

SiSL



ANSVARSPÅLÄGGNING OM TILLGÄNGLIG 2022 LADDINFRASTRUKTUR



RAPPORT SAMMANSTÄLLD AV SWECO

PÅ UPPDRAG AV REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

TILLGÄNGLIGHET KRÄVER HELHETSANSVAR

Under drygt fyra år har vi arbetat med att skapa goda förutsättningar för laddbara bilar i Västernorrlands och Jämtlands län. Inte minst har vi arbetat för att göra laddplatserna inkluderande och tillgängliga för alla. Redan tidigt i projektet såg vi att det var stora brister i tillgängligheten vid publika laddplatser. Många har höga kanter, påkörningshinder, högt och svåråtkomligt placerade ladduttag och displayer som gör att personer med funktionsnedsättning blir förhindrade från att använda laddstationen. Under projektets fyra år har vi sett att bristen på tydliga krav och ansvar för tillgänglighet vid laddstationer fortlöpande leder till att nya laddstationer utformas på ett sätt som är exkluderande och diskriminerande pga undermålig tillgänglighet.

Problemet med otillräcklig tillgänglighet slutar inte med att laddstationerna är oanvändbara för personer med funktionsnedsättning. Otillräcklig tillgänglighet medför i stor utsträckning problem, begränsningar och inskränkningar också för andra personer som har behov av lättillgängliga och lätthanterade laddstationer. Det gäller exempelvis för en stor grupp äldre personer. Det gäller också för personer med fysiska begränsningar kopplade till helt normala företeelse såsom exempelvis graviditet. Det gäller även för personer som har tex. ryggskott, frakturer och andra skador – och därför tex. går med gips och kryckor. Det gäller likaså för en stor variation av andra skador, liksom för personer som genomgått operativa ingrepp. – Alla normala och rimliga scenarion i ett liv, och hinder för att under vissa perioder under sin tid som fordonsbrukare kunna ladda sitt fordon vid laddstationer så som de för närvarande är utförda, byggda och placerade

För att kunna adressera dessa frågor bättre och ha ett mandat för att driva frågan har vi tillsammans med andra aktörer kraftsamlat och bildat ett nätverk, *Nätverket för tillgängliga laddplatser*. Här har vi lyckats samla en bred kompetens som ger oss ovärderlig stöttning och input. Tack vare detta nätverk har vi inom ramen för projektet *Stolpe in för Stad och Land Mellersta*

”Att arbeta utifrån principen om universell utformning handlar om att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början. Då inkluderas fler och man slipper göra anpassningar i efterhand.

Norrland (SISL) kunnat formulera och beställa denna närmast unika utredning om hur ansvarsfördelningen kring tillgänglighet vid laddplatser ser ut och vilka åtgärder som behöver genomföras för att Sverige ska kunna bygga en tillgänglig laddinfrastruktur.

Rapporten bekräftar till stora delar det vi som intresserat oss för tillgänglighetsfrågan har lärt oss under resans gång. Den visar med all tydlighet på att det finns ett stort behov av samverkan mellan olika aktörer för att laddplatser ska byggas på ett tillgängligt sätt. Samtidigt är det många aktörer involverade i det komplexa pussel som behöver läggas för att få till en ny laddstation vilket gör att det krävs en tydligare ansvarsfördelning än idag. Processen behöver konkretiseras genom klara ramar i form av nationella mål, strategier och krav utformade utifrån begreppet ”universell utformning”. Kärnan i arbetet med tillgänglighet ska bygga på att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början. Det skapar inklusivitet och minimerar behovet av anpassningar i efterhand.

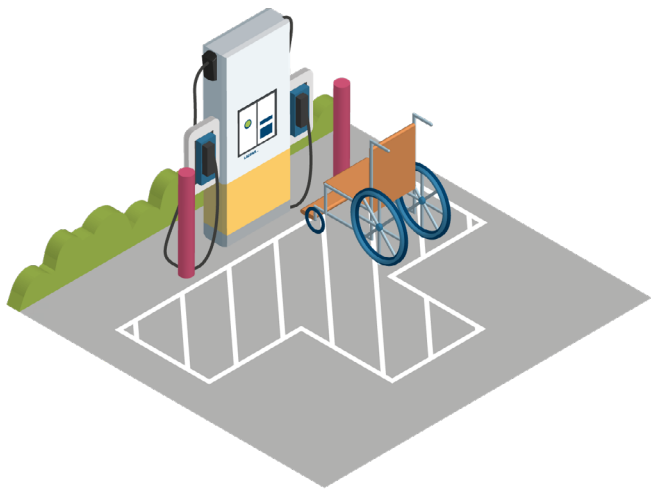


Illustration från "Den tillgängliga laddplatsen" som finns gratis att ladda ner på: <https://biofuelregion.se/tillganglighet>

RAPPORTENS SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Utredningen av ansvar och tillsynsansvar för tillgänglighet vid laddstationer har genomförts av Sweco på uppdrag av Energikontoret på Region Jämtland Härjedalen. Rapportförfattarna kommer till ett antal viktiga slutsatser och rekommendationer kring både ansvaret för laddinfrastruktur i stort och för tillgängligheten vid laddstationer. Här vill vi lyfta fram de viktigaste som gäller just tillgängligheten vid laddstationer.

- 1. TILLSÄTT HUVUDANSVARIG FÖR LADDINFRASTRUKTUR** Rapporten ser det som viktigt att ansvar för utbyggnad av laddinfrastruktur fortsätter att vara en statlig angelägenhet. De saknar däremot att någon myndighet har ett helhetsansvar för laddinfrastruktur, och ser en risk att ett delat ansvar lämnar olyckliga glapp i ansvarsfördelningen. Utifrån de inblandade myndigheternas ansvarsområden och regeringsuppdrag rekommenderar rapportförfattarna att det ska vara Trafikverket, som har huvudansvar för vägar och vägtransporter, ges detta huvudansvar.

- 2. HUVUDANSVAR FÖR TILLGÄNGLIGHET VID LADDPLATSER SAMT TILLSYNSANSVAR** Här rekommenderar utredarna starkt att det är den myndighet som ges helhetsansvaret för utbyggnad av laddinfrastrukturen som även har ansvar för att utformning av laddplatser är tillgängliga. Detta ska också innehålla ett tillsynsansvar med uppföljning av efterlevnad av krav och tydliga sanktioner om kraven inte uppfylls. Även för detta ansvarsområde rekommenderar alltså utredarna att Trafikverket ges ansvaret.
- 3. TYDLIGA KRAV PÅ UTFORMNING AV LADDSTATIONER I FÖRESKRIFTER** Det finns ett stort behov av tydliga tillämpbara krav på tillgänglighet för att få etablera och driva laddstationer. Idag finns inga tydliga skarpa krav på utformning av laddplatser förutom de krav som ställts av Trafikverket och Energimyndigheten i riktade utlysningar om publika laddare samt viss vägledning i Boverkets föfattningssamling. Det är inget krav på bygglov för laddstationer och det finns varken systematiska krav på tillgänglighet vad gäller laddinfrastruktur eller krav på uppföljning av hur tillgängligheten fungerar. Utredning konstaterar tvärtom att det inte finns något i de planerade åtgärderna i Elektrifieringsstrategin som tyder på att krav på tillgängliga laddstationer blir verklighet. Här rekommenderar utredningen att Boverket ska ges ett uppdrag att ta fram en föreskrift om utformning av laddplats med god tillgänglighet. Denna bör utgå från universell utformning för att vara bra för alla användare. En föreskrift av detta slag blir ett viktigt riktmärke för både kravställare och utförare inom både offentlig och privat verksamhet.
- 4. AVSAKNAD AV ENHETLIG STANDARD FÖR VAD SOM ÄR EN TILLGÄNGLIG LADDPLATS** Utredningen konstaterar också att det inte finns en enhetlig standard för vad som utgör en tillgänglig laddplats och att detta bör tas fram.
- 5. INVOLVERA BERÖRDA GRUPPER** Utredningen poängterar också vikten av att involvera berörda grupper, dvs. bland annat funktionsrättsrörelsen, i utformning av strategier och beslut. Funktionsrättsperspektivet poängterar att man i utformningen av strategier och vid beslut bör involvera berörda grupper på något sätt. När det gäller tillgänglighet till laddinfrastruktur så bör det finnas ett användarperspektiv på den fortsatta utvecklingen både vad gäller laddstolpar och fysisk utformning på laddplatser och lokalisering. Det är viktigt att utgå från ett brett användarperspektiv, det vill säga alla möjliga användare av elbilar både nu och framåt. För att uppfylla funktionsrättsperspektivet behöver därför utformning av tillgängliga laddstationer utgå från förutsättningen att det som är nödvändigt för en del är bra för alla.
- 6. UTFORMA MÅL OM TILLGÄNGLIG LADDINFRASTRUKTUR** Slutligen ser utredningen ett behov av att mål om tillgänglig infrastruktur ska inkluderas i målskrivningen om utbyggnad av laddinfrastruktur och rekommenderar därför att regeringen ser över mål och riktning för en tillgänglig laddinfrastruktur.

Rapporten pekar alltså mot att Boverket har en central roll genom sina föreskrifter. *Boverket* ansvarar dock bara för en del av pusslet, någon behöver fortfarande ha det övergripande ansvaret, förslagsvis *Trafikverket*. Därtill behövs ett uppföljningsansvar för att se till att ambitioner realiseras. För även om rekommendationer och förtroende är bra ser vi att krav och kontroll krävs. Tillgänglighet byggs inte av sig självt.

PROJEKTETS EGNA KOMMENTARER

Rapporten är en uttömmande genomgång av nuläget och innehåller många centrala delar för att lägga detta relativt komplexa pussel. Vi saknar dock en viktig bit: *VGU – Vägar och gators utformning*. Denna uppsättning regler är normerande och således en nyckel för utformningen av framtidens infrastruktur. Även där saknas idag tillgänglighet som eget perspektiv, något vi anser borde vara en självklarhet i ett nytt regelverk som började gälla så sent som 1 januari 2022. Genom att inkludera rekommendationer eller krav för god utformning av laddplatser inom VGU kan man etablera den standard för tillgänglig och god utformning, utgående från principen om universell utformning, som så tydligt behövs. När denna vägledning väl finns inom VGU kommer den att användas som riktmärke även av aktörer och upphandlare som inte omfattas direkt av krav i VGU.



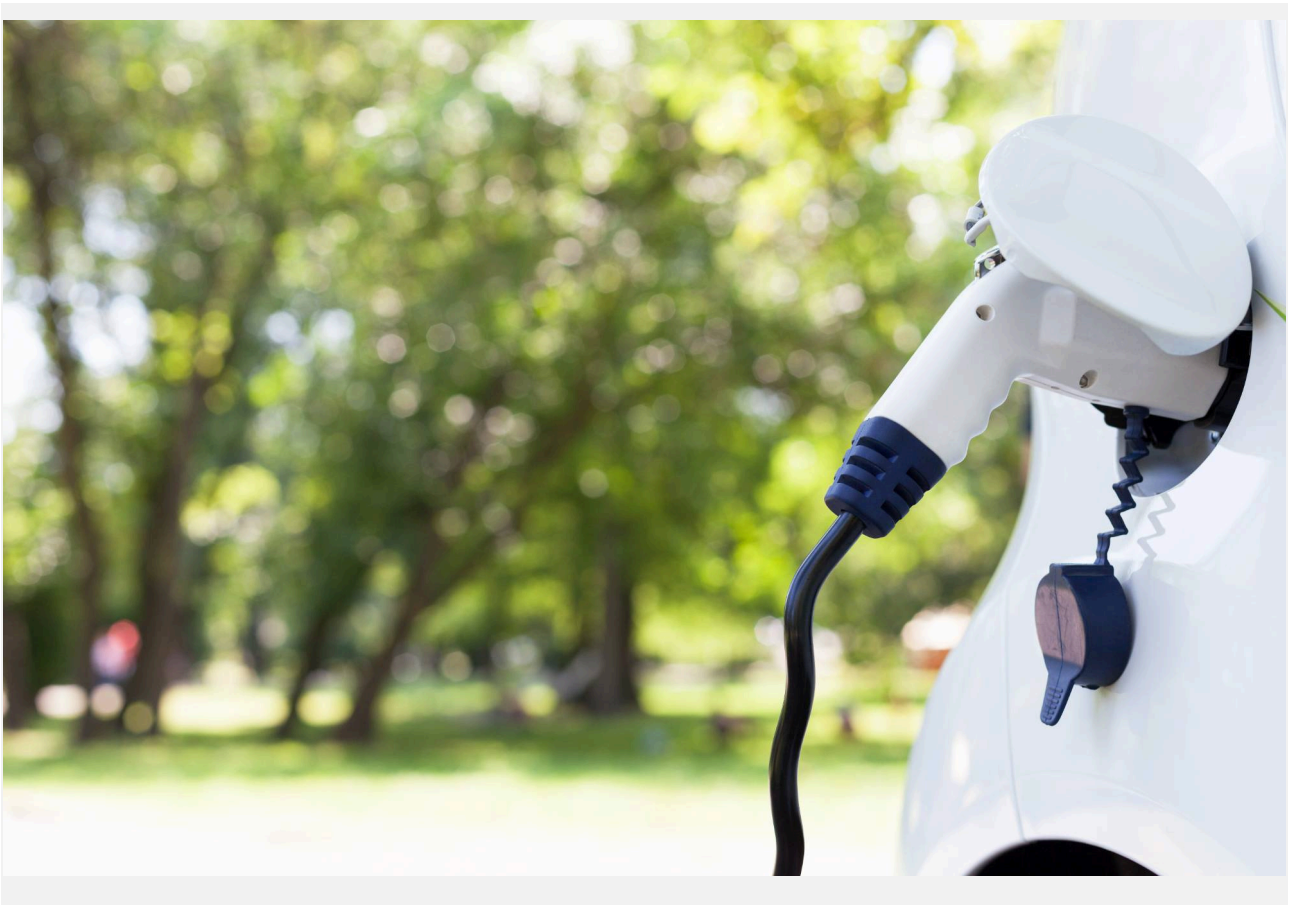
Johan Lagrelius
Johan Lagrelius, projektledare
BioFuel Region

Stolpe in i Stad och Land (SiSL) Mellersta Norrland fokuserar på att skapa goda förutsättningar för laddbara bilar i Västernorrlands och Jämtlands län. Vår finansiering får vi från Europeiska Regionala Utvecklingsfonden (ERUF), Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland, Länsstyrelsen Västernorrland, BioFuel Region, Länsstyrelsen Jämtland, HEMAB, Kramfors kommun och Sollefteå kommun.



Ansvarsutredning om tillgänglig laddinfrastruktur

Region Jämtland Härjedalen



Sweco Sverige AB
Uppdrag
Uppdragsnummer
Kund
Datum
Upprättad av

RegNo 556767-9849
Tillgänglig laddinfrastruktur
30041729
Region Jämtland Härjedalen
2022-06-30
Ida Sundberg

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Introduktion	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Uppdragets omfattning	8
1.3 Metod och begränsningar	8
1.4 Avgränsningar	8
1.5 Definitioner och begrepp	8
2. Kartläggning av nuläge	10
2.1 Utveckling av laddinfrastruktur	10
2.1.1 Vad är laddinfrastruktur?	10
2.1.2 Marknaden för publik laddinfrastruktur är oreglerad	11
2.1.3 Vad gäller vid etablering av laddinfrastruktur?	11
2.1.4 Laddplatser för publik respektive icke-publik användning	12
2.1.5 Utformning av laddstationer	12
2.2 Befintliga regelverk och ansvarsområden för laddinfrastruktur	13
2.2.1 EU	14
2.2.2 Riksdag och regering	15
2.2.3 Statliga myndigheter	17
2.2.4 Kommuner och regioner	18
2.2.5 Sammanfattning regelverk och ansvarsområden laddinfrastruktur	20
2.3 Befintliga regelverk och ansvarsområden för tillgänglighet	21
2.3.1 FN	21
2.3.2 EU	22
2.3.3 Riksdag och regering	23
2.3.4 Statliga myndigheter	24
2.3.5 Kommuner och regioner	26
2.3.6 Laddinfrastrukturägare och operatörer	27
2.3.7 Sammanfattning regelverk och ansvarsområden tillgänglighet	28
3. Analys och rekommendationer	29
3.1 Inledning och sammanfattande rekommendationer	29
3.1.1 Sammanfattande rekommendationer	30
3.2 Ansvarsfördelning	31
3.3 Uppföljningsansvar	32
3.4 Tillgänglighet	32
3.4.1 Användardefinition och behovsinventering	33
3.4.2 Lagstiftning, regler och ansvarsfördelning	33
3.4.3 Genomförande, standard och föreskrifter	34
3.4.4 Marknadens drivkrafter	35
3.5 Avslutning	35
4. Referenser	37

Sammanfattning

Elektrifieringen av transporter är en viktig del i omställningen från fossila drivmedel till förnybara och att uppnå Sveriges miljömål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045. Den laddinfrastruktur som finns och byggs idag är dock inte tillgänglig för alla. Sweco har av Region Jämtland Härjedalen fått ett uppdrag att kartlägga och analysera lagstiftning, ansvarsfördelning, uppdrag mm vad gäller att tillgodose behovet av tillgänglig laddinfrastruktur. Uppdraget omfattar även att identifiera brister samt ge förslag / rekommendation på ansvarsfördelning med mera för en tillgänglig publik laddinfrastruktur.

Enligt regeringens funktionshinderspolitiska strategi har Sverige åtagit sig att skapa förutsättningar för att allt nytt som utformas, byggs och tillverkas är tillgängligt för så många som möjligt genom universell utformning. Sverige ska även gradvis ta bort hinder i befintlig fysisk miljö, transporter och säkra tillgängligheten till information, kommunikation och tjänster som vänder sig till allmänheten. Utgångspunkten för denna rapport är att bidra till implementering av principen om universell utformning för en tillgänglig laddinfrastruktur för alla.

Rapporten ger en kortare nulägesbild av vad publik laddinfrastruktur innebär. Publika laddstationer har ofta snabbaddare med hög effekt, och som används främst vid längre resor. För en etablering gäller att på allmän platsmark kan bara publik laddinfrastruktur etableras, medan det på kvartersmark är markägaren som bestämmer om laddningen är publik eller ej. Marknaden för publik laddinfrastruktur är oreglerad, vilket innebär att vem som helst kan etablera en publik laddinfrastruktur.

Rapporten redovisar befintlig styrning kopplat till etablering av laddinfrastruktur:

- EU driver på övergripande utveckling genom beslut om den Europeiska Gröna Given, där övergripande målet är att senast 2050 ska det inte ske nettoutsläpp av växthusgaser. Det finns även andra förordningar som styr utbyggnad, energieffektivitet och statligt stöd.
- Riksdag/regering har antagit en nationell strategi för elektrifiering, där en del av åtgärderna som ska genomföras 2022–2024 handlar om att tydliggöra styrningen av laddinfrastruktur, förtydliga roll- och ansvarsfördelning med mera. Plan- och bygglagen och Trafikförordningen är exempel på lagstiftning som förtydligar krav på laddplatser med mera.
- Statliga myndigheter främst Boverket, Trafikverket, Energimyndigheten och länsstyrelserna har regeringsuppdrag kopplade till deras verksamhetsansvar som syftar till en utveckling av laddinfrastruktur / elektrifiering.

- Kommuner/regioner har inga särskilda krav riktade mot sig. De kommuner som ser till att det byggs upp publik laddinfrastruktur av offentliga aktörer har åtagit sig ett ansvar utifrån en lokal målbild.

Rapporten redovisar även befintlig styrning vad gäller tillgänglig laddinfrastruktur:

- FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning ratificerades av Sverige 2009. Där finns åtagandet att genomföra åtgärder så att personer oavsett funktionshinder kan ta del av medborgerliga, ekonomiska och sociala rättigheter.
- EU:s fördrag innehåller skydd mot diskriminering, samma gäller för EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. EU har tagit fram en strategi för rättigheter för personer med funktionsnedsättning 2021–2030, med ett stort antal initiativ och rekommendationer till medlemsstaterna om att ytterligare öka tillgängligheten brett i samhället.
- Riksdag/regering: har tagit fram en funktionshinderspolic utifrån FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Diskrimineringslagen säger att funktionsnedsättning är en diskrimineringsgrund, och att det finns vissa förutsättningar som måste vara uppfyllda för att en diskriminering kan anses uppstå. Plan- och bygglagen innehåller vissa krav på tillgänglighet.
- Statliga myndigheter: Boverket har tagit fram föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon, där tillgänglighet är en rekommendation. Andra myndigheter som Trafikverket, Myndigheten för delaktighet, Naturvårdsverket och Energimyndigheten arbetar med olika delar av att främja och öka tillgängligheten i samhället.
- Kommuner och regioner: kommunerna har planmonopol men har inga möjligheter att ställa särskilda krav på ökad tillgänglighet utöver vad lagstiftning och föreskrifter säger. Man har dock möjlighet att samverka med marknadens aktörer om en ökad tillgänglighet.
- Privata aktörer: tillgängliga laddstationer är en kostnads- och markavtalsfråga för marknadens aktörer, vilket utgör tydliga hinder för att bygga en snabbbladdstation som är tillgänglig för alla. Det finns framtagna rekommendationer för utformningen av tillgängliga laddstationer.

Rapporten avslutas med en analys och rekommendationer. Här följer de viktigaste rekommendationerna för att öka takten i utbyggnaden av tillgänglig laddinfrastruktur.

Strategisk drivkraft

För att få ett tillgängligt transportsystem behöver publika laddplatser bli tillgängliga. För att tillgodose detta rekommenderar vi att regeringen ser över mål och riktning för en tillgänglig laddinfrastruktur.

En huvudansvarig myndighet för laddinfrastrukturutbyggnaden

Utbyggnad av laddinfrastruktur spänner över flera myndigheters ansvarsområden, på flera nivåer. Effektivitet och tydlighet torde öka med en utpekad myndighet med huvudansvar för laddinfrastrukturutbyggnaden, vilket följaktligen också omfattar att tillgodose en tillgänglig laddinfrastruktur.

Samverkan

Det behövs en fortsatt god samverkan mellan statliga myndigheter som Trafikverket, Energimyndigheten, Boverket med flera för en övergripande nationell samordning. I samråd med marknadens aktörer, intressenter och andra berörda ta fram standard, riktlinjer och krav, samt handlingsplan för genomförande.

För att implementera en handlingsplan behöver Trafikverket tillsammans med regionala samt lokala aktörer samverka nära när det gäller att säkerställa utbyggnadstakten. Det behövs även en fortsatt god samverkan mellan Trafikverket och alla andra involverade aktörer i form av marknadsaktörer, intressenter med flera.

Ansvarsfördelning:

- Den strategiska utvecklingen av laddinfrastrukturen bör vara en fortsatt statlig angelägenhet.
- Regeringen bör överväga att utse en myndighet med huvudansvar för utvecklingen av publik laddinfrastruktur, vårt förslag är Trafikverket.
- Ett samordnat arbetssätt, bland annat för standarder och vägledningar för användarna, är viktigt för att arbeta i riktning mot en tillgänglig publik laddinfrastruktur. Inkludera marknadens aktörer såväl som användare i det arbetet.
- Uppdrag och ansvar för vissa myndigheter kan behöva förtydligas ytterligare.

Uppföljningsansvar:

- Det bör övervägas om Trafikverket ska ha ett övergripande uppföljningsansvar som en del i huvudansvaret för laddinfrastrukturutvecklingen.

Tillgänglighet:

- Den huvudansvariga statliga myndigheten för laddinfrastrukturutvecklingen bör definiera vilka som är användare av tillgänglig laddinfrastruktur, för att kunna ställa krav genom direktiv, standarder med mera.
- Den huvudansvariga myndigheten bör få i uppdrag att se över förslag på åtgärder, krav, regler med mera, i samverkan med andra delansvariga myndigheter, för en ökad tillgänglighet.
- En viktig förutsättning oavsett ambitionsnivå är att ansvariga myndigheter i samverkan med användare tar fram standarder för vad som är en tillgänglig laddstation.
- Ge Boverket i uppdrag att revidera sina föreskrifter för ökad tillgänglighet till laddstationer.
- Tillse att det finns förutsättningar för en fungerande marknad även med utökade tillgänglighetskrav för laddstationerna.

1. Introduktion

1.1 Bakgrund

Elektrifieringen av transporter är en viktig del i omställningen från fossila drivmedel till förnybara och för att uppnå Sveriges miljömål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045. Det finns en stor drivkraft på lokal, regional och nationell nivå att bidra i omställningsarbetet. Drivkraften syns inte minst i den snabba utvecklingen av eldrivna fordon och en utbyggd laddinfrastruktur.

Idag är antalet eldrivna fordon i Sverige ca 300 000 och merparten av dessa är personbilar. Det ökande antalet elfordon leder även till att allt fler laddpunkter byggs ut i hela landet. Sverige har idag över 2 550 laddstationer med över 13 800 laddpunkter med olika typer av kontakter och effekt.¹

Den laddinfrastruktur som finns och byggs idag är dock inte tillgänglig för alla. För personer med funktionsnedsättning, exempelvis nedsatt rörelse- eller synförmåga, finns det stora begränsningar i laddstationernas utformning. Idag finns heller ingen tydlig styrning vad gäller utbyggnad av laddstationer som är tillgängliga för funktionshindrade, vilket innebär att de laddstationer som planeras och byggs idag i låg utsträckning tar särskild hänsyn till tillgänglighetsaspekten.

Problemet med otillräcklig tillgänglighet slutar inte med att laddstationerna är oanvändbara för personer med funktionsnedsättning. Otillräcklig tillgänglighet medför i stor utsträckning problem, begränsningar och inskränkningar också för andra personer som har behov av lättillgängliga och lätthanterade laddstationer. Det gäller exempelvis för en stor grupp äldre personer. Det gäller också för personer med fysiska begränsningar kopplade till helt normala företeelser såsom exempelvis graviditet. Det gäller även för personer som har tex. ryggskott, frakturer och andra skador – och därför tex. går med gips och kryckor. Det gäller likaså för en stor variation av andra skador, liksom för personer som genomgått operativa ingrepp. – Alla normala och rimliga scenarion i ett liv, och hinder för att under vissa perioder under sin tid som fordonsbrukare kunna ladda sitt fordon vid laddstationer så som de för närvarande är utförda, byggda och placerade.

För att inkludera och förenkla för alla personer, oavsett funktionsförmåga, att köra elbil, finns det behov av att se över i vilken utsträckning det finns en effektiv styrning av tillgänglighetsaspekten kopplat till utvecklingen av laddstationer.

¹ <http://www.energimyndigheten.se/laddinfrastruktur>

1.2 Uppdragets omfattning

Region Jämtland Härjedalen har uppdragit åt Sweco att besvara ett antal frågeställningar som berör tillgänglighet och publik laddinfrastruktur:

- Kartlägga ansvar och tillsynsmandat för publik laddning (så som markfrågor, elinstallation, utformning med mera),
- beskriva konsekvenser av brister och luckor i ansvarsförhållandet för att göra laddinfrastruktur tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, och andra personer med behov av god tillgänglighet.
- kartlägga rådande lagstiftning och riktlinjer samt berörda aktörer
- kartlägga ansvarsområden på nationell, regional och lokal nivå vad gäller tillgänglighet och i synnerhet tillgänglig laddinfrastruktur,
- utreda ansvar för anläggning och drift av publika laddplatser,
- samt identifiera bristen på en tydlig ansvarsfördelning för tillgänglighet vid laddstationer mellan berörda aktörer och presentera ett förslag/rekommendation på hur ansvarsfördelningen bör se ut.

1.3 Metod och begränsningar

Rapporten genomförs dels som en kartläggning av regelverk och ansvarsfördelning kring laddinfrastruktur och tillgänglighet, dels som en analys som bygger på denna kartläggning.

Laddinfrastrukturområdet är ett komplext område med flera myndigheter med ansvar för delar av processen, och därutöver är området under snabb utveckling. I avsnitt 3 Analys och rekommendationer redovisas ett antal brister och förbättringsmöjligheter. Dessa har identifierats inom ramen för det här uppdraget och utifrån hur det ser ut i tiden när den här rapporten skrivs avseende utbyggnadstakt, efterfrågan och behov.

1.4 Avgränsningar

Denna rapport inriktar sig på de beslut och överväganden som ska leda fram till tillgänglig laddinfrastruktur för laddning. Rapporten beskriver därför inte den tekniska eller affärsmässiga aspekten av laddinfrastruktur, förutom då det finns direkt koppling till uppdraget.

1.5 Definitioner och begrepp

Rapporten avser att undersöka ansvarsförhållanden gällande den fysiska tillgängligheten till laddstationer. När begreppen "tillgänglig" eller "tillgänglighet" används i denna rapport menas "tillgänglighet för personer med tillfällig eller permanent nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga" eller "tillgänglighet för alla oavsett funktionsförmåga". Utformning för personer med funktionsnedsättning ska förstås utifrån devisen att det som är nödvändigt för en del är bra för alla. Alla kan under perioder av livet ha behov av lättillgängliga och lätthanterliga laddstationer. Det gäller exempelvis för en stor grupp äldre personer eller personer som under perioder i sina liv har nedsatt rörelseförmåga till följd av exempelvis en olycka, operativa ingrepp eller graviditet. Exempelvis avses personer som är i behov av rullstol, rollator eller andra motsvarande hjälpmedel

samt personer med nedsatt syn, hörsel eller kognitiv förmåga.² Begreppet ska ses som synonymt med vad regeringen avser gällande mål i funktionshinderspolitiken om universell utformning.³

Att arbeta utifrån principen om universell utformning handlar om att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början. Då inkluderas fler och man slipper göra anpassningar i efterhand. Det är en förutsättning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta på lika villkor som andra och gynnar samtidigt alla andra i samhället.

² <https://www.do.se/diskriminering/diskrimineringsgrunder/funktionsnedsattning-en-av-diskrimineringsgrunderna#h-Definitionavdiskrimineringsgrundenfunktionsnedsattning>

³ https://www.regeringen.se/49aa12/contentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17_188.pdf

2. Kartläggning av nuläge

Detta avsnitt ger en kunskapsbild av vad som styr utbyggnaden av tillgänglig laddinfrastruktur.

I del 2.1 Utveckling av laddinfrastruktur redovisas en nulägesbeskrivning av vad laddinfrastruktur är och hur processen för att bygga laddstationer ser ut. I del 2.2 Befintliga regelverk och ansvarsområden för laddinfrastruktur följer därefter en redovisning av lagar, regler med mera som styr etablering av laddinfrastruktur. I del 2.3 Befintliga regelverk och ansvarsområden för tillgänglighet beskrivs vad som styr och påverkar tillgänglighet i offentlig miljö på en generell nivå, eftersom det är dessa lagar och regler som driver på att laddinfrastruktur även blir tillgänglig.

Vår analys baserar sig på den fakta som redovisas i detta avsnitt, och återfinns i avsnitt 3.

2.1 Utveckling av laddinfrastruktur

Elektrifieringen av transportsektorn är idag den mest prioriterade lösningen på såväl europeisk, nationell som lokal nivå när det gäller att minska utsläpp av växthusgaser. Behovet av och efterfrågan på laddinfrastruktur ökar i takt med att antalet elbilar ökar. Utvecklingen är huvudsakligen kopplad till det övergripande behovet av förnybara drivmedel till transportsektorn.

2.1.1 Vad är laddinfrastruktur?

Laddinfrastruktur är ett övergripande begrepp för fast utrustning som behövs för laddning av elfordon. Laddstationer för elfordon delas in i publika och icke-publika laddstationer. Generellt är publika laddstationer öppna och tillgängliga för allmänheten medan icke-publika stationer är riktade till en specifik målgrupp, som till exempel företagets egna anställda, boende i hyreshuset eller hotellets betalande gäster. Enligt Energimyndigheten sker den övervägande delen av all laddning av elfordon via icke-publika laddstationer, i huvudsak i hemmet eller på arbetsplatsen där bilen står parkerad en längre tid.⁴ Publika laddstationer har ofta så kallade snabbladdare med en effekt över 22 kWh (ofta mellan 50–350 kWh).⁵

⁴ [https://www.energimyndigheten.se/remissvar-och-uppdrag/Download/?documentName=RapportAnalys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform.pdf&id=1787](https://www.energimyndigheten.se/remissvar-och-uppdrag/Download/?documentName=RapportAnalys%20och%20f%C3%B6rslag%20f%C3%B6r%20b%C3%A4ttre%20tillg%C3%A5ng%20till%20laddinfrastruktur%20f%C3%B6r%20hemmaladdning%20oavsett%20boendeform.pdf&id=1787)

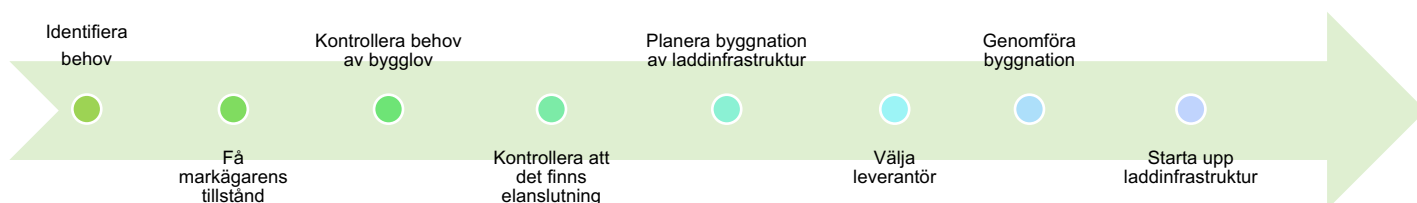
⁵ Sveriges Kommuner och Landsting. Ladda för framtiden. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting, 2017.

2.1.2 Marknaden för publik laddinfrastruktur är oreglerad

Publik laddinfrastruktur är en oreglerad marknad, och det står vem som helst fritt att etablera en publik laddinfrastruktur inom ramen för gällande plan- och byggbestämmelser. En oreglerad marknad innebär även att ingen offentlig aktör har något särskilt ansvar för att den publika laddinfrastrukturen motsvarar behovet.

2.1.3 Vad gäller vid etablering av laddinfrastruktur?

Processen för att etablera en laddinfrastruktur ser generellt ut på detta sätt:⁶



Figur 1.
Förenklad beskrivning av byggprocessen för laddstationer.

Processen påbörjas utifrån att det finns ett behov, vilket leder vidare till att en planeringsprocess inleds och att det därefter sker ett genomförande. Processen ser i grunden likadan ut oavsett om laddstationen ska vara publik eller icke-publik, var laddstationen ska placeras och vilken effekt som ska gälla.

Den som vill bygga en laddstation kan vara ett företag, bostadsrättsförening, fastighetsägare, kommun eller villaägare. Det är markägaren som bestämmer om en laddstation kan placeras på en viss plats. Först när markägaren har godkänt att dennes mark kan användas, är det lämpligt att gå vidare och granska om det är en bygglovspliktig byggnation. Då formella krav uppfylls kan man gå vidare med upphandling och genomförande.

Det som främst skiljer olika etableringar åt, är om den sker på allmän platsmark eller kvartersmark. På allmän platsmark kan bara publik laddinfrastruktur etableras, medan det på kvartersmark är markägaren som bestämmer om laddinfrastrukturen ska vara tillgänglig för allmän laddning eller ej.

Plan- och bygglagen (2010:900) definierar allmän platsmark som *gata, väg, park, torg eller annat område som enligt detaljplan är avsedd för ett gemensamt behov* och kvartersmark som *mark som enligt detaljplan inte ska vara allmän plats* (till exempel parkering).⁷ På kommunal mark kan kommunen bygga själv eller upplåta marken till andra aktörer för att bygga laddinfrastruktur. På kvartersmark är det vanligtvis markägaren (kommunen eller en privat aktör) som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de generella bestämmelserna som finns i trafikförordningen.

⁶ Noteras bör att processen ovan inte är heltäckande, utan syftar till att ge en bild av att etablering av laddinfrastruktur innehåller ett antal delmoment som kan påverkas av lagar och regler.

⁷ Plan- och bygglagen (2010:900) 1 kap. 4 §.

2.1.4 Laddplatser för publik respektive icke-publik användning

Energimyndigheten beskriver skillnaden på detta sätt:

- **Icke-publik laddning** – en laddstation som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen. Används huvudsakligen av de boende eller de som arbetar på arbetsplatsen.
- **Publik laddning** – en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen, till exempel utmed landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum.

Kommun eller en annan aktör har idag möjlighet att inrätta publika laddplatser med stöd i trafikförordningen (1998:1276). För att besluta om en publik laddplats, använder sig kommunen av lokala trafikföreskrifter. Vanligen tar kommunen beslut om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och länsstyrelsen tar beslut utanför. Laddstolpar eller laddstationer är normalt inte bygglovspliktiga på egen hand, det som kan kräva bygglov är nyanläggning av en parkeringsyta med tillhörande tak eller andra anläggningar, beroende på förutsättningarna. Själva laddstolpen utgör ingen byggnad och inte heller en bygglovspliktig anläggning enligt 6 kap.1 § plan- och bygglagen.

Som tidigare beskrivits är det samma tillståndprocess för publik respektive privat användning. En icke-publik laddinfrastruktur är begränsad genom att markägaren, eller part som markägaren överlåter till, styr vilka som får använda den. Det kan handla om en villa, en bostadsrättsförening eller ett företag som etablerar laddinfrastruktur för sin familj, sina medlemmar eller sina anställda.

Ekonomiskt stöd/finansiering

Det finns olika ekonomiskt stöd för att uppföra en laddstation för såväl privatpersoner som företag och offentliga organisationer. Dessa stöd betalas ut av Naturvårdsverket, Trafikverket respektive Skatteverket och avser investeringsstöd. Som exempel ansvarar Trafikverket för investeringsstöd för utbyggnad av publika snabbbladdningsstationer för elfordon⁸ där ett av kraven är att stationerna *placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara för alla* (även för personer som sitter i rullstol eller har nedsatt syn och färgseende).⁹ Mer om detta under avsnitt 2.3 Befintliga regelverk och ansvarsfördelning för tillgänglighet.

2.1.5 Utformning av laddstationer

Begreppet laddstation inkluderar all infrastruktur i form av tillfartsväg, parkeringsplats med mera, för att göra en laddstolpe åtkomlig för fordon.

Det är laddstationsägare och laddoperatörer som tar beslut om att sätta upp laddstationer, efter markägarens godkännande och eventuellt bygglov. Laddstationernas utformning och utseende kan skilja sig mellan olika återförsäljare. Det finns vissa riktlinjer för hur en laddstation ska utformas beroende på funktion, operatör och i vissa fall om bidrag och/eller stöd givits för etableringen.

I SKR:s skrift *Ladda för framtiden – laddinfrastruktur för elfordon*¹⁰ listas ett antal aspekter som är viktiga vid planering och utformning av laddstationer.

⁸ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-till-snabbbladdningsstationer-for-elfordon/>

⁹ <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/c99fbc9ef8d14007be17b2384c2a4d98/instruktion-for-ansokan-ht-2021.pdf>

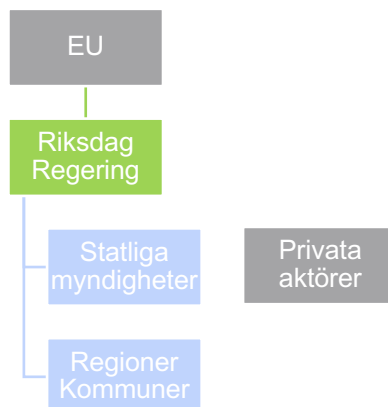
¹⁰ <https://skr.se/download/18.583b3b0c17e40e303844962a/1642430320584/7585-571-4.pdf>

En laddstation ska placeras på ett ställe som upplevs som tryggt och säkert, och den ska vara väl synlig och tillgänglig för alla som vill använda den, även för de som har en funktionsnedsättning. Några aspekter som bör beaktas enligt SKR när en laddstation ska utformas är:

- Påkörningsskydd: Laddstationen behöver skyddas från yttre påverkan, till exempel påkörning av fordon såsom snöröjningsmaskiner.
- Väderskydd: Väderskydd ska inte behövas för själva laddstolpens skull eftersom det är nödvändigt att laddstolpar klarar av regn, snö och fukt. Det kan dock ändå finnas motiv till att ha väderskydd, till exempel för att synliggöra laddstationen och ha plats för information samt för att skydda personen som laddar från regn och snö.
- Belysning: Laddstationen bör vara belyst, inte bara för att det ska vara lättare att se för personen som laddar utan också med tanke på trygghetsaspekten.
- Tillgänglighet: Laddstationerna placeras och utformas så att de är tillgängliga för alla, inklusive personer med funktionsnedsättningar.
- Utmärkning och vägvisning: Utmärkning och vägvisning med vägmärken behövs, dels för att kunna hitta själva laddstationen, dels för att markera själva platsen där laddning sker.

2.2 Befintliga regelverk och ansvarsområden för laddinfrastruktur

Här beskrivs den befintliga styrningen i form av EU-direktiv, nationell lagstiftning, uppdrag och andra regleringar som kopplar till etablering av laddinfrastruktur, samt vilka aktörer på olika nivåer som har ansvar inom området. Vad som gäller för tillgänglighet kopplat till laddinfrastruktur återfinns under avsnitt 2.3.



Lagar och regler som berör laddinfrastruktur finns bland annat i plan- och bygglagen, plan- och byggförordningen samt i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon.

Laddinfrastrukturutvecklingen regleras i hög grad genom att befintliga lagar, regler och rekommendationer kompletterats med skrivningar om laddinfrastruktur.

2.2.1 EU

EU-parlamentet fattade beslut under 2020 att godkänna EU-kommissionens förslag om den Europeiska Gröna Given (the EU Green Deal), med ett antal policyinriktningar för en ny hållbar tillväxtstrategi. Det övergripande målet är att det senast 2050 inte ska finnas nettoutsläpp av växthusgaser. Som en del i beslutsunderlaget beskrivs kommande målsättningar och beslut kring utsläppsfria transporter, inklusive ambitionen att bygga ut laddinfrastrukturen i Europa. Utbyggnadsmålen är starkt kopplade till de så kallade Trans European Network of Transport (TEN-T) där icke-fossila godstransporter är en viktig förutsättning för att uppnå övergripande mål.

”...År 2025 kommer omkring 1 miljon offentliga laddnings- och tankstationer att behövas för de 13 miljoner utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som spås köra på vägarna i EU. Kommissionen kommer att stödja utbyggnaden av offentliga laddnings- och tankstationer där det finns kvardröjande luckor, särskilt för långresor och i glesbefolkade områden ... Dessa åtgärder ska komplettera de nationella åtgärderna.”¹¹

Notera att EU-kommissionen beräknar att behovet till år 2050, utifrån nationella mål och behov av fordonspark, är 16,3 miljoner offentliga laddnings- och tankstationer.¹²

Det finns sedan tidigare även EU-direktiv och förordningar som säger att medlemsstater får ge investeringsstöd till publik ladd- och vätgasinfrastruktur, att det ska vara krav på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnationer samt att medlemsstaterna ska se till att ett lämpligt antal laddningsstationer ska installeras. Det finns också krav på en gemensam teknisk standard med syftet att underlätta för kommuner och andra aktörer vid etablering av laddstationer.¹³

De direktiv och förordningar som styr laddinfrastruktur är framför allt:

- direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID).
- direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet.
- förordning (EU) nr 651/2014 om statligt stöd.¹⁴

Beslut som antas på EU-nivå ska normalt implementeras av medlemsstaterna, beroende på vilken form av beslut det handlar om. Ett direktiv säger vad medlemsstaterna ska göra men lämnar det öppet för dem att bestämma hur genomförandet ska se ut. En förordning är direkt tillämplig och blir en del av alla medlemsländers nationella lagstiftning.¹⁵ EU-beslut sätter också ramarna för en stor del av kommunernas verksamhet på ett flertal områden.

¹¹ Meddelande från EU-kommissionen: Den europeiska gröna given, COM/2019/640.

¹² Faktblad EU-kommissionen. Make transport greener, FS/21/3665, juli 2021.

¹³ <https://skr.se/download/18.583b3b0c17e40e303844962a/1642430320584/7585-571-4.pdf>

¹⁴ Artikel 36a förordning nr 651/2014 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 reglerar hur medlemsstater får ge investeringsstöd till publik ladd- och vätgasinfrastruktur.

¹⁵ <https://www.naturvardsverket.se/lagar-och-regler/eu-forordningar-och-direktiv/>

2.2.2 Riksdag och regering

Det offentliga har en nyckelroll i att driva utvecklingen kring laddinfrastruktur genom lagar, regler och andra bestämmelser¹⁶. Riksdagen utreder och stiftar lagar, på förslag från regeringen. Regeringen beslutar om regleringsbrev samt ger specifika uppdrag till myndigheterna med syfte att genomdriva tillämpningen av gällande regler och lagar. Därutöver kan regeringen fördela ansvar, exempelvis för bestämmelser och ansvarsfördelning kring laddinfrastruktur. Regeringen kan också vägleda myndigheter, överlämna utredningsuppdrag, driva på ökade kunskaper om elfordon och laddinfrastruktur, samt möjliggöra erfarenhetsutbyte. I riksdagens beslut om årliga budgetar ges kort- eller långsiktiga uppdrag till myndigheter om att erbjuda finansiellt stöd för dem som vill etablera laddinfrastruktur.

SOU 2021:48 I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040. Regeringen beslutade den 19 december 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Denna sk utfasningsutredning syftade till att komma med förslag på hur och hur snabbt en utfasning av fossila drivmedel kan ske i Sverige. Uppdraget omfattade arbetsmaskiner och inrikes vägtrafik, flyg, sjöfart och järnväg.

En del i utredningen omfattade att se över styrmedel för laddinfrastruktur. För att möjliggöra en snabb elektrifiering behöver infrastrukturen för laddning av laddbara fordon byggas ut på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Inom ramen för laddinfrastrukturområdet såg utredningen över roller och ansvarsfördelning mellan stat, myndigheter och andra berörda aktörer.

Utredningen gav bland annat följande inspel till Elektrifieringskommissionen och Elektrifieringsstrategin om det fortsatta planeringsarbetet:

- Energimyndighetens och övriga myndigheters ansvar bör förtydligas och ges tillräckliga resurser när uppgifterna nu ökar i omfattning på området. Ansvarsfördelningen behöver utgå från respektive myndighets övriga uppgifter och kompetensområden.
- Kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen vid nybyggnation och större ombyggnadstillfällen är lågt ställda. Det finns skäl att överväga skärpningar, bland annat att låta kraven omfatta ouppvärmade byggnader och skärpa kraven beträffande ledningsinfrastruktur för parkeringar som är avsedda att användas under längre tid.
- Boverket bör ges i uppgift att utforma vägledningen om de nya stöden till renovering av äldre bostadsområden, så att de som söker stöd för sådan renovering uppmuntras att samtidigt även investera i åtgärder som minskar beroendet av fossildrivna transporter, till exempel laddinfrastruktur.
- Planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället.

Utredningen föreslår att staten fortsatt ska ha ansvar för ekonomiskt stöd men att insatserna bör följas upp och utvärderas så att verkningsfullheten kan mätas. Staten bör också få ett huvudansvar för att upprätthålla och utveckla en

¹⁶ https://www.regeringen.se/49bb4b/contentassets/3c895fca1e1641ff8591e6ec1d6ad996/sou_2021_48_del_2.pdf

nationell plan på området. Myndigheternas befintliga uppdrag, roller och ansvar behöver förtydligas i takt med att uppgifterna på området blir fler. Utredningen konstaterar att fokus hittills främst legat på att följa med i marknadsutvecklingen vilken är en anledning till att en gemensam inriktning saknas.

I utredningen framkommer myndigheternas upplevelse och deras gemensamma syn på ansvaret på laddinfrastrukturområdet är att det saknas samordning. Energimyndigheten anser att det offentliga idag tar ansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur, och för fram att deras samordningsuppdrag kan utökas. Trafikverket för fram att det statliga ansvaret bör bli tydligare.

Länsstyrelserna efterfrågar nationell samordning för sitt uppdrag med att ta fram regionala planer för laddinfrastruktur. I utredningen föreslås att länsstyrelsernas uppdrag bör förtydligas till att även omfatta krav på genomförande. Även på lokal nivå behöver ansvaret förtydligas genom att planering för laddinfrastruktur integreras i det kommunala planarbetet.

Utredningens samlade bedömning inom området för laddinfrastruktur är att staten fortsatt bör ha huvudansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur utifrån att ta fram en nationell plan med en tydlig riktning. Staten bör också fortsatt bidra med ekonomiskt stöd och se till att stöden fördelas så kostnadseffektivt och samordnat som möjligt. Myndigheternas ansvar behöver förtydligas utifrån området och befintliga uppdrag utökas för att också säkerställa genomförandet av den nationella planen. Ansvarsfördelningen på olika nivåer; nationellt, myndighetsnivå samt regionalt och lokalt bör förtydligas.

Elektrifieringsstrategin

Regeringen har antagit en nationell strategi för elektrifiering, i fortsättningen benämnd elektrifieringsstrategin. I strategin tar regeringen ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för att möjliggöra en ökad elektrifiering. En av dessa förutsättningar är att agera proaktivt för en effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur. Enligt strategin ska *ett handlingsprogram för utbyggnaden av laddinfrastruktur tas fram och uppföljningen utvecklas. Styrmedel och stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur ses över för att säkerställa att de är effektiva och ändamålsenliga.*¹⁷

Utifrån strategin har regeringen beslutat genomföra 67 åtgärder under 2022–2024. Några av åtgärderna avser att tydliggöra styrningen av laddinfrastruktur och roll- samt ansvarsfördelningen mellan myndigheter och andra offentliga aktörer. Regeringen föreslår bland annat följande åtgärder för att uppnå en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur:

- Ge Energimyndigheten och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. I uppdraget ingår även att analysera olika aktörers roll i utbyggnaden och vid behov lämna förslag om och hur ansvar och roller kan förtydligas, exempelvis mellan kommuner, fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, näringsidkare och myndigheter.
- Regeringen avser att initiera en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav på laddinfrastruktur. Vid behov ska förslag lämnas på åtgärder som krävs för att användbarhet,

¹⁷ https://www.regeringen.se/4999ce/contentassets/8761973413204121b91d01089fbd1e91/nationell-strategi-for-elektrifiering_2022_webb.pdf

tillräcklig kapacitet, redundans och tillförlitlighet i tank- och laddinfrastrukturen kan säkerställas och upprätthållas över tid.

- Regeringen avser att ta initiativ till att utbyggnaden av publik- såväl som icke-publik laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas i hela landet årligen följs upp och en bedömning görs om det finns brister i utbyggnaden av laddinfrastruktur som utgör ett hinder för transportsektorns elektrifiering.
- Regeringen avser att tydliggöra Energimyndighetens samordnande roll för att bidra till en utveckling i linje med regeringens övergripande inriktning för utbyggnad av laddinfrastruktur och stärka samverkan mellan berörda myndigheter...
 - ... Avsikten är att rollen som nationell samordnare även ska inkludera ett utvecklat stöd till kommunala energi- och klimatrådgivare för att dessa ska kunna fungera som laddningsrådgivare, att i dialog mellan berörda myndigheter säkerställa att de standarder och vägledningar som behövs för att alla ska kunna nyttja laddinfrastrukturen utvecklas, samt kunskapsspridning via berörda myndigheter.

Regeringen har också inrättat en Elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet.¹⁸

Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (2010:900) är en lag som kompletterats där laddning av elfordon är ett nytt egenskapskrav. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen (2011:338).

Trafikförordningen

Kommunerna har idag möjlighet att inrätta laddplatser med stöd i trafikförordningen (1998:1276). För att besluta om en laddplats använder sig kommunen av lokala trafikföreskrifter.

2.2.3 Statliga myndigheter

Boverket

Boverket är den myndighet som kan ta fram föreskrifter och vägledningar inom sitt ansvarsområde samt utövar tillsyn över tillämpningen av plan- och bygglagen. Vad gäller laddinfrastruktur har Boverket i plan- och bygglagen lagrum för laddning av elfordon. Boverket har också i uppdrag att redovisa sin bedömning av hur utbyggnaden av laddinfrastruktur för väg- och sjötransporter kan komma att påverka myndighetens verksamhetsområde, till exempel i form av behov av regeländringar och förändrad vägledning rörande fysisk planering och byggnader.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon innebär i korthet att Boverket anger vilken typ av anslutningsdon som ska användas.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. För att öka tempot i klimatomställningen har Trafikverket fått ett

¹⁸ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transportsektorn-elektrifieras/el-1/>

regeringsuppdrag med syfte att snabba på elektrifieringen av transportsektorn. I uppdraget ingår att planera för en utbyggnad av elektrifierade vägar och att analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbladdning av tunga fordon längs större vägar.

Energimyndigheten

Energimyndigheten har av regeringen ett uppdrag att vara nationell samordnare för laddinfrastruktur. De har dels ansöknings- och utbetalningsansvar för ett särskilt stöd till elektrifiering av tunga transporter, och de har även ansvar för den svenska delen av en karttjänst som ska indikera för användaren var det finns publika laddplatser för elfordon.

Den 5 maj 2022 uppdrog regeringen¹⁹ till flera myndigheter och affärsdrivande verk att följa upp samhällets elektrifiering under 2022–2024. Energimyndigheten ska under perioden följa upp utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas i hela landet.

Länsstyrelser

Länsstyrelserna har i regleringsbrevet för 2018²⁰ fått i uppdrag att, i dialog med Energimyndigheten, ta fram regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Uppdraget ses som en del av länsstyrelsernas långsiktiga arbete att leda och samordna det regionala arbetet inom samtliga relevanta sakområden avseende energiomställning och minskad klimatpåverkan. Länsstyrelserna fick från och med 2020 års regleringsbrev²¹ även i uppdrag att genomföra de nationella planerna men har inte tilldelats några särskilda resurser för att kunna genomföra denna nya myndighetsuppgift.

2.2.4 Kommuner och regioner

Adda är ett serviceföretag som ägs av SKR, med ansvar att ingå ramavtal om tjänster och produkter för alla kommuner och regioner. 2018 öppnades ett så kallat dynamiskt inköpssystem för laddstolpar (Laddningspunkter 2018–2 DIS) där företag kan ansluta sig som om det vore en ständigt öppen upphandling, under förutsättning att de motsvarar de krav som gäller för olika lösningar. Detta avtal är öppet för både kommunala, regionala och statliga myndigheter att avropa från. Kraven som ställs gentemot leverantörerna är följande:

Inom ramen för detta har Adda / SKR tagit fram ett stöd inför etablering (upphandling) av laddningspunkter.²² Ägarbilden för en laddstation kan se olika ut beroende på vilka aktörer som är inblandade.

Exempel: En laddstation med tio laddningspunkter installeras på en parkeringsplats vid en idrottsanläggning. Då kan ägarförhållandena se ut som följer: kommunen äger marken, elnätsbolaget äger elnätet och ett kommunalt bolag äger laddstationen. Flera aktörer som arrendatorer, entreprenörer, föreningar och parkeringsbolag i anknytning till idrottsanläggningen kan också vara inblandade i projektet. Aktörerna behöver enas kring frågor som tillgång till och betalning för laddning.

¹⁹ <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2022/05/uppdrag-att-genomfora-en-myndighetsgemensam-uppfoljning-av-samhallets-elektrifiering/>

²⁰ Fi2020/00609 med flera.

²¹ Fi2019/04079/SFÖ med flera.

²² <https://www.adda.se/globalassets/adda-inkopscentral/ramavtal/filer-och-block/laddningspunkter-2018/bilaga-1-checklista-laddningspunkter.pdf>

SKR:s checklista för laddningspunkter vid upphandling:

- Vilken är målgruppen för laddstationen (anställda/besökare/hyresgäster/allmänhet).
- Hur ska laddstationen användas (laddning/parkering/egen verksamhet/hemma).
- Är laddstationen avsedd för publik laddning?
- Vem äger elnätansläggningen (finns tillräcklig effekt)?
- Laddstationens utformning (montering/skydd/synlighet).
- Tillgänglighet (ytans storlek, färger/ljud/grepp/display/hinder).

Det finns inga särskilda krav på att och hur laddstationen ska göras tillgänglig. Checklistan utgör framför allt ett stöd för vad den upphandlande myndigheten behöver fundera över och ta ställning till – kopplat till de tillgänglighetskrav som myndigheten vill ställa på den aktör som avser att etablera en laddstation.

Kommuner

Många kommuner vill bidra till utvecklingen av laddinfrastruktur men upplever att reglerna är för otydliga.²³ Kommunerna är i många fall markägare vid etablering av publika laddstationer och i vissa fall är det kommunen som upphandlar laddplatser. Många kommuner fränsäger sig ansvaret för underhåll och drift av laddplatser men ställer sig positiva till samarbete med aktörer som vill etablera laddplatser.

Det finns inga särskilda krav eller uppdrag riktade mot Sveriges kommuner att tillgodose publik laddinfrastruktur, förutom de rekommendationer eller uppmaningar som kan finnas i regionala planer som länsstyrelserna har tagit fram. De kommuner som ser till att det byggs upp publik laddinfrastruktur, med eller utan ekonomiskt stöd, har åtagit sig ett ansvar utifrån en lokal målbild och lokal drivkraft.

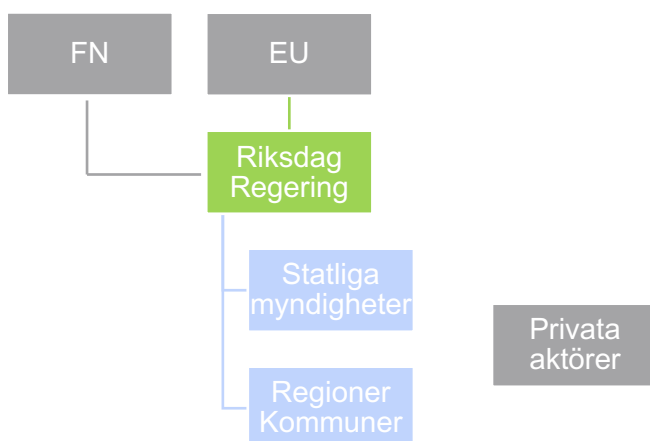
²³ <https://skr.se/download/18.7669444317bb94adf5f65c4a/1631886712451/WEBB-14-SKR-Yttr-I-en-varld-som-staller-om-fossila-drivmedel.pdf>

2.2.5 Sammanfattning regelverk och ansvarsområden laddinfrastruktur

Nivå	EU	Riksdag / Regering	Statliga myndigheter	Kommuner / Regioner	Enskilda aktörer
Regelverk	Europeiska gröna given Direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID) Direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet Förordning (EU) nr 651/2014 om statligt stöd	Nationell strategi för elektrifiering Plan- och bygglagen (PBL) Trafikförordningen SOU 2021:48 <i>I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040</i>	Boverket: Föreskrifter och allmänna råd (2021:2)	SKR:s checklista upphandling laddstation PBL	Markägaravtal, PBL, bygglov
Ansvarsområden	Lagstiftning, förordningar, direktiv med mera	Lagstiftning Uppdrag till myndigheter	Boverket: Tillsyn plan- och bygglag, ta fram föreskrifter Trafikverket: Långsiktiga infrastrukturplaneringen, utbyggnad laddinfrastruktur statligt vägnät, ansöknings- och utbetalningsansvar för statligt stöd Energimyndigheten: nationell samordnare laddinfra, ansöknings- och utbetalningsansvar för statligt stöd	Kommuner: Efterlevnad PBL (bygglov), kontakt med aktör för laddstation	Efterlevnad krav bygglov

2.3 Befintliga regelverk och ansvarsområden för tillgänglighet

Här beskrivs den befintliga styrning vad gäller tillgänglig laddinfrastruktur, samt vilka aktörer på olika nivåer som idag har ett reglerande ansvar i någon form. I den mån tillgänglighet utgör en styrning, så regleras den i hög grad genom att befintliga lagar, regler och rekommendationer kompletterats med skrivningar.



2.3.1 FN

Svensk funktionshinderspolitik utgår från *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*. Sedan 2009 är Sverige juridiskt bunden av konventionen. Konventionens syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheterna för personer med funktionsnedsättning. Konventionen fokuserar på icke-diskriminering och listar nödvändiga åtgärder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av medborgerliga, politiska, ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Staten, kommuner och regioner har ett gemensamt ansvar att följa konventionen.

En av konventionens allmänna principer är tillgänglighet.²⁴ Sverige har krav på sig att genomföra åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning, på lika villkor som andra, får tillgång till:

- den fysiska miljön
- transporter
- information och kommunikation
- informations- och kommunikationsteknik och system
- andra anläggningar och tjänster som är tillgängliga för eller erbjuds allmänheten
- både i städerna och på landsbygden

²⁴ [Allmän kommentar nr 2 \(2014\) om artikel 9 Tillgänglighet - svensk översättning \(mfd.se\)](#)

Konventionen ställer även krav på att:²⁵

- Utveckla, utfärda och övervaka tillämpning av miniminormer och riktlinjer för tillgänglighet till anläggningar och service som är öppna för eller erbjuds allmänheten.
- Säkerställa att enskilda enheter som erbjuder anläggningar och service dit allmänheten äger tillträde beaktar alla aspekter av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

2.3.2 EU

EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna

EU:s åtagande att skydda människor mot diskriminering är inskrivet både i fördragen och i olika lagar mot diskriminering. Det finns en central EU-lag som skyddar alla människors rättigheter - EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Där står till exempel att personer med funktionsnedsättning har rätt att leva ett självständigt liv, ha ett jobb och vara en del av samhället. Där står också att det strider mot lagen att behandla människor annorlunda på grund av deras funktionsnedsättning.²⁶

EU:s strategi för rättigheter för personer med funktionsnedsättning 2021–2030

Strategin är en fortsättning på en tidigare strategi, och förtydligar EU-kommissionens arbete för att ytterligare implementera tillgänglighet i de områden där EU-kommissionen har ett delat ansvar med medlemsstaterna. Inom områden där medlemsstaterna har ansvar och EU en stödjande roll, så föreslår man ett antal åtgärder för medlemsstaterna. Åtgärderna innehåller bland annat 64 initiativ från EU-kommissionen och 23 åtgärdsinitiativ riktade till medlemsländerna.²⁷ I regeringens kommunikation till riksdagen²⁸ om denna strategi konstaterades att man välkomnar strategi, och konstaterar att det inte finns några konkreta förslag till lagstiftningsåtgärder.

Följande är några utdrag ur EU-kommissionens meddelande:²⁹

”För att göra EU till ett samhälle utan hinder bör medlemsstaterna integrera tillgänglighet i alla relevanta politiska åtgärder och insatser, framför allt de som är kopplade till den europeiska gröna given...”

”På EU-nivå kommer kommissionen att lägga särskild vikt vid att alla EU-regler om tillgänglighet genomförs och utvärderas på ett korrekt sätt, och samtidigt identifiera brister och behovet av ytterligare lagstiftningsåtgärder.”

”Det är ... främst upp till medlemsstaterna att utforma sin nationella politik för personer med funktionsnedsättning i överensstämmelse med deras skyldigheter att tillämpa konventionen och i enlighet med tillämpliga EU-regler.”

”Tillgänglighet till den bebyggda och virtuella miljön, till information- och kommunikationsteknik (IKT) samt varor och tjänster, inklusive transporter och infrastruktur, är en bidragande faktor för att garantera personer med

²⁵ FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, Artikel 9.2.

²⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012P/TXT#d1e32-393-1>

²⁷ <https://valtioneuvosto.fi/sv/-/1271139/eu-s-nya-strategi-for-personer-med-funktionsnedsattning-ar-ett-viktigt-verktyg-ocks-a-i-finland>

²⁸ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/fakta-pm-om-eu-forslag/en-jamlikhetsunion-eus-strategi-for-rattigheter_H806FPM90

²⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0101&from=SV>

funktionsnedsättning deras rättigheter och en förutsättning för att de ska kunna delta fullt ut i samhället och på samma villkor som andra.”

2.3.3 Riksdag och regering

Vad gäller Sveriges funktionshinderspolitik fokuseras arbetet på följande områden:

- Principen om universell utformning, det vill säga att allt nytt som utformas, byggs och tillverkas är tillgängligt för så många som möjligt från början, utan specialanpassning i efterhand.
- Befintliga brister i tillgängligheten.
- Individuellt stöd och individuella lösningar för individens självständighet.
- Att förebygga och motverka diskriminering.³⁰

Målet är att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning.

Sverige har åtagit sig att skapa förutsättningar för att allt nytt som utformas, byggs och tillverkas är tillgängligt för så många som möjligt genom universell utformning. Sverige ska även gradvis ta bort hinder i befintlig fysisk miljö, transporter och säkra tillgängligheten till information, kommunikation och tjänster som vänder sig till allmänheten.

Konventionen innebär också att Sverige ska utreda tillgänglighetskrav vid offentlig upphandling, så att även den verksamhet som upphandlas är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.³¹

Regeringsformen

Den lagstiftning som är tillämplig inom området tillgänglighet handlar främst om att *motverka diskriminering av människor på grund av...funktionshinder*.³² Det talas även om tillgänglighet i bred bemärkelse utan tydliga definitioner eller förslag på utformning med hänvisning till specifika mått, nyckeltal eller liknande.

Diskrimineringslagen (2008:567)

Funktionsnedsättning är en diskrimineringsgrund och ingår i diskrimineringslagen.

Diskrimineringslagen 1 kap. 4 § förtydligar att diskriminering avser bland annat bristande tillgänglighet. En person med en funktionsnedsättning får inte missgynnas genom att man underlåter att genomföra åtgärder för tillgänglighet, under förutsättning att åtgärderna är skäliga utifrån krav på tillgänglighet och med hänsyn till:

- de ekonomiska och praktiska förutsättningarna
- varaktigheten och omfattningen av förhållandet eller kontakten mellan verksamhetsutövaren och den enskilde
- andra omständigheter av betydelse.

Diskriminering är förbjuden för den som utanför privat- och familjelivet tillhandahåller varor, tjänster eller bostäder till allmänheten. Diskriminering

³⁰ https://www.regeringen.se/49aa12/contentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17_188.pdf

³¹ <https://kunskapsguiden.se/omraden-och-teman/funktionshinder/rattigheter-for-personer-med-funktionsnedsattning/tillganglighet/>

³² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kungorelse-1974152-om-beslutad-ny-regeringsform_sfs-1974-152 1 kap. 2 §.

anses dock inte uppstå enligt samma lag i fråga om bostäder för privatpersoner om det i fråga om tillhandahållande av varor och tjänster krävs åtgärder i fråga om fastigheter och byggnadsverk som går utöver de krav på tillgänglighet och användbarhet som har ställts i bygglov eller startbesked för den aktuella fastigheten eller byggnadsverket enligt plan- och bygglagen.

Förordning om de statliga myndigheternas ansvar för genomförande av funktionshinderpolitiken

2001 utfärdade Socialdepartementet en förordning (SFS 2001:526) med huvudsaklig lydelse:

”... Genomförandet av de funktionshinderspolitiska målen

1 § Myndigheter under regeringen ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de funktionshinderspolitiska målen.

Myndigheterna ska verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor. Myndigheterna ska särskilt verka för att deras lokaler, verksamhet och information är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. I detta arbete ska konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning vara vägledande.”

Plan- och bygglagen

I plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap. 1–4 §§ och 12 § samt plan- och byggförordningen (2011:338) 3 kap. 4–5 §§ och 18–19 §§ finns krav på att byggnader ska vara utformade och ha tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Enligt PBL 8 kap. 12 § ska ett hinder mot tillgänglighet eller användbarhet på en allmän plats alltid avhjälpas, om hindret med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är enkelt att avhjälpa.

2.3.4 Statliga myndigheter

Boverket

Boverkets byggregler 2011:6 till huvudförfattningarna plan- och bygglagen (PBL) och plan- och byggförordningen (PBF) beskriver utformningskrav samt tekniska egenskapskrav för byggnader, för att säkerställa tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

I PBL ställs krav på att vid anläggning av nya allmänna platser, exempelvis laddstationer, ska de göras tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Kravet ställs även för andra anläggningar än byggnader som till exempel parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd. Reglerna gäller inte för befintliga allmänna platser.³³ Det är markägaren eller huvudmannen som har ansvar för att kraven uppfylls.

I Boverkets föreskrifter och allmänna råd³⁴ om utrustning för laddning av elfordon finns krav på att ”...laddningspunkter ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringens yta.”

³³ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/allmanna/tillganglighet/>

³⁴ BFS (2021:2),

Därefter kommer allmänna råd om att laddningspunkten ska vara möjlig att komma åt från eldriven rullstol och att eventuell skyltning ska vara lätt att läsa (ha god ljuskontrast, inte ge upphov till reflexer) och placerad på lämplig höjd även för personer i rullstol. De allmänna råden är inte krav och heller inte bindande.

I Boverkets handbok om plan- och bygglagen "PBL Kunskapsbanken" framgår att kravet på tillgänglighet gäller generellt för att laddningspunkter ska vara möjliga att användas av så många som möjligt och alltså inte enbart gäller parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga. Enligt handboken kan tillgängligheten förbättras ytterligare på sådana platser, till exempel genom att placera uttaget på en höjd kring 0,9 meter och se till att det finns ytor runt omkring parkeringsplatsen för att lättare komma åt laddningspunkten från en rullstol.³⁵

Boverkets krav gäller i huvudsak endast vid uppförande av nya byggnader och ombyggnad, under förutsättning att det finns ett visst antal parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt. De laddningspunkter som anordnas till följd av dessa krav är en ytterst liten mängd laddningspunkter av det totala antalet och i de allra flesta fall heller inte publika.

Det pågår ett arbete inom Boverket³⁶ att genomföra en översyn av bygg- och konstruktionsregler utifrån en regelmodell som man benämnt Möjligheternas byggregler. Enligt Boverket innebär det att överföra gällande regler till en ny förenklad modell med färre regler som formuleras som funktionskrav, och som endast innehåller bindande föreskrifter. Ny författning beräknas införas under 2024, och skickas på remiss under 2023. Vad gäller tillgänglighetsdelen beskriver Boverket arbetsmodellen som omfattar löpande dialog, kunskapsinhämtning, särskilda forum med inbjudna representanter och ytterligare insatser. Arbetet omfattar inte att föreslå förändringar i lag och förordning.

Trafikverket

Trafikverket har inget uttalat uppdrag vad gäller tillgänglighetsområdet men konstaterar i sin rapport "Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030" från 2019³⁷ att det saknats en målbild och tydliga definitioner kopplat till tillgänglighetsområdet. Trafikverket menar att tillgänglighetsaspekten är en viktig del av det övergripande transportpolitiska målet om att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*.³⁸ En av Trafikverkets målbilder för 2030 är att *personer med funktionsnedsättning ska ha likvärdiga möjligheter som övriga grupper i samhället att resa, oavsett bostadsort och resmål*.

Som nämndes i avsnitt 2.1.4 Laddplatser för publik respektive icke-publik användning, erbjuder Trafikverket investeringsstöd för utbyggnad av publika snabbbladdstationer. Ett av kraven är att stationerna *placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara för alla, även för personer som sitter i rullstol eller har nedsatt syn och färgseende*.

³⁵

³⁶ <https://www.boverket.se/sv/byggande/uppdrag/mojligheternas-byggregler/pagaende-regelarbete/tillganglighet/>

³⁷ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1366742/FULLTEXT01.pdf>

³⁸ Regeringens proposition 2016/17:21, Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Myndigheten för delaktighet

Myndigheten för delaktighet (MFD) främjar genomförandet av funktionshinderspolitiken i samhället. För att driva på utvecklingen inom funktionshinderområdet tar MFD fram och sprider kunskap om hur hinder i samhället kan åtgärdas. Myndigheten ger stöd till ansvariga aktörer för att främja tillgänglighet i samhället och för att öka delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Naturvårdsverket och Energimyndigheten

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har också infört krav på viss tillgänglighet inom ramen för sina stöd för laddinfrastruktur.³⁹ Naturvårdsverket ställer krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i regeldokumentet Kriterier och urvalsprocess för stöd till publik laddinfrastruktur:

"...3.1.1 Laddpunkterna ska placeras och utformas så att de är lättåtkomliga och kan användas av alla. De ska placeras så att anslutning, betalning och annan information sker på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. Utformning av information vid laddpunkterna ska anpassas för användare med nedsatt syn och färgseende. Utrymmet för parkeringsplatsen vid respektive laddpunkt och eventuellt påkörningsskydd ska vara utformat så att det är möjligt att komma åt laddpunkten från en rullstol. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader ska undvikas."

2.3.5 Kommuner och regioner

Kommunerna har planmonopol för den egna geografiska ytan, vilket innebär att kommunerna är den part som beviljar bygglov utifrån en generell användning enligt översiktsplan, samt specifika krav enligt detaljplaner.

Kommuner har normalt även samverkan med andra aktörer i arbetet för att förbättra tillgängligheten till privata inrättningar i den offentliga miljön. Det kan även gälla informationstavlor, uteserveringar med mera.

Exempel på ramavtal där kommuner, regioner och statliga myndigheter kan avropa laddstolpar

Adda är ett serviceföretag som ägs av SKR, med ansvar att ingå ramavtal om tjänster och produkter för alla kommuner och regioner. 2018 öppnades ett så kallat dynamiskt inköpssystem för laddstolpar (Laddningspunkter 2018–2 DIS) där företag kan ansluta sig som om det vore en ständigt öppen upphandling, under förutsättning att de motsvarar de krav som gäller för olika lösningar. Detta avtal är öppet för både kommunala, regionala och statliga myndigheter att avropa från. Kraven som ställs gentemot leverantörer av laddstolpar med högre laddkapacitet för publik laddning (s k AC-stolpar) är följande:⁴⁰

"...Anbudssökande ska redovisa hur levererad utrustning tillgodoser tillgänglighetsanpassning. Mer om tillgänglighet finns här: <http://www.mfd.se/>

³⁹ Energimyndighetens utlysning om Elektrifieringspiloter: [Utlisningstext Fol-projekt process 2021](https://www.energi.se/utlysningstext/Fol-projekt-process-2021) ([energi.se](https://www.energi.se/)), sid 5, punkt 5 samt Klimatklivets e-utlysning av publik laddinfrastruktur: [Kriterier och urvalsprocess för stöd till publik laddinfrastruktur](https://www.klimatklivet.se/kriterier-och-urvalsprocess-for-stod-till-publik-laddinfrastruktur) ([naturvardsverket.se](https://www.naturvardsverket.se/)), kap 3.1.1.

⁴⁰ <https://www.adda.se/upphandling-och-ramavtal/vara-ramavtal-och-upphandlingar/ramavtal-och-avtalskategorier/fordon/laddningspunkter-2018/-t-11>

Citat hämtat från bilaga 2a till upphandling inom Dynamiskt Inköpssystem Laddningspunkter 2018–2. Visar på kravlista för alla aspekter av en laddningspunkt, exempelvis teknik, kommunikation, support och andra kravområden.

Exempel på hinder (ej uttömmande):

- Färger (för funktioner och drift).
- Ljud (för funktioner och drift).
- Grepp (enhands eller tvåhands).
- Display (placering och höjd).
- Fasta hinder som väder- och påkörningsskydd
- Laddpunkt/RFID-läsare (placering och höjd).

Kravet kan komma att preciseras i Upphandlingen.”

Det framgår genom denna ram för upphandling att det inte torde finnas obligatoriska krav utan att tillgängliga laddstolpar är något som enskild offentlig aktör kan välja, och därmed även välja bort.

2.3.6 Laddinfrastrukturägare och operatörer

I en rapport från 2020 till Länsstyrelsen i Västerbotten som gällde utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon längs E12⁴¹ framkom vid intervjuer med merparten av de stora operatörerna i Sverige att de är medvetna om den bristande utformningen gällande tillgänglighet på dagens snabbladdstationer och ambitionsnivån varierar mellan de olika operatörerna kring åtgärder på befintliga och framtida snabbladdstationer. Man uttrycker att det är en kostnads- och markavtalsfråga som ibland gör det väldigt svårt att bygga en snabbladdstation som är tillgänglig för alla.

Det är vanligt bland befintliga snabbladdstationer att parkeringsytorna är för trånga, ofta saknas fri yta runt fordon och det finns nivåskillnader som försvårar för personer med funktionsnedsättning. Ytan är ofta svår att påverka enligt operatörerna. Det är markägaravtalen som bestämmer hur stort anspråk på ytan operatörerna får ta.⁴²

Riktlinjer och rekommendationer

Power Circle (elkraftbranschens intresseorganisation) har tagit fram tillgänglighetstips för laddstationer.⁴³ De är inte styrande men beskriver exempelvis höjd på ladduttag och display samt bredd och lutning på parkeringsplatsen. Energikontoret Jämtland Härjedalen har vidareutvecklat Power Circle:s tips och föreslår följande för hur laddstationer kan göras mer tillgängliga:⁴⁴

- Minst 90 cm fri bredd mellan fordon och rullstol.
- Knappar, kontakt och display max 120 cm högt.
- Låg lutning på marken.
- Inga höjdskillnader eller kantstenar mellan fordon och laddstation.
- Tydliga färger och kontraster.
- Smart placering av påkörningsskydd.

⁴¹ [Rapport-Laddinfrastruktur-for-elfordon-langs-vag-E12.pdf](https://biofuelregion.se/wp-content/uploads/2021/05/Rapport-Laddinfrastruktur-for-elfordon-langs-vag-E12.pdf) (biofuelregion.se)

⁴² <https://biofuelregion.se/wp-content/uploads/2021/05/Rapport-Laddinfrastruktur-for-elfordon-langs-vag-E12.pdf>

⁴³ Power Circle. *Laddat för kunskap, laddstationer – Den kompletta guiden* (Broschyr). <https://docplayer.se/486747-Laddat-for-kunskap-laddstationer-den-kompletta-guiden.html>

⁴⁴ <https://www.energikontorensverige.se/2020/06/09/hej-varlden/>

2.3.7 Sammanfattning regelverk och ansvarsområden tillgänglighet

Nivå	FN	EU	Riksdag / Regering	Statliga myndigheter	Kommuner / Regioner	Enskilda/privata aktörer
Regelverk	Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning	Stadga om de grundläggande rättigheterna	Regeringsformen Diskrimineringslagen Förordning om de statliga myndigheternas ansvar för genomförande av funktionshinderpolitiken PBL	Boverket: PBL, föreskrifter och allmänna råd /2021:2) Myndigheten för delaktighet Naturvårdsverket: Krav på viss tillgänglighet inom ramen för statligt stöd Energimyndigheten: Krav på viss tillgänglighet inom ramen för statligt stöd	ÖP, PBL	Riktlinjer och rekommendationer
Ansvarsområden	-	-	Lagstiftning Uppdrag till myndigheter	Myndigheten för delaktighet: Rådgivande/kunskapshöjande stöd Naturvårdsverket: Regler för tillgänglighet inom ramen för stöd till laddinfrastruktur Energimyndigheten: Regler för tillgänglighet inom ramen för stöd till laddinfrastruktur	Kommuner: Efterlevnad PBL (bygglov), kontakt med aktör för laddstation	-

3. Analys och rekommendationer

Avsnitt 3.1 innehåller först en kortare inledning som sammanfattar regeringens ambitioner när det gäller laddinfrastrukturutvecklingen.

I avsnitt 3.2 – 3.6 redovisas en sammanställning av det utredningsgruppen uppfattar som brister, förbättringsmöjligheter och i vissa fall förslag på åtgärder.

3.1 Inledning och sammanfattande rekommendationer

En bärande inriktning i regeringens utgångspunkter för funktionshinderstrategin gäller principen om universell utformning. Det handlar om att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början. Då inkluderas fler och man slipper göra anpassningar i efterhand. Det är en förutsättning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta på lika villkor som andra och gynnar samtidigt alla andra i samhället.

Vår analys och rekommendationer har som övergripande syfte att bidra till en tillgänglig publik laddinfrastruktur. För vissa av rekommendationerna handlar det främst om att bidra till och stödja en hög nivå på utbyggnadstakten av publik laddinfrastruktur, vilket är avgörande viktigt för att överhuvudtaget få till stånd ett tillgänglighetsperspektiv på laddinfrastrukturen.

Inom ramen för den så kallade Gröna Given (EU Green Deal), så kommer alla EU-länder att ta fram en plan för att hantera utmaningar inom ett stort antal klimatrelaterade policyområden. En del i arbetet är att hantera de bedömda behoven av laddinfrastruktur under decennierna fram till 2050.

Regeringen har med Elektrifieringsstrategin och Elektrifieringskommissionen tagit ställning för att en utbyggnad av laddinfrastrukturen är en prioriterad åtgärd inom ramen för elektrifieringen, och som i sin tur är den huvudsakliga åtgärden för att nå utsläppsmålen. Regeringen har aviserat ett kommande uppdrag till Trafikverket och Energimyndigheten att ta fram en handlingsplan för laddinfrastrukturen. Det finns alltså en politisk vilja och riktning som driver på att fler laddstationer ska byggas. Regeringen har också identifierat ett antal åtgärder som behöver genomföras för att utvecklingen ska kunna ske i den takt och omfattning som regeringen avser.

Myndigheterna arbetar idag med laddinfrastruktur utifrån deras respektive ansvarsområden.⁴⁵ Elektrifieringen generellt och laddinfrastrukturen specifikt är områden där utvecklingen går fort framåt och berörda aktörer håller en hög takt vad gäller teknikutveckling, samhällsplanering och lagstiftning. Det finns ett identifierat behov av samordning för laddinfrastruktur generellt, både mellan olika offentliga verksamheter på olika nivåer och mellan privat och offentlig verksamhet.

Regeringens ambition med åtgärderna i elektrifieringsstrategin är att förtydliga roller och ansvar för utbyggnad, översyn och uppföljning av laddinfrastrukturen. Om det idag upplevs finnas brister eller otydligheter i samordning, lagstiftning, ansvarsfördelning och tillsynsansvar lämnar det öppet för aktörers egna bedömningar och tolkningar för det praktiska genomförandet. Till exempel är arbetet med laddinfrastruktur regionalt och lokalt starkt kopplat till regionala och lokala politiska visioner och mål, vilka kan skilja sig mycket åt mellan olika regioner och kommuner. Staten har därför även en viktig roll när det gäller lagar, regler, föreskrifter med mera att bestämma vad som gäller avseende standarder, elnät, markupplåtelse och parkering.

3.1.1 Sammanfattande rekommendationer

Vi har konstaterat några rekommendationer som är särskilt avgörande för att öka takten i utbyggnaden av tillgänglig laddinfrastruktur.

Strategisk drivkraft

För att få ett tillgängligt transportsystem behöver publika laddplatser bli tillgängliga. För att tillgodose detta rekommenderar vi att regeringen ser över mål och riktning för en tillgänglig laddinfrastruktur.

En huvudansvarig myndighet för laddinfrastrukturutbyggnaden

Utbyggnad av laddinfrastruktur spänner över flera myndigheters ansvarsområden, på flera nivåer. Effektivitet och tydlighet torde öka med en utpekad myndighet med huvudansvar för laddinfrastrukturutbyggnaden, vilket följaktligen också omfattar att tillgodose en tillgänglig laddinfrastruktur.

Samverkan

Det behövs en fortsatt god samverkan mellan statliga myndigheter som Trafikverket, Energimyndigheten, Boverket med flera för en övergripande nationell samordning. I samråd med marknadens aktörer, intressenter och andra berörda ta fram standard, riktlinjer och krav, samt handlingsplan för genomförande.

För att implementera en handlingsplan behöver Trafikverket tillsammans med regionala samt lokala aktörer samverka nära när det gäller att säkerställa utbyggnadstakten. Det behövs även en fortsatt god samverkan mellan Trafikverket och alla andra involverade aktörer i form av marknadsaktörer, intressenter med flera.

⁴⁵ <https://skr.se/download/18.583b3b0c17e40e303844962a/1642430320584/7585-571-4.pdf>

3.2 Ansvarsfördelning

Vi har samma syn som regeringen att den strategiska utvecklingen av laddinfrastrukturen bör vara en statlig angelägenhet.

Marknaden för laddinfrastruktur är relativt ny, det finns inga tydliga ramar och tekniken utvecklas hela tiden. Marknaden är omogen och det kan därför vara svårt att med enbart marknadsbaserade styrmedel och incitament styra marknaden mot att bygga tillgängligt. Med staten som ansvarig finns bättre förutsättningar för att utvecklingen av laddinfrastrukturen sker på ett mer långsiktigt hållbart sätt, både i förhållande till lokalisering och utformning.

I och med att utbyggnaden av laddinfrastrukturen är en bärande del i att uppnå utsläppsmålen så är det också rimligt att huvudansvaret för utvecklingen finns hos staten som behöver säkerställa en ändamålsenlig styrning, ledning, tillsyn och stöd för marknadsutvecklingen.

För att säkerställa en tydlig styrning, föreslår vi att regeringen överväger att utse en myndighet med huvudansvar för utvecklingen av publik laddinfrastruktur. Vårt förslag är Trafikverket.

Det finns ett antal myndigheter som är delansvariga för laddinfrastrukturutvecklingen. Regeringen föreslår i Elektrifieringsstrategin att Energimyndigheten och Trafikverket tillsammans tar fram en handlingsplan för fortsatt utveckling.

En förutsättning för en fortsatt god utveckling är självfallet en nära samverkan mellan statliga myndigheter, såväl som med kommuner, marknadens aktörer och slutanvändarna. Det finns dock skäl att överväga att utse en myndighet med huvudansvar för laddinfrastrukturutvecklingen, utifrån att utvecklingen är komplex med ett antal sakområden som behöver samverka. En huvudansvarig myndighet skulle ha en viktig uppgift att se till att samordningen fungerar så att alla aktörer bidrar aktivt till utvecklingen. En viktig del är också att upprätthålla en samlad bild av utvecklingen och dess behov, så att marknaden och myndigheter delar samma kunskapsbild.

Vi gör bedömningen att laddinfrastrukturutvecklingen har sin starkaste koppling till trafiksystemet och till infrastrukturplaneringen. Det skulle tala för att Trafikverket får huvudansvaret för laddinfrastrukturutvecklingen och ett ansvar för att berörda myndigheter samverkar tätt. Trafikverket är också en myndighet med hög kompetens inom samhällsplanering, och med upparbetade samverkanskanaler på regional och lokal nivå.

Inom ramen för huvudansvaret bör även förtydligas att uppdraget omfattar att samordna arbetet med tillgänglighet till publik laddinfrastruktur.

Regeringens förslag om ett samordnat arbetssätt, bland annat för standarder och vägledningar för användarna, är viktigt för att arbeta i riktning mot en tillgänglig publik laddinfrastruktur. I det arbetet är det viktigt att även inkludera marknadens aktörer såväl som användare.

Eftersom detta är ett komplex utvecklingsområde så kan olika myndigheter tilldelas en samordnande roll för vissa specifika delområden. Regeringen avser att förtydliga Energimyndighetens roll för att stärka samordningen mellan berörda myndigheter vilket inkluderar stöd till kommuner samt säkerställa att de standarder och vägledningar som behövs för att alla ska kunna nyttja

laddinfrastrukturen utvecklas.⁴⁶ Det behöver ingå att ta fram standarder för tillgängliga laddplatser som kan utgöra underlag för kommunernas planering av laddinfrastruktur. Mer om dessa under avsnitt 3.4.3 Standarder och föreskrifter nedan.

För att ta fram standarder är det viktigt att involvera flera myndigheter med delansvar för fysisk planering, infrastruktur och tillgänglighetsfrågor, samt marknadens aktörer såväl som användarna. Vi noterar också att laddstolpar som en teknisk installation är under snabb utveckling och innovation, något som behöver tas hänsyn till i utformning men även revidering av standarder.

Vi ser att uppdrag och ansvar för vissa myndigheter - länsstyrelser, regioner och kommuner – kan behöva förtydligas ytterligare.

Det finns ett antal myndigheter som har delansvar inom sitt kompetensområde för att driva på laddinfrastrukturutvecklingen. Den ansvarsfördelning som finns mellan myndigheter kan behöva kompletteras med att förtydliga ansvar på olika nivåer. Vi ser dock att det är otydligt vilka ansvar länsstyrelserna, regionerna och kommunerna förväntas ta när det gäller laddinfrastrukturutvecklingen. Vi noterar att utvecklingen av publik laddinfrastruktur ser olika ut på olika platser i Sverige, och ett skäl torde vara detta.

3.3 Uppföljningsansvar

Regeringen avser att ta initiativ till att utbyggnaden av publik- såväl som icke-publik laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas i hela landet årligen följs upp och en bedömning görs om det finns brister i utbyggnaden.⁴⁷ Det är sannolikt att uppföljningsansvaret ska kopplas till nuvarande samordnande myndighet Energimyndigheten. De har nyligen fått ett uppdrag att de närmaste två åren följa upp och redovisa laddinfrastrukturutvecklingen med flera uppgifter. Vi tror att uppföljning och erfarenhetsöverföring är en viktig del i att öka takten i genomförandet, det vi vill framföra är att det bör även utredas om uppföljningsuppdraget är en del i ett övergripande ansvar för utvecklingen. En mycket angelägen del av uppföljningsansvaret är konkret uppföljning av hur tillgängligheten utvecklas och tillgodoses.

Det kan övervägas om Trafikverket ska ha nationellt ansvar för uppföljning av laddinfrastrukturutbyggnaden, som en del i huvudansvaret för laddinfrastrukturutvecklingen.

3.4 Tillgänglighet

I vår genomgång av lagar, regler och direktiv för tillgängliga publika laddstationer, så kan vi konstatera att det inte finns systematiska krav på, eller uppföljning av, tillgänglighet vad gäller laddinfrastruktur. Vår analys och rekommendationer tar inte fasta på eventuella orsaker till identifierade brister, utan fokuserar på hur utbyggnadstakten av tillgänglig laddinfrastruktur ska öka.

Regeringen har en tydlig ambition att laddinfrastrukturutvecklingen blir en del av myndigheternas uppdrag och ansvar, vilket i sin tur är en viktig förutsättning för att kunna styra laddinfrastrukturen till att bli mer tillgänglig. Det finns dock i de

⁴⁶ <https://www.regeringen.se/490fda/contentassets/d6a6d34c455c4f13be990fb835895718/atgarder-i-en-nationell-strategi-for-elektrifiering.pdf>

⁴⁷ <https://www.regeringen.se/490fda/contentassets/d6a6d34c455c4f13be990fb835895718/atgarder-i-en-nationell-strategi-for-elektrifiering.pdf>

planerade åtgärderna i Elektrifieringsstrategin inget som tyder på att krav på tillgängliga laddstationer blir verklighet.

3.4.1 Användardefinition och behovsinventering

Vi bedömer det som viktigt att den ansvariga statliga myndigheten för laddinfrastrukturutvecklingen definierar vilka som är användare av tillgänglig laddinfrastruktur, för att kunna ställa relevanta krav genom direktiv, standarder med mera.

Funktionsrättsperspektivet poängterar att man i utformningen av strategier och vid beslut bör involvera berörda grupper på något sätt. När det gäller tillgänglighet till laddinfrastruktur så bör det finnas ett användarperspektiv på den fortsatta utvecklingen både vad gäller laddstolpar och fysisk utformning på laddplatser och lokalisering. Det är viktigt att utgå från ett brett användarperspektiv, det vill säga alla möjliga användare av elbilar både nu och framåt. För att uppfylla funktionsrättsperspektivet behöver därför utformning av tillgängliga laddstationer utgå från förutsättningen att det som är nödvändigt för en del är bra för alla. Alla kan under perioder av livet ha behov av lättillgängliga och lätthanterliga laddstationer. Det gäller exempelvis för en stor grupp äldre personer eller personer som under perioder i sina liv har nedsatt rörelseförmåga till följd av exempelvis en olycka, operativa ingrepp eller graviditet.

Hur stort behovet är av tillgängliga laddstationer är inte känt idag och behöver ses över. Om det vid en samlad nationell bedömning konstateras att inte alla laddstationer ska byggas utifrån en universell utformning bör det då göras en skattning av hur många tillgängliga laddstationer som bör finnas för att alla personer ska ha samma förutsättningar att transportera sig med laddbara fordon. Noteras bör att det då inte heller kan betraktas som en universell utformning, vilket strider mot regeringens ambitioner i funktionshindersstrategin.

3.4.2 Lagstiftning, regler och ansvarsfördelning

Vi ser en förbättringspotential när det gäller styrning mot en mer tillgänglig laddinfrastruktur. För att öka takten i förändringen bör den huvudansvariga myndigheten få i uppdrag att se över förslag på åtgärder, krav, regler med mera, som leder till en tillgänglig laddinfrastruktur, i samverkan med andra delansvariga myndigheter.

Det framkommer inte någon tydlig drivkraft från ett offentligt perspektiv i riktning mot en ökad tillgänglig laddinfrastruktur eller en universell laddinfrastruktur. Den genomlysning som denna rapport har gjort visar på en oklarhet om vilken myndighet som skulle ha det pådrivande ansvaret.

Kravet på universell utformning i enlighet med regeringens funktionshinderstrategi är uppenbart inte tillräckliga. Det finns en förbättringspotential i att inkludera tillgänglighet / universell utformning i de regelverk som styr laddinfrastrukturutvecklingen. För de generella regler och krav som finns idag för tillgänglighet så bedömer vi att de antingen inte är helt tillämpbara på utbyggnaden av laddinfrastruktur eller så är de inte tillräckligt skarpa. Det är oklart om och hur de följs upp, vilka förbättrande åtgärder som idag vidtas, och det finns följaktligen vad vi har kunnat konstatera inga sanktioner kopplade till att bortse från tillgänglighet vid anläggning av laddstationer.

Byggregler och föreskrifter är i begränsad utsträckning anpassade till det här området vilket innebär att de inte är tillämpliga för att planera och följa upp

tillgängligheten på laddstationerna. Kraven på laddinfrastruktur enligt Boverkets föreskrift gäller endast där det ställs krav på laddningspunkter enligt plan- och byggförordningen (PBF) och är därför inte tillämplig på all laddinfrastruktur som byggs.

Regeringen överlämnade i april 2020 ett uppdrag till Boverket om att utreda konsekvenser av de ändrade kravnivåerna på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna.⁴⁸ Utan att närmare beröra innehållet i utredningsuppdraget konstaterar vi att Boverket har regeringens uppdrag när det gäller kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon, dock finns vad vi vet ingen styrning att öka andelen tillgänglig laddinfrastruktur. Det finns heller inget specifikt formulerat i Energimyndighetens samordningsuppdrag eller Trafikverkets uppdrag om utbyggnad av laddinfrastruktur längs det statliga nätet, som berör tillgängligheten ur ett funktionshinderperspektiv.

När det varken finns krav eller incitament för att utforma laddstationer så att de kan användas av personer med funktionsnedsättning är det upp till varje enskild aktör som vill bygga laddstationer att välja ambitionsnivå själva. Eftersom det beskrivs av operatörerna⁴⁹ som mer kostsamt att bygga tillgänglig laddinfrastruktur, exempelvis på grund av ett större markbehov, så behövs sannolikt ytterligare incitament för att bygga tillgängligt, vid sidan av övriga förslag på åtgärder.

3.4.3 Genomförande, standard och föreskrifter

Vi ser det som en viktig förutsättning oavsett ambitionsnivå för tillgänglighet, att ansvariga myndigheter i samverkan med användare tar fram standarder för vad som är en tillgänglig laddstation.

Vi konstaterar att i genomförandeprocessen är publika laddstationer jämställda med andra anläggningar, byggnader eller liknande, genom lag och reglering kopplat till plan- och bygglagen.

Med en tydligare nationell samordning, vägledning och planering förbättras även förutsättningarna för att insatserna på regional och lokal nivå ska kunna ta ytterligare fart. Energimyndigheten ska enligt den nationella strategin för elektrifiering⁵⁰, ge stöd till kommuner samt säkerställa att relevanta standarder och vägledningar tas fram som kan bidra till att tillgänglighet blir en integrerad del i planeringen av laddinfrastruktur. Detta ser vi som en viktig del i att ställa tydliga krav inom hela laddinfrastrukturprocessen – att det finns en samsyn kring hur en tillgänglig laddplats ska vara utformad för att motsvara de behov som finns.

Vi uppfattar att staten avser att ge fortsatt investeringsstöd till laddinfrastruktur. De regelverk som gäller för att lämna stöd till laddinfrastruktur, bör därmed förtydligas med att hänvisa till framtagna standarder.

För att laddplatser ska bli tillgängliga för personer med funktionsnedsättning så är en väg framåt att Boverket får i uppdrag att revidera sina föreskrifter.

⁴⁸ <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2020/konsekvenser-av-andrade-kravnivaer-pa-laddinfrastruktur.pdf>

⁴⁹ Sweco Sverige AB, Uppdrag till Region Västerbotten. *Laddinfrastruktur för elfordon längs väg E12*. 2020.

⁵⁰ <https://www.regeringen.se/490fda/contentassets/d6a6d34c455c4f13be990fb835895718/atgarder-i-en-nationell-strategi-for-elektrifiering.pdf>

Även om det ännu saknas en enhetlig standard för vad som utgör en tillgänglig laddplats, så bör det finnas erfarenhet och kompetens bland marknadens aktörer, projektörer, entreprenadföretag och laddstolpsleverantörer för att hantera krav på tillgänglighet på ett godtagbart sätt.

Boverkets föreskrifter är generella i sin kravställning och de mer specifika och tydliggörande skrivningarna är främst allmänna råd och rekommendationer. Det innebär att det inte finns några grunder för att bedriva tillsyn eller att fastslå eventuella påföljder om råden inte följs.

I de nationella investeringsstöden för utbyggnaden av laddinfrastruktur finns krav på tillgänglighet, men dessa krav beskriver tillgänglighet ur en mer generell kontext och den utformning de föreslår skulle inte i praktiken innebära att laddstationen var tillgänglig för alla personer oavsett funktionsförmåga. Tydliga och inkluderande råd med krav på att dessa följs behöver tas fram.

Power Circle⁵¹ samt Projektet Stolpe in för Stad och Land (SiSL) i samarbete med Personskadeförbundet (RTP) och DHR⁵² har, var för sig, tagit fram praktiska råd för hur en inkluderande laddplats bör utformas.⁵³ Råden har dock inte officiellt antagits som standard och det finns därför inga krav på tillsyn av att standarden efterlevs.

3.4.4 Marknadens drivkrafter

Vi ser det inte som en framkomlig väg att utforma tillgänglighetskrav i föreskrifter och sedan förvänta sig samma eller högre utbyggnadstakt som idag. Det behöver ske i samverkan med de aktörer som är delaktiga i utbyggnaden för att tillförsäkra en fortsatt stark framdrift. Utöver framtagande av standarder och stöd för utformning krävs även att man i dialog med marknadsparter tydliggör de krav på tillgänglighet vid laddstationer som ska tillgodoses. En förutsättning för att säkra utbyggnadstakten torde vara ett utökat eller generellt statligt stöd för tillgänglig laddinfrastruktur.

Tillse att det finns förutsättningar för en fungerande marknad med utökade och fullgoda tillgänglighetskrav för laddstationerna.

3.5 Avslutning

Vi har i detta utredningsuppdrag genomfört arbetet med början i en omfattande dokumentgranskning och efterföljande analys. Vårt uppdrag har därefter varit att rekommendera hanteringen av vissa brister och förbättringsmöjligheter.

Vår sammanfattande slutsats är att vi bedömer att regeringens beslut om elektrifieringsstrategi i allt väsentligt leder till en förbättrad och tydligare styrning av laddinfrastrukturutvecklingen. Det är dock oklart om och hur laddinfrastrukturen ska bli mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning utifrån gällande beslut och förslag. Våra förslag enligt ovan utgår från att det finns en ambition att öka takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur som är tillgänglig för alla.

Om det ska etableras laddinfrastruktur som är tillgänglig för alla behöver det finnas en reglering som tydligt styr i den riktningen. Något som också behövs är

⁵¹ <https://www.energi kontorensverige.se/2020/06/09/hej-varlden/>

⁵² DHR - Delaktighet, handlingskraft och rörelsefrihet är en idéburen demokratisk organisation för och av personer med nedsatt rörelseförmåga.

⁵³ https://biofuelregion.se/wp-content/uploads/2019/08/Inkluderande-laddning-Version-1_1.pdf

att ta fram en standard för en universellt utformad laddstation. Det finns även behov av att tydligt definiera ansvarsförhållanden för utvecklingen av laddinfrastruktur, vilket även ska gälla ansvaret för att tillgängliggöra laddinfrastrukturen. Slutligen bör man även se över om det finns behov av ytterligare incitament för en ökad utbyggnadstakt.

4. Referenser

Boverket. Tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar. Boverket. 2018. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/allmanna/tillganglighet/> (Hämtad 2022-06-02)

Boverket. *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon*. Karlskrona: Boverket, 2019. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/nya-krav-pa-laddinfrastruktur-for-laddfordon.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Boverket. *Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur*. Karlskrona: Boverket, 2020. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2020/konsekvenser-av-andrade-kravnivaer-pa-laddinfrastruktur.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Diskrimineringsombudsmannen. Funktionsnedsättning. *Diskrimineringsombudsmannen*. 2022. <https://www.do.se/diskriminering/diskrimineringsgrunder/funktionsnedsattning-en-av-diskrimineringsgrunderna#h-Definitionavdiskrimineringsgrundenfunktionsnedsattning> (Hämtad 2022-06-02)

Ds 2008:23. *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*.

Energikontoren Sverige. Tillgängliga laddstationer för elbilar. *Energikontoren Sverige*. 2020. <https://www.energikontorensverige.se/2020/06/09/hej-varlden/> (Hämtad 2022-06-02)

Energimyndigheten. Laddinfrastruktur. *Energimyndigheten*. 2021. <http://www.energimyndigheten.se/laddinfrastruktur> (Hämtad 2022-06-02)

Energimyndigheten. *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform*. Stockholm: Statens energimyndighet, 2021. <https://www.energimyndigheten.se/remissvar-och-uppdrag/Download/?documentName=Rapport%20Analys%20och%20f%C3%B6rslag%20f%C3%B6r%20b%C3%A4ttre%20tillg%C3%A5ng%20till%20laddinfrastruktur%20f%C3%B6r%20hemmaladdning%20oavsett%20boendeform.pdf&id=1787> (Hämtad 2022-06-02)

Energimyndigheten. *Regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter*. Energimyndigheten, 2022. <https://www.energimyndigheten.se/globalassets/utlysningar/regionala-elektrifieringspiloter/fullstandig-utlysningstext-elektrifieringspiloter.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Europeiska kommissionen. *Meddelande från kommissionen till europaparlamentet, europeiska rådet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén – den europeiska gröna given.*

Bryssel: Europeiska unionen, 2019. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0007.02/DOC_1&format=PDF (Hämtad 2022-06-02)

Europeiska kommissionen. *Make transport greener.* Europeiska unionen, 2021. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/869687/Transport_Factsheet_EN.pdf.pdf (Hämtad 2022-06-02)

Europeiska unionen. *Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna 2012/C 326/02.* Europeiska unionen. 2012. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:C2012/326/02&from=SV> (Hämtad 2022-06-02)

Europeiska unionen. En jämlikhetsunion: EU:s strategi för rättigheter för personer med funktionsnedsättning 2021–2030. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0101&from=SV> (Hämtad 2022-06-13)

Förordning (EU) nr 651/2014

Klimatklivet. *Kriterier och urvalsprocess för stöd till publik laddinfrastruktur Presentation av kriterier för kommande utlysning om stöd till publik laddinfrastruktur, samt process för urval av anbud.* Naturvårdsverket, 2022. <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/amnen/klimat/klimatklivet/kriterier-och-urvalsprocess-for-stod-till-publik-laddinfrastruktur-220421.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Kunskapsguiden. Tillgänglighet. *Kunskapsguiden*, 2022. <https://kunskapsguiden.se/omraden-och-teman/funktionshinder/rattigheter-for-personer-med-funktionsnedsattning/tillganglighet/> (Hämtad 2022-06-02)

Myndigheten för delaktighet. *Allmän kommentar nr 2 (2014) om artikel 9 Tillgänglighet.* Stockholm: Myndigheten för delaktighet, 2016. <https://www.mfd.se/contentassets/bca5109985b64582aac9c404c102bf89/2016-16-allman-kommentar-nr-2-om-artikel-9-tillganglighet.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Naturvårdsverket. EU-förordningar och direktiv. *Naturvårdsverket.* <https://www.naturvardsverket.se/lagar-och-regler/eu-forordningar-och-direktiv/> (Hämtad 2022-06-02)

Tiderman, Helena. Att tanka – en utmaning om du sitter i rullstol. *Personskadeförbundet RTP:s tidskrift.* 2012 (nr 4). <https://weblisher.textalk.se/rtp/1204/?page=10&mode=50&noConflict=1>

Power Circle. *Laddat för kunskap, laddstationer – Den kompletta guiden* (Broschyr). <https://docplayer.se/486747-Laddat-for-kunskap-laddstationer-den-kompletta-guiden.html> (Hämtad 2022-06-28)

Proposition 2016/17:188. *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken.*

Proposition 2016/17:21. *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.*

Infrastrukturdepartementet. *Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning.*

Stockholm: Regeringskansliet, 2022.

https://www.regeringen.se/4999ce/contentassets/8761973413204121b91d01089fbd1e91/nationell-strategi-for-elektrifiering_2022_webb.pdf (Hämtad 2022-06-02)

Infrastrukturdepartementet. *Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning - Åtgärder*. Stockholm: Regeringskansliet, 2022.

<https://www.regeringen.se/490fda/contentassets/d6a6d34c455c4f13be990fb835895718/atgarder-i-en-nationell-strategi-for-elektrifiering.pdf> (Hämtad 2022-06-28)

Regeringskansliet. Elektrifieringskommissionen. *Regeringen*.

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transportsektorn-elektrifieras/el-1/> (Hämtad 2022-06-02)

Regeringskansliet. Uppdrag att genomföra en myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering. *Regeringen*.

<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2022/05/uppdrag-att-genomfora-en-myndighetsgemensam-uppfoljning-av-samhallets-elektrifiering/> (Hämtad 2022-06-28)

Regleringsbrev Fi2019/04079/SFÖ mfl. *Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende länsstyrelserna*.

Regleringsbrev Fi2020/00609 m.fl. *Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende länsstyrelserna*.

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*.

SFS 1974:152. *Regeringsform*.

SKR Kommentus Inköpscentral. *Information och checklista för etablering av laddningspunkter*. Sveriges Kommuner och Regioner, 2018.

<https://www.adda.se/globalassets/adda-inkopscentral/ramavtal/filer-och-block/laddningspunkter-2018/bilaga-1-checklista-laddningspunkter.pdf> (Hämtad 2022-06-02) SOU 2021:48 (del 2). *I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 – betänkande av utfasningsutredningen*.

Stolpe in för Stad och Land Västernorrland och Jämtlands län. *Den tillgängliga laddplatsen – Praktiska råd för hur en inkluderande laddplats bör utformas, Version 1.1*. BioFuel Region, 2019. https://biofuelregion.se/wp-content/uploads/2019/08/Inkluderande-laddning-Version-1_1.pdf (Hämtad 2022-06-02)

Sveriges Kommuner och Regioner. *Ladda för framtiden – laddinfrastruktur för elfordon*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting, 2017.

<https://skr.se/download/18.583b3b0c17e40e303844962a/1642430320584/7585-571-4.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Sveriges Kommuner och Regioner. *Yttrande över Betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48) "I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040"*. Sektionen för infrastruktur och fastigheter, 2021.

<https://skr.se/download/18.7669444317bb94adf5f65c4a/1631886712451/WEBB-14-SKR-Yttr-I-en-varld-som-staller-om-fossila-drivmedel.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Sweco Sverige AB, *Laddinfrastruktur för elfordon längs väg E12*. 2020.
<https://biofuelregion.se/wp-content/uploads/2021/05/Rapport-Laddinfrastruktur-for-elfordon-langs-vag-E12.pdf> (Hämtad 2022-06-07)

SÖ 2008: 26. *Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och fakultativt protokoll till konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning New York den 13 december 2006*.

Trafikverket. *Förutsättningar för statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbaddning av elfordon – Instruktion för ansökan hösten 2021*. Borlänge: Trafikverket, 2021.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/c99fbc9ef8d14007be17b2384c2a4d98/instruktion-for-ansokan-ht-2021.pdf> (Hämtad 2022-06-02)

Trafikverket. *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030*. Borlänge, 2019. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1366742/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2022-06-02)