



Nynäshamns
kommun



Plan för laddinfrastruktur

Del av Trafik- och mobilitetsstrategi för Nynäshamns kommun

Plan för laddinfrastruktur är en del av Trafik- och mobilitetsstrategi för Nynäshamns kommun och antogs av kommunfullmäktige 2021-12-09.

Dokument	Innehåll	Typ
Trafik- och mobilitetsstrategi	Övergripande mål och utgångspunkter kopplade till ett hållbart transportsystem.	Huvuddokument
Program för transportsystemet	Består av två delar, dels fakta och statistik om nuläget, dels förslag på inriktning inom respektive trafikslag.	Bilaga
Gång- och cykelplan	Beskrivning av gång- och cykelvägnätets planerade utveckling.	Bilaga
Plan för laddinfrastruktur	Utbyggnad av publik laddinfrastruktur för elfordon.	Bilaga
Parkeringsnorm	Parkeringsstal vid nybyggnation, zonindelning och principer för mobilitetsavtal.	Bilaga

Hela kommunens geografiska yta omfattas av planen. Planen redogör för var dagens publika laddpunkter finns för att därefter identifiera var infrastrukturen behöver komma på plats eller förstärkas för att säkerställa en god täckningsgrad samt möta framtidens behov. Utvecklingen går fort, både gällande laddinfrastruktur lokalt och regionalt och med avseende på elfordonens kapacitet och räckvidd. Det är därför viktigt att följa utvecklingen, vara uppmärksam på förändrade behov och revidera planen om behov uppstår.

Planen ger förutsättningar för en långsiktig planering samt underlättar samarbete och kommunikation för frågor som rör laddinfrastruktur såväl inom den kommunala organisationen som externt med exempelvis allmänhet, medborgare och andra myndigheter.

Innehåll

Laddinfrastruktur i Nynäshamns kommun.....	1
Hållbarhet.....	1
Rätt laddare på rätt plats.....	2
Publik laddinfrastruktur.....	3
Icke-publik laddinfrastruktur	5
Kommunens verksamhet.....	5

Laddinfrastruktur i Nynäshamns kommun

En förutsättning för att driva på omställningen till en fossilfri fordonsflotta i Nynäshamns kommun är att säkerställa tillgången till väl fungerande publik laddinfrastruktur med god geografisk täckning. Nynäshamns kommuns övergripande klimatmål slår fast att kommunen som geografiskt område ska ha netto-noll-utsläpp¹ av växthusgaser år 2045.

En viktig pusselbit för att målet ska kunna uppnås är omställningen till en fossilfri fordonsflotta. År 2020 var ungefär 6,5 % av personbilarna i Nynäshamns kommun helt fossilbränslefria². Omställningen i kommunen är alltså påbörjad men för att målet om fossilfrihet ska kunna uppnås i tid måste de fossilberoende fordonen bytas ut i snabbare takt. Förutom klimatnyttan har en högre elektrifieringsgrad nyttor som minskade bullernivåer och minskade hälsofarliga utsläpp.

År 2021 hade kommunen etablerat 22 publika laddpunkter och utöver detta finns även ett flertal laddpunkter som har satts upp av privata aktörer. Utbyggnaden kommer att fortsätta de kommande åren. För att erhålla en tillräckligt välutbyggd laddinfrastruktur krävs dock även initiativ från privata aktörer. Vidare krävs även satsningar på icke-publik laddinfrastruktur, både inom kommunala verksamheter och hos privata aktörer.



Läs mer I *Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon* som Länsstyrelsen har tagit fram prioriteras el allra högst av förnybara drivmedel då förutsättningarna i Stockholms län är goda för elektrifiering jämfört med många andra delar i landet.

Hållbarhet

En utbyggnad av laddinfrastruktur kan på olika sätt kopplas till de tre hållbarhetsdimensionerna (ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet). *Ur ett ekologiskt perspektiv* är det viktigt att fordonet drivs av el producerad av förnybara energikällor, först då är fordonet i princip klimatneutralt vad gäller driften. Samtidigt är elfordon också mer energieffektiva än bilar som drivs av en förbränningsmotor, men miljövinsterna påverkas också av när på dygnet ett fordon laddas, i förhållande till det elöverskott och elunderskott som finns på natten respektive dagen.

Ur ett ekonomiskt perspektiv kan det konstateras att den stora kostnaden ligger i att dra fram el till laddplatsen, när denna investering är gjord kan laddningsstolpar och laddningsmetoder uppdateras

¹ Netto-noll-utsläpp innebär här ingen mänsklig totalpåverkan på klimatet. Netto-noll beräknas innebära minskade växthusgasutsläpp med 85 %, från 1990 års nivå.

² El, laddhybrid, etanol eller biogas

för att ligga i fas med teknikutvecklingen till en relativt låg kostnad. De fasta kostnaderna i form av elnätsavgifter varierar beroende på vilken laddeffekt stolpen ska ha. Värt att notera är också att olika typer av laddplatser används i olika stor utsträckning, något som också bör tas i beaktande vid investeringarna.

Ur ett socialt perspektiv kan det konstateras att det krävs en medvetenhet om att inkludera både stad och landsbygd i elbilssatsningar. Det kan också handla om att etablera laddpunkter som flerbostadshus har tillgång till då småhus oftare har möjlighet att ladda på egen tomt. Norska studier visat att elbilsägare är en relativt homogen grupp, som utgjordes av en majoritet av män mellan 30 och 59 år, merparten var gifta eller sambo och majoriteten hade hög utbildning samt hög inkomst. De allra flesta hade också ytterligare en personbil i hushållet. I varför oreflekterade satsningar på elinfrastruktur riskerar att gynna denna grupp framför andra.³

Rätt laddare på rätt plats

En väl utbyggd laddinfrastruktur ger förutsättningar för ökad användning av laddbara bilar. Placeringen av laddpunkterna, i kombination med vilken laddeffekt stationen har, har stor inverkan på hur mycket de används och vem som använder dem. Därför är det viktigt att ta hänsyn till hur länge bilar vanligtvis parkerar på platsen och hur parkeringen regleras. En högre laddeffekt motiveras ju kortare tid fordonet väntas stå parkerad. Det finns två typer av laddeffekter, normalladdning (mindre än 22 kW) och snabbaddning (mer än 22 kW).

Platser där bilar normalt parkerar under en längre tid är lämpliga för etablering av *normalladdning*. Exempel på denna typ av platser är vid arbetsplatser, hemmet, besöksparkeringar, idrottsanläggningar eller pendlarparkeringar. Majoriteten av all elbilsladdning sker dock i hemmet. Detta innebär att majoriteten av all laddning sker vid privata laddplatser. *Snabbaddning* kan jämföras med bensinstationer, dit föraren åker med huvudsyftet att ladda bilen. Samtidigt är det bra att ha någon form av service i anslutning till laddplatsen. Platserna är ofta belägna utmed större vägar med syfte att öka möjligheterna att färdas längre sträckor mellan orter. Därför är det viktigt att stationerna placeras på rätt avstånd från varandra. Nynäshamns kommun kommer inte att sätta upp snabbaddare. Detta motiveras med att kommunen litar på att marknaden kommer att etablera snabbaddare i kommersiellt intressanta lägen.

³ SKR, Ladda för framtiden: Laddinfrastruktur för elfordon

Publik laddinfrastruktur

Lokalisering och placering är av stor betydelse vid etablering av nya laddpunkter för öka andelen elfordon, skapa förtroende för infrastrukturen samt skapa god rörlighet. För att öka möjligheterna för en bredare och snabbare marknadsintroduktion av elfordon växer behovet av en funktionell och tillgänglig laddinfrastruktur. Invånare och besökare i Nynäshamns kommun ska kunna ha en elbil och därför är det lämpligt att bygga ut en publik laddinfrastruktur på platser där bilen står en längre stund som till exempel vid en arbetsplats, handelsplats eller pendlarparkering. I första hand ligger fokus på att täcka upp de platser i kommunen som idag inte har tillgång till publika laddpunkter. För att en större andel människor ska kunna tänka sig att köra laddbart krävs normalt att någon typ av publik laddning finns etablerat utmed de stråk och orter där de flesta människorna bor och verkar.



Tänk på För utbyggnad av publik laddinfrastruktur på allmän plats ansvarar Stadsmiljöavdelningen i samråd med Planering och hållbarhet, med utgångspunkt i denna plan. Samhällsbyggnadsnämnden prioriterar specifika objekt i sin investeringsbudget med utgångspunkt i plan för laddinfrastruktur och de lokala klimatmålen.

Vissa potentiella platser för laddpunkter saknar inom överskådlig framtid de förutsättningar som krävs för att laddpunkter ska kunna etableras och drivas. Sådana platser är exempelvis orter som inte är centralort i kommunen eller lokaliseringar utanför stadskärnan i centralorten. För att få en tillräckligt bra infrastruktur i hela kommunen kan det därför krävas att kommunen tar initiativ till etablering av sådana laddpunkter. Kommunen kan anvisa plats på mark som denna har rådighet över och upphandla laddpunkter där driften sköts av leverantören.

Nedan presenteras områden där kommunen anser det lämpligt att etablera nya publika laddpunkter. Detta innebär inte nödvändigtvis att det är kommunen som står för utbyggnaden. Vid etablering av publika laddpunkter bör hänsyn huvudsakligen tas till följande bedömningsgrunder:

1. Platsen ligger i ett centralt eller kollektivtrafikhärläge.

2. Platsen ligger vid en besöksdestination till exempel handel, drivmedelsstation eller friluftsområden.

3. Platsen ligger vid ett kluster av arbetsplatser.

Områdena pekats ut som viktiga för att få till en heltäckande publik laddinfrastruktur runt om i kommunen som är till för både invånare och besökare. Platserna redovisas i följande kartor. Det är ej en exakt placering för framtida etablering av laddinfrastruktur som anges i denna plan, utan strategiskt viktiga områden pekats ut. Förutsättningarna på varje plats måste utredas innan en etablering. Även möjligheterna till att tillhandahålla laddning för elcykel bör inkluderas i utredningen.



Icke-publik laddinfrastruktur

En utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur är nödvändig i kommunen. Det är i hemmet eller på arbetsplatsen som majoriteten av all laddning bör ske eftersom att bilar är parkerade längst tid där. Detta innebär att exploatörer, bostadsbolag, bostadsrättsföreningar eller arbetsplatser bör stå för en stor del av utvecklingen av icke-publik laddinfrastruktur.

En utveckling av den icke-publika laddinfrastrukturen bör ske i kommunens tätorter i första hand då småhusbebyggelse antas anordna laddning på den egna tomten. Gällande hemmaladdning finns idag enkla laddboxar att installera för att möjliggöra snabb och säker elbilsladdning. Kommunens energi- och klimatrådgivare erbjuder rådgivning till privatpersoner kring tillvägagångssättet för att installera en laddplats.

Lagkrav på laddplatser för elfordon vid bostadshus och lokalbyggnader

För att uppfylla det som följer av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda har regeringen beslutat om följande reglering för bygglov inlämnande efter den 10 mars 2021:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.
- För ouppvärmade byggnader ställs inga krav.

Sedan tidigare gäller även följande retroaktiva krav för vissa byggnader:

- Uppvärmade byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast den 1 januari 2025.
- För ouppvärmade byggnader och bostadshus ställs inga retroaktiva krav.

Kommunens verksamhet

Nynäshamns kommun är en stor arbetsplats och kommunens anställda gör många resor med bil varje år. Inom kommunens verksamheter finns det olika möjligheter och behov till att kunna ha ett elfordon men många av de bilresor som genomförs är korta vilket lämpar sig bra för rena elbilar. Elbilar som köps in till en specifik verksamhet behöver kunna laddas på arbetsplatsen samt ha en daglig resruttn som laddningen räcker till.

Kommunen arbetar redan idag med att byta ut fossilberoende fordon till elbilar. Men inom den kommunala organisationen saknas fortfarande en strategisk plan för hur arbetet med att bygga upp en intern laddinfrastruktur för elbil ska gå till. Om kommunen ska ha möjlighet att nå målet om en fossilbränslefri intern fordonsflotta måste organisationen ha en tydlig organisation och samsyn kring frågan om intern laddinfrastruktur. Därför bör kommunen ta fram en strategisk plan för arbetet med att etablera laddpunkter för den egna fordonsflottan.

Diarienummer

KS/2020/0517/219

Datum

2021-10-18

Upprättad av

Planering och hållbarhet, Kommunstyrelseförvaltningen

Beslutad av

Kommunfullmäktige

Version

2

**Postadress**

149 81 Nynäshamn

Besöksadress

Stadshusplatsen 1
Nynäshamn

Telefon/Fax

kontaktcenter
08-520 680 00
08-520 140 08 fax

E-post/Webb

kontaktcenter@nynashamn.se
www.nynashamn.se

Bankgiro/Plusgiro

620-0216 Bankgiro
63 45-3 Plusgiro

Organisationsnummer

212000-0233