

Dokumenttyp: Handlingsplan
Antagen av: Kommunfullmäktige
Giltighetsperiod: 2023-10-26 - tillsvidare
Diarienummer: KS2023/412
Sökord: Laddstolpe, laddinfrastruktur, laddbox, elbil,

Handlingsplan för intern laddinfrastruktur

Ronneby kommun

Handlingsplan för intern laddinfrastruktur

Innehåll

1	Inledning.....	2
1.1	Syfte.....	2
1.2	Målgrupp.....	2
1.3	Ambition.....	2
1.4	Avgränsningar	2
1.5	Ansvar.....	3
1.6	Koppling till andra styrdokument	3
2	Bakgrund	4
2.1	Internationella, nationella och regionala mål	4
2.2	Lokalt perspektiv.....	5
3	Genomförande	6
3.1	Nyetablering av laddplatser	7
3.1.1	Kommunala fastighetsägare (TFK, Ronnebyhus, ABRI).....	7
3.1.2	Övriga fastighetsägare	7
3.1.3	Finansiering	8
3.2	Drift och underhåll	8
	Bilagor	9
	Bilaga 1 – Ordlista	9

1 Inledning

Ronneby ska bli Sveriges första hållbara kommun. De strategiska målområdena och arbetet med att nå dessa ska ha en koppling till FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030. Ronneby kommuns strategiska målområden är barn och ungas behov, attraktiv och trygg livsmiljö för alla, tillväxt och näringslivssamverkan, ekonomi i balans för hållbar utveckling och attraktiv arbetsgivare. Likväl som de strategiska målområdena grundar sig på Agenda 2030 så gör Ronneby kommuns arbete med hållbar utveckling det. Det kommer att krävas en omställning av samhället där alla aktörer bidrar för att vi ska lyckas nå en hållbar utveckling.

Ronneby kommunkoncernens hållbarhetsarbete ska präglas av en långsiktig balans mellan perspektiven social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet samt bidra till Sveriges generationsmål. Generationsmålet innebär att ”till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser”. Barn- och ungdomsperspektivet är därför centralt i arbetet för att uppnå en hållbar utveckling.

Den klimatomställning vi står inför kräver kraftiga utsläppsminskningar på den globala nivån. Inom ramen för denna omställning finns omvandlingen av den fossildrivna bilflottan där en betydande del förväntas utgöras av elbilar. För att nå en omfattande omställning till elbilar är utbyggnaden av laddinfrastruktur en grundförutsättning. Utvecklingen av laddbara fordon går snabbt och behovet av laddinfrastruktur förväntas därför successivt öka.

1.1 Syfte

Handlingsplanen syftar till att beskriva ansvar, roller och ställningstagande för utbyggnaden av laddinfrastruktur internt inom kommunkoncernen.

1.2 Målgrupp

Tjänstepersoner inom kommunkoncernen.

1.3 Ambition

Ronneby kommun har som ambition att bli Sveriges första hållbara kommun. Ambitionen med handlingsplanen är att göra det tydligare hur laddinfrastruktur ska etableras och skötas i kommunkoncernen.

1.4 Avgränsningar

Handlingsplanen berör enbart Ronneby kommunkoncerns interna laddinfrastruktur som är avsett för verksamheternas lätta fordon, det vill säga personbilar under 3500 kg.

Det kan uppstå behov av laddinfrastruktur för andra typer av fordon exempelvis elcyklar, elmopeder, elscootrar med mera. Förfarande för

installation av laddinfrastruktur för dessa följer samma process som 3.1.1 *Kommunala fastighetsägare (TFK, Ronnebyhus, ABRI)*. Standarden för dessa platser behöver anpassas efter behov och förutsättningar.

Kommunkoncernen ska inte tillhandahålla laddplatser för anställdas fordon.

1.5 Ansvar

För att uppnå syftet med handlingsplan för intern laddinfrastruktur och den tillhörande ambitionen så har förvaltningar och bolag i kommunkoncernen ett ansvar att följa innehållet i handlingsplanen.

1.6 Koppling till andra styrdokument

Handlingsplan för intern laddinfrastruktur är kopplat till [Hållbarhetsstrategin](#), [Program för klimat och energi](#), [Policy och riktlinje för resor i tjänsten](#), [Program för publik laddinfrastruktur](#) och [Kvalitetssäkringssystem för upphandlings- och inköpsprocessen](#).

Hållbarhetsstrategins syfte är att skapa en gemensam bild av kommunens ambitioner inom hållbarhet och tydliggöra kommunens inriktningar för att nå en hållbar utveckling. Hållbarhetsstrategin är vägledande vid framtagande av andra styrdokument. I strategin anges att vi minimerar påverkan på klimatet och har en hållbar energiproduktion. Detta ska vi bland annat uppnå genom att ha hållbara transport och resor.

Program för klimat och energi anger ambitionen att Ronneby kommunkoncern ska vara fossilbränslefri år 2025.

Policy och riktlinje för resor i tjänsten anger att gång och cykel ska användas vid kortare resor. När bil används ska det vara en av kommunkoncernen leasad eller ägd bil eller kommunkoncernens bilpool. Vid val av drivmedel till fordon med alternativa möjligheter ska, om möjligt, det minst klimatpåverkande alternativet väljas. Det innebär att i första hand välja el, biogas, etanol (E85), syntetiska drivmedel såsom RME och HVO framför drivmedel som bensin och diesel.

Program för publik laddinfrastruktur beskriver hur kommunen ska förenkla för andra aktörer att sätta upp laddinfrastruktur för publik laddning. Kommunen ska inte tillhandahålla laddutrustning för publik laddning. Anställda som vill ladda sina elbilar hänvisas till den publika laddplatser.

Ronneby kommuns *kvalitetssäkringssystem för upphandlings- och inköpsprocessen* omfattar riktlinjer för att upprätthålla en process som ska säkra att upphandlingar och inköp genomförs utifrån de direktiv som beslutats av kommunen. I systemet anges miljökrav för fordon som säger att vid köp, leasing eller hyra av fordon skall i första hand elfordon, i andra hand biogas, i tredje hand etanoldrivna fordon och i sista hand dieseldrivna/HVO avropas. Detta gäller samtliga fordon och för de

fordonstyper som inte tillverkas för el-, gas- eller etanoldrift skall fordon med minsta möjliga koldioxidutsläpp väljas.

2 Bakgrund

2.1 Internationella, nationella och regionala mål

Ronneby kommun arbetar enligt de globala Agenda2030-målen om bland annat att bekämpa klimatförändringarna, säkerhetsställa hållbar energi till alla, arbeta för en hållbar infrastruktur och verka för hållbara städer och samhällen. På EU-nivå finns miljömål som också påverkar Ronneby kommun. Till år 2030 ska växthusgasutsläppen minska med minst 55 procent jämfört med år 1990, enligt EU:s nya klimatlag. Senast år 2050 ska EU inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Även nationella miljömål är tydliga för utsläppsminskningar. Senast år 2040 ska Sverige ha 100 procent förnybar elproduktion. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Det finns även ett särskilt mål för utsläppen av växthusgaser från transporter i landet. De ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. I målet ingår utsläpp från vägtransporter, järnväg och sjöfart. Det är viktigt att Blekinge och dess kommuner bidrar till att nå dessa mål. Enligt länets klimat- och energistrategi ska energianvändningen i Blekinge län vara 50 % effektivare år 2030 jämfört med år 2005, Blekinges koldioxidutsläpp halveras vart fjärde år och Blekinge ska bidra till att Sveriges mål om en fossilfri fordonsflotta uppnås till år 2030.

2.2 Lokalt perspektiv

Den största andelen utsläpp av koldioxidekvivalenter i Ronneby kommun kommer från transportsektorn (56 procent) och består till största del av koldioxidutsläpp från personbilstransporter (43 procent) och militära transporter (32 procent).

Kommunens lätta fordonsflotta, det vill säga personbilar under 3500 kg, såsom personbilar, skåpbilar, transportbilar, minibussar med mera, består av cirka 210 fordon varav cirka 175 leasade fordon.

Målet är att inom kommunkoncernen vara fossilfria 2025. Detta mål är inte vidare nedbrutet per drivmedel.

Tabell 1 Antal leasingbilar och ägda bilar utifrån fördelning av drivmedel (2023-05-01).

Drivmedel	Antal leasade bilar	Fördelning	Antal ägda bilar	Fördelning
Biogas	91	54 %	0	0 %
Diesel/HVO	68	40 %	28	57 %
El	9	5 %	1	2 %
Hybrid	1	1 %	0	0 %
Bensin	1	1 %	20	41 %
Totalt	170		49	

3 Genomförande

Standard för laddplatser i kommunkoncernen är:

- Normalladdning, eftersom den vanligaste laddningen sker kvällar, nätter och helger.
- En laddpunkt/bil vid verksamhetens lokaler. Det är fördelaktigt om laddplatser finns på de mest tillgängliga parkeringsplatserna.
- Laddplatserna ska vara icke-publika, det vill säga enbart för verksamhetens fordon.
- Laddpunkten ska vara låst med ett tagg-system som integrerat med kommunens nuvarande taggsystem, om det är möjligt. Ansvarig för det är fastighetsägaren.
- Laddutrustningen ska vara klassad för IP44 för att säkerställa väderbeständighet utomhus.
- Laddpunkter ska vara försedda med fasta kablar.
- Laddutrustningen ska märkas med hänvisning för felanmälan.
- Laddplatser ska skyltas upp för att tydligt visa att det är platser för verksamhetens fordon.
- Lastbalansering bör användas för att fördela tillgänglig elektrisk effekt mellan inkopplade fordon.
- El till laddpunkten ska särredovisas från fastighetsägaren, exempelvis genom årlig sammanställning.
- Det ska tydligt framgå hur kWh-priset beräknas från fastighetsägarens sida.

3.1 Nyetablering av laddplatser

3.1.1 Kommunala fastighetsägare (TFK, Ronnebyhus, ABRI)

Vad	Vem
<p>1. Identifiera behovet av laddplatser.</p> <p><i>Hur många laddplatser behövs? Befintliga och planerade.</i></p> <p><i>Finns budget för verksamhetsförändringen?</i></p>	Ansvarig chef i verksamheten
<p>2. Meddela verksamhetsförändring till fastighetsägaren</p>	Ansvarig chef i verksamheten
<p>3. Utred förutsättningar för att ordna med laddplatser vid fastigheten.</p> <p><i>Finns fler verksamheter i fastigheten som också kan ha behov av att installera laddplatser den närmsta tiden?</i></p>	Fastighetsägaren
<p>4. Återkoppla till verksamheten om det går att ordna laddplatser, vilka kostnader det medför och när de förväntas vara i bruk.</p>	Fastighetsägaren
<p>5. Ta beslut om det ska installeras laddplatser och meddela beslut till fastighetsägaren.</p>	Ansvarig chef i verksamheten
<p>6. Kontrollera möjlighet till att söka bidrag från Naturvårdsverket. Se mer information under finansiering.</p>	Fastighetsägare
<p>7. Installation och driftsättning av laddutrustningen. Meddela ansvarig chef att verksamhetsförändringen är utförd.</p>	Fastighetsägare
<p>8. Informera berörd personal om hur laddutrustningen används.</p>	Ansvarig chef i verksamheten

3.1.2 Övriga fastighetsägare

Chefen för verksamheten ansvarar för att göra tilläggsbeställning av laddplatser hos fastighetsägaren.

Vid installation av laddutrustning på fastigheter med extern fastighetsägare ingås normalt ett avtal om att fastighetsägaren bekostar laddutrustning samt installation. Sedan tar fastighetsägaren ut en ersättning från hyrestagaren i form av förhöjd månadshyra, på befintlig elfaktura eller genom annat system.

Om fastighetsägaren inte ombesörjer installation av laddutrustning ta kontakt med fastighetsenheten på teknik, fritid och kulturförvaltningen. Om laddutrustning sätts upp, måste ett avtal med fastighetsägaren också upprättas.

Det ska tydligt framgå hur kWh-priset beräknas från fastighetsägarens sida.

3.1.3 Finansiering

Verksamheten bär kostnaden för installation av laddinfrastruktur antingen genom att tillhandahålla investeringsmedel eller betala genom förhöjd hyra. Utöver detta står verksamheten för finansiering av drift och elanvändning.

Bidrag

Det går att söka bidrag *Ladda bilen* från Naturvårdsverket för installation av laddplatser¹. Bidraget betalas ut i form av ett engångsbelopp på upp till 50 procent av de bidragsberättigade kostnaderna. Högst 15 000 kronor per laddpunkt kan betalas ut. Det finns möjlighet att ansöka både innan och efter installation har slutförts.²

Ansvarig för att bidrag söks är fastighetsägaren.

3.2 Drift och underhåll

Ansvarig för drift och underhåll är den som äger laddutrustningen, det vill säga fastighetsägaren.

Felanmälan av laddutrustning görs av verksamheten enligt normalt förfarande för felanmälan till fastighetsägaren.

¹ [Ladda bilen \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se)

² Aktuella uppgifter våren 2023.

Bilagor

Bilaga 1 – Ordlista

Laddinfrastruktur	Samlingsnamn för infrastruktur för laddning av elfordon.
Icke-publik laddning	Används av en sluten grupp personer. Denna laddning nyttjas exempelvis av villaägare som installerat en laddpunkt hemma, medlemmarna i en bostadsrättsförening eller anställda och kunder på ett företag eller inom kommunens verksamheter.
Laddeffekt	Den mängd energi per tidsenhet som överförs vid laddning av ett laddfordon, från elnät till fordonets batteri. Enheten för laddeffekt brukar anges i kilowatt, kW.
Laddkabel	Det finns olika typer av laddkablar. Typ 2-uttaget är en europeisk standard för elbilsaddning. Samtliga laddbara bilar på marknaden kan nyttja Typ 2-uttaget.
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. En laddare kan ha fler än en laddpunkt.
Laddstation	Geografisk plats med möjlighet till laddning, består av en eller flera laddplatser.
Laddstatus	Batteriets procentandel.
Laddutrustning/laddare	En teknisk utrustning som har en eller flera laddningspunkter för att ladda ett eller flera laddfordon. Laddstolpe och laddbox är två exempel.
Lastbalansering	Ett lastbalanseringssystem kommunicerar hela tiden med fastighetens övriga elförbrukning och laddstationerna. Detta resulterar i att laddstationerna aldrig förbrukar mer el än vad fastigheten kan leverera.

Normalladdare	En laddpunkt som har en maximal överföringseffekt på högst 22 kW. Vanligaste förekommande effekt vid hem och arbetsplatser är normalladdning med effekt 2–4 kW.
Normalladdning	Motsvarar parkering.
Publik laddning	Till för att nyttjas av alla. Dessa placeras ofta vid offentliga destinationer där laddningen säljs som en tjänst. En laddplats som är placerad där vem som helst kan ladda bilen, till exempel utmed landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum.
Räckvidd	Sträckan ett laddbart fordon kan färdas på en laddning. Räckvidden påverkas av exempelvis topografi, temperatur, hastighet och acceleration.
Snabbladdare, DC-laddare	En laddpunkt som har en maximal överföringseffekt överstigande 22 kW. Vanligast förekommande effekt för snabbladdare är i nuläget 43–50 kW.
Snabbladdning	Motsvarar en tankning.
Laddinfrastruktur	Samlingsnamn för infrastruktur för laddning av elfordon.
Icke-publik laddning	Används av en sluten grupp personer. Denna laddning nyttjas exempelvis av villaägare som installerat en laddpunkt hemma, medlemmarna i en bostadsrättsförening eller anställda och kunder på ett företag eller inom kommunens verksamheter.