

Förstudie

Namn på förstudie: Etablering av publika laddstationer på kommunens mark

Författare: Felix Ockborn

Datum: 2023-10-11

Version: 3

Sida: 1 (16)

Förstudie

Etablering av publika laddstationer på kommunens mark

Förstudie

Namn på förstudie: Etablering av publika laddstationer på kommunens mark

Författare: Felix Ockborn

Datum: 2023-10-11

Version: 3

Sida: 2 (16)

Version

Datum	Författare	Version	Ändring
230913	Felix Ockborn	1	
230915	Felix Ockborn	2	Vissa förtydliganden efter synpunkter från Göran Norlin
231011	Felix Ockborn	3	Revideringar efter synpunkter från styrgrupp

Innehållsförteckning

1	Bakgrund.....	4
1.1	Ordlista över begrepp som används i denna förstudie	4
2	Nulägesanalys	5
2.1	Intressenter	7
3	Önskat nyläge.....	7
4	Konsekvensanalys	9
4.1	Övergripande risker	9
5	Omvärldsbevakning	10
5.1	Internt.....	10
5.2	Extern	10
6	Alternativa lösningsförslag	12
6.1	Upphandla laddplatser som tjänstekoncession	12
6.2	Etablera laddplatser genom nyttjanderättsavtal.....	13
7	Rekommenderad lösning	14
7.1	Arbetsätt för etablering av laddplatser på kommunal mark.....	14
7.2	Främja etableringar på privat mark.....	15
7.3	Organisation	15
8	Förslag till beslut.....	16
9	Bilagor	16

1 Bakgrund

År 2030 beräknas mer än hälften av alla personbilar vara elektrifierade. Elektrifiering av fordonen som rullar inom Tyresö är en viktig del i kommunens klimatplan för att nå målet om nettonollutsläpp från Tyresö. För att denna omställning ska ske behövs det möjlighet att ladda fordonen både där de har sin primära dygnsvila så kallad "hemmaladdning" och vid olika platser i anslutning till resmål så kallad "publik laddning" där laddhastigheten behöver vara högre. Idag finns ca 40 publika laddpunkter i Tyresö, främst runt Tyresö C, men även i Trollbäckens C och från oktober på Strandtorget. Fler planeras för att byggas inom de kommande åren. För att stödja omställning till elektrifierade fordon i takt med kommunens klimatplan behöver kommunen på olika sätt främja att fler publika laddplatser etableras för att skapa ett geografiskt anpassat nätverk av publik laddinfrastruktur som går i takt med elektrifieringen av fordonsflottan i kommunen.

På Hållbarhetsutskottet 2022-03-23 (§6) fick kommundirektören i uppdrag att ta fram en plan för utveckling av publik laddinfrastruktur samt att göra en förstudie för att minst en ny publik laddstation ska kunna byggas under 2022. Förstudien¹ analyserade de lämpligaste platserna för utökad publik laddinfrastruktur med utgång från de prioriterade områden som identifierats i rapporten *Behov av laddinfrastruktur i Södertörn* (Södertörnsrapporten) och resultaten blev att en ny laddstation med 4 laddpunkter har etablerats på Strandtorget genom ett nyttjanderättsavtal med en privat aktör som har finansierat stationen och kommer att drifva den under 10 års tid.

Som del av planen för utveckling av publik laddinfrastruktur ger denna förstudierapport rekommendationer kring *om* och *hur* kommunen ska arbeta framöver för att främja etablering av publik laddinfrastruktur inom kommunen, inklusive på kommunal mark.

1.1 Ordlista över begrepp som används i denna förstudie

Laddstation: Geografisk plats med möjlighet till laddning, som består av en eller flera laddplatser.

Laddplats: En parkeringsplats för ett laddbart fordon där möjlighet till laddning av ett fordon i taget finns.

Laddpunkt: Ett eluttag eller en elkontakt där möjlighet finns att ansluta och ladda ett fordon i taget. En laddpunkt kan vara både en laddkabel med kontakt eller ett uttag som sitter på laddaren där fordonets laddkabel ska kopplas in. En laddare kan ha fler än en laddpunkt.

Laddutrustning/laddare: En teknisk utrustning som har en eller flera laddningspunkter för att ladda ett eller flera laddfordon. Laddstolpe och laddbox är två exempel på laddutrustning/laddare.

Publik laddning: Laddplatser som är öppna för allmänheten, till exempel utmed landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum.

Ikke-publik laddning: Laddplatser som inte är tillgängliga för allmänheten, vanligen placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen.

Semi-publik laddning: Laddplatser som är publika vissa tider och icke-publika andra tider.

Normalladdning: En laddpunkt som har en maximal överföringseffekt på högst 11 kW. Vid hem och arbetsplatser är normalladdning med effekter på 2–4 kW vanliga. Normalladdning sker med växelström (AC) som i våra normala uttag.

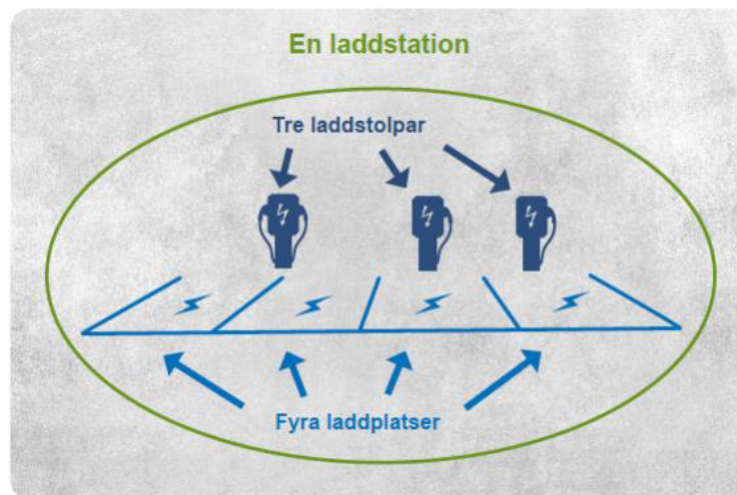
¹ Förstudierapport: Ny publik laddstation för elbilar under 2022

Snabbladdning: En laddpunkt med en maximal laddeffekt på mer än 22 kW. De vanligaste förekommande effekterna för snabbladdare i nuläget är 50 kW upp till 125 kW, men även laddare med effekt på 350 kW förekommer. Snabbladdning vid 50 kW och uppåt sker med likström (DC).

Semisnabb laddning: En version av normalladdning med en laddeffekt per laddpunkt på 11–22 kW. De vanligaste förekommande effekterna för semisnabbladdare i nuläget är 22 kW och 11 kW. Semisnabb laddning sker med växelström.

Ren elbil: En ren elbil drivs av en eller flera elmotorer som enbart körs på el från ett batteri, som kan laddas från elnätet.

Laddhybrid: Laddhybrid kallas även plug-in-hybrid och har två motorer: en förbränningsmotor som drivs av bensin eller diesel och en elmotor. Laddhybrider har precis som elbilar ett batteri som kan laddas från elnätet, men batteriet räcker inte lika långt som i de rena elbilarna. Laddhybrider tankas därutöver med bensin eller i några fall diesel.



2 Nulägesanalys

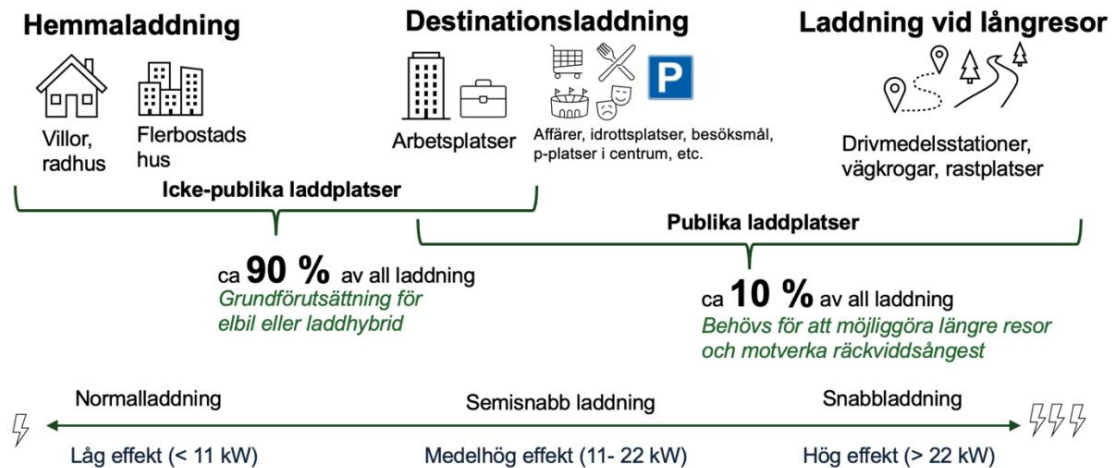
I dagsläget sker ca 90 % av all laddning där bilarna står parkerade nattetid och/eller dagtid, det vill säga vid bostaden eller arbetsplatsen. Vid dessa laddplatser där fordonen står parkerade lång tid räcker det oftast bra med låg effekt i ladduttaget, så kallad normalladdning, vilket innebär upp till 11 kW.

Även om de flesta klarar de allra flesta resorna genom att ladda hemma nattetid behövs även publika laddstationer, för att möjliggöra längre resor med elfordon. Då finns behovet av laddning antingen i samband med ett stopp på vägen till destinationen, eller vid själva destinationen. Laddhybrider som har upp till 5-6 mils räckvidd på en laddning har behov av ladda ofta för att kunna drivas fossilfritt. Publik laddning behövs även för till exempel tjänstefordon, taxibilar och servicefordon som rullar längre sträckor under en dag.

Lämpliga lokaliseringar för publik destinationsladdning är vid arbetsplatser (främst för besökare), parkeringsplatser i citykärnor, köpcentrum, större affärer, idrottsplatser och besöksmål, etc.

Det är inte alla boende i flerfamiljshus som har tillgång till egen parkeringsplats med laddning. För att dessa ska kunna köra laddbart underlättar det om det finns publik laddning i närheten av bostaden. Det gör att det finns ett behov av att etablera publika laddplatser vid parkeringar i områden med flerfamiljshus, som kan försörja både boende och besökare med laddning.

Vid publik laddning är det ofta nödvändigt med en högre effekt i ladduttaget, så kallad semisnabb laddning (11–22 kW) eller snabbaddning (mer än 22 kW). Detta eftersom fordonen ofta står parkerade en kortare tid vid dessa platser, i regel mellan en till fyra timmar. En annan viktig aspekt vid publik laddning är att det är fördelaktigt om det finns plats att ladda flera fordon samtidigt, för att undvika köer och väntan i samband med laddning.



Figur 1: Beskrivning av olika typer av laddning

I Tyresö finns det i nuläget publik laddning på åtta platser i kommunen med totalt sett 40 laddplatser. I tabellen nedan visas var publika laddare är tillgängliga, hur många bilar som kan ladda samtidigt, vilken effekt och kabelanslutning som finns samt vilken betalningslösning som tillhandahålls.

Plats	Adress	Ladd-platser	Effekt (kW)	Typ av uttag	Betallösning
Snabbaddstation, Tyresö Centrum	Dalgränd	2	22 - 50	CCS CHAdeMO Type 2	InCharge 4-5,50 kr/kWh (1 kr/min kl 12-18)
Circle K	Bollmorav.	4	60-300	CCS CHAdeMO	Circle K 5,65 kr/kWh
Kundparkering, Tyresö Centrum	Dalgränd	2	22 (11 /uttag)	Type2	InCharge 4 kr/kWh
ICA - garaget, Tyresö Centrum	Dalgränd	8	22 (11 /uttag)	Type2	Autopay.io 3,95 kr/kWh
COOP - garaget, Tyresö Centrum	Myggdalsv.	14	22 (11 /uttag)	Type2	Autopay.io 3,95 kr/kWh
Trollbäckens Centrum	Vendelsöv. 51	4	22 (7,4 /uttag)	Type2	Monta Reklamfinansierad

Tybos kontor	Granitvägen	2	22 (11 /uttag)	Type2	Easy Park Ingår i parkeringsavgift
Strandtorget (driftsätts i okt 2023)	Lagergrensv.	4	11-22	Type2	Qwello 3 kr/kWh + 0,25kr/min

Tabell 1: Beskrivning av publika laddplatser i Tyresö

Fler publika laddplatser är planerade av privata aktörer som OKQ8 och McDonalds, men även vid Willys och Lidl. Kommunen har också börjat planera för laddplatser i kommande Lindalshöjden, för såväl personbilar som tyngre trafik. Alla dessa platser ligger inom i Bollmora och det finns behov av att kompletterande laddplatser byggs i andra områden inom kommunen och det är främst i dessa områden som kommunal mark kan bli aktuell för etableringar.

I dagsläget saknar kommunen ett formaliserat arbetssätt för att främja etableringar av publik laddplatser. I avsaknad av ett beslutat arbetssätt med utpekade ansvar och rutiner tar det tid och mycket interna resurser att hantera förfrågningar från medborgare och aktörer och kommunen saknar översikt över om utvecklingen går i önskad riktning i linje med klimatplanens mål. I dagsläget driver hållbarhetsstrategen arbetet, men detta behöver läggas över och drivas operativt.

2.1 Intressenter

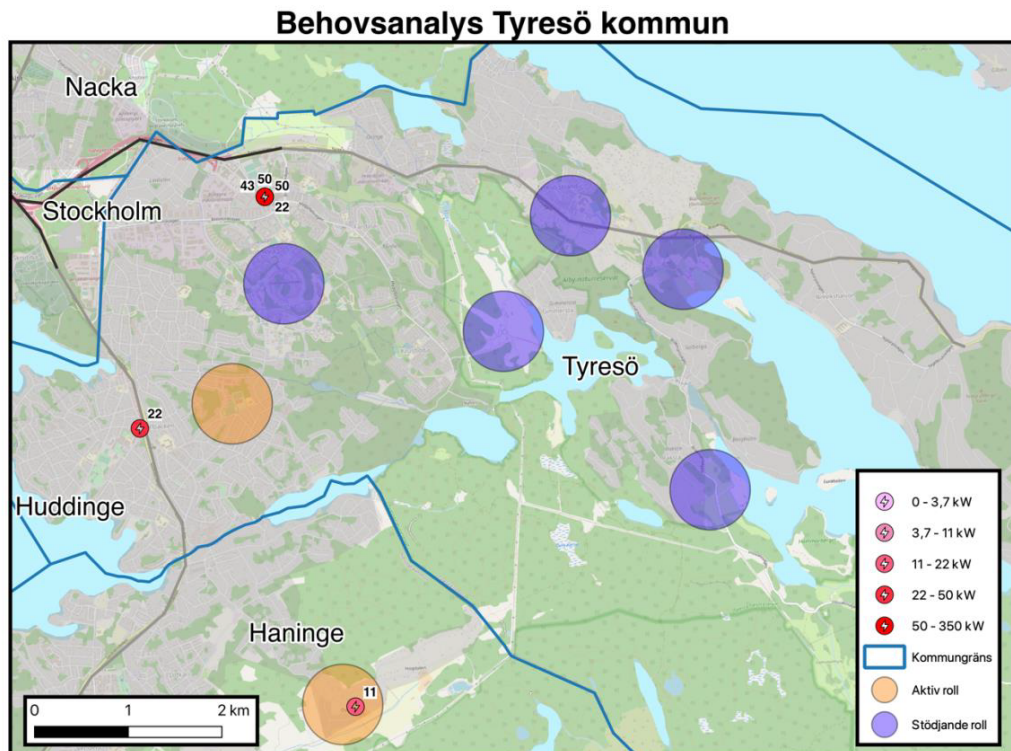
Etablering av fler publika laddplatser berör följande intressenter:

- Elbilsägare i Tyresö som har behov av publik laddning
- Besökare till kommunen som behöver destinationsladdning
- Företagsbilar, inklusive underleverantörer till Tyresö kommun, med behov att ladda under arbetsdagen
- Serviceställen i anslutning till laddplatserna kan få fler kunder som utträttat ärenden i anslutning till där laddplatserna finns
- Mark- & fastighetsägare där laddare etableras kan sälja el för laddning om de själva investerar i infrastrukturen eller få inkomst genom hyresintäkter om de tecknar avtal med aktörer som bygger, driftar och säljer laddning
- Laddoperatörer som bygger, driftar och/eller säljer laddning
- Vattenfall Eldistribution AB, som äger det lokala elnätet, beviljar ansökningar om elanslutning för laddstolpar och säkerställer att tillräcklig effekt finns tillgänglig
- Kommunala verksamheter med elfordon har möjlighet att ladda publikt om de interna laddplatserna inte räcker till
- Exploateringsenheten och andra enheter på samhällsbyggnadskontoret som avgör vilka platser som är lämpliga för publik laddning och som tecknar avtal med operatörer för etablering av laddare på kommunal mark
- Kommunjurister angående gällande juridik kring upplåtelse av mark för laddplatser
- Upphandlingsenheten om laddplatser skall upphandlas som tjänst

3 Önskat nyläge

Det önskade nyläget är att Tyresö kommun har ett effektivt arbetsätt för att främja etablering av publika laddplatser för att få geografiskt anpassat nätverk av publik laddinfrastruktur inom kommunen. Denna process ska inkludera ett utpekat ansvar och rutiner för att kunna svara på förfrågningar från medborgare om laddinfrastrukturen och hantera intresseanmälningar från privata aktörer som vill etablera laddplatser.

En övergripande analys av var det är lämpligt att publik laddinfrastruktur byggs ut har gjorts för flera Södertörnskommuner inom projektet Fossilfritt Sverige. En karta över de lämpliga områdena i Tyresö visas i Figur 2. Dessa områden har identifierats för att möta behovet av destinationsladdning utifrån boendestrukturen, vägnätet, var det finns "vita fläckar" idag för att få till en grundläggande geografisk täckning, samt de olika destinationer som finns i kommunen, som livsmedelsaffärer och drivmedelsstationer för andra drivmedel. För mer detaljer se Södertörnsrapporten i bilaga 1.



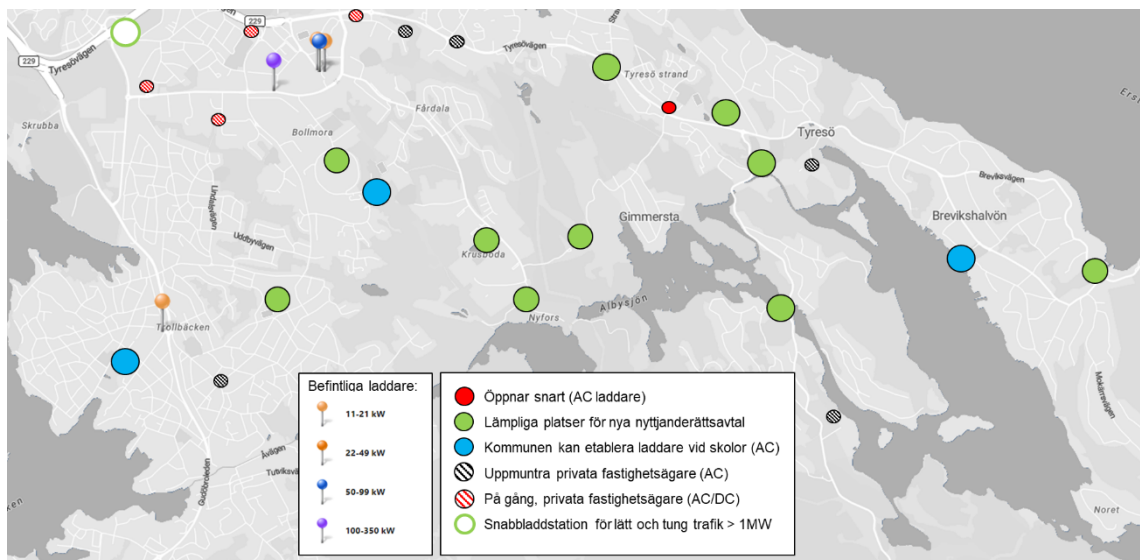
Figur 2: Karta över områden som vore lämpliga för etablering av publika laddplatser, enligt behovsanalys gjord av BioDrivÖst

Det har gjorts olika bedömningar av hur mycket publik laddning som behövs. Det finns ett mått på antal elbilar per snabbbladdare, ett mått som kallas BPS (bil per snabbbladdpunkt). där bedömningar anger att en bra nivå bör ligga mellan 50 och 130 BPS². Den sammanvägda bedömningen är att det krävs lägre BPS fram till 2025, då effekten på snabbbladdare är lägre (ca 50 kW) men efter 2025 kan BPS gradvis höjas då både laddare och fordon kan ladda vid högre effekt >150 kW och då behövs inte lika många laddpunkter per fordon. Tyresö har i början av 2023 145 BPS. I en ny EU förordning har man ställt kravet att för varje batteriförsedd elbil inom ett EU-land måste det finnas en laddpunkt på minst 1,3 kW installerad på laddmarknaden. Det måttet gäller alltså på nationell nivå. I Tyresö ligger vi idag på ca 0,6 kW tillgänglig effekt per elbil. Under hösten 2023 kommer Länstyrelsen att uppdatera sin plan för laddinfrastruktur och biodrivmedel och förhoppningsvis ge vägledning för målnivåer som kommuner i Stockholms län kan sträva efter för utveckling av den publika laddinfrastrukturen.

Under våren 2023 gjorde en arbetsgrupp en fördjupad, platsspecifik behovsanalys för att identifiera platser som kommunen ser som lämpliga för ytterligare etableringar och som kompletterar de laddplatser som redan finns eller är på väg att byggas, se figur 3. Den analysen

² Vägen till laddinfrastruktur i din kommun, BioDriv Öst

visar att det finns ett flertal platser på kommunal mark som kommunen ser som lämpliga för etablering av laddplatser idag och några platser som kan vara lämpliga men kräver lite vidare utredning. Det finns också flera platser som ligger på privat fastighetsmark som vore lämpliga för att skapa laddmöjligheter med geografisk spridning i anslutning till besöksmål, som t.ex. på Tyresö slotts parkeringar som ägs av Nordiska museet. Där skulle kommunen kunna uppmuntra fastighetsägare att etablera publika laddplatser. Slutligen finns också ett antal lämpliga platser på kommunal mark som ligger i anslutning till skolor och andra verksamheter där kommunens fordon eller personalens fordon kan tänkas ha behov av laddning vid vissa tider. Där kan det bli aktuellt med så kallad semi-publik laddning, där laddarna är reserverade för kommunens behov under dagtid och öppna för allmänheten kvällar och helger.



Figur 3: Karta över nuvarande och kommande laddstationer, samt platser som kommunen identifierat som lämpliga för etablering av publika laddplatser

4 Konsekvensanalys

Konsekvensen av att det etableras fler publika laddplatser är övervägande positiv för medborgare, besökare och näringslivet. Om kommunen inte har ett tydligt, proaktivt arbetssätt för att främja etableringar av publika laddplatser, inklusive på kommunal mark, kan konsekvensen bli att utbyggnaden inte sker i en takt som möter behovet, både i antal laddare och var de etableras. Då kommer laddinfrastrukturen troligtvis bli koncentrerad enbart till Bollmora vilket inte är önskvärt. Att lägga interna resurser på att främja publik laddinfrastruktur behövs för att uppnå kommunens klimatmål och gör att kommunen proaktivt och effektivt kan hantera frågor från såväl medborgare som laddoperatörer. Det kommer troligtvis krävas lika mycket eller mer resurser att hantera frågor kring den här utvecklingen om inget beslut om arbetssätt tas. Genom att besluta om ett effektivt, internt arbetssätt kan kommunen nå resultat snabbare, få nöjdare medborgare och spara interna resurser på längre sikt.

4.1 Övergripande risker

Det finns fler risker med att passivt låta marknadens aktörer ta alla initiativ till att utveckla laddinfrastrukturen i kommunen än utforma ett proaktivt arbetssätt. En övergripande risk är att för få laddplatser etableras eller på ett icke-önskvärt sätt, som att t.ex. för många etableras på ett och samma ställe vilket bland annat skapar onödiga trafikflöden och missnöjda medborgare. Att parkeringsplatser upplåts för elbilsaddning anses av majoriteten vara en viktig del av omställningen till fossilfria transporter och bör ej skapa missnöje bland bilister så länge parkeringsplatser för andra fordon också finns tillgängliga inom samma område. Det finns

säkerhetssystem i moderna laddare som minimerar brandrisk vid laddning. Genom väl planerade parkeringsföreskrifter och rätt lokalisering av laddplatser kan störning från ökad trafik undvikas. Kostnader för ökad administration för den kommunala förvaltningen kan regleras i avtalen med privata aktörer.

5 Omvärldsbevakning

5.1 Internt

Under 2022 gjorde kommunen ett pilotprojekt för att testa Stockholms stads modell (beskrivs under punkt 5.2 nedan) för etablering av laddplatser på kommunens mark vid Strandtorget genom nyttjanderättsavtal. Samhällsbyggnadskontoret anser att modellen att internt identifiera lämpliga platser och därefter låta aktörer ansöka om rätten att etablera och efter utvärdering teckna nyttjanderättsavtal är ett enkelt och tidseffektivt sätt att få fler laddplatser att byggas. I samband med piloten togs en mall för nyttjanderättsavtal fram, tillsammans med andra mallar för grundkriterier och bilagor som grundar sig på Stockholms stads arbetssätt, se bilaga 1 och 2. Vid denna pilot utvärderades de tre inkomna ansökningarna utifrån ett antal kriterier för att främja aktören med det bästa kunderbjudandet och hållbarhetsarbete. Detta är dock inte möjligt att göra vid en markupplåtelse av detta slag för då behöver upphandlingslagstiftning tillämpas, vilket utvecklas vidare under punkt 6.

Kommunen skrev 2012 ett avtal med Vattenfall för snabbladdstationen där kommunen stod för kostnaderna för markarbeten och drift (operationell leasing). Detta ansågs nödvändigt 2012 för att kunna erbjuda publik laddning med snabbladdning eftersom marknaden inte var mogen att själv stå för investeringen, samt att det då också var en möjlighet att garantera laddning för den kommunala fordonsflottan. Idag finns en etablerad kommersiell marknad som erbjuder laddning av elbilar. När avtalet med Vattenfall löpte ut 2023 skrev därför kommunen ett nyttjanderättsavtal med Vattenfall för den fortsatta driften av laddstationen, baserat på samma avtalsmall som togs fram för Strandtorget.

En tidigare version på nyttjanderättsavtal tecknades med SmartCity Charger för etableringen av laddplatserna i Trollbäckens Centrum 2019. Då dessa laddare står på TYBOs mark, tecknades även ett markupplåtelseavtal mellan TYBO och kommunen, men fortsättningsvis kommer nyttjanderättsavtalet med SmartCity Charger att tecknas direkt med TYBO.

Vattenfall InCharge har ansökt om att få teckna ett nyttjanderättsavtal med kommunen för att sätta upp laddare vid Willys parkering. De har ett avtal med Willys om att erbjuda 8 laddplatser med normal-och snabbladdning, men kommunen äger gräsremsan bredvid parkeringen där laddarna behöver stå.

Tybo arbetar för att bygga ut laddplatser för sina hyresgäster vid allmännyttans fastigheter, de första platserna för boende har byggts vid Granängsvägen. På längre sikt kan de också bygga laddplatser på besöksparkeringar, men det finns i dagsläget inga planer på det. Det finns ingen annan del av kommunorganisationen som arbetar för etablering av publik laddinfrastruktur.

I förstudien för laddplatser på Strandtorget var en av frågorna som skulle undersökas om publika laddplatser kan användas för ett möta behoven av laddning för kommunen interna fordon. Slutsatsen är att de kommunala verksamheternas fordon behöver ha tillgång till laddning primärt där fordonen har sin dygnsvila och kan inte ersättas av kontinuerlig laddning på publika laddplatser. Däremot kan de publika laddplatserna nyttjas om de interna laddplatserna tillfälligt inte räcker till, på grund av exempelvis skada. I förstudien för interna laddplatser undersöks hur kommunens interna laddstationer kan användas för semi-publik laddning för personal och externa användare vid tillfällen då kommunens kommunala fordon inte nyttjar dem. Sådana laddplatser ska utgöra ett komplement till andra externa laddplatser för att främja en bredare geografisk spridning och byggs på kommunala fastigheter där kommunen vill äga och ha kontroll över laddarna.

5.2 Externt

I etableringen av den publika laddningen finns många intressenter inblandade. Att sälja el till fordon har för energibolag blivit ett naturligt komplement till att sälja el till fastigheter. Därför är energibolagen en stor och drivande aktör i etablering av laddinfrastruktur.

Drivmedelsleverantörerna och restaurangkedjor är också aktörer i etablering av laddinfrastruktur. De har påbörjat utbyggnad av snabbladdning på mackar och vid vägkrogar som redan är lämpligt placerade längs med framför allt de större vägarna där lönsamheten för att bygga laddplatser är hög. Eftersom bilar i genomsnitt står parkerade 23 timmar om dygnet finns det en given roll för parkeringsbolag att spela vad gäller etablering av laddinfrastruktur. Till sist finns en relativt heterogen grupp av aktörer som äger eller driver destinationer som lämpar sig för laddning. Det inkluderar till exempel livsmedelsbutiker och andra affärer, fastighetsägare av köpcentrum, besöksmål, idrottsplatser med mera.

Staten spelar också en roll i utbyggnaden av laddinfrastruktur genom att en rad myndigheter på olika sätt stödjer utbyggnad av laddinfrastruktur, framför allt genom regelverk, nationell samordning och finansiellt stöd till olika typer av laddinfrastruktur t.ex. genom Klimatklivet.

Det har gjorts olika bedömningar av hur mycket publik laddning som n

En gemensam knäckfråga för alla de aktörer som är involverade i att etablera publik laddinfrastruktur är hur man gör den lönsam. För normalladdning och semisnabb laddning är investeringarna inte så stora, så där går investeringen oftast att räkna hem efter några år. Snabbladdning kostar däremot betydligt mer att etablera, vilket gör att det krävs attraktiva lägen och/eller kringförsäljning för att räkna hem investeringen inom rimlig tid. På platser där privata aktörer initialt inte ser någon lönsamhet i att investera i publik laddinfrastruktur kan offentliga aktörer ha en aktiv roll.

Ett antal kommuner har kartlagt vilka parkeringar på kommunens mark som kan vara lämpliga för laddstationer och sedan publicerat dem på kommunens hemsida tillsammans med tillhörande avtalsstruktur för privata aktörer som vill etablera laddning vid angivna platser. I kartläggningen ingår att hålla en dialog med elnätsägaren för att avgöra i vilken utsträckning elnätet tillåter installation av laddplatser till en rimlig kostnad. Stockholm stad³ har arbetat på detta sätt en längre tid vilket i korta drag går ut på att kommunen har:

- Pekat ut platser/mark i kommunens ägo som är lämplig för laddinfrastruktur
- Upprättat nyttjanderättsavtal för befintlig platsmark/elnätsanslutning
- Tagit fram anvisningar för utformning av laddplats
- Tagit fram anvisningar vid grävning
- Tagit fram avtal för uppföljning av nyttjandet av laddplatser
- Tydliggjort vad som gäller angående skyltning, parkeringsövervakning, sopning och snöröjning

Danderyd⁴ och Nacka⁵ är två andra kommuner som initierat ett arbetssätt baserat på Stockholms modell. I Danderyd använder de sig också av en mall för nyttjanderättsavtal medan i Nacka har man tagit fram en mall för en överenskommelse som man tecknar med aktörer tillsammans med ett markupplåtelseavtal. I Nacka gjorde juristerna bedömningen att det var det

³ <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-att-etablera-nya-laddplatser-for-elbil/>

⁴ <https://www.danderyd.se/naringsliv-och-jobb/tillstand-regler-och-tillsyn/ansok-om-att-etablera-laddplatser/>

⁵ <https://www.nacka.se/naringsliv-foretag/starta-och-driva-foretag/etablera-laddplatser-for-elbil/>

bästa sättet att kunna låta aktörer etablera laddplatser på allmän platsmark, se bilaga 4 för Nackas mall för överenskommelse.

I januari 2022 skickade Konkurrensverkets generaldirektör ut ett brev⁶ om att kommuner är skyldiga att inte begränsa konkurrensen vid utbyggnad av laddinfrastruktur. I sitt brev skriver generaldirektören att

...det är viktigt att privata aktörer som vill etablera sig på marknaderna ges möjlighet till detta. Exakt på vilka villkor en kommun måste upplåta mark till privata aktörer går inte att stipulera i förväg. Däremot kan det konstateras att det gynnar utvecklingen av väl fungerande marknader med god konkurrens om kommunerna värnar om likabehandling vid markupplåtelse. En god konkurrens gynnar konsumenter, företag och samhället i stort.

Nätägaren spelar en väldigt viktig roll i fråga om hur snabbt elanslutningar till nya laddstationer kan beviljas och genomföras. Vattenfall Eldistribution AB som äger elnätet bekräftade i en dialog som hölls 2022-04-04 att elnätet i större delar av Tyresö har kapacitet för anslutning av laddstation under 1 MW i effekt. Etableringen av laddplatserna vid Strandtorget visar dock att Vattenfalls handläggningstider för ny anslutning för en laddstation kan vara upp till ett år. Vid etablering av ultrasnabbladdare och laddning för tyngre transporter där effekten överstiger 1 MW är det viktigt att förutsättningarna utreds tidigt tillsammans med nätägaren. Längre ut på östra Tyresö såsom Brevikshalvön behöver dock nätkapaciteten undersökas närmre innan även mindre laddstationer föreslås. Etableringen av laddplatserna vid Strandtorget visar även om det finns kapacitet i nätet så är Vattenfalls handläggningstider för ny anslutning för en laddstation upp till ett år.

6 Alternativa lösningsförslag

De alternativa lösningarna som utretts, utöver nollalternativet som diskuterats under avsnitt 4. Konsekvensanalys, är:

- 1) Att upphandla publika laddplatser som tjänstekoncession
- 2) Att arbeta enligt Stockholms stads modell med nyttjanderättsavtal

6.1 Upphandla laddplatser som tjänstekoncession

Kommunen kan upphandla aktörer som etablerar laddplatser på kommunens mark genom en så kallad tjänstekoncession. En sådan upphandling görs utifrån Lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK). LUK är mer flexibel än LOU, den innehåller t.ex. inte några detaljerade förfaranderegler även om de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna ska följas. LUK är tillämplig i upphandling av laddplatser eftersom verksamhetsrisken övertas av leverantören; kommunen garanterar inga intäkter.

Det görs olika bedömningar av hur kommuner bäst går tillväga för att upplåta mark till privata aktörer för etablering av laddplatser. En del menar att LUK bör tillämpas eftersom kommunen genom att peka ut att just laddtjänster ska tillhandahållas på en viss plats, och med en viss teknik och utformning, ställer krav på den tjänst som aktören ska tillhandahålla och att det då rör sig om en tjänstekoncession. I en sådan upphandling kan kommunen ställa tydliga krav på saker som tjänstens kvalitet och leverantörens hållbarhetsarbete och se till att alla behandlas lika utifrån givna bedömningskriterier. Det är också ett sätt att säkerställa att kommunen tar ut ett marknadsmässigt pris för nyttjande av marken.

Några av skälen till att Stockholm stad och andra kommuner valt att inte upphandla enligt LUK och istället valt en annan modell är att:

⁶ Brev till kommuner om utbyggnad av laddinfrastruktur, Konkurrensverket, 2022-01-31

- upphandlingsformen gynnar de stora företagen och inte mindre, exempelvis lokala aktörer, samt att oftast upphandlas flera koncessioner på en gång vilket gör att enbart en aktör får möjlighet att etablera sig
- det är svårare att låta aktörer löpande komma med egna förslag på platser som kommunen själv missat i sin egen analys
- marknadens aktörer har uttryckt att de inte tycker att upphandling är den bästa formen för att främja en snabb omställning till elektrifierade fordon och utbyggnad av laddinfrastruktur

6.2 Etablera laddplatser genom nyttjanderättsavtal

Den generella processen för detta förfarande (som också beskrivs under avsnitt 5.2) är att kommunen identifierar lämpliga platser och låter marknadsaktörer löpande ansöka om att etablera laddplatser på någon eller flera av dessa platser. Generellt sker tilldelning till den aktör som först lämnar in sin ansökan så länge aktören går med på villkoren i avtalsmallen och de anvisningar som gäller för utformning av laddstationen. Aktörer har också möjlighet att ansöka om att etablera på andra platser än de som kommunen pekat ut och dessa kan också beviljas om kommunen finner det lämpligt utifrån platsens förutsättningar.

Efter tilldelning tecknas ett nyttjanderättsavtal som ger aktören rätt att på egen bekostnad etablera och drifva en laddstation på platsen under avtalsperioden, vanligtvis 10 år. Enligt avtalet ska aktören bland annat ta betalt för el som drivmedel på ett marknadsmässigt sätt med en betalningslösning som är enkel och tillgänglig för alla, samt säkerställa en drifttid på 95%. Aktören ska även förse kommunen med årlig statistik över laddstationen nyttjandegrad som underlag i kommunens vidare analys av hur behovet av laddplatser i kommunen utvecklas. Utöver detta har kommunen i detta förfarande inte möjlighet att ställa ytterligare krav på laddtjänstens kvalitet eller aktörens hållbarhetsarbete. Många av företagen har dock en hög mognad i sitt hållbarhetsarbete och konkurrensen, när det finns flera aktörer att välja mellan, gör att de är måna om att ständigt utveckla sina tjänster för att skapa så högt kundvärde som möjligt.

Stockholm stad har gjort bedömningen att detta är det mest effektiva sättet att främja en snabb omställning till eldrift i samhället och att etableringar av publik laddning sker i den takt som krävs för att möta behovet. De har gjort bedömningen att denna modell gynnar sund konkurrens och likabehandling av såväl stora som små aktörer. De menar att modellen inte har prövats juridiskt ännu genom en överklagan, men att de är trygga att argumentera för varför de valt detta arbetssätt om det skulle prövas. Danderyd tittade initialt på att upphandla publika laddplatser men valde efter intern utredning att börja arbeta utifrån exakt samma modell som Stockholms stad. Nacka har gjort på ett liknande sätt, med undantaget att de tecknar en överenskommelse ihop med markkupplåtelseavtal då de gjort bedömningen att detta är lämpligt på allmän platsmark och tillämpar samma avtalsmallar även på kvartersmark. Både Stockholm och Danderyd tecknar nyttjanderättsavtal för etableringar på såväl allmän platsmark som kvartersmark. Alla dessa tre kommuner tar inte ut några avgifter för markkupplåtelsen som ett steg att främja fler ansökningar och etableringar. Kommunen har dock rätt att ta ut en avgift för nyttjande av kommunens mark och den avgiften kan sättas utifrån kommunens medförda kostnader för hantering av nyttjanderätten. Detta kan ses utifrån förbudet att kommunen gynnar någon enskild samt utifrån statsstödsreglerna. För etableringen vid Strandtorget tog kommunen en engångsavgift på 5000 kr och 2000 kr i årlig avgift.

I det här förfarandet behöver kommunen inte göra grundlig analys av lönsamhet för etablering på olika platser, det sköts av marknadsaktörernas egen analys och ansökningar kommer att ske när en aktör anser att en plats är marknadsmässigt mogen för etablering. I det här förfarandet kan aktörer också lämna egna förslag på platser för etablering som kan visa sig väldigt lämpliga och som kommunen inte fångat i sin egen analys.

Utöver arbetet med att teckna och följa upp avtalet, har kommunen ansvar för att en lokal trafikföreskrift upprättas (oavsett om laddplatser etableras på allmän platsmark eller på kvartersmark), att platsen skyltas om och för renhållning och snöröjning av parkeringsplatsen. En laddplats innebär att platsen är reserverad för elfordon och att anordningar för extern laddning måste finnas vid platsen. Även när laddning inte pågår är det tillåtet att parkera ett elfordon på platsen. Vidare behöver kommunen säkerställa rimlig tillgänglighet till laddplatsen för alla fordon som kan laddas med elektrisk energi. Detta kan regleras med till exempel tidsbegränsning, avgiftsplikt och andra villkor för rätten att "parkera" laddfordon på laddplatsen. Se figur 4 för hur skyltning vid Strandtorget är planerat.



Figur 4: Exempel på skyltning av laddplatser

7 Rekommenderad lösning

Förstudien rekommenderar att kommunen ska etablera ett arbetssätt att främja etableringar av publika laddstationer genom tecknande av nyttjanderättsavtal enligt den modell som Nacka, Stockholms stad, Danderyd redan gör och som flera Södertörnskommuner är på väg att börja jobba efter. Vidare kan kommunen på olika sätt uppmuntra etablering av publika laddplatser på mark som ägs av privata fastighetsägare. Kontinuerlig analys av utbyggnad av laddinfrastrukturen och hur den användas samt omvärldsanalys av rekommenderade nivåer för tillgänglig laddinfrastruktur bör ligga till grund för kommunens planering.

7.1 Arbetssätt för etablering av laddplatser på kommunal mark

Rekommenderat arbetssätt innebär att kommunen kontinuerligt publicerar lämpliga platser på en karta och låter aktörer ansöka löpande, utifrån ett givet ansökningsförfarande. Tilldelning kan ske om aktören accepterar villkoren i avtalsmallen (bilaga 2) och ansökan uppfyller kriterier i anvisning om utformning av laddstationerna och elskåp (bilaga 3). Ansökningar för platser som kommunen inte har publicerat på kartan kan tilldelas om kommunen finner det lämpligt. Kommunen kan neka ansökan och skicka en förklaring till beslutet till aktören. Om kommunen finner att platsen blir lämplig i framtiden kan den publiceras på kartan och alla aktörer får möjlighet att ansöka enligt ordinarie process.

Nyttjanderättsavtal tecknas på en period om 10 år för att aktörer ska se lönsamhet i projekten. Kommunen bör ändra i delegationsordningen så att exploateringsenheten får delegation på att ta beslut om markupplåtelse för laddplatser för 10 år, istället för max 5 år som det är idag. Kommunen bör fortsätta ta ut avgifter för varje enskilt nyttjanderättsavtal i samma storleksordning som för Strandtorget, fast uppräknat enligt index.

Det är viktigt att kommunen tillhandahåller en karta med lämpliga platser som kommunen pekat ut och inte bara låter aktörer ansöka där de finner det lämpligt. Detta minskar risken att

kommunen behöver lägga onödiga resurser på att utvärdera ansökningar gällande önskade platser. Kommunen har även möjlighet att styra etableringar geografiskt och kunna påverka trafikflöden i önskad riktning. Det gör också att både små och stora aktörer har möjlighet att ansöka, eftersom risken att lägga resurser på ansökningar som nekas minskar vilket är viktigt för mindre aktörer.

Kommunen ska i sin analys av lämpliga platser säkerställa att det finns vissa laddplatser som är särskilt anpassade ur tillgänglighetssynpunkt så att personer med olika funktionsvariation ska kunna parkera och ladda där. Dessa platser ska i största möjliga mån vara geografiskt väl utspridda på olika håll i kommunen.

Det är fördelaktigt om kommunen kan uppdatera kartan med nya utpekade platser ett par månader innan Klimatklivets utlysningsperioder så att aktörer har möjlighet att ansöka, få tilldelning och därmed kan skicka in en ansökan till Klimatklivet under utlysningsperioden. Detta gör att fler aktörer har möjlighet att ansöka vilket främjar god konkurrens.

Om fler ansökningar kommer in för samma plats så har den ansökan som kommer in först förtur, såvida kommunen inte bedömer att platsen har utrymme för fler etableringar. Om en aktör ansöker om flera platser inom en period av 30 dagar ska denne ange prioriteringsordning och om flera aktörer har ansökt om samma platser inom samma period kan platser fördelas utifrån prioriteringsordningen. Kommunen ska publicera ansökningsdatum och angivna prioriteringar på kartan så att tilldelning blir transparent.

7.2 Främja etableringar på privat mark

På mark som ägs av privata fastighetsägare bör kommunen ta en stödjande roll och i dialog med fastighetsägare uppmuntra till etablering genom att informera om intresset för fler laddplatser och var kommunen ser att publika laddplatser är lämpliga ur ett samhällsplaneringsperspektiv. Sådana platser kan vara Lidl's och Willys parkeringar och parkeringen vid Tyresö slott. Många fastighetsägare undersöker redan möjligheterna att etablera laddning som en del av sitt erbjudande till kunder. Andra kan behöva mer information för att komma igång med detta arbete. Ett sätt kan vara att visualisera på den publika kartan var kommunen ser ett behov men inte har egen lämpliga mark att erbjuda för etablering. Kommunen bör också kommunicera direkt till utvalda fastighetsägare genom utskick eller genom att bjuda in till dialog.

7.3 Organisation

Det är viktigt att med en tydlig ansvarsfördelning för att främja ett effektivt samarbete. I detta ingår även ansvar att delta i en arbetsgrupp som sammankallas utifrån behov för att kontinuerligt uppdatera kartan och hantera ansökningar som kommer in.

Följande ansvarsfördelning rekommenderas och bör beslutas i en rutin:

Enhet	Roller	Ansvar
Hållbarhet och mobilitet	Hållbarhetsstrateg, strategisk trafikplanerare, landskapsarkitekt	- Kontinuerlig analys av behov av laddinfrastruktur - Sammankalla arbetsgrupp för uppdatering av kartan - Ge underlag till servicecenter för medborgarfrågor - Kommunikation med privata fastighetsägare - Svara på frågor från privata aktörer
Analys och tillväxt	Översiktsplanerare	- Ge synpunkter på placeringar av laddplatser
Exploaterings-enheten	Projektledare	- Utvärdera ansökningar (med arbetsgrupp efter behov) - Tilldelningsbeslut

Förstudie

Namn på förstudie: Etablering av publika laddstationer på kommunens mark

Författare: Felix Ockborn

Datum: 2023-10-11

Version: 3

Sida: 16 (16)

		- Teckna avtal - Delta i arbetsgruppsmöten
SBS (eller annan enhet)	Koordinator	- Registrera inkommande ansökningar - Uppdatera kartan

Servicecenter svarar på frågor från medborgare och informerar dem om hur de kan lämna förslag och önskemål om etablering av publika laddplatser som arbetsgruppen sedan kan ta hänsyn till i analys av lämpliga platser som publiceras på kartan. Kommunikationsenheten hjälper till för att säkerställa att kommunikationen om hur kommunen arbetar för publik laddinfrastruktur och information ansökningsförfarandet är tydlig.

8 Förslag till beslut

Förstudien lämnar följande förslag till beslut:

- 1) Kommunen inför ett arbetssätt för att främja utveckling av publik laddinfrastruktur enligt rekommenderad lösning, det vill säga genom tecknande av nyttjanderättsavtal
- 2) Samhällsbyggnadskontoret upprättar en rutin som beskriver ansvar och aktiviteter för detta arbetssätt
- 3) Chef för samhällsbyggnadskontoret och chef för exploateringsenheten får delegation på att teckna markupplåtelseavtal för etablering av publika laddstationen på 10 år

9 Bilagor

1. BioDriv Öst - Behov av laddinfrastruktur i Södertörn och kommunernas roll i utbyggnaden
2. Tyresö kommuns mall för nyttjanderättsavtal för etablering av publika laddplatser
3. Anvisningar för utformning av laddstationerna och elskåp
4. Överenskommelse_laddplatser_Nacka