

ELEKTRIFIERINGSSTRATEGI 2024-2030

För Järfälla kommun och dess bolag

Elektrifieringsstrategin har tagits fram i samarbete med följande:

Elektrifieringsstrategin är framtagen i förvaltningsövergripande projektform med en arbetsgrupp sammansatt av representanter från avdelningar och enheter för exploatering, fordon, park och gata, fastighet, hållbar utveckling samt Järfällahus AB. Särskilt kompetensstöd har tillkommit från avdelningen för geodata samt externa konsulter.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Bakgrund	4
2. Elektrifieringsstrategi	5
2.1 Åtgärder	5
2.1.1. Skapa en strategiplattform för elektrifiering	5
2.1.2. Direkta åtgärder för att möjliggöra fler laddplatser	6
2.1.3. Indirekta åtgärder	7
2.1.4. Innovativ planering för effektivisering och robust försörjning	7
3. Fortsättning	8
4. Uppföljning	8
5. Bilaga 1	10
5.1. Arbetsgång och verktyg för att möjliggöra fler laddstolpar i kommunen	10
5.1.1. Kommunal organisation	10
5.1.2. Placering och utformning	12
5.1.3. Avtal med operatörer	12
5.1.4. Mål för kommunens organisation	12
6. Bilaga 2	13
6.1. Lagkrav	13
6.1.1. Det juridiska utrymmet	13
6.1.2. Upplåtelse av mark	13
6.1.3. Allmän platsmark eller kvartersmark	14
6.1.4. Lagkrav, detaljplan och lokala trafikföreskrifter	14
6.1.5. Reglering av laddplats i trafikförordningen	14
6.1.6. Utmärkning av laddplats	15
6.1.7. AFIR	15

Dokumentet gäller för Samtliga nämnder och bolag i Järfälla kommun	Fastställt av Kommunfullmäktige	
Dokumentgrupp Aktiverande styrdokument	Dokumenttyp Strategi	
Fastställt 2024-06-17	Giltig till och med 2030-12-31	
Dokumentansvarig Avdelningen för hållbar utveckling	Senaste översyn	Nästa översyn 2029-01-08

Sammanfattning

Elektrifieringsstrategin är ett sektorsdokument som utgår från Järfällas klimat- och energiplan och Miljöplan 2022-2030 för Järfälla kommun och dess bolag. Strategin listar åtgärder för att nå målet om klimatneutralitet till 2030 och knyter an till kommunens koldioxidbudget. Det främsta målet är att göra det enkelt att använda laddbara fordon och maskiner i kommunen.

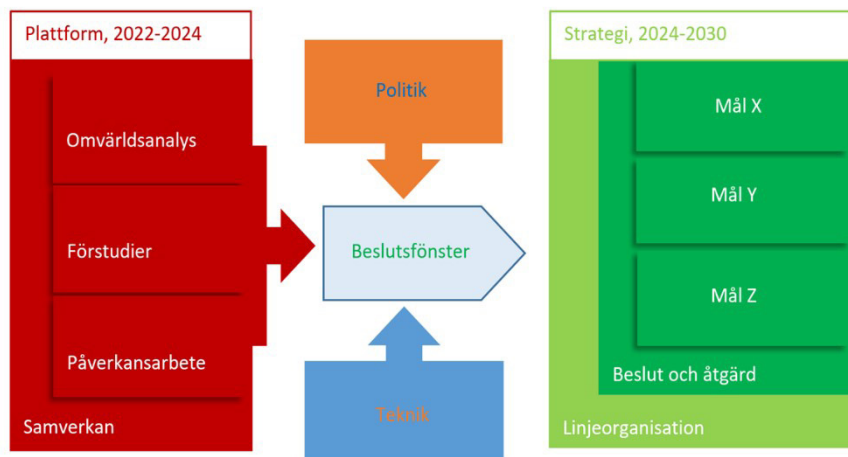
Strategin tar avstamp i internationella och nationella klimatåtaganden samt regionala strategier där bland annat elektrifiering ingår. Ungefär en tredjedel av utsläppen i landet kommer från inrikes transporter. Därför är det en viktig del i klimatarbetet att kraftigt minska utsläppen från transportsektorn. Svensk energisektor är redan idag uppbyggd till stor del av fossilbränslefria energislag såsom vattenkraft, vindkraft och kärnkraft. Det är lämpligt att elektrifiera transporterna i Sverige till följd av detta.

Det övergripande syftet för Järfällas elektrifieringsstrategi är att förverkliga helhetslösningar för elektrifiering. Elektrifiering är ett komplext område och kräver ett starkt samarbete med berörda parter och huvudintressenter. Dessa är främst kommuner och region/länsstyrelse, elnätsägare, laddoperatörer, fastighetsägare och framför allt de invånare och företag som använder laddbara fordon och laddstruktur. Till hjälp i arbetet innehåller elektrifieringsstrategin fyra åtgärder som ska leda arbetet mot ett elektrifierat samhälle och klimatneutrala energilösningar:

- Skapa en strategiplattform för elektrifiering
- Direkta åtgärder för att möjliggöra fler laddplatser
- Indirekta åtgärder
- Innovativ planering för effektivisering och robust försörjning

1. Bakgrund

Elektrifieringsstrategi 2022-2024 antogs av kommunfullmäktige i februari 2022. Versionen lade för perioden 2022-2024 stor vikt vid en så kallad strategiplattform för utredning, omvärldsanalys och kompetensväxt i nätverk.



Strategiplattformen syftade till att:

- anpassa Järfällas strategi till övriga mål och faktorer
- nyttjas för omvärldsanalys, som krävs för vägval och åtgärdseffekt
- förbereda konkret fas 2024-2030

Arbetet har sedan accelererats och konkretiserats i och med att kommundirektören i **Mål och Budget 2023-2025** gavs i uppdrag att revidera elektrifieringsstrategin för att möjliggöra fler laddstolpar i kommunen.

2. Elektrifieringsstrategi

Det övergripande syftet med Järfällas elektrifieringsstrategi är att förverkliga helhetslösningar för elektrifiering. Elektrifiering är ett komplext område och kräver ett starkt samarbete med berörda parter och huvudintressenter. Dessa är främst kommuner och region/länsstyrelse, elnätsägare, laddoperatörer, fastighetsägare och framför allt de invånare och företag som använder laddbara fordon och laddstruktur. Till hjälp i arbetet innehåller elektrifieringsstrategin fyra åtgärder som ska leda arbetet mot ett elektrifierat samhälle och klimatneutrala energilösningar.

- Skapa en strategiplattform för elektrifiering
- Direkta åtgärder för att möjliggöra fler laddplatser
- Indirekta åtgärder
- Innovativ planering för effektivisering och robust försörjning

2.1 Åtgärder

2.1.1. Skapa en strategiplattform för elektrifiering

Elektrifiering är en central del i riksdagens klimatmål om utsläppsminskning från inrikes transporter. Järfälla kommun och Region Stockholm har som mål att vara klimatneutrala vid 2030.

Att gå över till förnybara drivmedel är en process med många delar. Vissa delar är nya och okända. För att hantera detta har en strategiplattform startats upp.

Plattformen är en grund för att skapa samarbeten och göra analyser, utreda och pröva olika lösningar. Syftet är att förstå frågan på djupet. Det är ett verktyg för att sätta så effektiva konkreta mål som möjligt.

Arbetet med elektrifiering berör både medborgare och samhälle. För att förverkliga elektrifieringsarbetet behövs ett starkare samarbete med nyckelaktörer som kan utvecklas genom plattformen.

Arbetet i strategiplattformen sker till stor del i nätverk. Ett viktigt forum idag är Elektrifieringspakten. Där samlar Stockholms stad aktörer från privat och offentlig sektor. Vidare är E.ON en viktig aktör, som står för el och fjärrvärme i Järfälla.

Regionalt elförsörjningsforum Stockholms län REST är ett ytterligare centralt forum för kommunens planering. Kommunen är också med i flera andra nätverk och projekt där elektrifiering ingår som en viktig del, till exempel länsstyrelsens energi- och klimatnätverk och BioDriv Öst.

Både breda och riktade insatser görs löpande och krävs ytterligare för att skapa utrymme för ett ökat uttag av effekt och energi. Arbete genomförs bland annat genom:

- Kommunens energi- och klimatrådgivning
- Näringslivsavdelningen
- Den så kallade dialogmodellen, där vi samlar byggaktörer för att följa upp ställda krav vid markanvisningar¹⁾

2.1.2. Direkta åtgärder för att möjliggöra fler laddplatser

Kommundirektören gavs i **Mål och Budget 2023-2025** i uppdrag att revidera elektrifieringsstrategin för att möjliggöra fler laddstolpar i kommunen.

Utredning och analys inom ramen för strategiplattformen visar att både publik och privat laddinfrastruktur finns och byggs ut i tillräcklig omfattning.

Etablering av **privat laddning** för enskilda och företag stöds redan idag, främst genom den kommunala energi- och klimatrådgivningen.

För **publik laddning** skulle en kommunal satsning utöver befintliga initiativ riskera att störa en fungerande marknad och i längden motverka sitt syfte.

I syfte att underlätta och främja befintliga initiativ till utbyggnad av publik laddning har förvaltningen tagit fram ett digitalt verktyg för att identifiera, förbereda, lämplighetspröva och prioritera platser för etablering av laddpunkter.

Verktyget löser de potentiella problem för total behovstäckning av publik laddning som kan identifieras:

- anslutning till elnät
- juridiska och förvaltningstekniska frågor
- geografisk snedfördelning

Dessa faktorer har det gemensamt att de kan fördröja snarare än förhindra en smidig utbyggnad. Med verktyget kan förvaltningen sortera potentiella platser i en ordning som maximerar utbyggnadstakten, samt uppmuntra till etablering på platser som idag kan förefalla vara mindre väl försörjda.

1) Kommunstyrelsen uppdrog 20210414 åt förvaltningen att inleda dialog med byggaktörer för ökade ansträngningar mot energieffektivitet i nybyggnation. Diarienummer Kst 2020/554.

2.1.3. Indirekta åtgärder

Indirekta åtgärder riktar sig mot två huvudfrågor. Dels finns faktorer utöver ren laddinfrastruktur som kan påverka skiftet från konventionella fordon och maskiner. Dels kommer elektrifieringens takt, särskilt i Järfälla, inte att vara tillräcklig för att motsvara kommunens beslutade mål. Indirekta åtgärder kan delas i två huvudkategorier:

Övriga styrmedel

Områden där styrmedel saknas

ÖVRIGA STYRMEDEL

I **miljöplan 2022-2030 för Järfälla kommun och dess bolag** ställs krav på att transporter som upphandlas av Järfälla kommun med bolag ska drivas av förnybar energi till 80 procent 2025 och 95 procent senast 2030. Se Järfälla kommuns inköps- och upphandlingsstrategi.

OMRÅDEN DÄR STYRMEDEL SAKNAS

Området utmärks framför allt av bristande rådighet för kommunen som enskild part. Det innefattar exempelvis spridning av delningstjänster, implementering av logistiklösningar och beteendeförändringar.

Lösningar som har prövats inom ramen för strategiplattformen har hittills inte visat sig leda till mätbara resultat på fordonsbestånd eller trafikarbete som helhet. Det är därför viktigt att fortsätta arbetet i strategiplattformen för att delta och bidra i befintliga nätverk och ta vara på de satsningar som kan utgå från exempelvis regleringsbrevet av 2024 till olika myndigheter att påskynda elektrifieringen.

2.1.4. Innovativ planering för effektivisering och robust försörjning

Sverige står inför stora utmaningar inom eleffekt och elenergi. Effektproblem handlar allmänt sett oftast om tillfälliga, övergående efterfrågetoppar, medan energiförsörjningen kan äventyras av snabbt ökande grundbehov. Det behövs stora mängder energi till att ställa om industri och transporter. Behovet kan ändra karaktär och geografisk tyngdpunkt. Samtidigt blir det svårare att kontrollera produktionen av energi, när den till allt större del kommer från sol och vind. Kommunen har enligt lagen om kommunal energiplanering ett eget ansvar för de här frågorna. Järfälla har emellertid inget eget energibolag och agerar därför i en central men huvudsakligen förmedlande roll mellan invånare, företag, energibolag och myndigheter.

Vårt mest kraftfulla verktyg i den rollen är ett under 2023 förnyat och fördjupat samarbetsavtal med E.ON, som står för lokalt elnät och fjärrvärmeförsörjning i kommunen. Det löpande samarbetet är kanaliserat i ett strategiskt och ett operativt forum, där vi hanterar frågor på alla plan, till exempel behovsanalyser, innovationslösningar och rent praktiska ärenden.

Vi arbetar aktivt med privata och kommersiella fastighetsägare för att minska uttag av effekt och användning av energi. Vi stöttar vid etablering av laddpunkter och i effektiviseringar. Företag kan få samma hjälp av kommunen. Arbetet sker till stor del genom den kommunala energi- och klimatrådgivningen.

Inom samhällsbyggnad arbetar kommunen brett och långsiktigt för att ställa Järfälla i framkant. Kommunen ska vara en plats där byggbolag kan bygga de smartaste husen. En dialog med byggaktörer för effektivare byggnader inleddes 2022. Vi fördjupar löpande samarbetet med energileverantörer. Under 2022 har vi utrett den sammanlagda potentialen för solenergi i kommunen. Då ser vi på både produktion och lagring. 2023 inledde vi en process för att skapa energipositiva stadsdelar.

3. Fortsättning

Järfälla kommun driver och/eller deltar i flera samarbetsprojekt såsom klimatneutrala Järfälla 2030, Region Stockholms elektrifieringslöfte, samt **Stockholm Flex** där erfarenheter och lärdomar kan användas i framtida planering. Kommunen arbetar aktivt för att skapa energipositiva stadsdelar och för innovativ, lokal lagring och produktion av energi med till exempel solkraft. Kommunen ska arbeta tillsammans med E.on med målsättningen att underlätta för och öka andelen lokalt producerad el, som till exempel el från solceller, för att minska kommunens sårbarhet beträffande energiförsörjning.

4. Uppföljning

Enheten för hållbar utveckling har ansvar för uppföljning av satta mål i elektrifieringsstrategin i samband med årsredovisning. Uppföljningen redovisas på kommunens hemsida.

5. Bilaga 1

5.1. Arbetsgång och verktyg för att möjliggöra fler laddstolpar i kommunen

5.1.1. Kommunal organisation

Ett digitalt verktyg för att hantera utbyggnad av publika laddpunkter har tagits fram i ett förvaltningsövergripande samarbete. Verktöget syftar till att möjliggöra för fler laddplatser. Som underlag används bland annat konsultrapporterna **Förstudie: etablering av publik laddinfrastruktur** (Fortos Management Consulting AB) samt **Analys av förutsättningar för laddinfrastruktur i Järfälla kommun** (Tyréns AB).

Den förstnämnda ger bland annat en oberoende skattning av antal och andel laddbara fordon och en sammanställning av lösningsalternativ. Tyréns har inventerat potentiella platser för etablering av laddkapacitet och tagit fram ett digitalt verktyg för att välja och prioritera bland dessa platser.



Exempelbild från Tyréns digitala verktyg över inventeringens samlade steg.

Ytans lämplighet för utbyggnad av laddinfrastruktur visas i relativ tjocklek mellan linjerna, parkeringsytornas lämplighet i en skala från ljus till mörk blå färg, samt antalet möjliga laddplatser i siffran.

Schematisk beskrivning av arbetsgången vid etablering av publik laddinfrastruktur:

Aktivitet	Ansvarig
Avstämning elnät Teknisk lämplighetsprövning av platsförslag i digitalt verktyg	SBF
Platsanalys Platser väljs och prioriteras enligt förvaltningens övriga kriterier i digitalt verktyg	SBF
Markägaraspekter Intressebevakning	SBF
Karta på hemsidan Offentligt kartlager med platser för etablering av laddpunkter	SBF
Kravspecifikation för hård- och mjukvara Platsspecifika krav för operatörer	SBF
E-tjänst för intresseanmälan Webbformulär i anslutning till digitalt kartverktyg	SBF
Praktisk rutin, elnät Servisanmälan, schakttillstånd, samordning med laddoperatör och förekommande parallella arbeten	SBF
Praktisk rutin, gaturum Trafikföreskrifter med skyltning, skötsel etc.	SBF
Samarbetsavtal Avtal med laddoperatören om etablering och drift av laddpunkt	SBF
Nyttjanderättsavtal och markägartillstånd Samarbetsavtal med operatör som avtalsbilaga	SBF
Entreprenad Utbyggnad efter att samtliga avtal tecknats	SBF
Uppföljning och utvärdering Resultat/måluppfyllelse i förhållande till uppdrag	KSF/Enheten för hållbar utveckling

Inom SBF (samhällsbyggnadsförvaltningen) kan ansvaret skifta beroende främst på platstyp.

Tabellen är en schematisk beskrivning av en omfattande process. En inventering av lämpliga platser är gjord av en extern konsult, som har tagit fram ett virtuellt verktyg för att identifiera potentiella placeringar utifrån kriterier som förvaltningen kan välja. Det är därmed möjligt att prioritera olika placeringar efter växlande behov.

Utifrån prioritering bereder förvaltningen etableringar internt genom dialog med elnätsägare, val av tekniska specifikationer samt avtalsform.

När denna preliminära beredning är färdig aviseras den potentiella etableringen för laddoperatörer på en hemsida. Förvaltningen fastställer därefter vinnande anbud, samt fysisk utformning i gaturummet med föreskrifter och skyltning. Denna operativa beredning avslutas med tecknande av avtal.

Ansvar för processen ligger hos bygg- och miljöförvaltningen (blivande samhällsbyggnadsförvaltningen), i samverkan med kommunstyrelseförvaltningen. Ansvarsfördelningen inom BMF/(SBF) kan variera beroende på etableringens tänkta plats.

- Avdelningen Park och gata har ansvar för placering och utformning med trafikföreskrifter, anvisning och anbudsvärdering.
- Exploateringsenheten har ansvar för anvisningsunderlag, samt upprättande av avtal.
- Fastighetsavdelningen och Järfällahus AB bidrar som fastighetsägare.
- Enheten för hållbar utveckling har ansvar för uppföljning av satta mål.

(För icke-publik laddning i hem eller på arbetsplatser ska kommunen fortsatt erbjuda stöd genom Energi- och klimatrådgivningen.)

5.1.2. Placering och utformning

En inventering av möjliga placeringar i kommunen har genomförts under 2023. Inför offentlig anvisning av potentiella laddpunkter genomförs en grundläggande beredning i samverkan.

Beredningsprocessen fastställer:

- Lämplighet ur elnätsperspektiv
- Utportionering i tid och omfattning
- Geografisk placering
- Tekniska egenskaper
- Fysisk utformning
- Platsspecifika föreskrifter

5.1.3. Avtal med operatörer

En lämplig lösning för kommuner som saknar egna bolag för att etablera och driva laddinfrastruktur är att upprätta avtal med operatörer. Järfälla tillämpar en enhetlig lösning, där operatörer via en portal kan se och anmäla intresse för etableringsplatser. Med platsen följer ett avtalspaket. För processmodellen krävs tre sorters avtal med olika parter:

- Upplåtelse/nyttjanderätt för ledning och stolpe
- Anläggning/arbete
- Elförsörjning

Avtalen är platsspecifika och skiljer sig åt beroende på platstyp:

- Avtal för laddstationer i gatumiljö i pågående exploateringsprojekt, som t.ex. Barkarbystaden, Veddesta, Bällstadalen och Barkarby Centrum.
- Avtal för laddstationer i gatumiljö, befintliga vägar.
- Avtal för laddstationer på kvartersmark, kommunal samt bolagsägd.

5.1.4. Mål för kommunens organisation

Den fria marknaden tillgodoser idag med marginal det tekniska behovet av publik laddning. Kommunen kan emellertid underlätta processen. Järfälla kommun har höga ambitioner rörande energifrågor och kan med verktyg enligt ovan möjliggöra fler laddstolpar i kommunen och underlätta processen att införa en hållbar laddinfrastruktur.

- Kommunens mål är att underlätta för operatörer att etablera laddinfrastruktur, särskilt i områden som annars saknar publik laddning.
- Kommunen ska med avtal om nyttjande av mark tillse att privata aktörer etablerar och driver denna laddinfrastruktur.

Lösningen baseras på en omfattande analys². Behovstäckning idag och framåt är ställt mot kommunens handlingsutrymme i regelverket (främst kommunallagen och konkurrensregler). Utbud och efterfrågan har analyserats i detalj, vilket har visat en betryggande befintlig och planerad kapacitet. Publik laddstruktur i privat regi täcker med marginal det rent tekniska laddbehovet men är huvudsakligen snabbare laddning riktad mot besöks- och genomfartstrafik, och därför koncentrerad till exempelvis köpcentrum, drivmedelsstationer och liknande. Verktyget har potential att snabbare sprida laddstrukturen geografiskt.

Ett i viss mån erkänt begrepp är så kallad räckviddsångest, och det kan finnas eller uppstå en motsvarande "laddplatsångest". Kommunen kan med det digitala verktyget motverka detta, utan att störa den fria marknaden. Det kommunala bostadsbolaget Järfällahus AB erbjuder sina boende möjligheten att inrätta laddning på hyrda parkeringsplatser. Bolaget ställer då även mark till förfogande för publik laddning.

6. Bilaga 2

6.1. Lagkrav

6.1.1. Det juridiska utrymmet

Kommuner kan stödja, etablera och/eller driva laddning inom vissa ramar. Agerandet får inte innebära ett otillåtet stöd till enskild näringsidkare (2 kap. 8 § kommunallagen). Om kommunen i egen regi driver laddinfrastruktur måste även den allmänna kompetensregeln och regeln om kommunal affärsverksamhet beaktas (2 kap. 1 och 7 §§ kommunallagen). Kommuner får i förvaltningsform bedriva viss näringsverksamhet, om den drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna i kommunen. I bolagsform ska kommuner agera affärsmässigt. Kommuner måste med hänsyn till likställighetsprincipen och konkurrensregler undvika särbehandling och marknadsstörningar.

6.1.2. Upplåtelse av mark

Beroende på vad det är för typ av mark som behöver tas i anspråk för laddinfrastrukturen kan olika regelverk behöva tillämpas. En offentlig plats inom detaljplanelagt område får inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget (3 kap 1 § ordningslagen). Innan polisen ger tillstånd ska kommunens yttrande inhämtas. Kommunen har vetorätt i frågan om tillstånd ska ges eller inte. Kommunen kan även ställa upp villkor som tas in i tillståndet.

Därutöver finns ett visst utrymme för kommunen att träffa kompletterande avtal med nyttjaren (se RÅ 1992 ref. 87). Kommunen kan ta ut ersättning för upplåtelsen enligt avgiftslagen (se nedan). Upplåtelse av utrymme under den offentliga platsen (till exempel för ledningsdragning) omfattas inte av kravet på polistillstånd utan kan ske med nyttjanderättsavtal.

I de fall ordningslagens bestämmelser om polistillstånd inte ska tillämpas kan kommunen upplåta marken med nyttjanderättsavtal enligt jordabalken. Parterna kan då avtala om alla de villkor, inklusive eventuell ersättning, som ska gälla för upplåtelsen. Maximal upplåtelse tid inom detaljplanelagt område är 25 år men det är vanligt och ofta lämpligt att träffa avtal på kortare tid eller tills vidare med möjlighet för båda parter att säga upp avtalet.

Enligt Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera (avgiftslagen – KAL), 1 §, har kommunen rätt att ta ut ersättning för användningen av en offentlig plats. Ersättningen ska utgå i form av en avgift med belopp, som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter. I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun, enligt 2 §, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Vissa typer av eldistributionsnät är undantagna från koncessionskravet i ellagen (1997:857), på koncession. Med stöd av undantaget kan en grupp laddstationer på ett internt nät anslutas till det koncessionspliktiga elnätet i en anslutningspunkt och det är även möjligt att ta betalt för elen av den som laddar. Undantaget gäller dock endast för lågspänningsnät, d.v.s. max 1 000 V. Hur många laddstationer som kan anslutas i en uttagspunkt begränsas alltså tekniskt av att det måste vara fråga om ett lågspänningsnät. Energimarknadsinspektionen kan på begäran lämna ett så kallat bindande besked om ett specifikt nät omfattas av IKN-förordningens undantag eller inte.

6.1.3. Allmän platsmark eller kvartersmark

Reglerna för etablering av laddplatser beror på om etableringen sker på allmän platsmark eller kvartersmark. I plan- och bygglagen PBL (2010:900) definieras allmän platsmark som gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. I detaljplanen kan allmän platsmark regleras för olika ändamål. Kvartersmark definieras enligt PBL som mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde, exempelvis anges ändamålet parkering.

6.1.4. Lagkrav, detaljplan och lokala trafikföreskrifter

Detaljplanen bör endast ange övergripande markanvändning, så som exempelvis ytor för parkering. Mer detaljerade regleringar som laddplats bör istället lösas genom lokala trafikföreskrifter. På kvartersmark är det vanligtvis markägaren, som kan vara kommun eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de generella bestämmelserna som finns i trafikförordningen.

En laddstolpe är ingen byggnad och inte heller en bygglovspliktig anläggning enligt 6 kap. 1 § plan- och bygglagen. Nyanläggning av parkeringsplatser kan vara en lovpliktig åtgärd.

Uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon. (Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 c §.) Kravet är retroaktivt och ska vara uppfyllt senast den 1 januari 2025. Kravet är lämpligt att beakta i löpande hantering inom processmodellen i Bilaga 1.

6.1.5. Reglering av laddplats i trafikförordningen

Kommuner har idag möjlighet att med lokala trafikföreskrifter inrätta laddplatser med stöd i trafikförordningen (1998:1276). På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras. Andra fordon får inte stannas annat än för på- eller avstigning. Kommunen bör kunna besluta om tidsbegränsning, avgiftsplikt och övriga villkor för rätten att parkera laddfordon på laddplatsen. Det kan anses som en indirekt slutsats av uttryckliga villkor för vanliga uppställningsplatser.

6.1.6. Utmärkning av laddplats

I vägmärkesförordningen finns tilläggstavlan T24 Laddplats, som ska användas vid utmärkning av laddplats på allmän platsmark. Tavlan anger en plats för extern laddning av elektricitet för fordons framdrivning. Tavlan används under märke E19, parkering, och anger att endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning får parkera. På kvartersmark kan villkor och skyltning variera.

För icke-publik laddning tillkommer detaljerade regler för framför allt ny- och ombyggnad av bostäder och lokaler.

6.1.7. AFIR

Alternative Fuels Infrastructure Regulation är en EU-förordning som reglerar bland mycket annat hur publik laddning bör se ut i medlemsländerna. Som förordning är AFIR inte direkt styrande för kommunal verksamhet, men viktigt och brett använt som referensmaterial. Förordningen anger bland annat lämplig publik effekt baserat på andel laddbara fordon i segmentet **personbilar** och **lätta lastbilar (Light Duty Vehicles LDV)**. Förenklat anges 1,3 kW per BEV och 0,8 kW per PHEV.

