



LOMMA KOMMUNS STRATEGI FÖR LADDINFRASTRUKTUR

Fastställd av Samhällsbyggnadsnämnden
2022-08-29

PROJEKTLEDARE
Linnea Folkesson

Klimat- och miljöstrateg

TJÄNSTEMANNAGRUPP

Åsa Cornander

Urban Linse

Jacob Thollonen

Planerings- och trafikingenjör

Exploateringsingenjör

Samordnare byggenheten

INLEDNING

I takt med att det blir fler laddbara fordon i Lomma kommun ökar efterfrågan på laddplatser. Lomma kommun vill främja transportsektorns omställning från fossilfria bränslen och har därför tagit fram en strategi för laddinfrastruktur.

Strategin anger vilken roll kommunen tar för att främja laddinfrastrukturen i kommunen. Den syftar även till att uppnå de kommunala mål som bland annat finns i Energi- och klimatplanen med visionen "Lomma kommun utmärker sig som en klimatneutral kommun och motverkar global uppvärmning". Elektrifieringen av fordonsflottan är ett område under snabb utveckling och strategin är framtagen under gällande förutsättningar.

INNEHÅLL

BAKGRUND 5

LADDBARA FORDON OCH LADDPUNKTER

LAGKRAV OCH NATIONELLA RIKTLINJER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR LADDSTRATEGIN 7

REGLERING FÖR ETABLERING AV LADDPUNKTER PÅ KOMMUNAL MARK 8

KRAVSTÄLLNING

AVTAL

BYGGLOV

SKYLTNING OCH REGLERING

DRIFT

ELNÄTET

RUTIN

KOMMUNIKATION

BILAGOR

1. AVTALSMALL FÖR LADDINFRASTRUKTUR

2. VILLKOR FÖR LADDINFRASTRUKTUR

3. RUTINBESKRIVNING FÖR ETABLERING AV LADDSTOLPAR PÅ ALLMÄN PLATSMARK

4. MALL FÖR INTRESSEANMÄLNING

BAKGRUND

I Lomma kommuns Energi- och klimatplan 2021-2025 finns politiskt antagna mål kopplat till klimatutsläpp. Det övergripande målet för transporter för Lomma som geografisk enhet i Energi- och klimatplanen är: *Andelen hållbara resor ska öka årligen. År 2030 ska utsläppen av växthusgaser från transporter inom Lomma kommun vara minst 70 procent lägre än år 2010.*

Till varje mål finns åtgärder kopplade och för målet om transporter är en av Samhällsbyggnadsnämndens åtgärder att: *Lomma kommun ska verka för att öka allmänhetens tillgång till stationer med förnybara bränslen för exempelvis miljöbilar, elmopeder och elcyklar.*

Åtgärden ska genomföras inom ordinarie verksamhet och en av indikatorerna är att ta fram en övergripande strategi för laddstolpar.

Under våren 2022 har en arbetsgrupp med representanter från miljöstrategi, trafik, MEX och bygglov arbetat fram underlag till laddstrategin. I arbetet har möjliga platser för laddning i kommunen identifierats. Dialog har förts med intressenter som vill etablera laddning för fordon i kommunen. Arbetsgruppen har haft stort fokus på omvärldsbevakning då det sker snabb utveckling av teknik för laddning av fordon men även kring reglering av laddplatser och hur det hanteras från nationellt håll.

Eftersom åtgärden syftar till att öka allmänhetens tillgång till stationer inbegriper inte strategin kommunala fordon.

LADDBARA FORDON OCH LADDPUNKTER

Laddbara fordon är ett samlingsnamn för elbilar och laddhybrider, det vill säga fordon som kan laddas via elnätet. Andelen laddbara fordon ökar snabbt även om den totalt sett fortfarande är låg. 2021 var nära varannan nyregistrerad personbil laddbar i Sverige.

Hur snabbt ett fordon kan laddas styrs av dess laddkapacitet, laddningspunktens laddeffekt och av begränsningar i fordonets laddsladd. Den vanligaste laddningen är vid hemmet och ofta över natten, för hemmaladdning ligger laddkapaciteten på 2,3–22 kW. Publik snabbladdning där tanken är att man kan stanna till under en timme för att ladda bilen ligger på från 50 kW till 350kW i kapacitet, de flesta nya snabbladdare idag ligger på 150kW. Det finns även publika normalladdare för parkeringsplatser där man oftast står över en timme, de ligger oftast från 11 kW till 22 kW i kapacitet.



LAGKRAV OCH NATIONELLA RIKTLINJER

För att fasa ut fossila bränslen ur transportsystemet och möta den snabba ökning av laddfordon har det från nationellt håll tagits flera initiativ i närtid som kan komma att påverka möjlighet till hur laddinfrastruktur byggs framöver. Exempel på detta är det uppdrag som Energimyndigheten, Boverket och Lantmäteriet hade under 2021 som handlade om att föreslå åtgärder för att förbättra tillgången till hemmaladdning för boende i olika boendeformer. Ett annat exempel är elektrifieringskommisionen som tillsatts av regeringen under 2022 för att identifiera åtgärder som kan öka takten i elektrifieringen av transportsystemet.

Sedan mars 2021 finns krav i Plan- och Bygglagen på att laddinfrastruktur för laddning av elfordon ska finnas vid vissa byggnader. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i andra fall ställs krav på laddningspunkter. För uppvärmda byggnader ställs inga krav.

Enligt de nya reglerna ska:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur 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.
- Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader
- Uppvärmda 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.



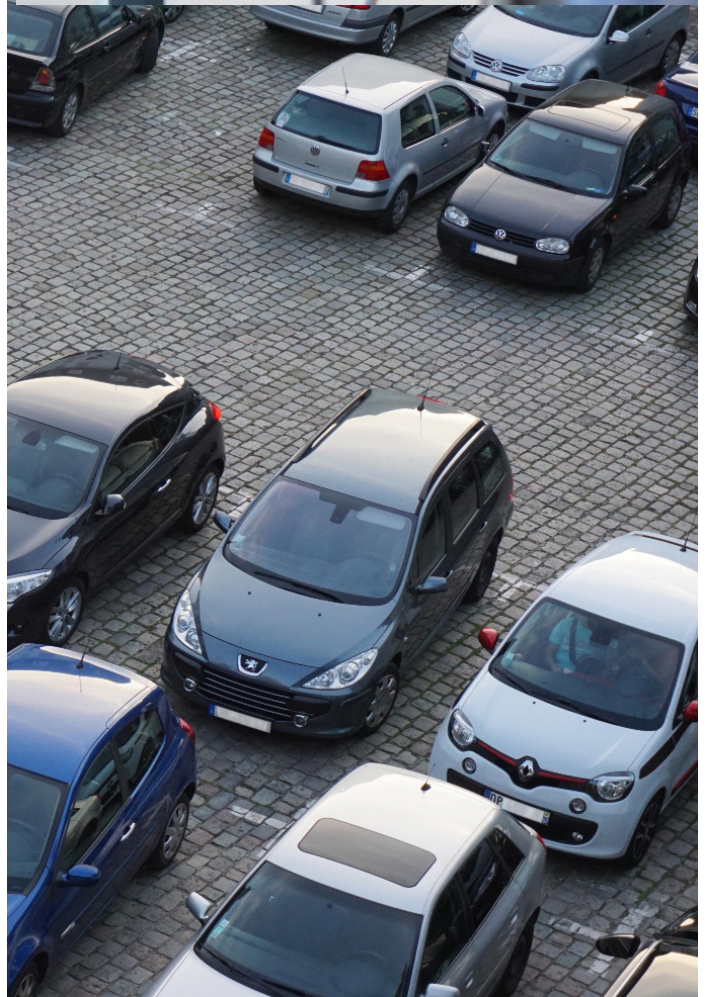
UTGÅNGSPUNKTER FÖR LADDSTRATEGIN

Lomma kommun vill främja tillgången på laddpunkter för laddningsbara fordon för att nå målen i Energi och klimatplanen. Det sker en snabb utveckling kring laddning av fordon både vad gäller teknik, antalet fordon, aktörer som etablerar publik laddning och statliga initiativ. Strategin definierar kommunens roll samt ett arbetssätt för att utvärdera och hålla arbetet aktuellt.

Tillvägagångssättet för att främja tillgång på laddpunkter för kommunen kan delas in i tre delar.

- 1. Publik snabbladdning och normalladdning –** För publik laddning möjliggör kommunen för externa aktörer att etablera laddpunkter på kommunal mark. Kommunen bekostar eller driver inte själva publika laddpunkter utan erbjuder nyttjanderätt av kommunalmark för ändamålet.
- 2. Information och råd –** Energi- och klimatrådgivarna erbjuder information och råd om laddning av fordon till privatpersoner, föreningar, samfälligheter och företag. Tillsammans med rådgivarna arrangerar Lomma kommun inspirationsträffar och ser till att kommunens hemsida har uppdaterad information om laddning av fordon.
- 3. Öka förutsättningar –** När kommunen anlägger nya parkeringsplatser ska dessa när det är möjligt förbereds med tomrör för att förenkla utbyggnad av laddinfrastruktur i framtiden.

Regleringen som beskrivs i denna strategi gäller punkt 1: Publik laddning



REGLERING FÖR ETABLERING AV LADDPUNKTER PÅ KOMMUNAL MARK

KRAVSTÄLLNING

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddpunkter på kommunal mark gäller att:

- Laddningen ska vara publik
- För snabbladdare ska någon av dagens tre standards för snabbladdning finnas. Dvs CHAdEMO, CCS och AC 22.
- Normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt och vara utrustade med uttag för att möjliggöra användning av egen medtagen laddsladd.
- Aktören söker själv och tar kostnader för påkoppling hos ledningsägare, schaktlov och eventuellt andra nödvändiga tillstånd.
- Först till kvarn eftersträvas, kommunen förbehåller sig rätten att välja bland inkomna ansökningar.
- Laddplatserna ska placeras och utformas enligt villkor som anges i bilaga 2.

I undantagsfall kan kommunen föra diskussion med aktörer om utökat samarbete för publik laddning. Undantag kan komma att göras för att säkra geografisk spridning av laddpunkter inom kommunen eller laddning vid strategiskt viktiga platser.

AVTAL

Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark utgår från bilaga 1.

Standardtiden för avtal i Lomma kommun för laddpunkter är 10 år. Förlängning av avtal sker med ett år i taget.

BYGGLOV

Generellt krävs inget bygglov eller någon anmälan till kommunens miljö- och byggnadsnämnd vid uppsättning av laddstolpar. Om tak, skyltar eller andra konstruktioner tillkommer till följd av och i samband med etablering av laddplatser kan dessa emellertid kräva bygglov eller en anmälan. Även parkeringsplatser kan kräva bygglov.

Vid bygglovsprövning avseende byggnader bedöms parkeringsbehovet utifrån kommunens beslutade parkeringsnorm. I denna norm finns i dagsläget inget krav på antal laddplatser. I plan- och bygglagen finns dock krav på när laddmöjlighet ska finnas.

SKYLTNING OCH TRAFIKREGLERING

Lomma kommun sköter skyltning och trafikreglering för laddplatser. Kommunen kan genom en lokal trafikföreskrift (LTF) besluta att en plats ska vara laddplats. Kravet på LTF gäller på både allmän plats och kvartersmark. I enlighet med trafikförordningen 10 kap 1 §, 9a § krävs att platsen har anordningar för extern laddning med elektrisk energi. Det är endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi som får stannas eller parkeras. Det finns idag inget krav på att laddning pågår för att det ska vara tillåtet att parkera ett laddfordon.

DRIFT

Lomma kommun ansvarar för drift av parkeringsplatser till laddpunkter, exempelvis snöröjning.

Aktören som äger laddpunkter på kommunalmark sköter all drift kopplad till laddpunkten.

ELNÄTET

Ansökan görs av respektive aktör till elnätsägaren.
Kraftringen respektive Eon.

RUTIN

Rutin för hur Lomma kommun hanterar utlysning, reservation, avtal, etablering, etc. görs enligt bilaga 3.

Snabb utveckling inom elektrifiering av fordonsflottan gör att strategin och bilagor behöver hållas aktuella och utvärderas årligen. Rutin för utvärdering finns i bilaga 3.

KOMMUNIKATION

Kommunen lägger upp information om strategin och villkor på sin hemsida tillsammans med en karta med föreslagna platser på kommunal mark.



BILAGA 1 - AVTALSMALL FÖR LADDSTRUKTUR

Mellan Lomma kommun genom dess samhällsbyggnadsförvaltning, nedan kallad Kommunen och [Bolaget] org.nr. [xxxxxx-xxxx], nedan kallad Anläggaren, har träffats följande

AVTAL

Om nyttjande av utrymme i allmän platsmark för X stycken snabbbladdningsstation (ev) med tillhörande elkabel i mark och Y stycken normalladdare, nedan kallad anläggningen, på parkeringsplatser vid [Gata nr]

Bakgrund och förutsättningar

Ledningsdragning i landets tätorter sker normalt i gatumark och annan allmän platsmark. Det är i de flesta fall önskvärt och ändamålsenligt att använda dessa utrymmen för ledningsändamål. Laddinfrastruktur kan byggas på allmän platsmark så länge det finns en naturlig koppling till markens avsedda användning.

Eftersom alla tätorter förändras är det inte ovanligt att det förr eller senare uppkommer behov att flytta en ledning. Avtalet innebär en absolut rätt för Kommunen att få till stånd nödvändiga sådana flyttningar. Anläggaren själv bekostar eventuell framtida flyttning av anläggningen. Kostnader som har direkt samband med själva grävningen (till exempel eventuell avgift för administration av grävningstillstånd) omfattas inte av ersättningen i detta avtal utan regleras separat i samband med grävningen.

Avtalet innehåller inga definitioner. Termer och begrepp som används i avtalet ska ha den innebörd som följer av branschpraxis och relevant lagstiftning. Avtalet gäller med tillhörande bilagor enligt följande

- Bilaga 1: Karta med skiss över var anläggningen är belägen.
- Bilaga 2: Villkor för laddinfrastruktur på kommunal mark.

§ 1 Avtalets tillämpningsområde

Kommunen medger Anläggaren rätt att anlägga, bibehålla och nyttja anläggningen i allmän platsmark på nedan angivna villkor, samt enligt villkoren i bilaga 2.

Anläggningen är belägen på parkeringsplatser på [Gata nr], närmare angivet i bilaga 1.

Anläggarens rätt enligt detta avtal utgör inget hinder för kommunen eller annan anläggningsägare att disponera marken eller utföra arbete i eller på marken.

Anläggaren är skyldig att ställa sig till efterrättelse de ytterligare föreskrifter som från tid till annan kan meddelas av Kommunen och som berör upplåtelsen enligt detta avtal. Eventuella sådana ytterligare föreskrifter ska kommuniceras med Anläggaren skriftligen samt även fogas som ny bilaga till detta avtal. Anläggaren ska utföra erforderliga skyddsanordningar före arbetets igångsättande. Anläggaren ska ansöka om erforderliga tillstånd före arbetets igångsättande.

§ 2 Anläggarens övriga skyldigheter

Anläggaren ska ombesörja att anläggningen planmätts och dess överkant avvägs med utgångspunkt från kommunens polygonpunkter och höjdsystem. Inmätning ska uppritas på relationsritning i skala 1:200 och tillsammans med tillhörande koordinatlistor, uppgifter om anläggningens dimension m.m. överlämnas senast vid slutbesiktningstillfället till Kommunen. Om anläggaren inte har fastställda rutiner för egen inmätning och dokumentation enligt ovan ska anläggaren kontakta samhällsbyggnadsförvaltningen för inmätning. För anläggningar som inte är inmätta och inrapporterade enligt ovan är vållande befriad från skadeståndsskyldighet vid schaktskada.

Anläggaren förbinder sig att snarast avhjälpa fel eller brist som av Kommunen påpekas med anledning av inmätningen eller dylikt.

Anläggaren ska genast efter anläggning återställa marken enligt Kommunens anvisning. Anläggaren ska vidare inom av Kommunen bestämd skälig tid åtgärda och bekosta sättningar och andra fel eller brister som visar sig inom en tid av två år efter det att marken iordningställts efter ledningarnas nedläggning och som har samband med dess nedläggning, bibehållande eller nyttjande.

Anläggaren ansvarar för den del av elanslutningen som börjar vid inkopplingspunkten och slutar vid laddstationen.

Anläggaren ansvarar för att ett elabonnemang mot nätägaren upprätthålls för att laddstationen ska kunna förses med el.

Anläggaren ansvarar för drift och skador på eventuellt påkörningsskydd samt mark som skadas därav.

§ 3 Kommunens skyldigheter

Kommunen ansvarar för att de parkeringsplatser som upplåts enligt detta avtal har giltiga lokala trafikföreskrifter och är kungjorda med vägmärken som visar vad som gäller för parkeringsregler på platsen.

Kommunen ansvarar även för att samhällstjänster, så som renhållning, parkeringsövervakning, tömning av sopkärl m.m. utförs med samma standard som övriga parkeringsplatser i kommunen.

§ 4 Utformning av laddstationer

Utformningen av laddstationen ska följa anvisningarna i bilaga 2.

§ 5 Drift av laddstationerna

Laddstationerna ska vara i drift och möjliga att använda för laddning under minst 90 % av tiden (beräknat på genomsnittlig drifttid under ett kvartal), exklusive planerat underhåll eller liknande åtgärder. Om detta villkor inte uppfylls har Kommunen rätt att säga upp avtalet till upphörande. Anläggaren ska dock ha möjlighet att först vidta rättelse efter skriftlig tillsägelse, inom 60 dagar. Om rättelse vidtas, vilken möjliggör efterlevande av ovan, ska detta anses vara tillräckligt. I annat fall upphör avtalet omgående därefter.

§ 6 Flytt av anläggningen

Anläggaren ska på egen bekostnad ombesörja att anläggningen helt eller delvis flyttas, provisoriskt eller permanent, om Kommunen så påfordrar. En sådan påfordrad flytt kan endast göras om en större händelse kräver detta, t.ex. ändringar i detaljplan, force majeure eller liknande. Vid ovanstående händelser och vid smärre förändringar i anläggningens nära omgivning gäller att Kommunen i största mån ska undvika men för anläggningens funktion och för anläggarens ekonomiska investering. Vid flytt av anläggningen som Kommunen påfordrar innan avtalets utgång enligt ovan, förbinder sig Kommunen att efter samråd med Anläggaren, erbjuda en alternativ plats för anläggningen. Detta gäller dock inte om Kommunen säger upp avtalet med anledning av att paragraf 5 ej har uppfyllts.

Kommunen har alltid möjlighet att påfordra flytt av anläggningen och säga upp avtalet i förtid genom att ersätta anläggaren ett belopp motsvarande förväntade intäkter från anläggningen fram till avtalstidens utgång.

§ 7 Skada

Kommunen ska ersätta anläggaren för skada på anläggningen endast i den mån skadan visas ha sin grund i vårdslöshet av Kommunen eller dess underleverantörer på uppdrag av Kommunen. Anläggaren friskriver Kommunen från allt ansvar för skador, driftstörningar och annat som kan uppstå på grund av t ex markens beskaffenhet, grundvattenförändringar, allmänhetens utnyttjande av markområdet samt verksamhet som kan bedrivas i området av Kommunen. Anläggaren ska gentemot Kommunen samt tredje man svara för all direkt skada, förlust, men och intrång som kan uppkomma till följd av anläggningens utförande, bibehållande, nyttjande eller borttagande.

§ 8 Avgift

Anläggaren ska för sin rätt enligt detta avtal till Kommunen erlægga en engångsavgift om en (1) krona samt en årlig avgift på en (1) krona. Anläggaren har rätt att ta betalt av slutanvändaren för utnyttjandet av laddningsstationen på samma sätt som för övriga laddningsstationer i dess nätverk.

§ 9 Överlåtelse och konsekvenser vid upphörande

Upphör detta avtal att gälla ska Anläggaren, om Kommunen så önskar, till marknadsvärde överlåta anläggningen till Kommunen, eller om Kommunen så påfordrar, ta bort anläggningen på tid som bestäms av Kommunen, dock minst 6 månader. Sker ej detta, äger Kommunen rätt att på Anläggarens bekostnad ta bort anläggningen.

Anläggarens rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal får överlåtas till ny ägare av anläggningen. Överlåtelsen ska godkännas av Kommunen. Anläggaren och den nya ägaren av anläggningen svarar dock solidariskt för avtalets fullgörande till dess Kommunen till anläggaren skriftligen bekräftar att underrättelse om överlåtelsen av avtalet erhållits.

Anläggaren är skyldig att snarast meddela ändring av adressuppgifter och hålls ansvarig för försenings- inkasso- eller liknande avgifter som uppkommer till följd av att ändrad fakturaadress ej meddelats samhällsbyggnadsförvaltningen innan faktura skickats ut.

§ 10 övriga gällande dokument

Kommunens Normbeskrivning ska följas, bifogas.

Grävtilstånd och TA-plan ska sökas och följas.

§ 11 Avtalstid

Detta avtal gäller fr.o.m. 2022-xx-yy t o m 2032-xx-yy (d v s 10 år framåt i tiden). Uppsägning av avtalet ska ske senast ett (1) år innan avtalstidens utgång. I annat fall förlängs avtalet med ett (1) år i sänder och med sex (6) månaders uppsägningstid.

Detta avtal har upprättats i två (2) exemplar varav parterna tagit var sitt exemplar.

Ort och datum

För Lomma kommun genom dess samhällsbyggnadsförvaltning

Namn

Titel

Ort och datum

För [Bolaget]

Namn

Titel

BILAGA 2 - VILLKOR FÖR LADDINFRASTRUKTUR PÅ GATUMARK/KOMMUNAL MARK

Villkor för laddplatser på gatumark

Uttag

Snabbladdningsstationen ska ha dagens tre standarder för snabbladdning, d.v.s. CHAdeMO, CCS och AC 22. De normalsnabba laddstolparna ska vara utrustade med minst två uttag, för att möjliggöra användning för bilisten med medhavd kabel Typ 2. Varje normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt, för att minimera antalet stolpar.

Påkörningsskydd

Utgångspunkten är att stadens mark ska möbleras så lite som möjligt för att underlätta framkomlighet och drift. Laddstationerna får dock vid behov utrustas med stopplanka mellan parkeringsyta och laddare för att reducera risken för påkörning, men bör då utformas så att laddpunkten är möjlig att komma åt från en eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol). Pollare invid laddaren eller påkörningsskydd av gummi som monteras direkt i parkeringsytan får inte användas.

Utformning och tillgänglighet

Det ska tydligt framgå på laddplatserna att kunden ska vända sig till ansvarigt bolag/bolagets support vid frågor om laddstolparnas funktion eller för felanmälan. Laddarna ska utformas så att de passar in i gaturummet. Reklambetonade texter/symboler/profiler ska minimeras samt placeras upptill på laddaren.

Laddpunkter ska placeras och utformas så att de är lätt åkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas. Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer.

Ljussättning

Laddstationer får vara utrustade med belysning, alternativt belysas. Syftet med belysningen kan vara att det ska vara lättare att se för den som laddar, samt minska risk för påkörning och öka trygghet. Så kallade belysningshattar kan användas, men även på dessa ska reklambetonade texter/symboler/profiler minimeras. Belysningen ska vara utformad så att den inte bländar.

Betalning

De laddare som uppförs på gatumark ska vara öppna för alla. Ett minimikrav är att det ska gå att ladda utan att skaffa abonnemang hos en särskild leverantör.

Statistikrapportering

Vartefters laddinfrastruktur kommer på plats är det av värde att detta arbete utvärderas så kunskaper och slutsatser om framtida utbyggnad kommer kommunen till del.

Ägaren av laddstolparna rapporterar på halvårsbasis användningen av laddplatserna. För den kontinuerliga rapporteringen så är stationerna anonymiserade dvs namngivna med ex 1, 2, 3 etc. eftersom denna information blir offentlig. En "nyckel" kan bifogas till kommunen som i så fall ska sekretessbeläggas.

När kommunen önskar använda informationen ovan för ex rapporter vid framtagande av nya platser ska detta stämmas av med ägaren av laddstolparna som då kan ge sitt godkännande att

avanonymisera delar/hela av innehållet som rapporteras.

Följande information ska redovisas för varje laddpunkt:

- Funktionalitet – antal störningar, fel, timmar/dagar då stationen ej varit i bruk. Typ av fel som orsakat stoppet/driftuppehållet.
- Hur mycket stationen använts: Antal laddningar i genomsnitt/dag under en månad Hur lång varje laddning är – exakt eller intervall eller liknande (ex. 5 % är under 5 min, 50 % är mellan 5–10 min osv.)
- Vilken typ av laddning som används – CHAdeMO, CSS eller AC42, 3,7 kW, 22 kW osv
- Fördelning mellan återkommande kunder och engångskunder redovisas

Informationen kan skickas in i form av rådata eller ska sammanställas i tabeller, figurer och kort beskrivande text vid anmodan.

BILAGA 3 - RUTINBESKRIVNING

Rutinbeskrivning

Denna text beskriver rutinen som används vid externa aktörers anläggande av laddplatser på Lomma kommuns mark.

Utllysning

Minst årligen görs en utlysning på kommunens hemsida där det framgår vilka parkeringsplatser som kan vara aktuella för laddplatser.

Intresseanmälan

Aktörer väljer ut upp till 5 parkeringar genom att skicka in intresseanmälan. Intresseanmälan är öppen hela året. Anmälan ska visa vilka parkeringar som avses och hur anläggningarna ska utformas, placering av stolpar etc. Först till kvarn eftersträvas, kommunen förbehåller sig rätten att välja bland inkomna ansökningar. Platser som redan har reserverats meddelas aktören så att denne kan ansöka om andra platser.

Intresseanmälan skickas till: info@lomma.se

Lämplighetsbedömning

Lämpligheten för platserna utreds av kommunen utifrån principerna nedan.

- **Sammanhängande platser**
Flera sammanhängande laddplatser ger mindre söktrafik och är mer effektivt att anlägga än lika många laddplatser utspridda i ett större område.
- **Trafikmässig lämplighet**
Platsen ska vara lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt.
Laddstolpar ska vara placerad så att de inte stör framkomlighet för driftfordon eller annan trafik.
Platsen får inte påverka pågående/planerade projekt negativt– t.ex. sommargångator och utbyggnad av cykelbanor.
- **Närhet till träd och vatten**
Närhet till stora träd och vatten ska undvikas. Individuell bedömning görs om det finns önskemål om platser nära träd.
- **Exponering och tillgänglighet**
Platser som är exponerade premieras eftersom det ökar uppfattningen att det finns laddmöjligheter i kommunen, vilket öppnar möjligheten för fler att byta till el- eller laddhybridbil.

Lämplighet av aktörer utreds av kommunen genom bakgrundskoll av företaget så som ekonomisk stabilitet och referensobjekt.

Tilldelning och nyttjanderättsavtal

Platser som bedöms som lämpliga tilldelas den sökande aktören genom att detta meddelas direkt till aktören. Tidsbegränsning för uppställning på laddplatsen föreslås av aktören och bestäms i samråd mellan kommunen och aktören.

Nyttjanderättsavtal tas fram och signeras. Nyttjandeavtal beslutas politiskt av Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott. Efter att nyttjanderättsavtal har signerats påbörjas anläggningsarbetet. Vid omotiverad fördröjning från aktören kan platser, efter avstämning med aktören, släppas så att andra aktörer kan reservera dem.

Vid förfrågan om utökat samarbete, för att exempelvis få god geografisk spridning av laddinfrastruktur inom kommunen, hanteras ärendet av samhällsbyggnadsförvaltningens ledningsgrupp. Detta görs endast i undantagsfall.

Genomförande

Aktören behöver själv ansöka om påkoppling hos ledningsägare och om gräv tillstånd, TA-planer och eventuellt andra nödvändiga tillstånd. Aktören utför det arbete som behövs för etablering av laddplatser enligt nyttjanderättsavtalet. Efter genomförd etablering ska Lomma kommun meddelas så att en besiktning kan göras.

Aktören står för installation samt drift och underhåll av laddarna. Kommunen ansvarar för och bekostar skyltningen och drift av själva parkeringen.

Skyltning och parkeringsreglering

Lomma kommun ansvarar för skyltning genom att ta fram lokala trafikföreskrifter för de platser på kommunalmark där laddplatser installeras.

En laddplats klassas fortfarande som en parkeringsplats, därutöver märks de upp som laddplats. I de fall där det redan finns avgift eller tidsbegränsningar för parkeringsplatserna på kommunal mark behålls den regleringen.

För att laddplatserna ska kunna nyttjas effektivt av många kan tidsreglering behövas. Inga standardtider bestäms i förväg eftersom förutsättningarna och behoven ser olika ut för olika platser. Istället bestäms reglering i samråd mellan kommunen och aktören för varje parkeringsplats. Generellt gäller dock att tidsbegränsningen för en plats aldrig kan bli längre än vad den är idag.

Uppsägning

Vid uppsägning av nyttjanderättsavtalet återställs platsen på bekostnad av aktören. Efter återställning meddelas Lomma kommun så att slutbesiktning kan ske.

Utvärdering och revideringar

Snabb utveckling gör att strategin och bilagor behöver hållas aktuell och utvärderas årligen. Årlig utvärdering ska göras av en arbetsgrupp med representanter från avdelningar på Samhällsbyggnadsnämnden som är berörda av strategin.

I utvärderingen ska följande delar finnas med:

- 1 Etablerade laddstolpar under året.
- 2 Genomgång om nationella regelverket har ändrats.
- 3 Översyn av karta med föreslagna platser för laddning och ev tillägg av nya platser.
4. Reflektion över hur har arbetet fungerat under året.
5. Eventuella förslag på uppdatering av strategin.

Utvärderingen och förslag på mindre revideringar i bilagorna kring rutiner, villkor, avtal samt nya platser presenteras för Samhällsbyggnadsförvaltningens ledningsgrupp.

Vid behov av betydande förändringar i strategin görs det via Samhällsbyggnadsnämnden. Exempelvis lagförändringar eller att strategin inte bidrar till att laddstolpar etableras i Lomma.

BILAGA 4 - INTRESSEANMÄLNING

Intresseanmälan för publika laddstolpar

Vi är intresserade av att på egen bekostnad sätta upp, sköta och underhålla publika laddare för elfordon på de platser som vi angivit nedan. Vi har för avsikt att teckna nyttjanderättsavtal med Lomma kommun i enlighet med de avtal och villkor som finns på kommunens hemsida för etablering av publika laddstolpar.

Kontaktuppgifter intressent

Namn:

Epost:

Telefon:

Namn på behörig firmatecknare som ska skriva under nyttjanderättsavtal:

Postadress dit nyttjanderättsavtal ska skickas:

Önskade parkeringsplatser. Fyll i enligt exempel nedan. (Max 5 platser per aktör)

Adress/plats	Typ av laddare	Totalt antal parkeringsplatser
<i>Vegagatan N</i>	<i>1 snabbladdare 50kw, 2 parkeringsplatser. 2 normalladdare 11 kw, 4 parkeringsplatser</i>	<i>6 parkeringsplatser</i>

Bifoga skiss där det tydligt framgår vilken del av parkeringen och vilka parkeringsplatser som är av intresse samt mått på laddaren. Se exempel nästa sida.

Intresseanmälan skickas till: info@lomma.se

Exempel på skiss

Rött: 1 snabbladdare 50kw, 2 parkeringsplatser. Mått x höjd x bredd, x längd

Gul: 2 normalladdare 11kw, 4 parkeringsplatser. Mått x höjd x bredd, x längd

