

Laddplan 2023-2026

Typ av styrdokument	Handlingsplan
Beslutsinstans	Kommunfullmäktige
Beslutsdatum och paragraf	2023-05-17, KF § 109
Diarienummer	2022/296-315
Giltighetstid	2023-06-01 – 2026-12-31
Dokumentansvarig funktion	Avdelningen för hållbarhet och förebyggande arbete



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	5
2	Syfte och metod	7
2.1	Syfte.....	7
2.2	Metod.....	7
3	Lagar och övriga bestämmelser	8
3.1	Plan- och byggförordningen.....	8
3.2	Lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.....	9
4	Kommunens prioriteringar	10
4.1	Effekt och lastbalansering.....	10
4.2	Prioritera hemmaladdning.....	11
4.3	Laddning för besökare.....	12
4.3.1	Särskilda förutsättningar på Sundsby.....	13
4.4	Laddning för kommunens anställda.....	13
4.5	Laddning av kommunens egna fordon.....	14
4.6	Kommersiell trafik, kollektivtrafik och hamnar.....	14
5	Ansvar och ekonomiska konsekvenser	15
5.1	Ansvar och roller.....	15
5.2	Prismodell.....	15
5.3	Investeringskostnader.....	16
5.4	Planens giltighet och aktualitetsprövning.....	16
	Bilaga 1 Karta	17

1 Sammanfattning

Tjörns kommun har inom ramen för Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om, antagit ett klimatlöfte om att under 2022 ta fram en laddplan för kommunen. Laddplanen fastställer prioriteringar och ansvar för genomförande för att säkerställa en kostnadseffektiv och ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur. Efterfrågan på laddtjänster ökar och kommunen har i sin roll som fastighetsägare, markupplåtare och i olika planärenden en viktig funktion i att underlätta det arbetet.

Syftet med laddplanen är att främja hållbara resor i kommunen samt att undanröja hinder för människor att äga elbil. För personbilsägare är den enskilt viktigaste åtgärden att kunna ladda sitt fordon vid bostaden (så kallad hemmaladdning). Därför är möjlighet till laddning vid bostaden planens prioritet.

Publik laddning, eller destinationsladdning, betraktas som en service till kommunens besökare och utgör ett komplement till hemmaladdning. Publik laddning ska dock inte överskattas som faktor som påverkar människors val av fordon. Därför kommer kommunen inte att prioritera utbyggnad av publik laddning/besöksladdning i kommunal regi. Istället ska kommunen stötta och underlätta för de aktörer som vill bygga ut publik laddning/destinationsladdning.

Vid planens antagande finns nya lagrum som ställer krav på att kommunen bygger ut laddinfrastruktur vid verksamhetslokaler och bostäder.

Följande ställningstaganden är vägledande för genomförandet av laddplanen:

- Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för laddplanens genomförande. Det är dock av stor vikt att genomförandet av planen sker i bred samverkan mellan berörda aktörer, flera kommunala aktörer är delansvariga. Tjörns Bostads AB (TBAB) har som fastighetsägare en nyckelroll för genomförandet.
- Laddning bör inte erbjudas till pris eller tillgänglighet som ökar sannolikheten att invånarna väljer bil framför annan hållbar mobilitet, såsom kollektivtrafik eller cykel. Eldrift ska ses som en av flera viktiga åtgärder för att ställa om trafiken i mer hållbar riktning.

- Kommunkoncernen ska prioritera att möjliggöra laddning vid boendeparkeringar. För övrig hemmaladdning ska kommunen inta en stödjande roll gentemot husägare, bostadsrättsföreningar, privata fastighetsägare och företag, genom exempelvis energi- och klimatrådgivare.
- Kommunen ska inte subventionera laddning av privata fordon och kostnaden för laddning, både el- och driftskostnad samt investeringskostnad för infrastruktur, ska bäras av brukaren.
- Publik laddning utgör ett komplement till hemmaladdning och ska i första hand drivas av externa aktörer. Kommunen ska inte driva utbyggnad av publik laddinfrastruktur, men ska stötta och underlätta i samhällsplaneringen för de aktörer som gör det.
- Kommunal laddinfrastruktur ska göras publik när så är möjligt.
- Till kommunens egna fordon ska i första hand redan etablerad laddinfrastruktur användas så långt det är möjligt.
- Fastighetsägaren ansvarar för att säkerställa att det finns laddpunkter i den omfattning som laddplanen och lagkrav gör gällande.
- Laddningsmöjlighet är en viktig service till medborgarna. För att möjliggöra ett ökat utbud till rimliga kostnader med god tillgång för alla kan inte laddmöjlighet i alla avseenden likställas med en parkeringsmöjlighet. Det innebär att en hyresgäst kan bli erbjuden att välja en parkering som ligger något längre från bostad, färja eller besöksmål, men som i gengäld erbjuder laddning. Detta kan skapa utmaningar i rådande turordningsregler som innebär att dessa bör ses över.
- Vid utformning och installation av en laddpunkt är det viktigt att tänka på tillgängligheten för personer med funktionsvariationer. I Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon anges krav för utformning.

2 Syfte och metod

2.1 Syfte

Syftet med planen är att:

- undanröja hinder att äga elbil och därmed underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta
- främja hållbara resor
- vara en attraktiv kommun för boende, besökare, näringsliv och anställda
- säkerställa en kostnadseffektiv och ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur
- klargöra roller och ansvar för planens genomförande.

Principer för att främja laddplanens syfte:

Laddning bör inte erbjudas till pris eller tillgänglighet som ökar sannolikheten att invånarna väljer bil framför annan hållbar mobilitet, såsom kollektivtrafik eller cykel. Eldrift ska ses som en av flera viktiga åtgärder för att ställa om trafiken i mer hållbar riktning.

2.2 Metod

Inom ramen för Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om har VGR knutit experter som har erbjudit stöd till alla kommuner som undertecknat klimatlöftena. Under arbetet med denna laddplan har samordnare för fokusområde hållbara transporter stöttat med kunskapsunderlag, omvärldsbevakning och dialog. Laddplanen har arbetats fram under ledning av kommunens hållbarhetsstrateg och näringslivsstrateg på kommunstyrelsens förvaltning. Till arbetet har knutits en projektgrupp, med bred kommunal representation, som har träffats vid flertalet tillfällen under arbetets gång.

I framtagandet av laddplanen har interna styrdokument så som kommunens näringslivsstrategi, strategi för hållbar natur- och kulturturism samt trafikstrategin beaktats.

3 Lagar och övriga bestämmelser

Vid planens antagande gäller följande regleringar i plan- och byggförordningen samt i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Fastighetsägaren ansvarar för att säkerställa att det finns laddpunkter i den omfattning som lagkraven gör gällande.

3.1 Plan- och byggförordningen

Följande sammanställning är hämtad från rapporten Vägen till laddinfrastruktur i din kommun¹.

Sedan våren 2021 finns nya regler i Plan- och bygglagstiftningen (PBL och PBF) om att det måste etableras ett visst antal laddplatser och/eller ledningsdragning som förbereder för laddplatser på parkeringsplatser vid byggnader.

Kraven på laddinfrastruktur vid nybyggnation ska tillämpas vid ansökan för bygglov eller anmälan efter den 10 mars 2021. Reglerna innebär i korthet:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddplats.

Därutöver ställs retroaktiva krav, det vill säga krav som omfattar befintliga byggnader även om några andra åtgärder inte vidtas. Dessa krav ska vara uppfyllda senast den 1 januari 2025.

- Uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddplats.

¹ Laddinfrastruktur_i_din_kommun.pdf (biodrivost.se)

Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad. För ouppvärmade byggnader ställs inga krav².

3.2 Lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

Enligt Lag (2022:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet ska andelen rena lätta bilar uppgå till minst 38,5 procent av det totala antalet lätta bilar som de tilldelade avtalen omfattar.

Detta innebär att Tjörns kommun kommer att behöva byta ut fordon i den egna fordonsflottan i motsvarande takt samt säkerställa att det finns en laddinfrastruktur till dessa.

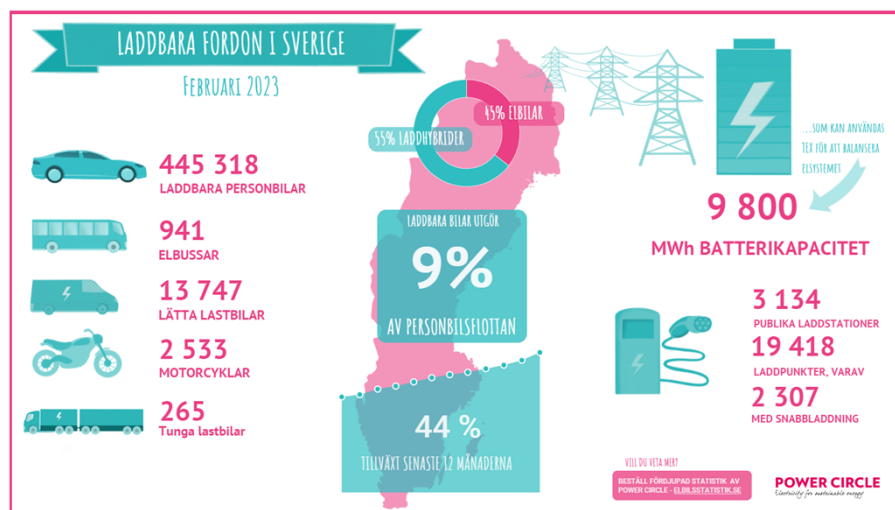
Definition av lätta bilar återfinns i lagtexten.

² Boverket (2021). Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

4 Kommunens prioriteringar

Prognoser pekar mot att upp till 80 procent av de nya personbilar som säljs runt 2030 är laddbara. Den prognostiserade utvecklingen skulle dessutom betyda att ungefär 40 procent av alla bilar i trafik 2030 är laddbara. Om ytterligare tio år är sannolikt de allra flesta personbilar eldrivna i befintlig fordonsflotta. Det innebär att behovet av laddning kommer öka stadigt under de kommande åren.

Att främja utbyggnad av laddinfrastruktur är viktigt eftersom övergången till eldrift i fordonsflottan riskerar att gå långsammare om tillgängligheten på laddinfrastruktur är bristfällig.



Statistik från Power Circle³.

4.1 Effekt och lastbalansering

Hur lång tid det tar att ladda ett fordon beror på effekten i laddpunkten. Det är den tillgängliga effekten som avgör hur många laddpunkter som kan installeras. För att installera flera laddpunkter behöver det vara möjligt att ta ut en hög effekt från elnätet på den aktuella platsen. På Tjörn levereras elen från Ellevio och det är de som kan bedöma huruvida det är möjligt att installera laddpunkter på en plats, och så fall hur många och med vilken effekt. Genomförandet av laddplanen behöver således ske i kontinuerlig dialog med Ellevio. Nätägarens arbets sätt har även skapat förutsättningar för laddplanens framtagande. Nuvarande nätkapacitet har brister utifrån ett utökat elbehov. Genom

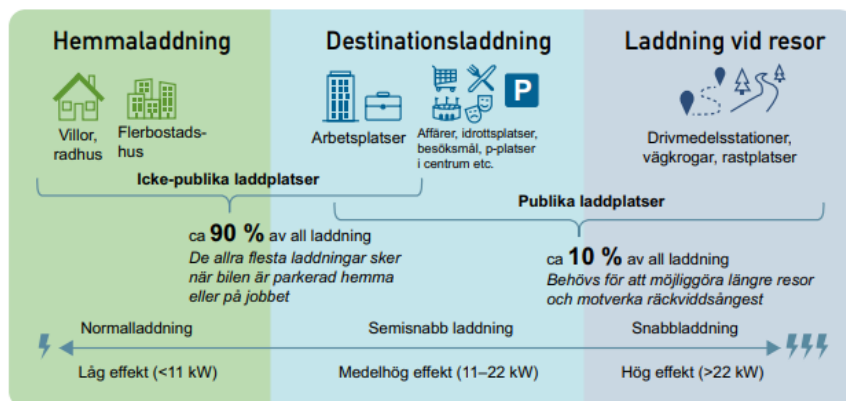
³ Kunskap - PowerCircle

framtagandet av laddplanen skapar dock kommunen en riktning och tydliga ambitioner som möjliggör för nätägaren att skapa underlag för utbyggnad.

4.2 Prioritera hemmaladdning

Möjlighet att ladda sitt fordon vid bostaden (hemmaladdning) är den enskilt viktigaste insatsen för att undanröja hinder för privatpersoner att äga elbil. Bilden nedan visar att merparten av den laddning som sker och kommer att ske är den som sker vid bostaden, och i någon mån vid arbetsplatsen.

Därför väljer Tjörns kommun att prioritera utbyggnad av laddning vid de bostäder där kommunen har rådighet. Kommunen ska också inta en stödjande roll gentemot husägare, bostadsrättsföreningar, privata fastighetsägare som vill etablera laddning.



Översiktlig beskrivning av vilka olika typer av laddinfrastruktur det finns behov av på olika platser⁴.

Mål boendeparkeringar:

- Målet för Tjörns kommun, inklusive bolagen, bör vara att utbyggnadstakten av laddinfrastruktur för boende ska motsvara hyresgästernas efterfrågan. I dagsläget är prognosen att år 2030 kommer cirka 40 procent av landets bilflotta bestå av elektrifierade fordon.
- Ta fram en plan för vilka boendeparkeringar i kommunal respektive TBAB:s regi som ska prioriteras och i vilken ordning. Dessa planer ska utgöra underlag för en gemensam upphandling av en för kommunkoncernen enhetlig betallösning. Dessa planer bör tas fram i samverkan.

⁴ Laddinfrastruktur_i_din_kommun.pdf (biodrivost.se)

- Införa en servicegaranti som innebär en garanterad laddpunkt inom sex månader från beställningsdatum. Detta under förutsättning att elkapacitet finns i området samt att underleverantörer kan leverera. Vid investering av laddinfrastruktur i ett område ska alltid dialog med kringboende hyresgäster ske för att undersöka intresse för ytterligare laddpunkter. Därutöver ha en löpande dialog med hyresgästerna kring förväntade framtida behov.
- Underlätta för, och samverka med, aktörer som vill uppföra laddtjänster vid privatägda bostäder.

Grundprinciper boendeparkering:

- Laddningsmöjlighet är en viktig service till medborgarna. För att möjliggöra ett ökat utbud till rimliga kostnader med god tillgång för alla kan inte laddmöjlighet i alla avseenden likställas med en parkeringsmöjlighet. Det innebär att en hyresgäst kan bli erbjuden att välja en parkering som ligger något längre från bostad, färja eller besöksmål, men som i gengäld erbjuder laddning. Detta kan skapa utmaningar i rådande turordningsregler som innebär att dessa bör ses över.
- Kostnaden ska bäras av användaren, dvs kommunen ska inte finansiera privata fordons användning genom vare sig subventionerade elpriser eller kostnader till följd av investeringen.
- Där kommunen har rådighet över lokalisering av laddare, exempelvis invid kommunägda fastigheter, på gatumark och i vissa typer av planärenden, ska man eftersträva en hög nyttjandegrad och låga investeringskostnader.

4.3 Laddning för besökare

Publik laddning, eller destinationsladdning, för kommunens besökare är en service som fungerar som komplement vid långväga resor och som har viss betydelse för att underlätta övergången till fossilfri fordonsflotta. Men behovet av publik laddning ska inte överskattas då merparten av privatpersoners laddning sker och kommer att ske vid bostaden. Tjörn är till ytan en liten ö i relation till elbilarnas nuvarande räckvidd. I dagsläget finns 27 publika laddpunkter på Tjörn enligt chargefinder.com. I tillägg bygger privata aktörer ut snabbbladdning längs de mer trafikerade stråken, i dagsläget finns exempelvis möjlighet att snabbbladda längs E6 i Stenungsund.

Tjörns kommun prioriterar därför inte att bygga ut publik laddning i kommunal regi. Besöksnäringen är en viktig del av kommunens näringsliv och attraktionskraft men ansvaret för att tillhandahålla laddning av fordon för besökaren måste ligga på näringsidkarna och externa aktörer. Kommunen ska stötta de aktörer som vill etablera publik laddning till besökare och samverka så att etablering av laddpunkter för besöksnäringen underlättas.

Kommunen ska i egenskap av markägare, samverkansaktör, markupplåtare, utfärdare av bygglov och rådgivare vid lokalisering, vara positiv till att upplåta mark för byggnation av publik laddning när så blir aktuellt. Infrastrukturen bör dock inte subventioneras med kommunala medel. Med hänsyn till ovan så är det inte lämpligt att kommunens förvaltningar etablerar eller handlar upp publik laddning. Däremot ska den laddinfrastruktur som byggs ut till kommunens verksamhet och anställda göras tillgänglig för publik laddning när så är möjligt. Se karta bilaga 1.

4.3.1 Särskilda förutsättningar på Sundsby

Verksamheten på Sundsby har särskilda förutsättningar. Platsen berörs av det nya retroaktiva lagkravet, därför kommer kommunen att behöva bygga ut minst en laddpunkt här. De laddpunkter som kommunen bygger ut ska, när så är möjligt, göras publika. En eventuell högre ambitionsnivå än vad lagkravet kräver bör undersökas i en marknads- och kostnadsanalys utifrån ett hållbarhetsperspektiv

4.4 Laddning för kommunens anställda

Erbjudande om laddning till anställda på arbetsplatsen ska utformas på ett sätt som gör det enkelt att äga elbil, men inte i onödan gynnar bilresande på ett sätt som resulterar i mer pendlingstrafik med bil.

Anställda på kommunen kommer att ha möjlighet att ladda sina privata fordon på arbetsplatsen vid de laddpunkter som byggs ut med anledning av gällande lagkrav, eftersom dessa ska upphandlas så att de kan användas publikt om så är möjligt. Det kan exempelvis handla om parkering på kommunal mark vid central administration, skolor och förskolor som används dagtid av anställda och kan vara öppen kvällstid som allmän parkering.

Laddtjänsterna ska prissättas marknadsmässigt så att skattepliktig förmån inte uppstår.

4.5 Laddning av kommunens egna fordon

Tjörns kommun ska, i linje med gällande lagkrav, tillgodose laddmöjligheter för de kommunala fordon som är laddbara.

I första hand ska befintlig laddinfrastruktur användas för kommunens egna bilar. I de fall befintlig infrastruktur inte är tillräcklig ska i första hand fastighetsägaren investera i ny motsvarande verksamhetens behov. Om så inte är möjligt, skall kommunen ompröva fordonets lokalisering. Investeringar i nya laddpunkter ska främst göras i anslutning till kommunens egna fastigheter alternativt TBAB:s lokaler där kommunen bedömer att verksamheten är varaktig över tid.

Det är av stor vikt när det gäller val av placering för kommunens elbilsfordon, till exempel hemtjänstens bilar, att en risk- och sårbarhetsanalys genomförs för att konsekvensbedöma bland annat eventuell skadegörelse, tillgänglig reservkraft vid strömavbrott med mera.

4.6 Kommersiell trafik, kollektivtrafik och hamnar

För kommersiell trafik och kollektivtrafik är tillgången till snabbaddare längs leder och i tätbebyggt område en viktig faktor. Kollektivtrafiken behöver få tillgång till laddning vid linjernas ändpunkter och i bussarnas depåer. Detta gäller även färjetrafiken.

Vid utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik, tyngre fordon och större hamnar ska kommunen underlätta för, och samverka med, externa aktörer som vill uppföra laddtjänster. Det kan ske genom bland annat markupplåtelse, dialog kring lämpliga placeringar, information och hållbar samhällsplanering.

Elektrifiering av sjöfarten och fritidsbåtar pågår och kommer på sikt att innebära att elsystemen i stora och små hamnar behöver ses över och uppgraderas. Kommunen har här en särskilt viktig roll i form av dialogpartner med nätägare och exploitörer då behov av effektförstärkningar och investeringar kan bli omfattande. För att kunna göra detta behöver kommunen omvärldsbevaka och delta i nätverk löpande. I mars 2023 startade det svensk-norska elbåtladdningsprojektet go:LEIF där över 400 nya laddpunkter för elbåtar längs kusten från Göteborg till norska Kristiansand ska etableras. Tjörns kommun ställer sig positiv till elektrifiering av hamnar och deltar genom Göteborgsregionen (GR) i projektet go:LEIF.

5 Ansvar och ekonomiska konsekvenser

5.1 Ansvar och roller

Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att förverkliga laddplanen enligt de lagkrav som åligger kommunens verksamheter. Det innebär bland annat att ta fram en plan för vilka boendeparkeringar i kommunal regi som ska prioriteras och i vilken ordning. Det innebär också att i samråd med berörd verksamhet och fastighetsägaren ta fram en plan för vilka verksamhetslokaler som ska förses med laddpunkter. Vidare innebär det också att tillsammans med TBAB ta fram likartade prissättningsmodeller.

Det kommunala bostadsbolaget TBAB är delansvariga i laddplanens genomförande i egenskap av fastighetsägare. Därför är det av yttersta vikt att ansvarig nämnd och förvaltning samarbetar nära TBAB för att genomföra laddplanen kostnadseffektivt och ändamålsenligt

Genomförandet bör ske i bred samverkan mellan berörda aktörer så som strategiska funktioner, fastighets- och eller lokalansvariga, fordonsansvariga, energirådgivning och risk- och säkerhetssamordnare med flera.

Ansvar för att bygga ut hemmaladdning, vid villor och flerbostadshus, ligger på fastighetsägaren. Stöd och information till kommuninvånare och fastighetsägare kring val och eventuella stöd för installation av hemmaladdare bör ske genom befintlig energirådgivare samt via kommunens hemsida eller andra kommunikativa kanaler.

5.2 Prismodell

Om två-tre decennier kommer sannolikt de allra flesta personbilar vara laddbara. Prissättningen behöver därför ta hänsyn till framtida investeringsbehov och effektnivåer. Det är viktigt att laddning integreras med övrig elanvändning och effektbehov i fastigheten och att elbehovet hålls nere med effektiv teknik och styrning.

- Tjörns kommun och TBAB ska ta fram likartade prissättningsmodeller. Prissättningsmodellerna ska göra det möjligt att skala upp laddmöjligheterna kostnadseffektivt och i takt med en gradvis ökande efterfrågan.
- Utgångspunkten i framtagande av prismodell bör vara att fastighetsägaren bekostar investeringen samt att hyresgästen,

både boende och verksamheter, bekostar sin egen förbrukning och betalar en fast avgift för att täcka investeringskonsekvensen.

- Vid planens antagande finns ett ramavtal för upphandling av laddpunkter, entreprenader och betaltjänster (Adda). Framtagen plan för prioriterade parkeringar, avseende kommunens respektive TBAB:s boendeparkeringar, ska utgöra underlag för en gemensam upphandling av en enhetlig betallösning över tid.
- Taxan för laddning ska indexuppräknas årligen.

5.3 Investeringskostnader

Genomförande av laddplanen kommer att ha ekonomiska konsekvenser enligt följande.

- Ökade investeringskostnader för att möta lagkrav vid:
 - bostadshus
 - verksamhetslokaler
 - kommunens egna fordon

Förutom investeringskostnader, som främst kommer belasta fastighetsägaren, genererar lagkraven även ökade driftskostnader för leasingavtal samt driftskostnad enligt framtagen prismodell för de laddpunkter som behövs. Eventuellt kan kostnaden för framförandet av fordon minska, detta är dock beroende av prisutvecklingen av el respektive bränsle.

- Ökade investeringskostnader för att möta laddplanens prioriteringar för boende:
 - boendeparkeringar i kommunal regi
 - boendeparkeringar i TBAB:s regi

5.4 Planens giltighet och aktualitetsprövning

Planens giltighet sträcker sig längst till 2026 och under den tiden föreslås den att aktualitetsprövas *minst* en gång.

Bilaga 1 Karta

Kartan nedan visar de laddpunkter som kommunen, enligt de retroaktiva kraven i Plan- och bygglagen, är tvingade att bygga ut senast 1 januari 2025. Dessa ska i möjligaste mån göras publika. Genom denna utbyggnad bidrar kommunen till en geografiskt spridd publik laddinfrastruktur.

