



Tekniska

Strategi för laddinfrastruktur för Danderyds kommun

Ärende

Tekniska nämnden beslutade 4 september 2019 att ge tekniska kontoret i uppdrag att ta fram en strategi för uppsättning av laddstolpar för elbilar i Danderyds kommun.

Tekniska kontoret har tagit fram ett förslag på strategi för laddinfrastruktur. Syftet med en kommunal strategi för laddinfrastruktur är dels att beskriva kommunens ansvar, roll och ställningstagande till utbyggande av laddinfrastruktur samt beskriva hur, ur ett samhällplaneringsperspektiv, den framtida laddinfrastrukturen bör utformas. Den beskriver också vad kommunen kan göra för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur. Laddning till låg effekt (normalladdning) hemma eller vid arbetsplatsen är att föredra. Snabbladdning är framförallt räckviddsförlängare vid längre resor. Kommunen har inte för avsikt att installera några publika laddstationer utan överlåter det åt privata aktörer. Kommunen underlättar för privata aktörer att sätta upp laddare genom att upplåta mark. Detta gäller både kvartersmark och allmän platsmark. Tekniska kontoret avser att tilldela externa aktörer möjligheten till att etablera laddstationer i Danderyd genom att handla upp aktörer genom upphandlingsförfarandet Dynamiskt inköpssystem.

Kommunen inför avgift vid kommunens egna redan befintliga laddstationer.

Tekniska kontorets förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige antar föreslagen strategi för laddinfrastruktur.
2. Kommunfullmäktige beslutar att utrymme inom allmän platsmark avsedd för parkering och kvartersmark ska kunna upplåtas för installation av laddstolpar för externa aktörer genom ett koncessionsförfarande i form av ett dynamiskt inköpssystem. Kommunen upplåter den aktuella marken till aktören med nyttjanderätt.



Ruth Meyer

3. Kommunfullmäktige beslutar att kommunen ska ta ut en avgift för laddning av eldrivna fordon via laddstolpar på kommunens egna laddstolpar med 3 kr/kWh.

Bakgrund

Tekniska nämnden beslutade 4 september 2019 att ge tekniska kontoret i uppdrag att ta fram en strategi för uppsättning av laddstolpar för elbilar i Danderyds kommun.

Tekniska kontoret har tagit fram en strategi för laddinfrastruktur i samarbete med tjänstepersoner på tekniska kontoret, kommunledningskontoret och miljö- och stadsbyggnadskontoret.

Kommunerna spelar en central roll för att Sverige ska nå det nationella klimatmålet för transportsektorn om en minskning av utsläppen med 70 % till 2030. En del av minskningen av växthusgasutsläpp kan erhållas genom omställning till elfordon. För att en övergång till fler elfordon ska kunna ske behövs en laddinfrastruktur med flera olika typer av laddning.

I arbetet med att ta fram strategin har bland annat Länsstyrelsen i Stockholms ”Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon” och Boverkets nya krav på laddplatser baserat på EU-direktiv om byggnaders energiprestanda, 2010/31/EU, beaktats.

Syftet med en kommunal strategi för laddinfrastruktur är dels att beskriva kommunens ansvar, roll och ställningstagande till utbyggande av laddinfrastruktur samt beskriva hur, ur ett samhällplaneringsperspektiv, den framtida laddinfrastrukturen bör planeras. Den beskriver också vad kommunen kan göra för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur. Publika laddstationer kommer finnas både på kommunala och privata parkeringar. Strategin är därför utformad så att både kommunala och privata aktörer kan använda den. Strategin ska även fungera som ett hjälpmedel till nätägare för att de ska kunna planera framtida investeringar i elnätet.

Strategin bör aktualiseras varje mandatperiod för att säkerställa att nationella, regionala och kommunala mål uppfylls.

Tekniska kontorets utredning

Förutsättningar

Det främsta behovet av laddstationer finns där elfordon står parkerade en längre tid, som vid hemmet och vid arbetsplatsen. Denna form av laddinfrastruktur utgörs främst av icke-publik laddning. Samtidigt är publik laddning ett viktigt komplement till ett fulltäckande system för laddinfrastruktur. Snabbladdning kan exempelvis behövas för längre resor



Ruth Meyer

med elfordon där körsträckan överstiger bilens räckvidd, och publik laddning i form av destinationsladdning vid olika besöksmål är en pusselbit som kan öka rörligheten för alla elfordonssägare. Publik laddning kan också vara en bidragande faktor till att öka andelen eldrift bland de fordon som är laddhybrider.

Strategin beskriver planeringsprinciper för laddinfrastruktur och vilken roll och ansvar Danderyds kommun som organisation har för utbyggnaden av laddinfrastruktur i kommunen. Strategin fokuserar på hur utifrån största samhällsnytta laddinfrastrukturen ska planeras. Strategin involverar både privata och kommunala parkeringar. För att skapa en genomtänkt laddinfrastruktur behöver Danderyds kommun ha en aktiv roll i planeringen av laddinfrastruktur. Risken om varje involverad part gör som den vill är att kommunens laddinfrastruktur blir rörig och krånglig att använda, vilket riskerar bromsa övergången till en elektrifierad fordonsflotta. Därför är det önskvärt att även externa aktörer följer riktlinjerna i strategin.

Strategin för laddinfrastruktur behandlar endast laddning av elbilar. Andra förnybara drivmedel är också viktiga att beakta. Strategin kommer därför att aktualiseras varje mandatperiod för att bevaka utvecklingen av exempelvis vätgas och andra tekniker.

Länsstyrelsen i Stockholm har fastslagit en regional plan för infrastruktur för förnybara bränslen och elfordon. Länsstyrelsen föreslår att cirka 3000 snabbladdare ska byggas i Stockholms län och 140 snabbladdare (effekt över 50 kW) i Danderyds kommun. Danderyds kommun avser dock inte att installera några egna snabbladdare utan endast underlätta för externa aktörer att installera laddutrustning genom att upplåta mark.

Enligt PBL kap 8 §4 punkt 11 finns krav på såväl förberedelser av laddplatser som installation av laddningspunkter. Kraven gäller vid nybyggnad och i vissa fall av ombyggnad. Följande krav gäller i de fall bilparkeringen har fler än 10 parkeringsplatser och om dessa är placerade i byggnaden eller på byggnadens tomt.

- För nya- och ombyggda bostadshus ställs krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga kanaler för elektriska kablar, för varje parkeringsplats.
- För nya- och ombyggda lokalbyggnader ställs krav på ledningsinfrastruktur för minst en femtedel av parkeringsplatserna samt minst en laddningspunkt per bilparkering.



Ruth Meyer

Nuläge

I Klimat- och energistrategi för Danderyds kommun 2016–2020 finns mål om att laddstolpar för elfordon sätts upp i alla delar av kommunen. Syftet är att tillgodose kommuninvånarens behov av laddning med elbil. Danderyds kommun har flest elbilar per invånare i Stockholmsregionen. Kommunen har installerat 28 laddstolpar med 56 laddpunkter med effekt från 3,7 kW till 22 kW. 51 laddpunkter är för publik laddning och fem laddpunkter för icke-publik laddning. De fem icke-publika laddpunkterna har installerats för internservicebilen och kommunens entreprenör för fastighetsdrift. 22 av 28 laddstolpar har delvis finansierats med bidrag från klimatklivet, stöd för åtgärder som minskar utsläpp av växthusgaser. Stödet administreras av Naturvårdsverket. Installationen av laddstationer är ett led i arbetet att minska miljöpåverkan från transporter i kommunen och för att bidra till det nationella transportmålet.

Planeringsprinciper

Danderyds kommun är liten till ytan, invånare når alla punkter i kommunen utan att behöva ladda, därför är hemmaladdning den viktigaste laddningsmöjligheten. För besökare till kommunen är det dock viktigt att det finns möjlighet att ladda. Laddning bör därför placeras på vanliga besöksmål såsom idrottsplatser, de olika kommundelscentrum, Danderyds sjukhus, kyrkor, golfklubbar och arbetsplatser men inte byggas och drivas i kommunal regi.

Publika snabbaddare fungerar som ett viktigt komplement till de publika normalladdarna. Dessa ska placeras vid kommunens genomfartsleder med tillhörande service såsom restauranger eller shopping exempelvis längs E18 och Edsbergsvägen.

Upplåtelse av mark

Allmän platsmark (gatumark) är offentligt ägda ytor som hanteras av kommunen och regleras i trafikförordningen. Gatuutrymmet ska användas för allmänhetens olika behov, och parkering måste kunna hanteras effektivt och flexibelt. Parkering är en del i vad en gata kan vara upplåten för. Nu för tiden är det alltmer vedertaget och förekommande att parkering kombineras med möjlighet att ladda bilar som på ett eller annat sätt kan drivas med el. En laddningsstolpe inom parkeringsutrymmet bör därför kunna ses som något som den offentliga platsen är upplåten för. Marken ska upplåtas mot en arrendeavgift.

Vallentuna kommun och Stockholms stad låter externa aktörer installera laddutrustning på allmän platsmark. Tekniska kontoret anser att det således



Ruth Meyer

är möjligt att låta externa aktörer installera laddutrustning på allmän platsmark.

För att få ett brett utbud av laddstationer är det önskvärt att låta flera aktörer installera laddutrustning på kommunal mark både allmän platsmark och kvartersmark. Detta erhålls genom att upplåta mark för laddstationer till externa aktörer genom koncession där aktörer betalar en arrendeavgift för marken. Kommunen handlar upp externa aktörer som installerar laddstationer genom att använda upphandlingsförfarandet Dynamiskt inköpssystem. Fördelen med denna upphandlingsmetod är att det är möjligt för nya aktörer att ansluta sig efter hand. Kraven för aktörer som vill installera laddstation är exempelvis typ av ladduttag, statistik och att reklambetonade symboler ska minimeras. Aktören får själv välja betalsätt och avgift. Det ligger i aktörens intresse att få många elfordon att ladda vid laddstationen och kommunen har inte för avsikt att styra aktörer för mycket. Marken ska upplåtas för en arrendeavgift. Arrendeavgiften ska täcka kommunens kostnader.

Lämplig avtalstid föreslås till 10 år. Erfarenheter från Stockholms stad visar att aktörer behöver en långsiktighet för installation av laddutrustning och vid 5 års nyttjanderättstid var intresset lågt.

Tekniska kontoret tecknar avtal på allmän platsmark och de parkeringsplatser på kvartersmark där tekniska kontoret ansvarar för driften. PLEX hanterar avtal för övriga ytor som är kvartersmark.

Avgift för kommunens egna laddstolpar

För kommunens egna laddstolpar föreslås att en avgift för laddning tas ut. Denna avgift föreslås till 3 kr/kWh. Detta täcker elkostnaden samt en del av investeringen.

Kommunen har kapitalkostnader på drygt 100 tkr årligen. För att få full täckning av investeringen behöver det laddas 3500 kWh per uttag per år då debiteringen är 3 kr/kWh. Kommunen ser att laddningen ökar på kommunens laddstolpar. Under 2019 laddades det ungefär 1500 kWh/uttag per år, första halvåret 2020 laddades det 1100 kWh/uttag vilket motsvarar 2200 kWh/år. Detta trots de speciella omständigheter som rått under 2020 med tanke på Covid-19.

Det skiljer sig dock en del mellan kommunens laddstationer och vid exempelvis Svanholmsparkeringen laddades det 250 kWh/uttag under september månad vilket motsvarar 500 kWh per uttag per år. Om kommunen ska få full täckning vid nuvarande nivå av laddning behöver kommunen ta ut en avgift om 3,75 kr/kWh. Denna avgift bedöms vara för hög och riskerar att färre kommer att använda kommunens laddstolpar. 3 kr/kWh bedöms därför vara lämplig för att få del av kapitalkostnaderna täckta. Det är dessutom en vedertagen taxa bland närliggande kommuner.



Ruth Meyer

Till exempel Vallentuna kommun, Vattenfalls och Eons laddningstjänst som bland annat Stockholms stad har upplåtit mark till debiterar 3 kr/kWh för normalladdning.

Kommunen kommer att följa utvecklingen av laddningen och utvärderar om avgiften behöver revideras.

Kommunens egna verksamheter

Vid kommunens egna verksamheter ska laddstolpar installeras om det finns behov. Externa aktörer uppmanas att även installera vid våra verksamheter. Hyresgästen kan själv sätta upp laddstolpar. I de fall som en extern aktör sätter upp laddstolpe regleras detta med nyttjanderättsavtal. Om verksamheten sätter upp egna laddstolpar ska det i hyresavtalet noggrant regleras vad som händer då hyresgästen flyttar.

I de fall då det inte finns någon intresserad aktör kan kommunen sätta upp egna laddstolpar. En ekonomisk analys behöver då göras för att se om laddstolpen kan bära sin egen kostnad vad gäller installation och drift.

Strategisk inriktning

Slutligen kan den strategiska inriktningen för laddinfrastruktur i Danderyds kommun sammanfattas med följande ställningstaganden.

- Danderyds kommun etablerar inga nya publika laddstationer. Externa aktörer uppmanas att installera på kommunens mark, både kvartersmark och allmän platsmark. Kommunen tar en aktiv roll i planeringen och bedömning av lämplighet av plats. Detta erhålls genom att upplåta mark för laddstationer till externa leverantörer genom koncession där leverantören betalar en arrendeavgift för marken. Arrendeavgiften ska täcka kommunens kostnader. Kommunen handlar upp externa leverantörer som installerar laddstationer genom att använda upphandlingsförfarandet Dynamiskt inköpssystem. (Ansvarig nämnd: KS, TN)
- I strategin för laddinfrastruktur finns en beskrivning på hur laddstationer i kommunen ska utformas. Då kommunen bygger egna laddstationer ska denna följas och då externa aktörer uppför laddstationer på kommunens mark är det önskvärt att de följer dessa



Ruth Meyer

riktlinjer. (Ansvarig nämnd: KS, TN, FN)

- Vid kommunens egna fastigheter och verksamheter finns behov av laddplatser för anställda, entreprenörer upphandlade av kommunen och besökare till kommunens verksamheter. Laddutrustning kan sättas upp av extern aktör, hyresgästen eller kommunen. (Ansvarig nämnd: FN, KFN, DJAB)
- Parkeringskostnaden vid laddningsplatser på kommunal mark får inte subventioneras. Parkeringskostnaden ska vara densamma som för övriga platser på aktuell parkering, operatörens kostnad för laddning tillkommer. (Ansvarig nämnd: TN)
- Avgift tas ut vid kommunens alla laddstationer. (Ansvarig nämnd: TN)
- Kommunen ska främja etableringen av laddinfrastruktur genom att försäkra sig om att laddplatser etableras i tillräcklig omfattning i framtida exploateringar och markupplåtelse. (Ansvarig nämnd: KS)
- Kommunen ska informera bostadsrättsföreningar och småhusägare på hemsida, informationsseminarier och med rådgivning genom den kommunala energi- och klimatrådgivningen om hur man kan gå tillväga för att installera laddutrustning. (Ansvarig nämnd: KS)

Ekonomiska konsekvenser

Strategin pekar ut marknaden som den viktigaste aktören för uppföranden av laddstationer. Kommunen underlättar för externa aktörer genom att upplåta kommunal mark och teckna nyttjanderättsavtal. Kommunen handlar upp externa aktörer för att erbjuda dessa möjligheten till att installera laddstationer på kommunal mark både allmän platsmark och kvartersmark. Arrendeavgiften ska täcka kommunens alla kostnader och innebär således inga extra kostnader för kommunen.

Vid kommunens egna laddstationer tas avgift för laddning in för att täcka kostnader för laddning samt del av investeringen.



Ruth Meyer

Anna Tengelin Skoog

David Johannesson
VA-Avfallschef

Handlingar i ärendet

Bilaga 1, Tjänsteutlåtande Strategi för laddinfrastruktur i Danderyds kommun

Bilaga 2, Förslag Strategi för laddinfrastruktur för Danderyds kommun.

Expedieras

KS