



HELSINGBORG

2015-09-24
ELBILSSTRATEGI
DNR:337/2015
SID 1(5)

Elbilsstrategi

Helsingborgs stads styrdokument

Aktiverande

syftar till förändring och utveckling

PROGRAM – anger långsiktiga mål och anvisningar

PLAN – anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar

Normerande

reglerar befintlig verksamhet och vårt förhållningssätt till en given situation

POLICY – anger principer och vägledning

RIKTLINJE – anger absoluta gränser och ska-krav

Beslutat av: Kommunfullmäktige

Datum: 24 september 2015

Revideras av: Kommunfullmäktige

Dokumentets giltighet: Tillsvidare

Dokumentet gäller för: Alla nämnder, styrelser och förvaltningar

Dokumentansvarig: Drift och Underhållsavdelningen vid stadsbyggnadsförvaltningen



Helsingborgs stad har fått i uppdrag att ta fram en gemensam elbilsstrategi i samverkan med representanter från respektive kommun inom Skåne Nordväst. Huvuduppdraget är att öka användningen av elbilar och laddhybrider. Strategin ska utgöra en plattform för kommunerna i Skåne Nordväst att arbeta utifrån så att vi alla strävar åt samma håll och därigenom får synergieffekter. Strategin ska vara ett led i att vara fossiloberoende år 2030 och målet för Skåne Nordväst är att öka antalet elbilar och laddhybrider till år 2020.

Skåne Nordväst har valt ut sex prioriterade målområden för årets verksamhetsplan, varav ett "Infrastruktur och samhällsplanering" innehåller delmålet "Ökad användning av elbilar och laddhybrider". Arbetet med att ta fram elbilsstrategin för Skåne Nordväst är en av de väsentliga delarna i årets handlingsplan. Elbilsstrategin Skåne Nordväst är antagen av kommundirektörsgruppen den 23 maj 2014 och Skåne Nordväst styrelsen antog elbilsstrategin den 5 december 2014 och rekommenderade respektive kommuner att anta den separat.

Tre strategiska områden som ökar användandet av elbilar och laddhybrider är kommunernas:

1. åtgärder för att driva på övergången till elbilssamhället
2. egen fordonsanvändning.
3. roll i uppbyggnaden av laddinfrastruktur.

1. Kommunernas åtgärder för att driva på övergången till elbilssamhället

Kommunerna ska vara ett föredöme och vi ska arbeta för att ligga i framkant och stärka Skåne Nordvästs roll i frågan. Ekonomiska incitament som nedan, är viktiga faktorer för att driva på övergången.

- **Förmånpolicy/Riktlinjer elbil/Miljöleasing**
Det ska finnas möjlighet att kunna välja elbil/laddhybrid i kommunernas förmånpolicy och/eller som miljöleasing.
- **Riktlinjer för laddstationer**
Skapa riktlinjer för laddstationerna gällande utseende, drift och ansvar.
- **Ansvara för laddstationer på kommunens parkeringsplatser**
Kommunerna ska vid behov tillhandahålla parkeringsytor för att i ett större perspektiv värna för att fler kan tanka el.
- **Miljökrav**
Ställa krav på eldrivna leveransfordon vid upphandling av transporttjänster i takt med att sådana finns tillgängliga.
- **Främja allmänhetens intresse**
För att främja introduktionen av elfordon tillhandahålla information och kunskap om elfordon till köpare och intresserad allmänhet via olika kanaler och evenemang som exempelvis elbilsevenemang och elbilsrallyt.



2. Kommunernas egen fordonsanvändning

- **Leasa/bilpool elfordon**
Verka aktivt för introduktionen av elbilar genom leasing eller bilpool, utvärdera vad som passar respektive kommunen bäst.
- **Erfarenhetsåterkoppling**
Erfarenhetsutbyte skapas som guidar rätt i uppbyggnaden, då införandet av elbilar är en ny teknik som kommer att beröra alla; invånare, företag och offentliga aktörer. Vi anser det är av strategisk betydelse för utvecklingen i Skåne Nordväst att det finns ett forum som leder användarna rätt. Det bör finnas en tillförlitlig plattform om var olika typer av laddare finns, hur många, om de är tillgängliga publikt eller ej.
- **Ekonomisk återbäring/ersättning för att öka elbilsleasing**
Supermiljöbilspremien infördes 1 januari 2012 och omfattar 40 000 kronor per bil. Regeringens långsiktiga prioritering är att Sverige 2030 bör ha en fordons-flotta som är oberoende av fossila bränslen. För att omfattas av premien krävs att fordonet släpper ut mindre än 50 gram koldioxid per kilometer. Premien är i sig teknikneutral, dock är utsläppsnivån så låg att den troligen främst kommer att omfatta elbilar samt elhybrider.
Merkostnadsersättning är ett projekt som erbjuder 50 % delfinansiering av det eldrivna fordonets merkostnad, dock max 100 000 kr till de 335 myndigheter och företag som är med i Elbilsupphandlingen Commentus SKL. Medlemmarna kan även ansöka om förhandsbesked, d.v.s. det går att reservera medel innan fordonet har levererats.

3. Kommunernas roll i uppbyggnaden av laddinfrastruktur

- **Energibolagens betydelse**
Öresundskraft har en ambition att se till att snabbladdning blir möjlig längst de större transportkorridorerna i Sydsverige. Snabbladdare är viktigt för att öka tryggheten för elbilsförare och minska den s.k. "räckvidsångesten".
Öresundskraft har också ambition att sätta upp laddstationer för semisnabbladdning vid torg, köpcentrum, utflyktsmål och andra parkeringsplatser som elbilsförare kan tänkas behöva ladda. Detta måste göras tillsammans med övriga aktörer (elnätsbolag, kommun, markägare etc.).

Vid de laddstationer som finns idag är elen oftast gratis men efterfrågan har ökat och nu kommer energibolagen att ta betalt. Öresundskraft kommer att ta fram en app, eller liknande lösning för att kunna betala elen som tankas. Då Öresundskraft kommer lägga fullt fokus på att möjliggöra laddning framöver kan kommunerna lägga fokus på andra saker och vara stöttande i utvecklingen.

Inom Skåne Nordväst finns flera aktörer vad gäller elnät och handel. Det är en fördel om de lokalt ägda elbolagen i Höganäs och Landskrona i samverkan



med Öresundskraft erbjuder sina kunder likartade erbjudanden för att snabbt få till en uppbyggnad av "primärladdning", i bostäder och på arbetsplatser.

Vi ska i ett större perspektiv även vara öppna för att involvera fler laddoperatörer på marknaden.

- **Verka för framtida laddstationer i stadens strategiska och tillståndsgivande arbete**

Det är viktigt att laddstationer är med tidigt i det strategiska arbetet i kommunerna. Redan i planering av staden analysera behovet av laddstationer i planärenden och vid utformning av gatumark och parkeringsytor. Ett första steg är att öka kunskapen inom området på både strategiska avdelningen och detaljplan avdelningen. Här bör även finnas ett gott samarbete med energibolag och företag som disponerar parkeringsytor.

Skåne Nordväst ska verka för företag att placera laddstationer på parkeringsytor men ha i åtanke att under inkörsperioden för elbilar inte placera dessa på de mest attraktiva parkeringsplatser då det oftast står tomta.

Skåne Nordväst ska följa utvecklingen gällande bokningsbar laddning men kom-mer inte satsa på detta inledningsvis.

Definition av primärladdning, semisnabbladdning och snabbaddning.

PRIMÄRLADDNING; Laddning som fyller på bilens batteri under en natt eller en arbetsdag. Denna typ av laddning byggs upp hemma vid bostaden, i bostadsområdet och arbets-platsers parkeringsplatser. Laddning sker typiskt med vanlig 230V & 10-16A (3,7kW).

SEMISNABBLADDNING; Laddning som på ett par timmar fyller på ca 80 % av bilens batterikapacitet. Denna typ av laddning bör finnas tillgänglig vid köpcentrum, i städernas centrum och vid andra utflyktsmål. Laddning sker typiskt med växelspanning, upp till 22kW.

SNABBLADDNING; Laddning som på 15-20 minuter fyller på ca 80 % av bilens batterikapacitet. Denna typ av snabbaddning lämpas längs de stora riksvägsstråken och i samverkan med aktörer längst dessa. Här är det lämpligt att ta en paus på bilresan, typ snabbmatställen och dagens bensinstationer. Laddning sker typisk med likspänning från 50kW och uppåt.

