FÖRSLAG

Strategisk plan för laddinfrastruktur i Hylte kommun

Antagen av xx, 202x-xx-xx, § Xx

Ansvarig nämnd: Kommunstyrelsen

Not: Förändringar efter remissförfarande i rött

Innehåll

1. Inledning 2
1.1 Planens disposition 2
1.2 Syfte 3
1.3 Koppling till andra lokala styrdokument 3
1.4 Mål och regelverk för laddinfrastruktur 3
2. Strategier och ansvarsfördelning 4
2.1 Strategier 4
2.2 Ansvarsfördelning 5
3. Fastighetsnära laddinfrastruktur enligt kommunens ansvar 5
3.1 Utgångspunkter 6
3.2 Principer för beslut om placering och antal laddpunkter ~~som omfattas av kommunens ansvar.~~ 6
4. Publik laddinfrastruktur utan krav enligt PBF 6
4.1 Ställningstagande 7
5. Genomförande och uppföljning 7
5.1 Finansiering och resurser 7
5.2 Uppföljning och revidering 7
Bilaga 1. Intern laddinfrastruktur för kommunens verksamheter 8
Bilaga 2. Laddinfrastruktur vid kommunala fastigheter 11
Bilaga 3. Mål och ramverk för laddinfrastruktur 13

1. Inledning

Att ställa om transportsektorn till fossilfria och elektrifierade transporter är avgörande för att minska de geografiska utsläppen av växthusgaser i Hylte kommun. Transportsektorn är den största utsläppskällan inom Hylte kommuns geografi, vilket gör elektrifieringen till en central förutsättning för att minska klimatpåverkan och lokala luftföroreningar samt skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Omställningen av transportsystemet mot ökad elektrifiering innebär även en rad nya utmaningar, inte minst när det gäller utbyggnaden av laddinfrastruktur. Frågan om vem som bär ansvar är komplicerad, både när det gäller publik laddning för invånare och intern laddning för kommunens egna elfordon. Det gäller att både möjliggöra etablering av publik laddinfrastruktur och att utveckla den egna organisationens förmåga att hantera omställningen. Hur kommuner väljer att organisera detta arbete varierar stort.

Begreppslista

Laddstation	En fysisk enhet med en eller flera laddpunkter.
Laddpunkt	En plats där ett fordon kan anslutas för laddning. En laddstation kan ha flera laddpunkter.
Publik laddning	Laddinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten.
Icke-publik laddning / intern laddning	Laddinfrastruktur som är avsedd för en specifik verksamhet eller organisation, exempelvis kommunens egna fordon.
Fastighetsnära laddinfrastruktur	Intern laddinfrastruktur samt publik laddinfrastruktur på parkeringsytor kommunen äger och där det enligt lag ställs krav på att laddpunkter ska finnas.
Snabbladdning	Laddning med effekt på minst 50 kW.
Normalladdning	Laddning med effekt upp till 22 kW.
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
PBF	Plan- och byggförordningen (2011:338) som anger krav på laddinfrastruktur vid byggnader och parkeringsplatser.
Clean Vehicles Directive (CVD	EU-direktiv som ställer krav på andel ”rena” fordon i offentlig upphandling.

1.1 Planens disposition

De två inledande avsnitten i planen är övergripande och gäller samtliga aspekter av laddinfrastruktur. Avsnitt tre redogör för de utgångspunkter och riktlinjer som gäller för laddinfrastruktur som omfattas av kommunens ansvar (fastighetsnära laddinfrastruktur). Avsnitt fyra fokuserar på kommersiell publik laddinfrastruktur i situationer där kommunen inte har ett formellt ansvar enligt plan- och byggförordningen.

Fördjupad information om enskilda verksamheters behov och relevanta nationella och internationella ramverk återfinns i bilagor.

Texten i denna plan har bearbetats med hjälp av AI.

1.2 Syfte

Syftet med plan för laddinfrastruktur är att tydliggöra Hylte kommuns strategier, ansvarsfördelning och målsättningar för utbyggnad, förvaltning och huvudmannaskap av laddinfrastruktur för lätta fordon.

Utgångspunkten är att laddinfrastrukturen ska bidra till att uppfylla kommunens energi- och klimatmål samtidigt som hänsyn tas till lagkrav, ekonomisk hållbarhet, service, delaktighet, säkerhet och beredskap. Planen ska även underlätta fortsatta prioriteringar och beslut.

1.3 Koppling till andra lokala styrdokument

Tillväxt- och utvecklingsstrategi 2025–2040

Planen för laddinfrastruktur är ett verktyg för att möjliggöra den omställning som krävs för att nå målen i Hylte kommuns tillväxt- och utvecklingsstrategi. Strategin betonar behovet av att skapa ett attraktivt, hållbart och tillgängligt Hylte - för invånare, företag och besökare. En välplanerad och geografiskt rättvist fördelad laddinfrastruktur skapar förutsättningar för elektrifierade transporter i hela kommunen. Det främjar så väl social inkludering, näringslivets konkurrenskraft och en hållbar samhällsutveckling.

Energi- och klimatplan för Hylte kommun 2025–2030

Energi- och klimatplanen innehåller kommunens samlade mål och prioriteringar inom området, omfattande exempelvis effektiva och fossilfria transporter. Två av planens mål är;

- År 2030 ska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn vara minst 70 procent lägre än 2010.
- År 2030 ska tjänsteresor och transporter inom kommunkoncernen vara fossilfria.

Till målen finns åtgärder kopplade, en av dem handlar om att säkra tillräckligt med laddpunkter på parkeringar och i anslutning till kommunala verksamheter för så väl tjänsteresor som publik användning.

1.4 Mål och regelverk för laddinfrastruktur

Det finns inga nationella mål för utbyggnad av laddinfrastruktur i Sverige. Lagstiftningen fokuserar istället på att säkerställa tillgång till laddningsmöjligheter vid byggnader och parkeringsplatser. För att komplettera detta kan EU:s målsättningar användas som riktlinjer.

EU:s målsättningar för laddinfrastruktur omfattar bland annat:

- Laddinfrastruktur för personbilar och lätta lastbilar ska öka i takt med fordonsflottan. Offentligt tillgänglig laddning bör erbjuda minst 1,3 kW per elbil och 0,8 kW per laddhybrid.
- En rekommendation om max 10 laddbara fordon per laddpunkt gäller för att säkerställa god tillgänglighet.

Hylte kommun uppfyller i dagsläget ovan angivna mål och rekommendationer. Utmaningen framöver är att säkerställa att laddinfrastrukturen utvecklas i samma takt som antalet elbilar och laddhybrider ökar.

Clean Vehicles Directive (CVD)

För att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten ställer EU krav på att en andel fordon i vissa offentliga upphandlingar ska vara ”rena”. I Sverige gäller detta sedan 1 juni 2022 enligt lag och förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och transporttjänster. Kraven omfattar fordon som köps, leasas eller hyrs, samt tjänster som kollektivtrafik, skolskjuts och sophämtning. Från och med 2022 ska 38,5 procent av lätta fordon släppa ut maximalt 50 gram koldioxid per kilometer samt mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar vid verklig körning. Från 2026 ska 38,5 procent av lätta fordon inte släppa ut någon koldioxid alls, det vill säga att de kommer behöva drivas med el eller vätgas.

Under perioden 2022–2025 var tre procent av Hylte kommuns upphandlade fordon rena enligt CVD-direktivets definition. Kommunen är alltså i dagsläget långt ifrån att klara lagkraven.

Krav på laddinfrastruktur och hållbar mobilitet i PBL och PBF:

Plan- och bygglagen (2010:900), plan- och byggförordningen (2011:338) samt Boverkets föreskrifter innehåller krav på laddinfrastruktur och andra åtgärder för hållbar mobilitet vid byggnader och tillhörande parkeringsplatser.

Från den 1 juli 2026 gäller nya bestämmelser om hållbar mobilitet. Kraven omfattar bland annat laddningspunkter och ledningsinfrastruktur för elfordon samt, i vissa fall, cykelparkering. Vilka krav som gäller beror bland annat på byggnadens användning, antalet parkeringsplatser samt om åtgärden avser nybyggnad, ombyggnad eller en befintlig byggnad. För vissa befintliga byggnader gäller även retroaktiva krav.

Kommunen ska i egenskap av fastighetsägare säkerställa att de krav på laddinfrastruktur och hållbar mobilitet som vid varje tid följer av gällande lagstiftning uppfylls i det egna fastighetsbeståndet.

Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar inom ramen för sitt myndighetsuppdrag för prövning och tillsyn enligt plan- och bygglagstiftningen. Detta myndighetsansvar ska hållas åtskilt från kommunens ansvar som fastighetsägare och aktör vid utbyggnad av laddinfrastruktur.

Närmare bestämmelser om krav på laddinfrastruktur och hållbar mobilitet finns i plan- och bygglagen (2010:900), plan- och byggförordningen (2011:338) samt i Boverkets föreskrifter om hållbar mobilitet (BFS 2026:4).

2. Strategier och ansvarsfördelning

2.1 Strategier

För att möta utmaningen i att bygga ut laddinfrastruktur har följande tre strategier valts:

1. Kommunen ansvarar för laddinfrastruktur för att möjliggöra elektrifiering av kommunens egna fordon.
2. Kommunen ansvarar för laddinfrastruktur som det är krav på enligt PBF, i egenskap av fastighetsägare.
3. Kommunen underlättar kommersiell utbyggnad av publik laddinfrastruktur genom att tillhandahålla mark och aktivt arbeta vid detaljplanering.

2.2 Ansvarsfördelning

Ansvarsfördelningen ska i huvudsak följa nedanstående punkter. Avvikelser kan göras om de leder till exempelvis ökad effektivitet, högre resursutnyttjande eller lägre kostnader.

Arbetet med laddinfrastruktur vid Hyltebostäders verksamhet och flerbostadshus omfattas inte av detta styrdokument. Kommunens arbete med laddinfrastruktur ska dock ske i nära samverkan med Hyltebostäder. Där gemensamma lösningar är möjliga och ger synergieffekter ska kommunens laddinfrastruktur samplaneras med Hyltebostäders, utifrån ansvarsfördelningen nedan.

Kommunstyrelsen:

- Äger och finansierar utbyggnaden av den laddinfrastruktur som omfattas av kommunens ansvar vid fastigheter som kommunen äger, även benämnt som fastighetsnära laddinfrastruktur.
- Ansvarar för planering och samordning av utbyggnaden av fastighetsnära laddinfrastruktur.
- Ansvarar för den kommunövergripande strategiska planeringen och samordningen av publik laddinfrastruktur som inte omfattas av kommunens eget genomförandeansvar, samt för den övergripande dialogen med potentiella laddoperatörer.
- Ansvarar för att söka och administrera eventuella bidrag.
- Ansvarar för övergripande uppföljning av kommunens arbete med laddinfrastruktur i enlighet med gällande mål och planer.

Bostadsstiftelsen Hyltebostäder:

- Ansvarar för att projektera och bygga laddinfrastruktur efter beställning från kommunstyrelsen.
- Ansvarar för drift, underhåll och skötsel av den fastighetsnära laddinfrastrukturen samt fördelning och debitering av löpande kostnader till övriga förvaltningar och verksamheter enligt självkostnadsprincipen.

Samhällsbyggnadsnämnden:

- Bidrar med planeringsunderlag och bedömningar av lokalisering, trafik och tekniska förutsättningar, samt hanterar de ärenden som följer av nämndens reglemente.
- Verksamheter som ex. VA och Gata-Park bidrar med rådgivning och samordning utifrån sin expertkunskap i planering och projektering av fastighetsnära laddinfrastruktur, i syfte att samordna och effektivisera investeringar. Det innebär inget vidare ansvar för finansiering, byggnation, drift eller liknande.

Övriga förvaltningar och verksamheter:

- Bekostar den egna användningen av laddinfrastrukturen genom en avgift som täcker elförbrukning och driftkostnader.
- Bidrar i planeringen av laddinfrastruktur genom att rapportera behov på kort och lång sikt.

3. Fastighetsnära laddinfrastruktur enligt kommunens ansvar

3.1 Utgångspunkter

- För ett optimalt utnyttjande bör intern och publik laddinfrastruktur samplaneras i så stor utsträckning som möjligt, samtidigt som verksamheternas behov säkerställs.
- Utbyggnad av laddinfrastruktur ska, när det är möjligt, samordnas och samplaneras med andra infrastrukturarbeten, exempelvis ombyggnation av Hyltebostäders flerbostadshus eller reinvesteringar i el- eller VA-nätet.
- Som huvudregel ska minst två laddpunkter installeras, även i fall där endast en laddpunkt formellt krävs, för att säkerställa långsiktighet, god tillgänglighet och flexibilitet.
- Om intern laddinfrastruktur finns tillgänglig och verksamheten saknar behov, kan dessa laddpunkter erbjudas för publik användning. Detta förutsatt att det finns fysisk plats på parkeringen.
- Regelbundna avstämningar och dialog med elnätsägare ska användas som en naturlig del i planeringen för att möjliggöra samordning och samplanering av laddinfrastruktur och elnät.

3.2 Principer för beslut om placering och antal laddpunkter ~~som omfattas av kommunens ansvar.~~

Följande punkter ska ligga till grund för kommunens ställningstaganden vid planering och utbyggnad av laddinfrastruktur. Syftet är att säkerställa en behovsanpassad, resurseffektiv och strategiskt samordnad utbyggnad.

- Verksamheternas samlade behov
- Teknisk och fysisk möjlighet till installation
- Möjlig samordning med annan laddinfrastruktur samt andra investerings- eller reinvesteringsarbeten
- Geografisk täckning och tillgänglighet till publik laddning som kan användas av kommunens verksamheter
- Uppfyllande av krav i PBF

Avsteg från centralt beslut:
Om en enskild förvaltning eller verksamhet önskar fler eller avvikande laddpunkter utöver det som beslutats centralt, ska dessa behov framföras i ordinarie budgetprocess.

En lista med verksamheter och platser för etablering av intern laddinfrastruktur finns i Bilaga 1.

4. Publik laddinfrastruktur utan krav enligt PBF

I glesare kommuner som Hylte, där kollektivtrafiken är begränsad och transportbehovet stort, är utmaningarna i transportomställningen särskilt påtagliga. Kommunen har därför en viktig roll i att stödja elektrifierade transporter och skapa incitament för omställning.

En central utmaning gäller tillgången till publik laddinfrastruktur, särskilt i mindre orter där kommersiella aktörer sällan etablerar sig. Laddoperatörer prioriterar i regel snabbladdning längs större transportstråk eller normalladdning i större tätorter, vilket gör att marknadsdriven utbyggnad i delar av Hylte kommun bedöms som osannolik på kort sikt. På längre sikt

förväntas dock efterfrågan öka även i mindre kommuner, vilket stärker behovet av kommunal planering och strategisk riktning redan idag.

4.1 Ställningstagande

För att möjliggöra utbyggnad av publik laddinfrastruktur på platser där krav inte finns enligt PBF, ska Hylte kommun underlätta kommersiella etableringar genom att upplåta mark och aktivt verka i samband med detaljplanering. I dessa fall tillfaller vanligtvis samtliga kostnader och intäkter den externa laddoperatören. Denna modell tillämpas redan i ett flertal kommuner i Sverige.

Kommunstyrelsen ansvarar för den kommunövergripande strategiska planeringen och samordningen av publik laddinfrastruktur, samt för den övergripande dialogen med potentiella laddoperatörer. Arbetet sker i samverkan med samhällsbyggnadsnämnden.

Samhällsbyggnadsnämnden bidrar inom sitt ansvarsområde med planeringsunderlag och bedömningar av lokalisering, trafik och tekniska förutsättningar samt hanterar de ärenden som följer av nämndens reglemente så som planering av markanvändning.

Vid upplåtande av mark ska följande riktlinjer gälla:

- Laddningen ska vara publik.
- Anläggningen och teknisk utrustning ska följa etablerade standarder.
- Aktören ansvarar för nödvändiga ansökningar, tillstånd och kostnader förknippade med dessa.
- Nyttjanderättsavtal ska skrivas och standardtiden för avtal är 10 år.

5. Genomförande och uppföljning

5.1 Finansiering och resurser

Finansiering av fastighetsnära laddinfrastruktur hanteras inom ramen för den ordinarie budgetprocessen. Om riktlinje för intern klimatkompensation eller motsvarande medger det, kan medel på klimatkontot användas för att bygga fastighetsnära laddinfrastruktur.

I största möjliga mån ska extern finansiering sökas, exempelvis via Klimatklivet eller Ladda bilen, för att komplettera kommunala medel och påskynda utbyggnaden.

5.2 Uppföljning och revidering

Planen följs upp årligen inom ramen för kommunens energi- och klimatarbete.

Planen revideras vid behov, exempelvis i samband med revidering av Energi- och klimatplan för Hylte kommun. Revidering kan även ske om förändringar i lagstiftning, teknik eller efterfrågan motiverar det.

Bilaga 1. Intern laddinfrastruktur för kommunens verksamheter

Nedan listas kommunala verksamheter och platser utifrån behov av laddinfrastruktur. De är sorterade utifrån uppskattad effekt av att elektrifiera fordonen och hur enkelt det är att genomföra på kort sikt. Antal bilar och antal laddpunkter är ungefärligt.

Prioriterade platser					
Prio.	**Plats**	**Verksamhet**	**Antal bilar**	**Antal ladd-punkter**	**Kommentar**
1	Sjölunda	Hemtjänsten Torup	9	9	
2	Malmagatan, Hyltebruk	Hemtjänsten Hylte, Kommunrehab, Omsorgshandläggarna, Sjukskötersketeamet, Spec usk	10 (av 25)	10	Omsorgsförvaltningen har flera verksamheter som parkerar i närområdet. Antalet föreslagna laddpunkter beror på möjliga förändringar i verksamhetens placering.
3	Gamla tandläkarhuset, Unnaryd	Unnaryds hemtjänst	5	5	
4	Realgatan / Jehandergatan, Hyltebruk	Hemtjänsten Hylte, Kommunrehab, Omsorgshandläggarna, Sjukskötersketeamet, Spec usk, Kostenheten	15 (av 25)	15	Kompletterar laddstation på Malmagatan efter behov. Osäkert om Kostenhetens bil kan elektrifieras i dagsläget.

Platser där tillgång till laddning i dagsläget bedöms vara uppfyllt, men på sikt kan fler behövas					
Prio.	**Plats**	**Verksamhet**	**Antal bilar**	**Antal ladd-punkter**	**Kommentar**
1	Storgatan /	IFO Barn och unga, IFO Vuxen,	10	11	Publika laddpunkter finns på kommunhusets

	Kommunhuset	Lokalvården, Boendestöd, Bygg- och miljö, VA			parkering. Vid behov kan parkeringsregler förändras för att tillgodose verksamheters tillgång till laddning.
2	Verkstadsgatan, Hyltebruk	Park- och gata, Räddningstjänsten, IFO Barn- och unga, Kostenheten, Lokalvården		1	En laddpunkt finns. Oklart i vilken utsträckning fordonen kan elektrifieras i dagsläget.
3	MP-huset (ägs av extern aktör)	Arbetsmarknadsenheten	4	4	Två laddpunkter finns.
4	Bäckgatan, Hyltebruk	LSS	1		Publik laddare finns vid Örnacity.
5	Hantverksgatan, Hyltebruk	LSS	1	1	Laddpunkt finns.
6	Allégatan, Hyltebruk	Fritidsgård	1		Publik laddare finns vid Örnacity.

Platser som kommunen inte äger					
Prio.	**Plats**	**Verksamhet**	**Antal bilar**	**Antal ladd-punkter**	**Kommentar**
1	Vårdcentralen, Hyltebruk	IFO Barn och unga	4	3	Dialog med fastighetsägare krävs.

Platser där laddpunkter installeras vid behov					
Prio.	**Plats**	**Verksamhet**	**Antal bilar**	**Antal ladd-punkter**	**Kommentar**
1	VA-anläggningarna	VA	5		VA-bilarna utgår från anläggningarna samt från

					kommunhuset.

Bilaga 2. Laddinfrastruktur vid kommunala fastigheter

Nedan listas de fastigheter som antingen har identifierats behöva minst en laddpunkt för att uppfylla kraven i PBF, eller som bedömts vara besöksmål där laddningsinfrastruktur på sikt skulle kunna vara till nytta.

Parkeringsanläggningar med fler än 20 parkeringsplatser behöver förses med minst en laddningspunkt för elfordon. Detta gäller om parkeringen är belägen i eller på tomten till en annan byggnad än ett bostadshus, och om energi används i byggnaden för att påverka inomhusklimatet (t.ex. uppvärmning eller kylning).

Det är dock viktigt att notera att enligt Boverket är en tomt inte detsamma som en fastighet. En tomt kan aldrig omfatta allmän platsmark, utan avser mark som är bebyggd samt den mark i anslutning till byggnaden som krävs för att byggnaden ska kunna användas för sitt ändamål.

Gränsdragningen för vilka av nedanstående parkeringar som faktiskt omfattas av kravet är inte alltid tydlig, utan kan i vissa fall vara föremål för tolkning. PBF anger ej om laddplatserna ska vara publika eller icke publika.

Förklaringar till användning/intresse

Lagkrav – Minst en laddpunkt krävs enligt PBF
Verksamhetsladdning – Kommunens verksamhet är i behov av laddpunkter på platsen.
Pendling – Laddpunkt bedöms vara till nytta för anställda.
Besöksladdning – Laddpunkt bedöms till nytta för besökare.

Att en plats uppfyller flera av ovanstående intressen innebär inte nödvändigtvis att laddpunkterna ska tillgodose dem; det visar endast vilka olika intressen som identifierats.

	Användning/Intresse			
Plats	Lagkrav	Verksam-hetsladdning	Pendling	Besöks-laddning
Baksidan av Malmagården (Mot Idrottsgatan)	X	X	X	X
Sjölunda	X	X	X	X
Örnahallen	X		X	X
Torulunds idrottsplats	X		X	X
Malmagården, mot Realgatan/Jehandergatan		X	X	X
Brandstationen Hyltebruk	X	/	X	
Elias Fries (rondellen)	X		X	
Kinnareds skola	X		X	
Sörgårdens förskola	X		X	
Unnaryds sporthall	X			X
Örnaskolan (mellan skolans norra gavel och Dalgatan)	X		X	

Örnvallen	X			X
Forum	X		X	X
Kompetenscentrum			X	X
Torups skola			X	
Torups bibliotek / Torups förskola			X	

Bilaga 3. Mål och ramverk för laddinfrastruktur

Det saknas nationell målsättning om utbyggnad av laddinfrastruktur. Istället fokuserar lagstiftningen på att säkerställa tillgången till laddningsinfrastruktur vid byggnader och parkeringsplatser. För att komplettera ovanstående kan därför EU:s målsättning användas som riktlinjer. Målsättningarna för TENT-T-vägnätet inkluderas inte nedan eftersom det inte finns någon sådan väg i Hylte kommun. EU:s målsättning kring laddinfrastruktur innebär:

EU:s målsättningar för laddinfrastruktur omfattar bland annat:

- **Laddningsinfrastruktur för personbilar** och lätta lastbilar måste öka i samma takt som antalet fordon som används. Allmänt tillgänglig laddningsinfrastruktur för elbilar kräver en effekt på 1,3 kW i offentligt tillgänglig laddningsinfrastruktur för varje elfordon och 0,8 kW för varje Laddhybrid
- **Laddningsstationer för tunga fordon** måste finnas på säkra och skyddade parkeringsområden för laddning över natten och i urbana noder för leveransfordon.
- EU rekommenderar max 10 laddbara bilar per laddare.

Hylte kommun uppfyller i dagsläget ovan angivna mål och rekommendationer. Utmaningen framöver är att säkerställa att laddinfrastrukturen utvecklas i samma takt som antalet elbilar och laddhybrider ökar.

Clean Vehicles Directive (CVD)

För att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten har EU infört krav på att en viss andel fordon i vissa offentliga upphandlingar ska uppfylla definitionen av "rena fordon" enligt Clean Vehicles Directive (CVD). I Sverige har detta införts genom lag (2011:846) och förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa vägtransporttjänster. Reglerna gäller sedan 1 juni 2022.

Lagen omfattar alla upphandlande myndigheter och enheter som lyder under LOU och LUF. CVD gäller vid inköp, leasing, hyra eller hyrköp av fordon samt vid upphandling av transporttjänster som kollektivtrafik, skolskjuts, färdtjänst och sophämtning.

Från och med 2022 ska 38,5 procent av lätta fordon vara ”rena” vilket under första perioden definieras som fordon som släpper ut maximalt 50 gram koldioxid per kilometer samt mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar vid verklig körning. Från 2026 räknas lätta fordon som "rena" endast om de som drivs med el eller vätgas. Minst 38,5 procent av dessa fordon ska vara rena. För tunga lastbilar ska minst 15 procent drivas med el (el laddhybrid), vätgas, biodrivmedel, fordonsgas eller biogas.

Under perioden 2022–2025 var 3 procent av Hylte kommuns upphandlade fordon rena enligt CVD-direktivets definition. Kommunen är alltså i dagsläget långt ifrån att klara lagkraven.

Lagar och krav Sverige

I Sverige finns det inga specifika riktlinjer som reglerar hur tätt laddstationer för elbilar ska placeras längs vägarna. Istället fokuserar lagstiftningen på att säkerställa tillgången till laddningsinfrastruktur vid byggnader och parkeringsplatser.

Från den 1 juli 2026 gäller nya bestämmelser om hållbar mobilitet vid uppförande och ombyggnad av flerbostadshus och lokalbyggnader. Bestämmelserna finns i plan- och bygglagen (2010:900), plan- och byggförordningen (2011:338) samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet (BFS 2026:4). Notera att detta är aktuell lagstiftning i samband med planens antagande och denna kan förändras över tid.

För ansökningar om bygglov eller anmälningar som gjorts före den 1 juli 2026 gäller äldre bestämmelser enligt övergångsbestämmelser.

Reglerna innebär i korthet följande:

Nya flerbostadshus

För flerbostadshus med fler än tre bilparkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska det finnas:

- förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,
- ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
- minst en laddningspunkt.

Nya lokalbyggnader

För lokalbyggnader med fler än fem bilparkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska det finnas:

- förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,
- ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
- minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser.

För lokalbyggnader där mer än hälften av bruttoarean är avsedd för kontorsverksamhet gäller ett högre krav på minst en laddningspunkt per två bilparkeringsplatser.

Ombyggnad

Kraven gäller även vid ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur när bilparkeringen finns i byggnaden, eller när ombyggnaden omfattar bilparkeringen om denna finns på byggnadens tomt. Kraven kan i vissa fall anpassas med hänsyn till bland annat byggnadens kulturvärden och varsamhetskravet. Vid ombyggnad av flerbostadshus behöver kravet på minst en laddningspunkt inte uppfyllas.

Undantag

Kraven på hållbar mobilitet gäller inte för:

- byggnader där energi inte används för att påverka inomhusmiljön, och
- byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Retroaktiva krav för befintliga lokalbyggnader

Sedan den 1 januari 2025 gäller ett retroaktivt krav för befintliga lokalbyggnader med fler än 20 bilparkeringsplatser i byggnaden eller på tomten. Dessa ska ha tillgång till minst en laddningspunkt.

Från den 1 januari 2027 utökas de retroaktiva kraven för lokalbyggnader med fler än 20 bilparkeringsplatser som finns i byggnaden. För dessa ska det, utöver kravet på minst en laddningspunkt, finnas antingen:

- ledningsinfrastruktur för minst hälften av bilparkeringsplatserna, eller
- minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser.

För bostadshus finns generellt inga motsvarande retroaktiva krav.