

SUNDBYBERG STADS PROGRAM FÖR LADDINFRASTRUKTUR

Diarienummer:	STN-0336/2020
Projektnummer:	
Tidpunkt för fastställande:	Beslutad vid stadsmiljö- och tekniska nämndens sammanträde den 22 september 2020 §107
Beställare:	Per Bengtsson
Projektledare:	Henrik Karlsson (Sweco)
Versionsbeteckning:	2020-09-22

Bilagor

- 1 Avtalsmall för laddinfrastruktur, 2020-08-27
- 2 Villkor för laddinfrastruktur på gatumark, 2020-08-27
- 3 Rutinbeskrivning för etablering av laddstolpar på allmän platsmark, 2020-08-27
- 4 Intresseanmälningsmall, 2020-08-27

Innehållsförteckning

Bilagor	3
1 Bakgrund	5
2 Tillvägagångssätt	5
3 Elnätet	5
4 Kravställning	6
5 Avtal	6
5.1 Avtalstid	6
5.2 Automatisk förlängning av avtal	6
5.3 Bygglov	6
6 Reglering	6
6.1 Lagen	6
6.2 Skyltning och anvisning	7
6.2.1 Skyltpaket	8
6.3 Tidsbegränsning	8
6.4 Informationstavla: "Endast fordon med pågående laddning"	9
6.5 Boendeparkering	9
7 Rutin	9
8 Kommunikation	9

1 Bakgrund

I stadens budget för 2019 finns följande mål från kommunfullmäktige riktad till stadsmiljö- och tekniska nämnden:

Alla stadens egna fordon ska vara utsläppsfria år 2020 och infrastrukturen för utsläppsfria fordon ska fortsatt utvecklas.

Från stadsmiljö och tekniska nämnden finns sedan även i budgeten ett uppdrag om:

Utbyggnaden av infrastruktur för utsläppsfria fordon ska fortsätta och laddplatser för elfordon ska tillgängliggöras på stadens parkeringsplatser i flera stadsdelar.

Under våren 2017 utförde Sweco, på uppdrag av stadsmiljö- och tekniska nämnden, ett uppdrag gällande laddinfrastruktur till Sundbybergs stads teknisk handbok som då höll på att tas fram. Samhällsbyggnads- och serviceförvaltningen har sedan dess tittat på och utrett förutsättningar för laddinfrastruktur i Sundbyberg stad. I detta arbete deltog även representanter från kommunala bolag samt stadsledningskontoret.

Arbetet har sedan dess fortsatt med att identifiera och möjliggöra platser för laddinfrastruktur i staden. Målet var att möjliggöra införande av laddstationer på stadens parkeringsplatser i flera stadsdelar. Hela staden-perspektivet kan även innebära att laddstationer etableras på fastighetsmark som ägs av staden. Resultatet ska innebära en plan för etablering av laddplatser över ett antal år.

2 Tillvägagångssätt

Sundbyberg använder ett tillvägagångssätt som är baserat på Stockholms stads upplägg för laddinfrastruktur på allmän platsmark. Det innebär att staden själva inte bekostar anläggningen eller driften av laddinfrastruktur, utan att aktörerna gör detta. Staden erbjuder istället nyttjanderätt för gatumarken som aktörerna anordnar laddplatserna på.

Målsättningen är att det på allmän platsmark ska finnas minst 0.1 laddpunkter per laddningsbara fordon registrerade i Sundbyberg. Antalet laddpunkter per laddningsbara fordon ska redovisas årligen.

3 Elnätet

I och med att kommunen inte blir ägare av laddinfrastrukturen kommer ansökningar om att ansluta laddplatser till elnätet att göras hos nätägaren Vattenfall av respektive aktör.

4 Kravställning

Laddplatserna ska placeras och utformas enligt villkor som anges i bilaga 2.

5 Avtal

Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på gatumark utgår från bilaga 1 som i sin tur är en justerad version av Stockholms stads avtalsmall för anläggning av laddstolpar på allmän platsmark (april 2019).

5.1 Avtalstid

Standardtiden för avtal i Sundbyberg stad ska vara 10 år. Andra tidsbestämmelser kan dock användas i särskilda fall.

5.2 Automatisk förlängning av avtal

Förlängningstiden för laddplatser är ett år. Detta för att lättare hantera eventuella flyttningar av platser efter den initiala tidsperioden.

5.3 Bygglov

Inget bygglov krävs för laddplatser då en laddplats inte klassas som en byggnad. Det är därför acceptabelt att upprätta laddstolpar utan att bygglov krävs. Behövs däremot väderskydd klassas det hela som en byggnad och kan behöva bygglov. I fall där detta förekommer kontaktas bygglovsenheten på samhällsbyggnads- och serviceförvaltningen.

6 Reglering

I detta kapitel förklaras vilken reglering som valts för hanteringen av laddplatser i Sundbyberg samt vilka lagar som gäller för laddplatser.

6.1 Lagen

Elbilar utgör idag inte ett särskilt fordonsslag. Kommunen kan dock genom en lokal trafikföreskrift (LTF) besluta att en plats ska vara laddplats. Detta kräver då att där finns anordningar för extern laddning med elektrisk energi (trafikförordningen 10 kap 1 §, 9a §). På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi stannas eller parkeras, men andra fordon får stannas för på eller avstigning (trafikförordningen 3 kap 54 §). Det finns inget krav på att laddning ska ske för att en bil som kan gå på el ska få parkera på platsen.

Det är idag oklart exakt vad som gäller för tidsreglering och avgiftsreglering. Eftersom en elbil fortfarande klassas som en bil får inte annan parkeringsavgift än vid vanlig parkeringsplats ske enligt likabehandlingsprincipen som säger att alla kommunens invånare ska behandlas lika. Det går dock för kommun att själv reglera, via kommunfullmäktige, avgift vid felparkering. Detta skulle i teorin betyda att felparkering på laddplats kan resultera i en högre avgift än felparkering på andra platser.

Om man inte vill att andra bilar ska få stanna på en laddplats för av- och påstigning finns det viss oklarhet i trafikförordningen gällande om en laddplats är en ändamålsplats eller en parkeringsplats. Olika kommuner har olika bestämmelser. En ändamålsplats skulle innebära att andra fordon som inte uppfyller ändamålet (laddning av el) inte får stanna eller parkera på platsen. Det är dock viktigt att detta kommuniceras tydligt med rätt märke C40, ändamålsplats, eftersom det vid överklagande av felparkeringsavgift på laddplats visat sig att den klagande fått rätt.

Gällande avgiftsreglering samt tidsreglering finns det inga tydliga riktlinjer i trafikförordningen i dagsläget. Därför tolkas det enligt Sveriges kommuner och landsting (SKL) som att kommunen själva väljer avgifter och tidsreglering genom LTF:er, förutsatt att det är för att ordna trafik. Detta innebär att kommunen själv måste bestämma sig för hur de tolkar bestämmelserna. Enligt SKL så har inga fall av detta prövats i domstolen av transportstyrelsen och experter är delade i sin tolkning.

6.2 Skyltning och anvisning

Skyltning är viktigt för en laddinfrastruktur. För att ha en rättssäker situation krävs ett väl genomarbetat skyltpaket för att på bästa sätt visa vilka platser som är ämnade att vara laddplatser. Detta är viktigt när platsen ska kontrolleras av parkeringsvakter. Nedan följer ett skyltpaket som är anpassat efter de regler som finns i Sundbyberg, samt förklaring till varför märkena valts.

6.2.1 Skyltpaket

Ett skyltpaket kan se ut som de exempel som visas.

En laddplats klassas fortfarande som en parkeringsplats, därav krävs märke E19 (Parkering) överst.

Märke T24 (Laddplats) används numera vid alla laddplatser.

På de parkeringsplatser som redan har avgift behålls den regleringen. Huruvida det är en laddplats eller endast vanlig parkering ska inte påverka avgiften.

Tidsbegränsningen för parkering görs med hjälp av märke E30 (Särskilda bestämmelser för parkering) i syfte att effektivisera användningen av platsen, enligt 6.3.¹

C45 (Särskilda bestämmelser för stannande och parkering) används för att indikera vilken tid som platsen städas och/eller snöröjs.

T22 (Text) används på tre skyltar för att förklara zonindelning, boendeområde samt en förklaring för vilka som kan tänkas använda platsen.



6.3 Tidsbegränsning

För att ge mest nytta till stadens medborgare är det viktigt att laddplatserna i möjligaste mån endast används av fordon med pågående laddning. Detta går dock inte att reglera, utan måste styras på andra sätt.

Ett sätt att styra detta är genom att tidsreglera. En plats med 50 kW maxeffekt kan ges en tidsbegränsning på 1 timme eftersom det sällan behövs mer än den tiden för att nå full laddning för ett elfordon. En plats med 3,7 kW kan ges 8 timmars tidsbegränsning för att den ska bli attraktiv nog att användas ofta, men inte bjuda in till parkering utan att laddning utförs.

Inga standardtider bestäms i förväg eftersom förutsättningarna och behoven ser olika ut för olika platser. Istället bestäms reglering i samråd mellan staden och aktören för varje parkeringsplats. Generellt gäller dock att tidsbegränsningen för en plats aldrig kan bli längre än vad den är idag.

¹ Exemplet med tidsbegränsning 4 tim, 6-22 innebär att förare i själva verket kan parkera bilen 18.00 och stå hela natten eller inte plocka upp bilen förrän kl. 10. Verklig tidsbegränsning för användaren blir alltså egentligen obegränsad parkering 18-10 och max 4 timmar 10-18.

Parkeringsplatsen bör också kunna fungera med rimligt långa tidsbegränsningar under nattetid så att förare inte behöver gå upp mitt i natten för att flytta sitt laddbara fordon. Därför kan det göras tillåtet att stå på platsen en längre tid under nattetid än dagtid. Genom att tidsbegränsning endast finns under dagen uppfylls båda syften.

6.4 Informationstavla: ”Endast fordon med pågående laddning”

Tilläggstavlan T22 (Fritext) används som informationstavla och används för att ge information till föraren om vilket syfte platsen har. Detta märke har samma syfte som t.ex. boendemärke och zonindelningsmärke. Detta innebär alltså att märket inte är ett påbudsmärke utan förmedlar bara syfte av platsen, alltså att elektriska fordon som ska laddas.

6.5 Boendeparkering

Det krävs inga särskilda justeringar av lokala trafikföreskrifter för att laddplatser ska kunna användas av parkörer med boendeparkeringstillstånd. ”Boendeparkeringstillstånd gäller inom det område som tillståndet avser, i enlighet med för platsen specifika föreskrifter och vägmärken.”² Detta innebär att den tidsbegränsning som gäller även gäller för boendeparkörer.

7 Rutin

Rutin för utlysning, reservation, avtal, etablering, etc. blir enligt bilaga 3.

8 Kommunikation

Kommunikation av programmet och potentiella laddplatser sker i huvudsak genom:

- Pressmeddelande
- Hemsida med information om programmet, avtal, riktlinjer och laddplatskartan
- E-postutskick till aktörer i samband med lansering

² Sundbybergs kommuns lokala trafikföreskrifter om parkeringstaxor, Beteckning: 0183 2019:00274, 2019-07-19