



Datum  
2023-03-15

Diarienummer  
KS-2023/355

Handläggare  
Mattsson, Lotta

Kommunstyrelsens förvaltning

## PM – att tillhandahålla laddinfrastruktur på infartsparkering i egen regi eller med hjälp av extern aktör?

### Bakgrund

I Huddinge kommuns plan för samhällsbyggnad för år 2023 står det att kommunen ska erbjuda god tillgång till laddinfrastruktur för elfordon på kommunens infartsparkeringar. En av aktiviteterna i trafik- och landskapssektionens arbetsplan är utbyggnad av laddplatser på kommunens infartsparkeringar.

Med anledning av detta har det startats ett projekt för genomförandet av åtagandet

För att uppnå 2030-målet för transportsektorn, att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 % jämfört med år 2010, behövs en omställning av fordonsflottan. I detta är en ökad tillgång till laddinfrastruktur för elfordon en viktig pusselbit. Cirka 90 % av all laddning av elfordon sker genom privat laddning hemma eller vid arbetsplatsen<sup>1</sup>. Trots att bara 10 % av laddningen sker vid offentliga destinationer och vid långresor är denna typ av laddning viktig för att möjliggöra god räckvidd vid längre resor och därmed uppnå en grundläggande geografisk täckning.

Elfordonsanvändningen ökar och det finns ett behov att utöka antalet platser där fordon kan ladda under en längre tid. Trafikanalys<sup>2</sup> tog under år 2020 fram scenarier för fordonsflottans utveckling fram till år 2030. I den bedömningen utgör laddbara bilar cirka 60 % av nyregistreringen samt cirka 35 % (motsvarande cirka 2 miljoner bilar) av den totala personbilsflottan. Bil Sweden<sup>3</sup> bedömer att 80 % av nyregistreringarna år 2030 kommer att vara laddbara personbilar, vilket alltså är högre än Trafikanalys bedömning. Liksom Trafikanalys tror Bil Sweden att laddbara bilar kommer att stå för cirka 35 % av den totala personbilsflottan år 2030.

---

<sup>1</sup> Biodriv öst, "Fossilfritt 2030. Behov av laddinfrastruktur till år 2023", 2020.

<sup>2</sup> Trafikanalys, "Vägfordsflottans utveckling till år 2030", 2020.

<sup>3</sup> Bil Sweden och Fossilfritt Sverige. "Färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Fordonsindustrin – lätta fordon", 2019.



För att tillmötesgå behovet för elladdning på kommunens infartsparkeringar föreslås att antalet laddplatser byggs ut på kommunens infartsparkeringar.

### Behov av antal platser

Behovet av antal laddpunkter kan skilja sig åt mellan infartsparkeringarna, beroende på parkeringens upptagningsområde och vilka det är som använder parkeringen. Målgruppen för laddpunkterna är invånare som inte har möjlighet att ladda hemma, exempelvis boende i flerfamiljshus. Enligt en parkeringsinventering från år 2015 så bodde de allra flesta av infartsparkerarna inom 4 km från parkeringen.

Uti från platsbesök och inventering av elfordon på kommunens infartsparkeringar, samt resonemanget att de allra flesta som infartsparkerar kan ladda hemma, är bedömningen att cirka 10 % av infartsparkeringsplatserna ska ha en laddpunkt. En del i uppdraget blir att bedöma hur många platser som ska byggas och hur många platser som ska förberedas för el. Då marknaden ofta har bäst kunskap kring efterfrågan av laddpunkter, bör därför externa aktörer aktören få föreslå antal laddpunkter inför avtalstecknande.

### Laddeffekt

Laddeffekten för laddfordon kan delas in i två typer, normalladdning och snabbladdning<sup>4</sup>. Normalladdning har en effekt som är mindre än 22kW och snabbladdning en effekt över 22kW. Vilken typ av laddeffekt som väljs beror på hur länge fordonet väntas stå parkerat. Då det oftast rör sig om heldagsparkering på infartsparkeringar är en så kallad normalladdare en lämplig lösning vilken även minskar kraven för anpassningar i elnätets kapacitet.

### Syfte

Detta PM syftar till att synliggöra och jämföra alternativen att tillhandahålla laddinfrastruktur i egen regi eller med hjälp av extern aktör. PM:et ska även rekommendera en lösning för laddinfrastruktur på kommunens infartsparkeringar.

### Förutsättningar

Samtliga infartsparkeringar som ska ha laddinfrastruktur ligger på kommunal kvartersmark.

Kommunen ansvarar för att peka ut vilka platser som ska förses med laddinfrastruktur samt säkerställer med nätägare att tillräcklig effekt och elkapacitet finns på respektive plats.

Vid etablering av laddplatser måste kommunen följa kommunallagen (2017:725) (KL). Kommunens agerande får inte innebära ett otillåtet stöd till enskild näringsidkare, 2 kap. 8 § KL, eller ett avsteg från likställighetsprincipen, 2 kap. 3 § KL. Ur ellagen (1997:857) framgår att det krävs tillstånd (nätkoncession) för att bygga eller använda starkströmsledningar.

---

<sup>4</sup> Energimyndigheten, "Laddinfrastruktur" hämtas 8 mars 2023, [Laddinfrastruktur \(energimyndigheten.se\)](https://www.energimyndigheten.se)



Med beaktande av ellagens bestämmelser har en kommun inte rätt att distribuera eller ta betalt för leverans av el till konsument. Kommunallagens likställighetsprincip bör därmed innebära att kommunen inte heller kan ge bort elen gratis eller till underpris genom att till exempel låta elen ingå i parkeringsavgiften eller att inte avgiftsbelägga elbilsplatser. Kommunen kan dock genom upphandling möjliggöra att ta betalt för elladdningen, till exempel genom samverkansavtal med ett elbolag för utbyggnad av laddinfrastruktur.

### Kommunens roll i utbyggnad av laddinfrastruktur

I sitt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering slår Trafikverket fast att den offentliga sektorn behöver ta ett större ansvar i etableringen av laddinfrastruktur<sup>5</sup>. Det bör dock påpekas att framtiden på området är oviss, vilket behöver beaktas i planeringen. Förändrade lagar, regler och styrmedel kan komma att påverka utvecklingen. Även teknikutvecklingen utgör en osäkerhetsfaktor, både gällande fordon, batteriers räckvidd samt kapacitet hos laddinfrastrukturen som sådan. Olika svenska kommuner har valt olika väg i sitt arbete att etablera laddinfrastruktur.

En kommun behöver inte ha samma roll för alla laddpunkter, utan olika platser inom samma kommun kan ha olika förutsättningar som gör att kommunens roll kan variera för respektive plats.

Vilken roll kommunen kan ta för att främja utbyggnaden av publik laddning beror på många faktorer och det finns ingen tydlig modell för hur kommunen ska arbeta. De stora utmaningarna handlar främst om hur man får det att ske – frågor som ofta är förknippade med finansiering, betalningsmodeller och det tekniska utförandet.<sup>6</sup>

Som huvudprincip kan laddinfrastrukturen lösas på tre olika sätt i Huddinge kommun.

- **Egen regi** - etablering av laddinfrastruktur på kommunal. I detta scenario bär kommunen ansvar och genomför samtliga delar av etablering, drift och underhåll. Juridiska aspekter undersöks med utgångspunkt i bland annat ellagen, konkurrenslagen och kommunallagen.
- **Kommunalt bolag** - Ge kommunalt bolag i uppdrag (genom uppdaterad bolagsordning och ägardirektiv) att etablera publik laddinfrastruktur. Att som kommunalt bolag ta en kostnad för en sådan investering kan motiveras genom att det bidrar till en god geografisk täckning av publika laddpunkter. Kommunala bolag bör ta ut en marknadsmässig avgift och inte erbjuda gratis eller kraftigt subventionerad laddning. Då det inte är aktuellt att bilda ett parkeringsbolag inom ramen för detta projekt, skulle åtagandet kunna hamna hos det södertörnsgemensamma energibolaget,

---

<sup>5</sup> Trafikverket, "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037", 2020.

<sup>6</sup> [Kallelse Direktionen 2021-12-10 med handlingar - uppdaterad.pdf \(borasregionen.se\)](#)



Söderenergi. Dock skulle det kräva att bolagets uppdrag<sup>7</sup> uppdateras, vilket inte bedöms vara rimligt i närtid. På sikt skulle detta dock kunna vara ett alternativ för att säkra tillgängligheten till publik laddinfrastruktur i kommunen/Södertörn.

- **Extern aktör** – kommunen upplåter mark till extern aktör för att etablera laddpunkter. Här kan kommunen ställa olika krav i avtal, till exempel att de externa aktörerna står för och finansierar laddutrustning, elförsörjning samt drift av anläggningen.

## Exempel från andra kommuner

Nedan listas exempel på hur andra kommuner har hanterat laddinfrastruktur på infartsparkering.

*Danderyds kommun* – kommunen har beslutat att genom nyttjanderättsavtal tillåta externa aktörer nyttja utrymme inom allmän platsmark och kvartermark för installation av laddpunkter.

*Nacka kommun* – kommunen har ett kommunalt energibolag (Nacka Energi) som har i uppdrag att etablera publik laddinfrastruktur. Nacka kommun har också genom nyttjanderättsavtal möjlighet att tillåta externa aktörer etablera laddinfrastruktur, på samma villkor som för Nacka Energi (marknadsneutralt).

*Stockholms stad* – för infartsparkeringarna är det Stockholms parkering som ansvarar för uppsättning av laddinfrastrukturen. För allmän plats tillåter man externa aktörer att etablera laddpunkter på normalt 10 år, men möjlighet till förlängning, genom nyttjanderättsavtal.

Även andra kommuner i regionen, såsom Sundbybergs stad och Tyresö kommun, upplåter mark via nyttjanderättsavtal för etablering av laddinfrastruktur.

## Jämförelse av de olika alternativen

### Egen regi - kommunen äger laddinfrastrukturen

- Kommunen handlar upp egen laddutrustning.
- Kommunen handlar upp betalsystem.
- Kommunen handlar ev. upp drift och underhåll av laddinfrastruktur.
- Investeringskostnad varierar mellan 15–20 000 kr/laddpunkt. Därutöver tillkommer kostnad för schaktarbete 20 000kr/plats och elnätsanslutning 40 000 kr/anslutning. Ytterligare kostnader för ev. upphandling, skyltning och drift är ej medräknade.

| Fördelar  | Nackdelar   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunen har direkt översikt och rådighet över infrastrukturen och kan säkra en grundläggande</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Investeringskostnad för kommunen – behöver hitta en intäktsmodell för att täcka investeringen (och drift) på sikt</li></ul> |

<sup>7</sup> I dagsläget är det endast ett produktionsbolag där marknadsbolaget Telge Nät och SFAB ansvarar för kundrelationen.



|   |  |
|---|--|
| <p>tillgänglighet till laddinfrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunen äger data/statistik.</li></ul> | <p>med hänsyn till kommunallagen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunen behöver ha en organisation och kunskap om skötsel av laddinfrastrukturen, även om avtal tecknas med extern aktör gällande drift.</li><li>• Behöver särskilja betalning för parkeringsavgift och för elladdning.</li></ul> |
|---|--|

## Kommunalt bolag äger laddinfrastrukturen

- Som ovan men att det kommunala bolaget sköter allt i stället för kommunen.
- Investeringskostnaden är liknande som för alternativet ovan, men att kostnaden hamnar på det kommunala bolaget i stället för kommunen.

| Fördelar   | Nackdelar  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunen har fortfarande översikt över laddinfrastrukturen, via det kommunala bolaget.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunen har inget lämpligt kommunalt bolag som kan ta på sig rollen inom en snar framtid.</li></ul> |

## Extern aktör - privata aktörer äger laddinfrastrukturen

- Kommunen tillhandahåller mark, genom exempelvis nyttjanderättsavtal eller upphandling av byggkoncession till extern aktör på förbestämt antal år. Kommunen kan ställa krav på utformning, lokalisering, reglering med mera
  - Nyttjanderättsavtal – ett avtal som ger rättigheten att på ett specifikt sätt använda någon annans fastighet.
  - Byggkoncession – ett upphandlingsförfarande där aktörerna får lämna anbud för att leverera den tjänst som kommunen önskar.
- Den externa aktören ansvarar för uppsättning av laddinfrastruktur, sköter betalning av el (genom samverkansavtal med elleverantör), tar ut avgift för elladdning av fordonsägare samt sköter drift och underhåll.
- Ingen investerings- eller driftskostnad för kommunen. Extern aktör bekostar elnätanslutning, schaktarbete samt inköp av laddutrustning. Administrativa kostnader tillkommer för hantering av förfrågningar, avtalsskrivande, upphandlingsrelaterade frågor mm. Dessa kostnader beräknas att täckas av den avgift som aktören betalar för nyttjanderätten.

| Fördelar | Nackdelar |
|----------|-----------|
|----------|-----------|



|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunen tar inga investerings- eller driftskostnader utan låter marknaden sköta det. Samtidigt kan kommunen ställa krav på utformning, lokalisering, antal, tillgång till data m.m.</li><li>• Huddinge kommun följer el- och kommunallagen</li><li>• En flexibel lösning då framtiden kring elfordon är oviss och teknikutvecklingen går fort.</li><li>• Aktören kan marknaden bättre och kan bedöma behovet. Mindre risk för över- eller underkapacitet.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Otydlighet för användare då kommunen ansvarar för parkeringsyta och parkeringsavgift och den externa aktören för laddningen.</li><li>• Risk att privata aktörer inte är intresserade av att etablera sig i Huddinge, av marknads- eller avtalsmässiga skäl</li><li>• Risk att omvärldsfaktorer gör att privata aktörer går i konkurs.</li></ul> |
|--|---|

## Rekommendation

Baserat på ovanstående jämförelse rekommenderar Kommunstyrelsens förvaltning att gå vidare med lösningen om extern aktör – det vill säga att låta extern aktör ansvara för att tillhandahålla laddinfrastruktur på kommunens infartsparkeringar. Detta kan göras antingen genom nyttjanderättsavtal eller byggkoncession. Ett fortsatt arbete krävs för att jämföra de två alternativen samt rekommendera ett tillvägagångssätt.

Detta motiveras främst av att:

- Ej lämpligt för kommunen att göra i egen regi, p g a osäkerheter i behovet, att kommunen saknar organisation för att kunna hantera förvaltning av laddinfrastrukturen. Dessutom hanterar detta alternativ bäst de utmaningar som lagstiftningen (främst ellagen och kommunallagen) ställer upp. Vi har också stora utmaningar i att hitta en affärsmodell för att täcka investeringen av laddinfrastrukturen.
- Huddinge kommun har inget lämpligt bolag som kan ta på sig denna roll i närtid.
- Genom att låta extern aktör ansvara för laddinfrastrukturen, har kommunen större flexibilitet i att justera behovet i takt med en förändrad omvärld. Kommunen kan uppfylla mål, utan stora investeringar
- Genom att låta extern aktör göra detta så tar kommunen ingen risk och behöver således inte investera i något som marknaden kan sköta.
- Kommuner som Danderyd, Nacka, Tyresö och Stockholm stad ligger långt fram i laddinfrastrukturfrågan har valt att lägga det på externa aktörer och det är därför passande att Huddinge kommun väljer samma väg.