

# Riktlinjer för laddinfrastruktur i Örebro kommun.

**PROGRAM**

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

**POLICY**

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt och principer för vägledning.

**STRATEGI**

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

**HANDLINGSPLAN**

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

**RIKTLINJER**

Säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande.

Beslutad av Kommunstyrelsens utskott för näringsliv och tillväxt, 18 april 2017,  
§ 26

Dokumentansvarig på politisk nivå: Kommunstyrelsens utskott för näringsliv och tillväxt

Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Processledare för processen tillhandahålla trafikinfrastruktur och trafikåtgärder.

## Innehåll

<b>Kommunkoncerns riktlinjer för utbyggnad av laddinfrastruktur .....</b>	<b>4</b>
Örebro kommunkoncerns ställningstaganden .....	4
<i>Publik laddning på privat mark .....</i>	<i>4</i>
<i>Publik laddning på kommunal mark.....</i>	<i>4</i>
<i>Laddning för kommunkoncernens anställda.....</i>	<i><b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b></i>
<b>Bilaga 1 – Motiv till ställningstaganden.....</b>	<b>5</b>
Bakgrund .....	5
Kort nulägesbeskrivning 2017 .....	5
<i>Antagna mål av relevans.....</i>	<i>5</i>
<i>Tillgång på laddningsplatser.....</i>	<i>5</i>
Underlag för kommunkoncernens ställningstaganden.....	7
<i>Publik laddning på privat mark .....</i>	<i>7</i>
<i>Publik laddning på kommunal mark.....</i>	<i>7</i>
<i>Laddning vid kommunkoncernens arbetsplatser .....</i>	<i>8</i>
<b>Bilaga 2 – Vem ansvarar för vad? .....</b>	<b>9</b>
Aktivitet .....	9
Ansvarig.....	9

# Kommunkoncerns riktlinjer för utbyggnad av laddinfrastruktur

Eldrivna fordon kommer av allt att döma att vara en viktig del av framtidens transportsystem. I den statliga utredningen om en fossilfri fordonsflotta (SOU 2013:84) bedöms elfordon stå för ca 20 procent av det totala trafikarbetet 2030.

Elfordon har idag flera begränsningar, bl.a. bristande tillgång till laddningsplatser. Dessa riktlinjer visar hur Örebro kommunkoncern på ett balanserat sätt kan bidra till en gynnsam utveckling.

Kommunkoncernens ställningstagande beträffande inköp av fordon beskrivs i ”Policy med riktlinjer för fordon inom Örebro kommun”<sup>1</sup> och hanteras därför inte här.

Riktlinjerna gäller tillsvidare och aktualiteten ska följas upp årligen. Motiveringar till ställningstaganden framgår av bilaga 1 och vem som förväntas göra vad sammanfattas i bilaga 2.

## Örebro kommunkoncerns ställningstaganden

### Publik laddning på privat mark

- Örebro kommunkoncern etablerar inga snabbbladdare. Vi litar på att marknaden etablerar snabbbladdare och destinationsladdare i kommersiellt intressanta lägen.
- Privata aktörers etablering av laddningsplatser ska uppmuntras genom att kommunen informerar berörda.

### Publik laddning på kommunal mark

- Möjlighet att etablera laddningsplatser på mark som ägs av kommunkoncernen ska erbjudas privata aktörer.
- Vid nyanläggning eller ombyggnad av parkeringsplatser förbereds för separat eldragning till laddningsplatser.
- 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.
- Laddning av elcykel ska erbjudas i låsta kommunala cykelgarage.

### Laddning vid kommunkoncernens arbetsplatser

- Laddningsplatser för kommunkoncernens anställda etableras i en takt som följer den allmänna utvecklingen av laddningsbara fordon i kommunen. Till en början prioriteras de största parkeringarna.
- Kostnaden för anställda att parkera sin bil på en kommunal arbetsplatsparkering ska inte bero på fordonets drivmedel. Kostnad för laddning (el, drift och avskrivning av infrastruktur) tillkommer den ordinarie parkeringsavgiften.

---

<sup>1</sup> Beslutad av Kommunstyrelsens utskott för näringsliv och tillväxt den 24 september 2013.

# Bilaga 1 – Motiv till ställningstaganden

## Bakgrund

Kommundirektören gav 2016-04-04 Kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att ta fram riktlinjer för att beskriva vilken roll kommunkoncernen ska ta när det gäller främjande av elfordon, framför allt i fråga om utbyggd infrastruktur för laddning. Frågan om inköp av fordon behandlas i ett separat styrdokument och tas därför inte upp här.<sup>2</sup>

## Kort nulägesbeskrivning 2017

### Antagna mål av relevans

I Klimatstrategi för Örebro kommun<sup>3</sup> slås fast att samhällsplanering ska användas som verktyg för att minska klimatpåverkan (delmål Geo4). Bland förslag till åtgärder nämns att ta fram en kommunövergripande policy för laddinfrastruktur för elfordon. I underlagsrapporten till strategin konstateras att infrastrukturen för laddning av elfordon till stor del kommer att lösas av kommersiella aktörer inom de närmaste åren. Kommunens roll bör vara stödjande i det geografiska perspektivet och fokus kan riktas mot kommunala arbetsplatser och fastigheter. Ett mål i trafikprogrammet<sup>4</sup> är att den totala mängden fossilbränsle driven biltrafik ska minska i absoluta tal fram till 2020.

### Tillgång på laddningsplatser

Det finns än så länge bara några hundratal elfordon registrerade i Örebro kommun, laddhybrider inräknade, att jämföra med en total bilpark på ca 63 000 fordon.<sup>5</sup> Det är en liten andel, men i absoluta tal ändå relativt många fordon som är beroende av möjlighet att ladda för att komma längre sträckor. Dessutom är tillväxten snabb och efterfrågan på laddningsplatser kommer helt säkert att öka. Till detta kan läggas att tillgången på laddningsplatser i Örebro kommun är bland de sämsta i Sverige, räknat per invånare.

### *Snabbladdning*

Snabbladdare brukar definieras som de med en effekt på 22 kW eller mer. Snabbladdare är i första hand räckviddsförlängare för rena elbilar vid tillfällen då det inte finns tid för normalladdning, t.ex. vid längre resor eller frekvent användande inom tätort. Under ideala förhållanden laddas batteriet till 80 procent på 20–40 minuter i en snabbladdare.

En snabbladdare kostar omkring en halv miljon kr att installera och dessa etableringar sköts normalt av den privata marknaden i kommersiellt intressanta lägen, t.ex. vid besökspunkter utmed större trafikstråk. Bedömningen i en regional studie från 2016 är att ett tillräckligt tätt nät av snabbladdningsplatser kommer att finnas längs de stora

---

<sup>2</sup> Policy med riktlinjer för fordon inom Örebro kommun. Beslutat av Kommunstyrelsens utskott för näringsliv och tillväxt 2013-09-24.

<sup>3</sup> Klimatstrategi för Örebro kommun. Beslutat av Kommunfullmäktige 2016-06-15.

<sup>4</sup> Trafikprogram för Örebro kommun. Beslutat av Kommunfullmäktige 2014-10-22.

<sup>5</sup> Laddhybrider är elfordon som dessutom har en mindre förbränningsmotor för att öka räckvidden. Ungefär två tredjedelar av elbilarna är i dagsläget s.k. laddhybrider.

vägarna i Örebro län 2018.<sup>6</sup> Redan nu (mars 2017) finns fyra platser med möjlighet till snabbladdning utmed E18/E20 i Örebro.

### ***Normalladdning och destinationsladdning***

Laddare med lägre effekt än 22 kW kallas normalladdare. De kan vara lokaliserade vid hem eller arbetsplatsparkeringar och är den viktigaste möjligheten att ”tanka” för den vardagliga elbilsanvändaren. Efterfrågan kan förväntas växa kraftigt de kommande åren. På dessa platser, där bilarna står en längre tid, räcker det med en effekt på 3,7 kW, vilket motsvaras av 230 V spänning och 16 A strömstyrka. En timmes laddning ger ca 10–20 km förlängd körsträcka och det tar 6–12 timmar att fylla batteriet. Normalladdning kan ske via ett vanligt eluttag, men det behövs vissa säkerhetsåtgärder.<sup>7</sup>

Laddningsplatser kan även finnas vid olika besöksmål, t.ex. shoppingcentra och restauranger, och kallas då vanligen destinationsladdare. I dessa fall installeras ofta laddningsmöjligheter med en något högre effekt än vanlig normalladdning, eftersom laddningstiden snarare blir några timmar än en hel natt eller arbetsdag. Ibland kallas dessa även semisnabbladdare. Liksom för snabbladdare är de kommersiella aktörerna drivande för utvecklingen.

### ***Tillgång på publika laddningsplatser i Örebro kommun***

Eftersom det för närvarande (2016–2018) utgår statligt stöd till etablering av laddningsplatser för elfordon tillkommer nya publika platser i rask takt.<sup>8</sup> För elbilsanvändarna finns det flera webbsidor och mobilappar med kartor och information.

### ***Betalningslösningar***

Det är bara elbolag som har rätt att ta betalt för el, men det är fullt möjligt att ta betalt genom en förhöjd parkeringsavgift. I dagsläget ser det olika ut vad det kostar och hur man betalar vid laddningsstationerna. Även om det på vissa ställen går att ladda kostnadsfritt är det troligt med avgifter på de flesta platser i framtiden, om inte annat för att undvika att laddningsplatsen används som gratisparkering.

### ***Laddning av elcyklar***

En vanlig räckvidd för en elcykel är 20–60 km. Laddningsbehovet på allmän plats eller vid cykelparkeringar på arbetsplatsen är begränsat. De flesta elcyklar har ett löstagbart batteri som lätt kan tas med och laddas i ett vanligt eluttag.

---

<sup>6</sup> Laddningsinfrastruktur i Östra Mellansverige. Projekt Laddinfra Öst, Länsstyrelsen Uppsala, 2016. En bra tumregel är, enligt rapporten, att det inte bör vara längre än 80 km mellan snabbladdarna för att skapa fungerande ”laddningskorridorer”.

<sup>7</sup> Det krävs rätt säkring, elkablarna ska tåla belastningen och en särskild laddningsbox kan behöva installeras, något som kostar i storleksordningen 3 000–12 000 kr. Om flera bilar laddar samtidigt på samma plats kan det även behövas förstärkning eller styrning för att inte bidra till lokal överbelastning av elnätet.

<sup>8</sup> Enligt webbsidan uppladdning.nu (kontrollerad 2017-01-30) finns snabbladdare vid Veho Bil AB, McDonalds Västhaga, Circle K Eurostop och Bilexpo Örebro AB. Publikt tillgängliga normalladdare finns bl.a. Vid ICA Maxi Universitetet, p-huset i Behrn center, p-huset i Conventum och Marieberg Galleria.

## Underlag för kommunkoncernens ställningstaganden

Huvuddelen av all laddning av personbilar görs med normalladdare, antingen vid hemmet eller vid arbetsplatsen. Behovet av publika laddningsplatser med normalladdare på andra platser är därför litet. Dock kan destinationer där många människor stannar en längre stund vara strategiska platser för laddningsstationer med något mer kraftfulla normalladdare (s.k. semisnabbladdare). Snabbladdare är främst intressanta vid längre resor och bör därför finnas utmed de stora trafikstråken.

### Publik laddning på privat mark

Eftersom det finns flera privata intressenter och behovet av snabbladdningsstationer bedöms vara tillräckligt utbyggt redan 2018 finns det inte något behov av offentliga initiativ för att fler snabbladdningsstationer ska etableras. Det finns däremot behov av att underlätta för aktörerna, t.ex. genom att samla ägare till viktiga destinationer och fastigheter avsedda för arbete och/eller boende och informera om förväntad utveckling och möjligheter att möta denna. Information kan också ges i samband med bygglov.<sup>9</sup>

### Ställningstaganden:

- Örebro kommunkoncern etablerar inga snabbladdare. Vi litar på att marknaden etablerar snabbladdare i kommersiellt intressanta lägen.
- Privata aktörers etablering av laddningsplatser ska uppmuntras genom att kommunen informerar berörda aktörer.

### Publik laddning på kommunal mark

Eftersom det finns en fungerande privat marknad behöver kommunkoncernen inte etablera publika laddningsstationer på egen mark. När det finns efterfrågan ska platsen erbjudas den privata marknaden. Ansvarsfördelningen bör normalt vara att kommunen äger marken, det privata bolaget etablerar och driver laddningsplatsen och betalning administreras av det parkeringsbolag som berörs. Nödvändiga avtal skrivs mellan aktörerna.<sup>10</sup>

Öbo är en viktig aktör för att göra det möjligt att äga och ladda elbil även om man bor i hyresrätt. Redan idag erbjuder man sina hyresgäster möjligheten, förutsatt att man har en parkeringsplats med motorvärmare eller i garage. Hyresgästen debiteras en månadskostnad för investeringen i ny infrastruktur och ett schablonbelopp för elkostnaden (86 respektive 450 kr per månad), utöver ordinarie kostnad för parkering.

Inom en tioårsperiod är det troligt att laddningsbehovet inte längre bara är knutet till strategiska platser utan är mer allmänt. Det innebär att de flesta parkeringar kan behöva

---

<sup>9</sup> Kommunen kan använda befintliga kontaktnät och verksamheter, t.ex. energi- och klimatrådgivningen, och även hjälpa etableringsaktörer och destinationsägare att hitta varandra. Bra stöd, checklistor m.m. finns på webbplatsen [www.fixaladdplats.se](http://www.fixaladdplats.se).

<sup>10</sup> Våren 2017 installerade Tekniska förvaltningen fyra laddningsplatser i parkeringshuset i Conventum. Öbo vill ha möjlighet att etablera laddningsplatser även när kommersiellt intresse saknas, t.ex. för att stärka attraktiviteten i ett stadsdelscentrum.

en beredskap för laddningsplatser. Att lägga tomma rör för framtida dragning av el till laddningsplatser är ett sätt att ”framtidssäkra” nya parkeringar som anläggs. Befintliga parkeringar kan byggas om i takt med att efterfrågan ökar.

Många parkeringar är inte kommersiellt intressanta för etablering av laddningsplatser, t.ex. pendlarparkeringar på landsbygden. Med tanke på att de elbilar som har kortast räckvidd kommer över 10 mil på en laddning finns det dock inga pendlarparkeringar inom Örebro kommun där man är beroende av en laddning över dagen för att kunna komma hem igen. Det är inte heller troligt att långväga besökare använder pendlarparkeringar. Laddningsplatser vid dessa är därför inget kommunen kommer att verka för.

Efterfrågan på laddningsplatser för elcyklar är lågt eftersom de flesta förväntas klara dagsbehovet på en laddning, alternativt kan ta med batteriet in för laddning. En bra plats för laddning kan dock vara låsta cykelgarage, som det vid centralstationen.

#### **Ställningstaganden:**

- Möjlighet att etablera laddningsplatser på mark som ägs av kommunkoncernen ska erbjudas privata aktörer.
- Vid nyanläggning eller ombyggnad av parkeringsplatser förbereds för separat eldragning till laddningsplatser.
- 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.
- Laddning av elcykel ska erbjudas i låsta kommunala cykelgarage.

#### **Laddning vid kommunkoncernens arbetsplatser**

Hur många som kommer att ladda sin elbil vid arbetsplatsen – i den mån det finns arbetsplatsparkeringar – lär bero på de ekonomiska förutsättningarna. För att undvika att personal övergår från gång, cykel eller kollektivtrafik till elbil bör det varken kosta mer eller mindre att parkera elbilar än bilar med förbränningsmotor. Kostnaden för laddning (el, drift och avskrivning av infrastruktur) ska tillkomma.

Behovet att ladda elcykel i anslutning till cykelparkeringar på arbetsplatsen bedöms som litet och är inget som kommunkoncernen kommer satsa på.

#### **Ställningstaganden:**

- Laddningsplatser för kommunkoncernens anställda etableras i en takt som följer den allmänna utvecklingen av laddningsbara fordon i kommunen. Till en början prioriteras de största parkeringarna.<sup>11</sup>
- Kostnaden för anställda att parkera sin bil på en kommunal arbetsplatsparkering ska inte bero på fordonets drivmedel. Kostnad för laddning (el, drift och avskrivning av infrastruktur) tillkommer den ordinarie parkeringsavgiften.

---

<sup>11</sup> Stadsbyggnadshusen, Tullängsskolan och Risbergsskolan är stora arbetsplatsparkeringar.



## Bilaga 2 – Vem ansvarar för vad?

Aktivitet	Ansvarig
<b>Publik laddning på privat mark</b>	
Privata aktörers etablering av laddningsplatser ska uppmuntras genom att kommunen informerar berörda aktörer.	PN Sam, BN, KS, Kumbro
<b>Publik laddning på kommunal mark</b>	
Möjlighet att etablera laddningsplatser på mark som ägs av kommunkoncernen ska erbjudas privata aktörer.	TN, PN Sam, Öbo, Örebroporten
Vid nyanläggning eller ombyggnad av parkeringsplatser förbereds för separat eldragning till laddningsplatser.	TN, Futurum, Öbo, Örebroporten
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.	TN, Futurum, Öbo, Örebroporten
Laddning av elcykel ska erbjudas i låsta kommunala cykelgarage.	TN
<b>Laddning vid kommunkoncernens arbetsplatser</b>	
Laddningsplatser för kommunkoncernens anställda etableras i en takt som följer den allmänna utvecklingen av laddningsbara fordon i kommunen. Till en början prioriteras de största parkeringarna.	TN, Futurum, Öbo, Örebroporten
Kostnaden för anställda att parkera sin bil på en kommunal arbetsplatsparkering ska inte bero på fordonets drivmedel. Kostnad för laddning (el, drift och avskrivning av infrastruktur) tillkommer den ordinarie parkeringsavgiften.	TN, Futurum, Öbo, Örebroporten