



**BENGTSFORS
KOMMUN**

Samhällsbyggnadsenheten

Antagen av: Kommunfullmäktige 2024-03-04 KF § 29 Version 1.0

Laddinfrastrukturplan för Bengtsfors kommun



Innehåll

Inledning.....	4
Om Bengtsfors kommun	4
Behov av laddinfrastruktur	5
Syfte och mål	6
Metod	6
Ramverk för laddinfrastruktur.....	6
Publik och icke-publik laddning.....	7
Nulägesbeskrivning – laddbara fordon i kommunen	7
Framtidsscenario – laddbara fordon i kommunen	7
Befintlig laddinfrastruktur i Bengtsfors kommun	8
Planeringsunderlag från andra myndigheter.....	8
Lagstiftning.....	9
Teknisk utveckling.....	9
Målgrupper	10
Ekonomiska och tekniska förutsättningar	10
Affärsmodeller	10
Betalningslösningar.....	11
Investeringsstöd	11
Elnät	11
Laddeffekt	12
Implementering	12
Kommunens ställningstagande och egna roll	12
Planbestämmelser	13
Var – platser för publik laddning i kommunen.....	14
Hur – kommunala åtgärder	14
Som fastighetsägare	14
Kommunens egna fordon	15
Strategiskt utpekade målpunkter	15
Kollektivtrafik	15
Näringsliv, turism, andra kommuner och regioner.....	15
Planens giltighet.....	16
Referenser	17

Bilaga 1 – Kartor

Finansiering av framtagande av denna plan har skett med kommunala förvaltningsmedel, samt med externt bidrag från Västra Götalandsregionen.

Begreppsförklaring

<i>Elbil och laddhybrid</i>	En elbil är ett fordon som använder en elmotor för framdrift. En laddhybrid använder sig av både elmotor och förbränningsmotor. Gemensamt är att de laddar sitt batteri externt från elnätet. Andra samlingsnamn är laddfordon, laddbara fordon eller laddbilar.
<i>Elhybrid</i>	En elhybrid är ett fordon med både förbränningsmotor och elmotor. Batteriet laddas internt från förbränningsmotor och bromsenergi. Elhybrider kan inte laddas med el utifrån, och räknas inte som laddfordon.
<i>Laddningspunkt/ Laddpunkt</i>	Ett eluttag där möjlighet finns att ansluta ett laddfordon för laddning.
<i>Laddstolpe</i>	En laddningspunkt kallas ofta laddstolpe om den är fristående.
<i>Laddstation</i>	Geografisk plats med möjlighet till laddning. Består av en eller flera laddningspunkter där ett eller flera fordon kan laddas.
<i>Publika och icke-publika laddstationer</i>	Laddstationer där allmänheten kan ladda benämns ofta som publika. Icke-publika laddstationer kan användas av ett begränsat antal personer, exempelvis vid bostäder och arbetsplatser.
<i>Normalladdning</i>	Laddning med en effekt på 1,4–22 kW. Laddningen görs med vanlig växelström (AC).
<i>Snabbladdning</i>	Laddning med höga effekter på 50–350 kW. Laddningen görs med likström (DC). Ett vanligt laddstopp varar 10–30 minuter.
<i>Destinationsladdning</i>	Laddning vid exempelvis hotell, restauranger, sevärdheter, centrumområden och andra platser som erbjuder laddstationer till sina besökare.

Inledning

Om Bengtsfors kommun

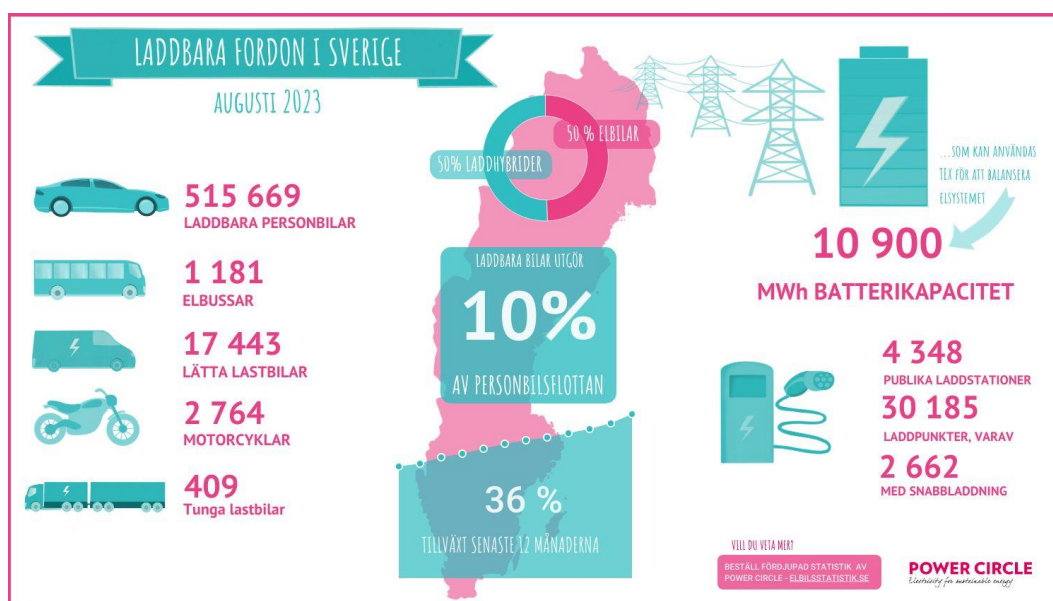
Bengtsfors kommun ligger i Västra Götalands län och ingår i Västra Götalandsregionen. Kommunen kan i hög grad karakteriseras som en gränskommun, dels på gränsen mellan Västra Götalands län och Värmlands län, dels som en gränskommun mot Norge, trots att kommunen inte gränsar direkt mot Norge. Kommunen orienterar sig mot tre håll, söderut mot Trestad och Göteborg, åt nordost mot Värmland och Karlstad och västerut mot Norge. Det gäller arbets- och studiependling, handel, företagande och kulturutbyte. Det märks också på dialekten att gränsinfluenserna är tydliga, här finns spår av både värmländska och norska. Inflyttningen av delårsboende norrmän har de senaste årtiondena varit omfattande.

Bengtsfors kommun är huvudsakligen en landsbygdskommun med många sjöar, stora naturområden med jord - och skogsbruk. Dalslands kanal sträcker sig genom kommunen. Omkring 6 % av kommunen består av åker eller betesmarker, skogsmarken utgör omkring 76 % och sjöarna omkring 17 %. Kommunen har fem tätorter; Bengtsfors, Dals Långed, Billingsfors, Bäckefors och Skåpafors samt två småorter; Gustavsfors och Ödskölt. Samtliga orter utom Bäckefors ligger direkt invid sjöar.

Kommunen genomkorsas av länsvägarna 172, 164 och 166. Järnvägen mellan Göteborg och Oslo går genom södra delen av kommunen. Järnvägen DVVJ går mellan Mellerud och Bengtsfors. Norr om Bengtsfors är tågtrafiken nedlagd och banan används numera för dressin.

Behov av laddinfrastruktur

I Sverige står inrikes transporter för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser. Sverige har satt upp målet att utsläppen från inrikestransporter ska minska med minst 70 procent till år 2030, jämfört med år 2010. Västra Götaland har även ett regionalt klimatmål om att vara en fossiloberoende region senast 2030. Övergången till elfordon och en utbyggd laddinfrastruktur är en del i omställningen till en fossiloberoende transportsektor. Parallellt med övergången till elfordon behövs ytterligare åtgärder som effektiviseringar, utvecklad kollektivtrafik, smarta logistikkedjor, energieffektiva fordon och samutnyttjande av transporter för att klara målen.



Statistik från Power Circle

Bengtsfors kommun har inom Klimat 2030 (Klimat 2030 Västra Götaland ställer om, 2023) antagit löftet om att ta fram en laddinfrastrukturplan för kommunen. Det innebär att kommunen ska identifiera och kartlägga laddmöjligheter och ta fram en plan för laddning av fordon. Kommunalförbundet i Fyrbodalen har därför tillsammans med alla 14 kommuner tagit fram ett kunskapsunderlag, Vägledning för laddinfrastruktur - publik laddning i Fyrbodalen (Fyrbodals kommunalförbund, 2023). Laddinfrastrukturplanen för Bengtsfors kommun utgår från den regionala vägledningen och beskriver ett antal ställningstaganden som kommunen förhåller sig till för att nå en strukturerad utbyggnad av laddinfrastruktur inom kommunen.

Syfte och mål

Syftet med planen är att definiera kommunens roll och ställningstagande inom laddinfrastruktur, som en del i att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030.

Planen pekar ut förslag på geografiskt lämpliga platser för publik laddning och ska agera vägledande inför kommande satsningar för att underlätta utbyggnad av den publika laddinfrastrukturen i kommunen.

Laddinfrastrukturen ska utvecklas i linje med efterfrågan, tillsammans med andra initiativ för ett mer hållbart samhälle. År 2030 ska kommunen karaktäriseras av ett tydligt fokus på möjligheter till fossilfria transporter för kommunens invånare, besökare och näringslivet.

Metod

Framtagandet av laddinfrastrukturplanen har genomförts av en utsedd projektgrupp. Kommunens projektgrupp bestod av destinationsutvecklare, mark- och exploateringsingenjör, plan- och bygglovschef och representant från Bengtsfors Energi AB.

I framtagandeprocessen har kommunens gällande styrdokument såsom aktuell översiktsplan och detaljplaner använts, samt externt material från VGR-regionen och från statliga myndigheter även gällande lagstiftning, planeringsinriktningar och statistik. I enstaka fall har också underlag från privata aktörer använts. Externt källmaterial redovisas i laddinfrastrukturplanens referensavsnitt.

Laddinfrastrukturplanen ska definiera kommunens roll och ställningstagande inom laddinfrastruktur, som en del i att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030.

Ramverk för laddinfrastruktur

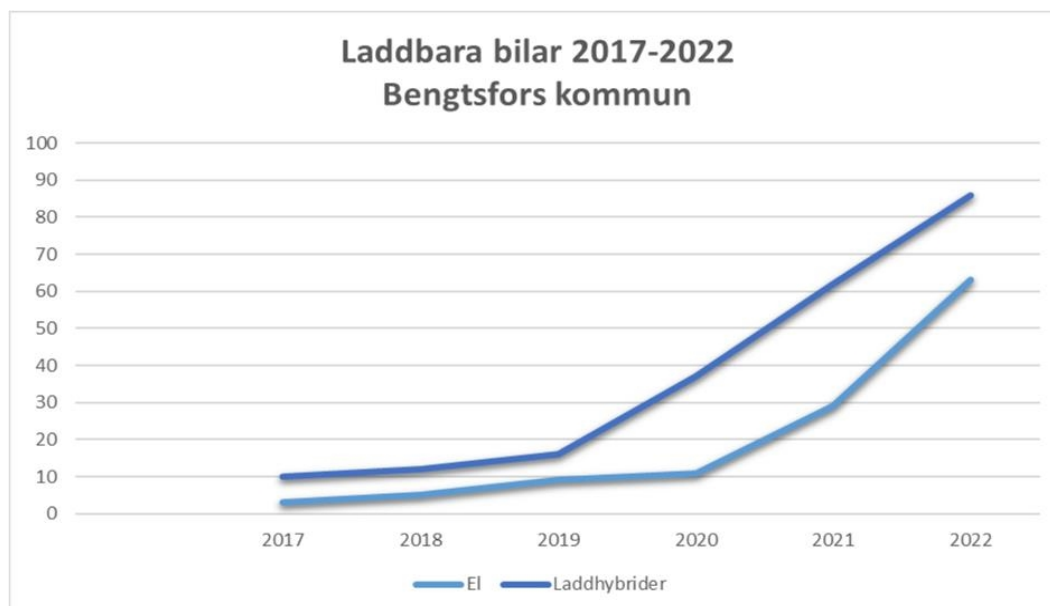
Publik och icke-publik laddning

Laddstationer för elfordon delas in i publika och icke-publika stationer. Generellt är publika laddstationer öppna och tillgängliga för allmänheten medan icke-publika stationer är riktade till en specifik målgrupp, som till exempel ett företags egna anställda, en bostadsrättsförenings medlemmar eller ett hotells betalande gäster. Icke-publik laddning av elfordon sker i huvudsak vid hemmet eller på arbetsplatsen när fordonet står parkerat en längre tid. Majoriteten av all laddning av elfordon, ca 80%, sker via icke-publika laddstationer.

Nulägesbeskrivning – laddbara fordon i kommunen

I april 2022 fanns 74 laddbara personbilar i Bengtsfors kommun (SCB, 2023). EU-kommissionen introducerade tidigt ett rekommenderat planeringsmått för publik laddinfrastruktur som innebär att det behövs en publik laddpunkt per tio laddbara bilar. Måttet bör modifieras efter lokala förutsättningar men kan i tidigt skede ge en fingervisning om hur mycket publik laddinfrastruktur som kan komma att efterfrågas.

År 2017 fanns 13 laddbara bilar, (el- och laddhybrid) i Bengtsfors kommun, 2022 har denna siffra stigit till 149 (Trafikanalys, 2023). Andelen laddningsbara personbilar har ökat exponentiellt över tid och fortsätter att öka.



Statistik från Trafikanalys

Framtidsscenario – laddbara fordon i kommunen

Flera aktörer gör prognoser för kommande försäljning av laddbara fordon. Prognoserna för andelen laddbara fordon i Sverige år 2030 varierar mellan aktörerna, men uppskattas till 20–50 procent av den totala personbilsflottan. Beräknat på ett scenario där totala antalet fordon är detsamma som idag i

Bengtsfors (5 667 personfordon i trafik vid årsskiftet 2020/2021) men där 28 procent av fordonen är laddbara, uppskattas 1587 laddbara fordon finnas i kommunen år 2030. (Trafikanalys, 2023) Utifrån EU-kommissionens rekommendation skulle det innebära att 159 laddpunkter behövs i Bengtsfors år 2030.

Befintlig laddinfrastruktur i Bengtsfors kommun

2023 finns det 12 publika laddpunkter i Bengtsfors kommun. (ChargeFinder, 2023) Majoriteten är placerade i Bengtsfors tätort, se kartor i bilaga 1.

Det kommunala bolaget Bengtsfors Energi AB har idag förutom de icke-publika, sju utbyggda publika laddpunkter i Bengtsfors tätort och ett beslut om ytterligare utbyggnad av publik laddpunkt i Billingsfors tätort.

Externa parter står för övriga utbyggda laddpunkter i kommunen och nyetableringar planeras allt eftersom elektrifieringen av fordon ökar.

Planeringsunderlag från andra myndigheter

En viktig faktor för omställningen mot en elektrifiering av fordonsflottan är tillgången på laddinfrastruktur. Officiell statistik över tillgången på laddinfrastruktur saknas, men SCB har under 2022 gjort en hemställan till regeringen om att Energimyndigheten bör tilldelas ett nytt statistikområde, Infrastruktur inom energi, vilket skulle kunna möjliggöra lättare uppföljning av utvecklingen.

Sverige har heller inget nationellt nyckeltal för laddpunkter. EU har ett förslag på nyckeltal om att det publika laddnätverket ska täcka 1 kW installerad laddeffekt per registrerad elbil och 0,66 kW installerad laddeffekt per laddhybrid. Sverige klarar idag detta som rikssnitt men fördelningen över landet är inte i balans.

Energimyndigheten har bedömt att utbyggnaden av laddinfrastruktur behöver öka. De beskriver att 80–90 % av all energiöverföring sker vid hem och arbetsplatser, och att det därför är viktigt att utrusta dessa parkeringsplatser med laddmöjligheter. Publika laddstationer är ett viktigt komplement för att åstadkomma en hög andel laddfordon, skapa förtroende för laddfordon och skapa god rörlighet. Det behövs laddmöjligheter både vid långresor med bilen utanför tätorter och vid färd inom tätorter och på bilparkering nära bostaden.

Lagstiftning

I Plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap 4 § stycke 11 regleras krav på laddning av elfordon.

Sedan mars 2021 finns det krav på laddinfrastruktur som anger att uppvärmda byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsstruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddpunkt för elfordon. Reglerna ska även tillämpas vid ombyggnad av en byggnad.

Utöver de nya reglerna så gäller även retroaktiva krav som omfattar befintliga byggnader, dessa ska vara uppfyllda senast 1 januari 2025 och lyder: Uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddpunkt för elfordon.

Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår sammanfattningsvis av Plan- och byggförordningen (2011:338) 3 kap 20.

Det finns också föreskrifter och allmänna råd på laddningspunkter som regleras i Boverkets författningssamling. Där regleras tekniska krav, tillgänglighetskrav och säkerhetsaspekter.

Vad gäller laddstolpar, så är dessa inte några byggnader och därmed inte heller bygglovspflichtiga anläggningar enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 6 kap. 1 §. Bygglov krävs alltså inte för laddstolpar. En laddstation med tillhörande väderskydd kan dock kräva bygglov, beroende på hur den utformas.

Teknisk utveckling

En viktig egenskap för elfordon är räckvidden, som är den sträcka ett fordon kan köra innan batteriet är tomt. Utvecklingen av räckvidd har gått mycket snabbt framåt under de senaste åren. För personbilar är räckvidden i nuläget runt 30–50 mil för nytillverkade elbilar, och 5–10 mil för eldrift i nytillverkade laddhybrider. Utbudet av fordonsmodeller växer även stadigt, med stor variation gällande prisbilder och batterikapacitet för olika behov. Denna utveckling har påverkan på behovet av laddinfrastruktur, såväl lokalt, regionalt som nationellt.

Även elektrifiering av stora fordon, som lastbilar och bussar, ökar i omfattning och publika laddningspunkter för tunga fordon har börjat etableras i Sverige. De är i dagsläget få, men fler laddstationer för tunga fordon väntas etableras det närmaste åren där var och en har en eller flera laddningspunkter med minst 350 kW laddeffekt.

Målgrupper

Målgrupperna för publik laddning kan delas in i tre grupper.

- Destinationsladdning är när en förare väljer att ladda sin bil på en plats där föraren utför ett ärende. Det kan röra sig om centumparkeringar, idrottsanläggningar, turistmål, handelsområden med mera.
- Snabbladdare fyller ett behov främst för elbilar när det inte finns tid för normalladdning. Det är framför allt vid längre resor, eller för elbilar som körs mycket under en dag inom en tätort.
- Laddning av privatägda fordon vid arbetsplatser kan ske ifall det finns laddmöjligheter vid personalparkeringarna.

Begreppen destinationsladdning, normalladdning och snabbladdning beskrivs även tekniskt under rubriken Laddeffekt.

Ekonomiska och tekniska förutsättningar

Affärsmodeller

Det finns olika affärsmodeller att tillämpa för laddinfrastruktur. Nedan presenteras tre exempel på möjliga upplägg. Modellerna inkluderar både publik och icke-publik laddning.

- Kommunen och kommunalt bolag äger och håller laddstolparna i drift. En extern operatör sköter betalningen. Kommunen står för laddstolparna på landsbygden, vid pendlarparkeringar, skolor och destinationsplatser i stan.
Fördelar: Kommunen har direkt överinseende på infrastrukturen och kommunen har direkt tillgång till statistiken.
Nackdelar: Stor investeringskostnad för kommunen, skötsel för kommunen är resurskrävande, två olika betalsystem.
- Kommunen äger laddinfrastrukturen, ett kommunalt bolag tar hand om skötseln, och en extern operatör sköter betalningen.
Fördelar: Kommunen har samlad kompetens och rådigheten över laddinfrastrukturen samt att operatören är samma aktör som står för elnätet, vilket underlättar samarbetet.
Nackdelar: Stor investeringskostnad för kommunen.
- Ett kommunalt bolag och kommunen delar på ägandeskapet av publik och icke-publik laddinfrastruktur. Det kommunala bolaget håller laddinfrastrukturen i drift och en extern operatör sköter betalningen.
Fördelar: Kommunen behåller varumärket och kommunala fordon kan använda publika laddstolpar. Bra med extern kundtjänst. Ekonomin blir mycket bättre genom multisystem.
Nackdelar: Ett kommunalt energibolag står för skötseln, vilket kräver resurser.

Betalningslösningar

Det finns idag många betallösningar för laddning, och olika operatörer har egna system och betalsätt. Tendensen är dock att utvecklingen går mot samordning och förenkling, exempel på detta är laddstationer som accepterar flera betalsystem samt att befintliga kända system för att betala parkering nu även fungerar för att betala för laddning.

Det är relativt vanligt att en ägare till en laddstation har ett samarbete med en operatör för betalning. Till exempel kan ett energibolag äga en laddstation och ha en operatör som sköter betalning. Inom branschen finns även en vilja att tillämpa appar i stor utsträckning, det håller nere kostnaderna då kortläsare är relativt dyra.

Investeringsstöd

Här presenteras förslag på finansieringsmöjligheter från aktörer som stödjer etablering av laddinfrastruktur i Västra Götaland:

Klimatklivet är ett stöd till lokala och regionala investeringar som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. De investerade medlen ska ge största möjliga utsläppsminskning per investerad krona.

Kommuner kan söka finansiering till laddinfrastruktur via Klimatklivet på Naturvårdsverkets hemsida. Det går att få högst 50 procent av investeringskostnaden i stöd. Alla förutom privatpersoner kan söka stöd från Klimatklivet för publika laddstationer.

Även **Västra Götalandsregionen** kommer att kunna vara med och delfinansiera. Satsningen är en del av genomförandet i den nya regionala utvecklingsstrategin och den tvärsektoriella kraftsamlingen elektrifiering. Läs mer om vad som gäller på Västra Götalandsregionens hemsida om regional utveckling.

Elnät

För el som drivmedel finns grundläggande infrastruktur för produktion och distribution, men de sista stegen till lokalt nät och från det lokala nätet till fordon behöver utvecklas. Det börjar bli trångt i elnäten på vissa ställen, vid några specifika timmar på dygnet då elanvändningen är som störst, det vill säga då effektbehovet är stort. Om alla elbilar i ett och samma bostadsområde startar sin laddning samtidigt får vi nya effekttoppar i systemet vilket kan vara utmanande. Det finns redan smart teknik för att styra laddningen till tider på dygnet då det finns ledig kapacitet i elnätet. Den absoluta merparten av all elbilsladdning sker i hemmet under natten, då både hushållets och samhällets effektbehov är mycket lägre än under dagen.

För att hantera framtidens behov planeras för utbyggnader av elnätet, ett arbete som tar tid men kommer att öka kapacitet i elnätet, vilket behövs vid tidpunkter då efterfrågan är hög. Viktigt är att öka andelen förnybar elproduktion från vind och sol, samtidigt som utmaningen med att den inte är reglerbar på samma sätt som konventionell elproduktion behöver hanteras.

Laddeffekt

Laddstationer brukar benämnas olika beroende på vilka laddeffekter som är aktuella. De brukar delas in i kategorierna normalladdning (<22 kW) och snabbladdning (>22 kW). Ju högre effekten är desto fortare går det att ladda. Snabbladdning har vanligtvis effekten 50–350 kWh. Beroende på fordon och hur mycket som behöver laddas för att fortsätta resan så innebär det ca 10–40 min laddtid, och utförs exempelvis vid en tankstation. Normalladdning är den typ av laddning som sker där fordonen ofta står parkerade under en längre tid, till exempel på arbetsplatsen eller i hemmet. Normalladdning används också ofta vid så kallad destinationsladdning och kan då finnas vid parkeringar, företagslokaler och besöksmål.

Implementering

Kommunens ställningstagande och egna roll

Det finns flera aktörer som har en viktig roll i utbyggnaden av publik laddinfrastruktur. För att kunna erbjuda goda laddmöjligheter ser Bengtsfors kommun att både offentliga och privata aktörer bör samverka.

Bengtsfors kommun följer noga utvecklingen av efterfrågan på laddinfrastruktur och etablerar ändamålsenlig laddinfrastruktur i samverkan med andra aktörer. Kommunens ställningstagande är att inte själva bygga ut publik laddinfrastruktur utan detta ska ske i samverkan med andra aktörer. (Andra aktörer innefattar såväl det kommunalägda bolaget Bengtsfors Energi AB som externa bolag)

Kommunens ställningstagande är att inte bygga ut publik laddinfrastruktur i egen regi, utan detta ska ske i samverkan med andra aktörer.

- Som markägare ställer sig Bengtsfors kommun positiv till att låta externa aktörer etablera laddinfrastruktur på kommunal mark genom markupplåtelse där det är lämpligt.
- Som arbetsgivare så ser Bengtsfors kommun på möjligheterna att etablera laddpunkter för medarbetare och besökare.
- Som fordonsinnehavare så verkar kommunen för att nå målet om ett fossilfritt 2030 genom att elektrifiera kommunens fordonsflotta.
- Som myndighetsutövare så granskar kommunen innan bygglov beviljas att förutsättningarna för laddning är uppfyllda i de fall som lagstiftningen kräver detta.

Planbestämmelser

Allmän platsmark definieras i plan och bygglagen PBL (2010:900) som gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Kvartersmark definieras enligt PBL som mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde, exempelvis anges ändamålet parkering.

Bengtsfors kommun har gjort bedömningen att styra laddinfrastruktur till kvartersmark men kan under vissa förutsättningar peka ut allmän platsmark som lämplig för laddpunkt. Upplåtelse av allmän platsmark sker då enbart till stolpe och begränsas till den faktiska ytan som stolpen upptar och inte parkeringsrutorna som helhet. Reglering om tidsbegränsning och andra villkor kan tillkomma vid laddpunkt på allmän platsmark.

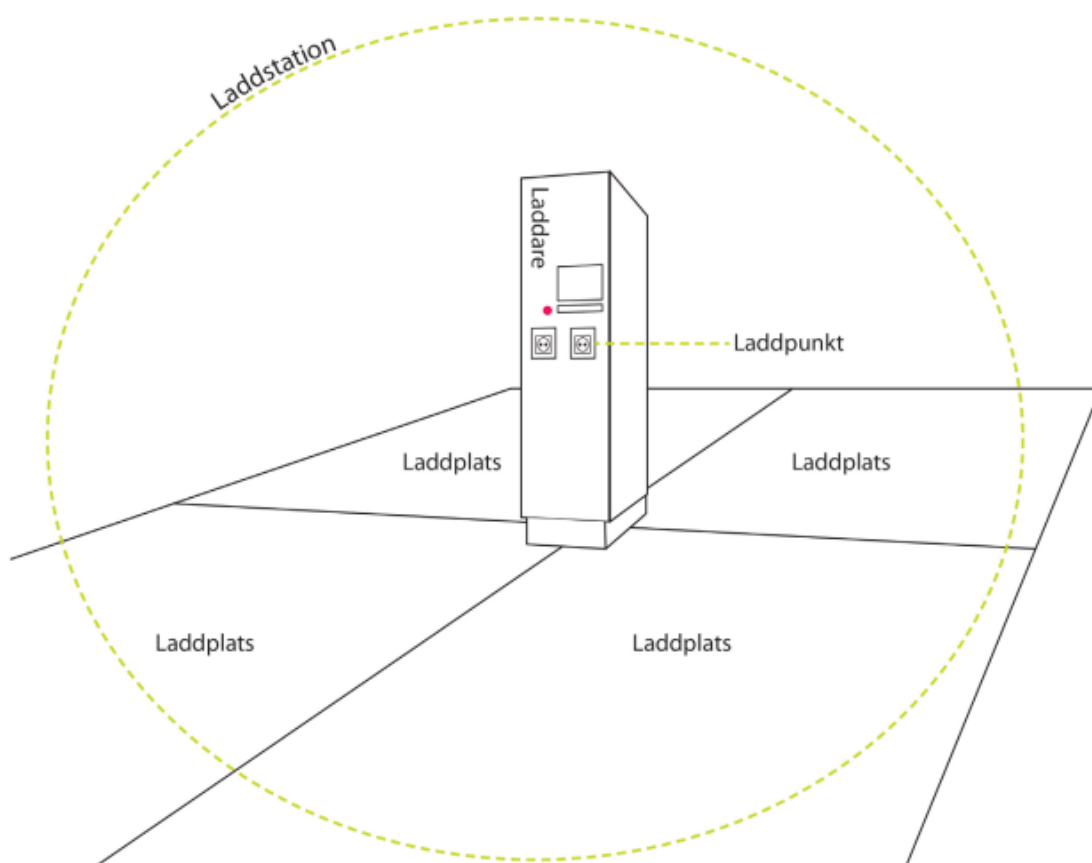


Bild från Fyrbodals kommunalförbund 2021

Var – platser för publik laddning i kommunen

Kommunen har identifierat strategiskt lämpliga platser för publik laddinfrastruktur. För varje specifik plats har en bedömning gjorts av lokaliseringens lämplighet med följande utgångspunkt:

Platsen är välbesökt där besökaren stannar tillräckligt länge och har rest tillräckligt långt för att laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider.

För att en plats ska vara lämplig för en laddstation behöver alltså följande tre delar uppfyllas:

- *Platsen är välbesökt*
Här kan det handla både om en plats som är välbesökt idag eller om en plats där kommunen vill öka besöksantalet. En plats som har många mindre funktioner kan utgöra en välbesökt plats.
- *Besökaren stannar tillräckligt länge*
Här handlar det om att titta på hur länge den genomsnittliga besökaren stannar på platsen och göra en bedömning av om det finns tid att ladda tillräckligt mycket för att det ska vara lönt att ansluta sin bil till laddpunkten.
- *Besökaren har rest tillräckligt långt för att laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider.*
Här görs en bedömning av varifrån besökarna kommer. Har platsen ett upptagningsområde som sträcker sig utanför det direkta närområdet, till exempel tätorten, eller kanske till och med utanför kommungränsen eller regionen? Om de flesta besökarna reser bara några kilometer till platsen bedöms det inte som tillräckligt långt, medan om besökaren färdats ett antal mil kan det ses som tillräckligt långt, åtminstone vad gäller laddhybrider.

Hur – kommunala åtgärder

Det finns en mängd olika åtgärder en kommun kan genomföra för att underlätta utbyggnaden av laddinfrastruktur. Nedan tydliggörs hur Bengtsfors kommun arbetar för att främja utbyggnaden av publik laddinfrastruktur och säkerställa att lagkravet uppfylls.

Som fastighetsägare

Som fastighetsägare har Bengtsfors kommun kartlagt vilka kommunägda byggnader som omfattas av det retroaktiva lagkravet om laddinfrastruktur. Utbyggnaden prioriteras utifrån efterfrågan och högst potentiell användning. Strukturen kring respektive plats studeras för att identifiera synergieffekter och nyttjandegrad av etablerad laddinfrastruktur. För att maximera nyttjandegraden av laddinfrastrukturen som etableras ska närhet till strategiska målpunkter beaktas. Där lagstadgade platser sammanfaller med strategiska målpunkter eftersträvas publik laddning, för att öka nyttjandegraden och underlätta enhetliga betalningsmetoder.

Vid de kommunala byggnader där det finns ett internt behov av laddning för exempelvis personal, planeras laddinfrastrukturen göras delvis publik genom att tillgängliggöras för allmänheten utanför arbetstid.

Kommunala bostäder omfattas inte av det retroaktiva lagkravet för laddinfrastruktur, men ska enligt det antagna klimatloftet förses med laddmöjligheter. I dagsläget finns ett fåtal utbyggda laddpunkter vid det kommunala bostadsbolaget Bengtsforshus bostäder. En viktig uppgift för det kommunala bostadsbolaget är att möta och agera enligt efterfrågeutvecklingen för laddinfrastruktur vid kommunala bostäder. Här eftersträvas ett samnyttjande av laddinfrastruktur mellan boende och deras besökare.

Kommunens egna fordon

I linje med gällande lagkrav ska kommunen tillgodose laddmöjligheter för kommunens egen fordonsflotta som går mot en elektrifiering för att nå målet om ett fossilfritt 2030. Kommunen leasar idag de flesta fordonen, ett 100-tal och uppskattar att år 2025 finns ca 40 elbilar i kommunens verksamheter, planering och upphandling för detta pågår under hösten 2023. Laddning ska främst ske i anslutning till kommunens egna lokaler, investeringar ska ske i enlighet med verksamhetens behov.

Strategiskt utpekade målpunkter

Strategiska målpunkter för laddning i Bengtsfors har identifierats och utpekats i kartorna i bilaga 1. De utpekade platserna har olika markägare och det är upp till respektive markägare att välja inriktning för eventuell utbyggnad av laddinfrastruktur. Kommunen ska som samordnande part sprida information om strategiskt lämpliga platser och föra dialog med näringslivet om etablering av laddinfrastruktur. Vid strategiska platser som kommunen råder över arbetar Bengtsfors kommun i samarbete med externa aktörer med etablering och utbyggnad av laddinfrastrukturen genom att erbjuda markupplåtelseavtal.

Kollektivtrafik

Enligt loftet Klimat 2030 så ska laddinfrastrukturplanen utformas så att hållbart resande prioriteras och parkeringsplatser samnyttjas. Bengtsfors kommun kommer att underlätta och stödja utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik genom samverkan med externa aktörer som vill etablera laddtjänster. Detta görs genom markupplåtelse där kommunen skapar rådighet genom dialog med berörda parter.

Näringsliv, turism, andra kommuner och regioner

Bengtsfors kommun ska främja publik laddning genom att ha en aktiv dialog med aktörer inom näringslivet, turism andra kommuner och regioner. Genom att sprida information om strategiskt lämpliga platser och upplåtande av kommunal mark för etablering av publik laddning kan kommunen underlätta för andra aktörer som vill etablera laddpunkter inom kommunen för att uppnå en robust och heltäckande laddinfrastruktur.

Planens giltighet

Planen är ett strategiskt dokument som antas av kommunfullmäktige.

Planens giltighetstid sträcker sig till 2026 och bör därefter aktualitetsprövas en gång per mandatperiod.

Referenser

Bengtsfors kommun, 2023. *kommunfakta*. [Online]

Available at: <https://www.bengtsfors.se/sidor/kommun-och-politik/kommunfakta.html>

Boverket, 2023. *Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon*. [Online]

Available at: <https://www.boverket.se/sv/lag--ratt/forfattningssamling/gallande/boverkets-foreskrifter-och-allman-na-rad-2021-2-om-utrustning-for-laddning-av-elfordon/>

Boverket, 2023. *Nya regler och krav på laddinfrastruktur*. [Online]

Available at: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/lag--ratt/andringar/mars_2021/

ChargeFinder, 2023. *Södra Vägen - InCharge Ladda elbil i Bengtsfor*. [Online]

Available at: <https://chargefinder.com/se/ladda-elbil-sodra-vagen/qzzxkg>
[Använd 11 09 2023].

Fyrbodals kommunalförbund, 2023. *Vägledning för laddinfrastruktur-publik laddning fyrbodal*. [Online]

Available at: <https://www.fyrbodal.se/nyhet/ny-vagledning-for-laddinfrastruktur/>

Klimat 2030 Västra Götaland ställer om, 2023. *Klimat 2030*. [Online]

Available at: <https://klimat2030.se/undertecknare/bengtsfors-kommun/>

Power circle, u.d. *power circle*. [Online]

Available at: <https://powercircle.org/kunskap/> [online] 2023-09-11
[Använd 11 09 2023].

PowerCircle, 2023. *Kunskap*. [Online]

Available at: <https://powercircle.org/kunskap/>

SCB, 2023. *Fordonstatistik*. [Online]

Available at: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/>

SKR, 2023. *Ladda för framtiden*. [Online]

Available at:
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/laddaforframtiden/laddinfrastrukturforelfordon.65172.html>

Trafikanalys, 2023. *Fordonsstatistik*. [Online]

Available at: <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>
[Använd 11 09 2023].