Inmätning bekostas av Anläggaren.

Om inmätning inte sker och material inte levererats till Kommunen, är Kommunen inte ansvarig för eventuella skador som uppkommer vid arbeten eller underhåll invid anläggningen.

Anläggaren förbinder sig att snarast avhjälpa fel eller brist som Kommunen påpekar med anledning av inmätningen eller dylikt.

Anläggaren ska genast efter anläggningsarbetena återställa marken enligt anvisning. Anläggaren ska vidare inom av Kommunen bestämd skälig tid åtgärda och bekosta sättningar och andra fel eller brister som visar sig inom en tid av två år efter det att marken iordningställts efter ledningarnas nedläggning och som har samband med dess nedläggning, bibehållande och nyttjande.

Anläggaren ansvarar för den del av elanslutningen som börjar vid inkopplingspunkten och slutar vid laddplatsen.

Anläggaren ansvarar för att elabonnemang mot nätägaren upprätthålls för att laddplatsen ska kunna förses med el.

Anläggaren svarar för samtliga kostnader som uppstår på grund av åtgärder vidtagna under denna paragraf.

## **5 § Kommunens skyldigheter**

I tätorter med kommunalt huvudmannaskap ansvarar Kommunen för att det område som upplåts enligt detta avtal har giltiga lokala trafikföreskrifter och är kungjorda med vägmärken som visar gällande parkeringsregler på platsen.

Kommunen ansvarar för att dess personal eller underleverantörer som utför gatuarbete, städning, parkeringsövervakning m.m. gör detta med försiktighet för att undvika skador på de laddplatser som Anläggaren uppfört och är informerade om de bestämmelser som är relevanta för laddplatser och tillhörande parkeringsplatser.

## **6 § Utformning av laddplatser**

Utformningen av laddplatser ska följa anvisningarna i bilaga 2.

## **7 § Drift av laddplatser m.m.**

Laddplatser ska vara i drift och möjliga att använda för laddning under minst 90 procent av tiden (beräknat på genomsnittlig drifttid under ett kvartal), exklusive planerat underhåll eller liknande åtgärder. Om detta villkor inte uppfylls har Kommunen rätt att upphäva avtalet. Anläggaren ska dock ha möjlighet att först vidta rättelse efter skriftlig tillsägelse inom 60 dagar. Om rättelse vidtas, vilken möjliggör efterlevande av ovan, skall detta anses vara tillräckligt.

## **8 § Flytt av anläggningen**

Anläggaren ska på egen bekostnad ombesörja att anläggningen helt eller delvis flyttas, provisoriskt eller permanent, om Kommunen begär det. Detta ska göras inom sex (6) månader. En sådan påfordrad flytt kan endast göras på grund av att en större händelse kräver detta, t.ex. ändringar i detaljplan, force majeure eller liknande. Vid ovanstående händelse och vid smärre förändringar i Anläggningens nära omgivning gäller att Kommunen i största mån undviker men för Anläggningens funktion och för Anläggarens ekonomiska investering.

Kommunen har, oavsett anledning, möjlighet att påfordra flytt av anläggningen genom att ersätta Anläggaren ett belopp motsvarande förväntade intäkter från Anläggningen fram till avtalets slut.

## **9 § Skada**

Kommunen är ersättningsskyldig för skada på anläggningen endast i den mån skadan visas ha sin grund i vårdslöshet från Kommunens sida eller dess underleverantörer på uppdrag av Kommunen.

Anläggaren friskriver Kommunen från allt ansvar för skador, driftstörningar och annat som kan uppstå på grund av t.ex. markens beskaffenhet, grundvattenförändringar, allmänhetens utnyttjande av markområde samt verksamhet som kan bedrivas i området av Kommunen. Anläggaren ska gentemot Kommunen samt tredje man svara för all direkt skada, förlust, men och intrång som kan uppkomma till följd av Anläggningens utförande, bibehållande, nyttjande eller borttagande.

## **10 § Avveckling**

Upphör detta avtal att gälla ska Anläggaren, om Kommunen önskar, till marknadsvärde överlåta Anläggningen till Kommunen eller om Kommunen kräver det, på egen bekostnad ta bort Anläggningen inom tid som Kommunen bestämmer, dock minst sex (6) månader. Sker ej detta äger Kommunen rätt att på Anläggarens bekostnad ta bort anläggningen.

## **11 § Överlåtelse**

Anläggarens rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal om nyttjanderätt får överlåtas till ny ägare av Anläggningen. Överlåtelsen ska skriftligen godkännas av Kommunen. Anläggaren och den nya ägaren av Anläggningen svarar dock solidariskt för avtalets fullgörande till dess Kommunen till Anläggaren skriftligen bekräftat att underrättelse om överlåtelsen av avtalet erhållits.

Anläggaren är skyldig att snarast meddela ändring av adressuppgifter.

## **12 § Force majeure**

Parterna äger inte rätt att gentemot varandra åberopa underlåtenheten att fullgöra detta kontrakt om fullgörandet hindras av omständigheter utanför partens kontroll, såsom krig, arbetskonflikt, naturhändelse, epidemi, myndighetsbeslut, inskränkning i tillförsel av el eller data- och telekommunikationer m.m.

Motparten ska omedelbart underrättas om det föreligger omständigheter som kan föranleda tillämpning av denna bestämmelse. Arbetskonflikt som har sin grund i parts brott mot kollektivavtal får inte åberopas som grund för befrielse.



### **13 § Övriga för avtalet gällande dokument**

Förutom detta avtal regleras villkor i bilaga 2.

### **14 § Tvist m.m.**

Tvist mellan parterna ska avgöras i första instans av Lunds tingsrätt med tillämpning av svensk lag.

### **15 § Ändringar och tillägg**

Ändringar och tillägg till detta avtal ska för sin giltighet vara skriftliga och undertecknade av behörig ställföreträdare för respektive part.

Detta avtal om nyttjanderätt har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt exemplar.

## **Bilaga 2. Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun.**

Denna text beskriver rutinen som används vid externa aktörers anläggande av laddplatser på Eslöv kommuns mark.

### **Utlysning**

Minst 1 gång per år görs en utlysning på kommunens hemsida där det framgår vilka parkeringsplatser som kan vara aktuella för laddstolpar. Vid denna utlysning är det inte säkert att det varje gång, kommer att finnas platser att utlysa minst 1 gång per år.

### **Intresseanmälan**

Aktörer väljer ut parkeringar genom att skicka in en intresseanmälan till kommunen. Är en aktör intresserad av fler parkeringar så kan en intresseanmälan göras. Kommunen gör avvägningen beroende på hur många anmälningar som kommit in. Intresseanmälan är öppen hela året. Intresseanmälan ska innehålla:

- En komplett ifylld e-tjänst krävs. För de aktörer som inte har möjlighet att genomföra det via e-tjänsten kan en ansökningsblankett.
- En situationsplan på var laddstolparna ska placeras samt tänkt schaktsträcka. Grävtillstånd ska ansökas.
- Ett produktblad, samt beskrivning och bilder på laddstolpens utformning/design
- En beskrivning av aktuell betallösning och organisation för felavhjälpning
- En tidplan för utbyggnaden

Först till kvarn kommer att eftersträvas vid val av aktör som får etablera laddstolparna/laddstolpen i kommunen. Platser som redan har reserverats meddelas aktören så att denna kan ansöka om andra platser.

### **Tilldelning och nyttjanderättsavtal**

Platser som bedöms som lämpliga tilldelas den sökande aktören genom att detta meddelas efter en vecka att intresseanmälan har inkommit. Uppställningen av laddplatsen och dess tidsbegränsning föreslås av aktören som kommer in med intresseanmälan och bestäms i samråd med kommunen och aktören.

Nyttjanderättsavtal tas fram och signeras mellan parterna. Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning. Efter att nyttjanderättsavtalet har signerats påbörjas anläggningsarbetet.

### **Genomförande**

Aktören behöver själv ansöka om påkoppling hos ledningsägare och om grävtillstånd, TA-planer och eventuellt andra nödvändiga tillstånd. Aktören utför det arbete som behövs för

etablering av laddstolpar enligt nyttjanderättsavtalet. Efter genomförd etablering ska Eslövs kommun meddelas så att en besiktning kan göras. För allmän platsmark står Miljö- och samhällsbyggnad den kostnaden, för kvartersmark är det Serviceförvaltningen står för den kostnaden.

Aktören står för installation samt drift och underhåll av laddstolparna. Kommunen ansvarar för och bekostar skyltningen och drift av själva parkeringen.

### **Skyltning och parkeringsreglering**

Eslövs kommun ansvarar för skyltning och att ta fram lokala trafikföreskrifter för de platser på kommunalmark där laddstolpar installeras.

En laddplats klassas fortfarande som en parkeringsplats, därutöver märks de upp som laddplats. I de fall där det redan finns avgift eller tidsbegränsningar för parkeringsplatserna på kommunal mark behålls den regleringen.

För att laddplatserna ska kunna nyttjas effektivt av många kan tidsreglering behövas. Inga standardtider bestäms i förväg eftersom förutsättningar och behovet ser olika ut för olika platser. Istället bestäms reglering i samråd mellan kommunen och aktören på varje parkeringsplats. Generellt gäller dock att tidsbegränsningen för en plats aldrig kan bli längre än vad den är idag.

### **Uppsägning**

Vid uppsägning av nyttjanderättsavtalet återställs platsen på bekostnad av aktören. Efter återställning meddelas Eslövs kommun så att slutbesiktning kan ske. För allmän platsmark tar Miljö- och samhällsbyggnad den kostnaden, för kvartersmark är det Serviceförvaltningen som tar den kostnaden.

### **Utvärdering och revideringar**

Snabb utveckling gör att laddinfrastrukturplanen med tillhörande bilagor behöver hållas aktuell och utvärderas årligen. Utvärderingen ska göras av en arbetsgrupp med representanter från olika förvaltningar (Kommunledningskontoret, Serviceförvaltningen och Miljö- och samhällsbyggnad) som är mer eller mindre berörda av laddinfrastrukturplanen.

I själva utvärderingen ska följande delar finnas med:

1. Etablerade laddstolpar under årets gång.
2. Planen framåt för fler laddstolpar under nästkommande år.
3. Genomgång av nationella regelverket, ifall det har ändrats.
4. Genomgång av nyttjanderättsavtalet, ifall ändringar ska göras i avtalet där funderingar uppkommit.
5. Översyn av den interna kartan med föreslagna platser eller förslagsvis se över listan med föreslagna platser för laddning och ev. tillägg av nya platser.
6. Laddstatistik som aktören ska leverera, hur många felrapporteringar har gjorts på befintliga laddstolpar, hur ofta har laddstolpen använts, när används laddstolpen som mest under dygnet.

7. Se över den parkeringsreglering som har satts för laddplatsen, är den bra eller behöver den justeras.
8. Reflektion över hur arbetet med laddinfrastruktur har fungerat under året, fler personer att bjuda in i arbetsgruppen ska ses över.
9. Eventuella förslag på uppdateringar av laddinfrastrukturplanen.

Utvärderingen och förslag på mindre revideringar i bilagorna kring rutiner, villkor, avtal samt nya platser presenteras för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Vid behov av betydande förändringar i laddinfrastrukturplanen ska detta göras hos kommunstyrelsen. Exempelvis lagändringar eller om planen inte bidrar till att laddstolpar etableras i Eslöv. Mindre ändringar i laddinfrastrukturplanen kan göras av Miljö- & samhällsbyggnadsnämnden.

## Bilaga 3. Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv.

### Intresseanmälan etablering av laddstolpe/laddstolpar

Med denna intresseanmälan visar vi intresse för att på egen bekostnad sätta upp, sköta och underhålla publika laddare för laddbara fordon på de adresser som anges nedan. Uppfyller företaget kommunens kriterier för etablering av laddstolpar, har kommunen för avsikt att upplåta mark i enlighet med det nyttjanderättsavtal som finns redovisat på samma hemsida som denna mall.

### Kontaktuppgifter intressent

Företagsnamn	
Organisationsnummer	
Namn	
Telefonnummer	
E-post	
Postadress dit nyttjanderättsavtalet ska skickas	
Namn på behörig firmatecknare som ska skriva under nyttjanderättsavtalet	

Önskade adresser och ID-nummer samt antal laddare och typ av laddare ifylls i tabellen nedan (max 5 platser – ID, per aktör).

Fyll i enligt exempel nedan och tag sedan bort exempeltexten.

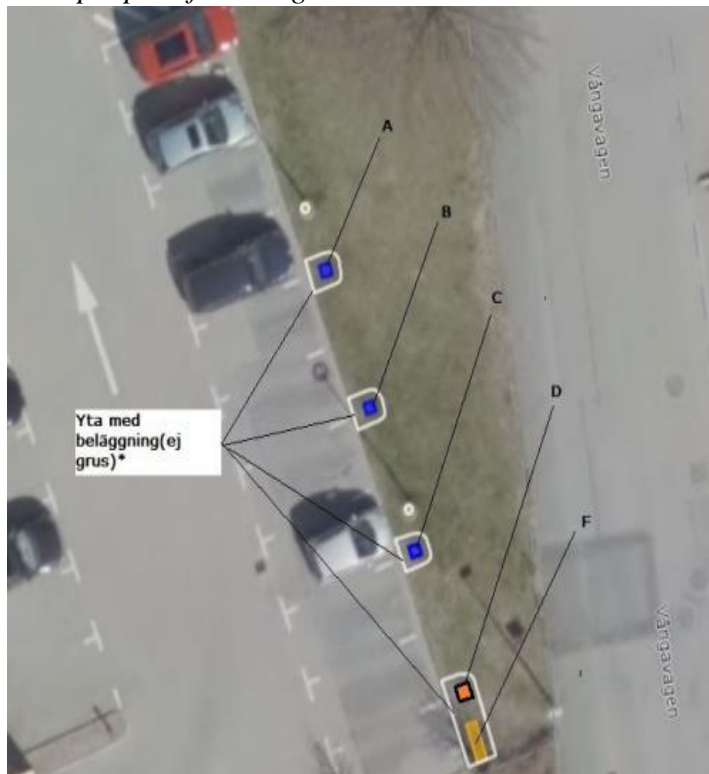
Adress och ID	Laddare	Totalt antal p-platser
Exempeltext: ID XX Adress XX	Exempeltext 1 snabbladdare (>22 kW) 2 p-platser. 1 normalladdare (<22 kW), 2 p-platser.	Exempeltext: Totalt 4 p-platser

### Intresseanmälan ska innehålla:

- Kompletta ifylld ansökningsblankett
- Situationsplan på var laddplatsen ska placeras samt tänkt schaktsträcka. Bifoga en skiss/skisser där det tydligt framgår vilken del av gatan samt vilka parkeringsplatser som berörs. Även mått på laddare ska framgå.
- Produktblad, samt beskrivning och bilder på laddplatsens utformning/design
- Beskrivning av aktuell betallösning och organisation för felavhjälpning

- Tidplan för utbyggnaden

Exempel på utformning av skiss:



**Förklarande texter**

**A, B, C:** Laddstolpar normalladdare där varje stolpe har totaleffekten 22 kW som delas mellan 2 st uttag.  
Dimensioner:  
19 cm breda  
20 cm djupa

**D:** Snabbladdare högre effekt än 22 kW.  
Dimensioner:  
76 cm djup  
53 cm bred

**F:** 3 st Kabelskåp med total bredd ca 1,3 m

\*beroende på befintlig beläggning kan hårdgöring runt stolpe krävas. För detaljer kring utformning tas kontakt med Teknik och Service.

I skissen ska det också framgå tydligt vilken gata/väg det handlar om.

För andra typer av lösningar, som inte innefattar standardiserade boxlösningar, ska leverantören redovisa mått och utformning med en 3D-ritning samt planritning med tillhörande kablage- och elsäkerhetslösning.

## **Bilaga 4. Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark.**

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller att:

### **Uttag**

Snabbladdningsplatserna ska ha dagens tre standarder för snabbladdning, d.v.s. CHAdeMO, CCS och AC 22. De normalsnabba laddstolparna ska vara utrustade med minst två uttag, för att möjliggöra användning för bilisten med medhavd kabel Typ 2. Varje normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt för att minimera antalet stolpar.

### **Påkörningsskydd och väderskydd**

Utgångspunkten är att stadens mark ska möbleras så lite som möjligt för att underlätta framkomlighet och drift. Laddplatserna får dock vid behov utrustas med stopplanka mellan parkeringsyta och laddare för att reducera risken för påkörning, men bör då utformas så att laddplatsen är möjlig att komma åt från en eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol). Pollare invid laddstolpen eller påkörningsskydd av gummi som monteras direkt i parkeringsytan får inte användas.

Om ett behov finns ska laddplatsen även förses med ett väderskydd för att skydda mot yttre påverkan.

Påkörningsskydd ska bara installeras där det finns risk för att laddstolpen kan bli påkörd. Anses laddstolpen stå tillräckligt utan påkörningsskydd så kan detta uteslutas. Anses det i de fall som det behövs, att laddstolpen står oskyddad från två håll ska även två påkörningsskydd installeras.

### **Utformning och tillgänglighet**

Det ska tydligt framgå på laddplatserna att kunden ska vända sig till ansvarigt bolag/bolagets support vid frågor om laddstolparnas funktion eller för felanmälan. Laddstolparna ska utformas så att de passar in i gaturummet. Reklambetonade texter/symboler/profiler ska minimeras samt placeras upptill på laddstolpen.

Laddpunkter ska placeras och utformas så att de är lättåtkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas. Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer.

För att minska mängden elektrisk utrustning på platsen ska själva laddaren, placeras mellan två parkeringsrutor. För att öka synligheten ska laddplatsen, där det är möjligt, placeras på ett sådant sätt att besökare redan innan de åker in på parkeringen vet:

- Att det finns publika laddare på parkeringen

- Var det finns publika laddare på parkeringen.

### **Ljussättning**

Laddplatsen får vara utrustade med belysning, alternativ belysas. Syftet med belysningen kan vara att det ska vara lättare att se för den som laddar, samt minska risk för påkörning och öka tryggheten. Så kallade belysningshattar kan användas, men även på dessa ska reklambetonade texter/symboler/ profiler minimeras. Belysningen ska vara utformad så att den inte bländar.

### **Betalning**

De laddstolpar som uppförs på kommunal mark ska vara öppna för alla. Ett minimikrav är att det ska gå att ladda sin bil utan att behöva skaffa ett abonnemang hos en särskild leverantör.

### **Statistikrapportering**

Varefter laddinfrastrukturen kommer på plats är det av värde att detta arbete utvärderas så kunskaper och slutsatser om framtida utbyggnader kommer kommunen till del.

Ägaren av laddstolparna ska rapportera årsvis användningen av laddpunkterna. När kommunen begär in statistik oftare än så ska detta underlag kunna presenteras, när det efterfrågas. För den kontinuerliga rapporteringen så är laddplatserna anonymiserade det vill säga namngivna ex. 1, 2, 3 etc. eftersom denna information blir offentlig. En ”nyckel” kan bifogas till kommunen som i så fall ska sekretessbeläggas.

När kommunen önskar använda informationen ovan för ex. rapporter vid framtagande av nya platser ska detta stämmas av med ägaren av laddstolparna som då kan ge sitt godkännande att avanonymisera delar eller hela innehållet.

Följande information ska redovisas för varje laddpunkt:

- Funktionalitet – antal störningar, fel, timmar/dagar då laddpunkten inte varit i bruk. Typ av fel som orsakat stoppet/driftuppehållet.
- Hur mycket laddpunkten använts: Antal laddningar i genomsnitt/dag under en månad, hur lång varje laddning är – exakt eller intervall eller liknande (ex. 5% är under 5 min, 50% är mellan 5-10 min o.s.v.)
- Vilken typ av laddning som används – CHAdeMO, CSS eller AC, 3,7 kW, 22 kW o.s.v.
- Fördelning mellan återkommande kunder och engångskunder redovisas

Information kan skickas in i form av rådata eller ska sammanställas i tabeller, figurer och kort beskrivande text vid anmodan.

### **Teknisk utveckling**

Aktören ska följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation är uppdaterad efter senaste tekniken. Så länge det är ekonomiskt försvarbart, ska laddstolparna också uppdateras under driftfasen, men en sådan bedömning görs i samråd med kommunen.



Aktören söker själv och tar kostnader för påkoppling hos ledningsägare, schaktlov och eventuellt andra nödvändiga tillstånd.

### **Kommunikation**

Aktören ska publicera erforderliga uppgifter om laddplatsen i mobilapplikationer och övrig aktuell media för att underlätta för allmänheten att snabbt och enkelt erhålla aktuell information om bland annat: identifikation, driftsstörning, navigering och debitering.

### **Vägledning och regelverk**

All vägledning och regelverk ska följas som finns idag när det kommer till publik laddning.

Finns mer att läsa på den här sidan: Vägledning och regelverk ([energimyndigheten.se](https://www.energimyndigheten.se)).

Även Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen ska också följas. Den 13 april 2024 kommer det nya EU-regelverket AFIR (Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen) att börja tillämpas, detta regelverk innehåller obligatoriska krav gällande publik laddning. Aktören ska följa alla de regelverk och krav som finns vid utbyggnad av laddinfrastruktur.

## Bilaga 5. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark.

	Allmän platsmark	Kvartersmark
Lagstiftning	- Offentligrättslig (kommunen/ staten är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).	- Civilrättslig (markägaren är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).
Reglering	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Lokala trafikföreskrifter. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Begränsad möjlighet att reservera platser eftersom likställighetsprincipen gäller. Vilka möjligheter som finns framgår av trafikförordningen.	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Markägare kan upplåta mark för eller förbjuda parkering enligt lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Markägaren bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Inget krav på att behandla alla lika.
Parkeringsavgifter	- Avgift för parkering kan tas ut för trafikens ordnande, belopp beslutas av kommunfullmäktige. Hänsyn kan inte tas till bilförarnas betalningsvilja eller avgifter på kvartersmark.	- Markägaren bestämmer själv vilka avgifter som ska tas ut för parkering.
Övervakning	- Myndighetsutövning. - Kommunen beslutar om kommunal övervakning. Polis har alltid rätt att övervaka. - Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Förordning(1987:26) om parkeringsövervakning i kommuner. - Parkeringsvakter förordnas. Ska ha utbildning enligt RPS 2002:1, FAP 759-1.	- Inte myndighetsutövning. - Markägaren beslutar om övervakning. - Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Markägaren kan övervaka och driva in eventuella kontrollavgifter själv eller välja att anlita ett företag för övervakning och/eller indrivning. - Vid infart till parkeringsområdet ska det finnas uppgift om vem som är markägare eller dennes ombud samt telefonnummer.
Påföljder m.m.	- Felparkeringsavgift. - Felparkeringsavgifter beslutas av kommunfullmäktige. Beloppsintervall regleras i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift.	- Kontrollavgift. - Markägaren bestämmer om kontrollavgifter. Nivån får inte överskrida kommunens felparkeringsavgifter för motsvarande förseelse i området.

<p><b>Påföljder m.m. (forts.)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestridande görs hos polisen. Om felparkeringsavgiften har utfärdats felaktigt eller om den som bestrider inte är betalningsansvarig ska polisen undanröja avgiften. Polisen måste i sin utredning strikt följa lagstiftningen och kan inte ta hänsyn till andra omständigheter än de som finns reglerade i lag.</li> <li>- Om man inte får rättelse hos polisen kan man överklaga till tingsrätten och eventuellt till hovrätt/HD. Överklagan skickas till polisen inom 3 veckor efter besked.</li> <li>- Felparkeringsavgift betalas till Transportstyrelsen som tar ut administrationskostnad. Övrig del betalas till kommunen, även om polisen har utfärdat felparkeringsavgiften.</li> <li>- Om felparkeringsavgiften inte betalas skickar Transportstyrelsen påminnelse med förhöjd avgift. Om den inte betalas skickas den till kronofogden för indrivning.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rättelse söks hos markägaren (eller dennes ombud). Markägaren kan välja att avskriva av "good-will" eller att ta hänsyn till speciella omständigheter om den vill. En kontrollavgift som är felaktigt utfärdad kan bestridas skriftligen för att förhindra att ärendet går till inkasso.</li> <li>- Kontrollavgift betalas till den som utfärdat den (markägaren eller dennes ombud).</li> <li>- Markägaren (eller dennes ombud) kan - men måste inte - skicka påminnelse mot extra avgift innan indrivning söks. Indrivning kan ske med hjälp av kronofogden eller inkassoföretag. Om den som parkerat fel inte betalar måste markägaren stämma fordonsägaren vid tingsrätten (tvistemål) inom två år. Förlorende part kan bli skyldig att betala delar av rättegångskostnaderna och motpartens kostnader.</li> </ul>
<p><b>Betalning vid bestridande</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Även om trafikanten bestrider/överklagar måste felparkeringsavgiften betalas i tid. Får trafikanten rätt vid prövning i domstol återbetalas beloppet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestrids kontrollavgiften ska den inte betalas. Om fordonsägaren får rätt kan denne ändå behöva stämma markägaren vid tingsrätten för att få tillbaka pengarna. Kostnaden för stämningen kan överstiga kontrollavgiften, även om man vinner målet.</li> </ul>

Källa: Parkeringshandboken – lagstiftning, reglering och tillståndsgivning av Sveriges kommuner och landsting.

## **Bilaga 6. Hur gör andra svenska kommuner?**

### *Göteborg*

Göteborgs stad arbetar utifrån en alternativ modell som innebär att laddning kan tillhandahållas på vanliga parkeringsplatser, dvs. utan att föreskriva att platserna ska vara laddplatser. Det innebär att platserna inte kan reserveras för laddbara fordon, utan även fordon som inte är laddbara får parkera på platsen. Om det får till följd att laddbara fordon inte får tillräcklig tillgång till platsen, finns det risk att laddstolpen blir en ineffektiv investering. Å andra sidan finns det risk att platsen blir outnyttjad om endast laddbara bilar får stå där och de inte har ett tillräckligt behov av den. Göteborgs stad har positiva erfarenheter av att tillhandahålla laddningsmöjligheter på vanliga parkeringsplatser både på allmän platsmark och kvartersmark, även om platserna inte är reserverade för laddbara fordon.

### *Malmö*

Sammanfattningsvis finns det för Malmö för många tveksamheter och därför avvaktar staden ett eventuellt införande av laddplatser på allmän plats i dagsläget.

Det är idag dock oklart om laddning av ett fordon på en laddplats utgör stannande, parkering eller uppställning för ett visst ändamål. Med anledningen av detta uppstår ytterligare tveksamheter för övervakning och fordonsflytt. Eftersom det är oklart om uppställning på en laddplats innebär stannande eller parkering, är det svårt att veta vilken grund som ska anges för parkeringsöverträdelser. Det finns heller ingen grund för att flytta fordon, av samma anledning som ovan – det är oklart om fordonet är parkerat eller stannat. Vidare finns risk för åverkan på fordon och laddanordning om den ska flyttas i och med att laddsladden är fastlåst i fordonet.

### *Stockholm*

Stockholm stad föredrar att använda sig av kvartersmark när laddstolpar ska etableras i staden. Detta gör Stockholm för att de anser att det är mindre besvärligt, juridiskt, att etablera laddstolparna på kvartersmark istället för allmän platsmark.

### *Helsingborg*

Helsingborgs stad försöker i första hand bygga på kvartersmark och genom avtal (nyttjanderätt). Allmän plats undviker staden att belamra då det är oklart om laddinfrastruktur kan kallas för allmänt intresse. Fram till idag då resonerar Helsingborg på att börja sätta upp och har satt upp flera laddstolpar på allmän platsmark men staden använder sig inte av skyltning för laddplats utan har enbart en tilläggstavla där det står ”endast för laddbara fordon”. Några av p-platserna har denna tilläggstavla, resterande har det inte. På så sätt ”favoriserar” staden inte elbilsägare. Angående tilläggstavlan utgår staden från proportionen; när antalet elbilar ökar så ökar antalet tilläggstavlor. Idag består stadens fordonsflotta av cirka 9 % elfordon och då anser dem att ca 9 % av p-platserna också kan vara avsedda för elfordon för att uppfylla tillgängligheten för alla.

### *Uppsala*

Den fortsatta utbyggnationen av laddinfrastrukturen kommer ske på kvartersmark. Den befintliga strukturen som idag är placerad på allmän platsmark kommer stå kvar till dess att den ”gjort sitt”.

*Andra kommuner i liknande storlek (invånarantal) som Eslöv*

*Upplands-bro* använder sig av tillvägagångssättet ”Först till kvarn” och det är både allmän platsmark och kvartersmark som är av intresse att etablera laddstolpe på.

*Vallentuna* använder sig mest av kvartersmark vid stora platser men erbjuder platser på all kommunal mark, det är en aktör i kommunen som äger alla laddstolpar. Kommunen har också tagit fram en strategi som har i syfte att utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon ska ske. Kommunen är beredd att ta en roll som samverkande part i syfte att inspirera marknaden till en utveckling av laddinfrastruktur av publika laddstolpar.

*Vallentuna kommun* ser positivt på att det sker en utbyggnad av publik laddinfrastruktur för elfordon i kommunen. Kommunen vill gynna en utbyggnad utan att för den delen hämma möjligheten för kommersiella aktörer att etablera en fungerande marknad. Därför är kommunen beredd att ta en roll som samverkande och samordnande part i syfte att inspirera marknaden till en utveckling av laddinfrastruktur av publika laddstolpar. I rollen som samverkande part kommer kommunen inte att äga, sköta drift eller underhåll av publika laddare. Därmed tillfaller varken intäkter från laddning eller investerings- eller underhållskostnader kommunen.

*Katrineholm* skiljer hantering av publik laddinfrastruktur på kommunal mark, annan publik laddinfrastruktur samt verksamhetsspecifik laddinfrastruktur inom kommunorganisationen.

Vad gäller verksamhetsspecifik laddinfrastruktur inom kommunorganisationen så förs diskussioner mellan fastighetsägare och verksamhet – tills det kommit fram till en bra lösning.

Vad gäller publik laddinfrastruktur på kommunal mark så vill kommunen inte äga laddstolparna – utan överlåter detta på marknaden. I nuläget har kommunen inte pekat ut var de ser behov av laddinfrastruktur utan aktörer som är intresserade av att etablera laddplatser i *Katrineholm* hör av sig till kommunen med en intresseanmälan där de beskriver var de vill bygga laddplatser. Kommunen bedömer inkommen intresseanmälan baserad på lämplighet, trafiksituation, att det inte försvarar skötsel av angränsande områden etc. likt tillvägagångssättet ”först till kvarn”. När kommunen och aktören är överens kontaktar entreprenören nätägaren och när entreprenören har ok från kommunen angående placering och ok från nätägaren gällande tillgång på el skriver kommunen ett nyttjanderättsavtal med entreprenören. Platser på allmän platsmark och kvartersmark är väsentligt i kommunen, mycket av fokus ligger att uppfylla lagkravet som finns hos Boverket.

*Strängnäs* arbetar på ett sådant sätt, att etablering av laddstationer på kommunal mark ska erbjudas där kommunen finner det lämpligt. Detta genom att kommunen upplåter mark till externa aktörer genom koncession där aktören betalar en arrendeavgift för marken. Arrendeavgiften ska avse att täcka kommunens kostnader. I brist på intresse från privata aktörer rekommenderas kommunen att etablera egna laddstationer på större kommunala besöksmål, centrumbildningar samt egna fastigheter och verksamheter.

Kommunen rekommenderas att använda sig av upphandlingsförfarandet Dynamiskt inköpssystem vid upphandling av externa aktörer. Till skillnad från ett ramavtal så är ett dynamiskt inköpssystem öppet för nya leverantörer att ansluta sig till under hela systemets giltighetstid, så länge de uppfyller vissa kvalificeringskrav. Dessa krav kan exempelvis vara typ av ladduttag, krav på driftsäkerhet på laddstationen, statistik och att reklambetonade symboler ska minimeras. Vidare möjliggör ett dynamiskt inköpssystem för en upphandlande organisation att få tillgång till ett brett urval av leverantörer, och på så sätt utnyttja konkurrensen på bästa sätt. På marknader som är under snabb utveckling, som just elbilsmarknaden, kan upphandlande organisationer genom dynamiskt inköpssystem effektivt köpa in de senast utvecklade lösningarna och produkterna.

*Karlshamn* samarbetar kommunen och dess helägda energibolag (*Karlshamns energi*). Det är energibolaget som främst arbetar med denna fråga och identifierar behov av nya laddstolpar och dess utbyggnad. Till dagens datum finns det ungefär ca 150 publika laddpunkter installerade i kommunen. Det finns dock ingen antagen plan/strategi annat än att det avsätts årligen finansiering som går till nya installationer där behov identifieras. Laddstolparna är i huvudsak placerade på kvartersmark.

*Marks kommun* har antagit en Strategi för laddinfrastruktur. Fokus i kommunen just nu är att arbeta vidare med lagkravet om att det ska finnas en laddplats vid kommunens uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser. Enligt den beslutade strategin ska marknaden stå för publika laddplatser och kommunen ska vara behjälplig med det (t ex upplåta mark om möjligt). En del av de laddplatser som etableras för att uppfylla lagkravet blir dock tillgängliga för allmänheten – det beror lite på vilken byggnad det rör sig om och vilka som besöker den. Fokus är kvartersmark och inga laddplatser är inplanerade på allmän platsmark i nuläget.

*Sandviken* har precis upphandlat en leverantör som har fått uppdraget att förvalta kommunens icke-publika laddstolpar som verksamheterna nyttjar för egna bilar i tjänsten. Kommunen kommer att sälja alla publika laddstolpar till en aktör som tar över driften och ägarskapet för dessa. Aktören i sig kommer att äga hela affären med de publika laddstolparna och utöka respektive avveckla publika laddstolpar.

När kommunen genomförde det här projektet så gick det väldigt fort från ett politiskt beslut till genomförande, vilket inte var optimalt. Det blev i princip en projektgrupp som tyckte till om fördelningen och fördelade de publika laddstolparna som ansågs vara lämpligt.

## Bilaga 7. Lämpliga platser att etablera laddstolpar på

Antal platser och när laddstolpen/laddstolparna ska finnas på plats tas när laddinfrastrukturplanen har blivit politiskt antaget.

Plats, gatan	Antal platser	År när laddstolpen/laddstolparna ska finnas på plats (prioriteringsordning 1-3)
<b>Allmän platsmark – ansvarig för drift och underhåll är Miljö- &amp; samhällsbyggnad</b>		
<b>Eslövs tätort</b>		
Parkeringen i Badhusparken (vid Stadsbiblioteket) <i>Norregatan 8, 24133 Eslöv</i>		
Parkeringen vid Medborgarhuset <i>Kyrkogatan 1, 24130 Eslöv</i>		
Trollsjön vid Café Våfflan <i>Trollsjögatan 32, 24131 Eslöv</i>		
Parkeringen vid Odengatan (intill Ekevalla idrottsplats) <i>Odengatan 32-44, 24131 Eslöv</i>		
Gröna torg <i>Brandgatan/Gröna Torg, 24131 Eslöv</i>		
Kanalgatan (Etapp 1 närmst Stadsparken) <i>Kanalgatan 24130 Eslöv</i>		
Kanalgatan Etapp 2 och etapp 3		
Parkering vid Kvarngränd/Stinstorget (Pendlingsparkering) <i>55.837868, 13.306358</i>		Trafikplan
Parkeringen till Tempo <i>Sockenvägen 2, 241 37 Eslöv</i>		
<b>Marieholm</b>		
Marieholms station <i>Lagmansgatan 25, 24030 Marieholm</i>		Trafikplan
<b>Löberöd</b>		
Löberöd torget <i>24162 Löberöd</i>		
<b>Kvartersmark – ansvarig för drift och underhåll är Serviceförvaltningen</b>		
<b>Eslövs tätort</b>		
Ekenässkolan <i>Skolgatan 18, 24131 Eslöv</i>		
Trollenäs idrottsplats <i>55.863589, 13.239195</i>		
Eslövshallen <i>Onsjövägen 3, 24134 Eslöv (norr om hallen)</i>		
Vasavångsskolan, Berga idrottshall (Berga IP), fotbollshall, tennishall, kunskapscentrum, anpassad gymnasiesärskola, teknikcentrum, bygg- och anläggning		

<u>Verkstadsvägen 1-3, 24138 Eslöv</u> 55.838708, 13.320385 (finns flertal parkeringar)		
Källebergsskolan/Källebergs Idrottsplats <u>Verkstadsvägen 1, 241 38 Eslöv</u> 55.837070, 13.322287		
Sallerupsskolan <u>Sockenvägen 8, 24137 Eslöv</u> (ombyggnation pågår - förbereds)		
Norrevångsskolans parkering <u>Onsjögatan 1, 241 34 Eslöv</u> 6191751,555, 137680,072		
Gasverket <u>Östergatan 23A, 24139 Eslöv</u> 55.839689, 13.310757		
Bredablicksskolan <u>Norregatan 69, 241 33 Eslöv</u> 55.848212, 13.304551		
Carl Engström byggnad C <u>Östergatan 16, 241 38 Eslöv</u> (nybyggda gymnasiesidan) 55.838452, 13.310439		
Carl Engström byggnad A (Salliusparkeringen + Kunskapshusets förskola) <u>Östergatan 17, 241 39 Eslöv</u> 55.840194, 13.310083		
Karlsrobadet <u>Västergatan 54, 241 31 Eslöv</u>		
Husarängens IP <u>Pål Klemeds väg 13, 241 35 Eslöv</u> 6191355,563, 136698,905		
<b>Marieholm</b>		
Marieskolan och biblioteket 55.863351, 13.166909		
Marieholmsbadet 55.862649, 13.145384		
Marieholms idrottshall <u>Änggatan 3, 240 30 Marieholm</u> 55.862306, 13.148631		
<b>Löberöd</b>		
Ölyckeskolan (bibliotek/idrottshall/idrottsplats) <u>Skolgatan 5 24162 Löberöd</u> 55.777918, 13.513798		
<b>Stehag</b>		
Stehagsskolan/bibliotek <u>Bygdegårdsvägen 2, 241 74 Stehag</u> 55.901755, 13.391510		
Stehags sporthall <u>Bäckaledsvägen 22, 241 74 Stehag</u> 55.903840, 13.391116		
<b>Flyinge</b>		



Flyingeskolan, idrottshall och bibliotek <i>Pilevägen 9, 247 47 Flyinge</i> 55.755725, 13.370196		
Häggebo förskola <i>Promenaden 1, 247 47 Flyinge</i> 55.754792, 13.367818		
<b>Harlösa</b>		
Harlösa skola, idrottshall och förskola <i>Karl Axels väg 3, 240 35 Harlösa</i> 55.719936, 13.530953		
Flygfältet <i>Flygfältsvägen 8, 241 40 Eslöv</i> 55.849579, 13.321767		
<b>Örtofta</b>		
Örtofta pendlarparkering		