

GUIDE: SÅ KAN KOMMUNER ARBETA STRATEGISKT MED LADDINFRASTRUKTUR





INLEDNING

Just nu arbetar många kommuner med hur de ska tillgodose behovet av att ladda elbilar vid arbetsplatser, bostäder och besöksmål. För att nå högt uppsatta klimat- och miljömål måste utsläppen från transporter minska kraftigt och då bör andelen elfordon öka. Det kräver i sin tur en infrastruktur som kan försörja fordon med el – när och där det behövs. Det gäller kommunkoncernens egna fordon, men också boende och näringsliv i kommunen, besökare och de som bara är på genomresa.

Denna guide fungerar som stöd och inspiration i arbetet med att utforma en intern strategi för arbetet med laddinfrastruktur. Strategin kan sättas på pränt i ett styrdokument. Där kan kommunen beskriva sin roll, sina ambitioner och hur arbetet med infrastruktur för laddning ska organiseras. Ett sådant styrdokument kan även omfatta exempelvis trafik, parkering, energi, klimat och miljö.

Utöver denna guide har BioDriv Öst tagit fram två faktaunderlag till hjälp i de vägval kommunen behöver göra för att landa i tydliga ställningstaganden: [Vägen till laddinfrastruktur i din kommun](#) och [FAQ om laddinfrastruktur](#).



Ett styrdokument ska peka ut riktningen

En rad olika aktörer är involverade i att bygga laddinfrastruktur. Det kan göra det svårt att greppa vilken roll en kommun kan och bör ta. Under flera års tid har experterna på BioDriv Öst stöttat många kommuner i östra Mellansverige och Stockholm i detta. Det har gett en bild av vilka insatser en kommun har tydlig rådighet över, vilket kan sammanfattas så här:



Laddning vid kommunal verksamhet

- Etablera laddning för kommunens egna fordon
- Etablera laddning för besökare och personal vid fastigheter som ägs av kommunen (inklusive kommunala bolag)
- Se till att kommunen i egenskap av fastighetsägare lever upp till kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen (Plan- och bygglag (2010:900) (PBL) samt Plan- och byggförordning (2011:338)). Läs mer nedan, i avsnittet Relevant lagstiftning.



Privat laddning

- Etablera laddning för boende i kommunens allmännyttiga bolag
- Informera och stötta privatpersoner, bostadsrättsföreningar, samfällighetsföreningar och företag som ska etablera laddning



Publik laddning

- Skapa förutsättningar för näringslivet att etablera publik laddning på kommunal mark
- Eventuellt etablera publik laddning i egen regi
- Möjliggöra laddning för hushåll som har boendeparkering på kommunens gator



Utöva tillsyn av att kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen efterlevs

Ett styrdokument för laddinfrastruktur bör ge tydliga svar på hur kommunen ska arbeta med dessa ansvarsområden.

Foto: Zaptec



Delar av kommunkoncernen som berörs

En kommunkoncern omfattar dels kommunorganisationen, dels de kommunala bolagen. De som vanligtvis berörs av arbete med laddinfrastruktur (mer eller mindre) är medarbetare som arbetar med följande frågor:

- Fordon
- Fastigheter
- Samhällsplanering, särskilt trafik/parkering/exploatering
- Energi/klimat/miljö
- Upphandling
- Näringsliv
- Kommunala bolag som bedriver verksamhet inom bostäder, fastigheter, parkering, energi eller miljö

Generellt är det alltså många olika delar av en kommunkoncern som är involverade. Därför kan det vara värdefullt att samla ansvariga personer inom ovan nämnda verksamheter för att fördela ansvar och roller samt etablera rutiner för hur det löpande arbetet ska organiseras. I slutet av denna guide finns en tabell som kan fungera som utgångspunkt i dessa diskussioner.





RELEVANT LAGSTIFTNING

Kommuner berörs av olika typer av lagstiftning kopplat till laddinfrastruktur. Här är en kortfattad beskrivning av det viktigaste att ha koll på.

Krav på laddinfrastruktur vid byggnader

Plan- och bygglagen (PBL) kräver att laddinfrastruktur etableras vid vissa fastigheter vid ny- och ombyggnation. Lagen säger också att byggnader som inte är bostadshus och som har minst 21 parkeringsplatser ska ha minst en laddpunkt.

Dessa krav kommer från EU-direktivet för byggnaders energiprestanda (EPBD). Där finns också skärpta krav på laddinfrastruktur vid byggnader från 2027 och framåt som ska vara implementerade i svensk lagstiftning sommaren 2026.

Befintliga och kommande krav på laddinfrastruktur sammanfattas i BioDriv Östs guide [Lagkrav på laddinfrastruktur vid byggnader](#).

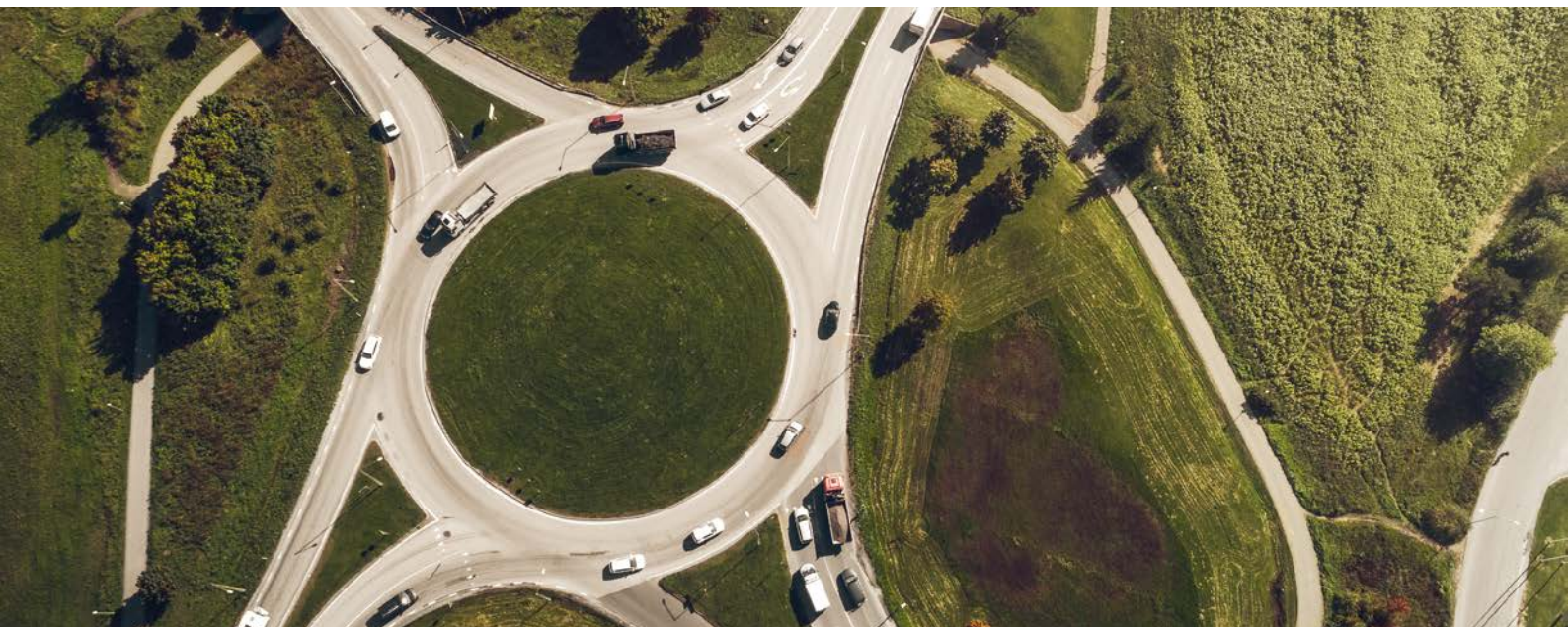
Rätt till laddning

I EPBD finns även krav på att varje medlemsland ska införa regler som möjliggör för den som nyttjar en parkeringsplats i anslutning till sin bostad att få installera en laddpunkt. Ett sådant tillstånd ges av den som upplåter parkeringsplatsen. I korthet handlar det om att boende i framför allt flerbostadshus ska kunna nekas begäran om laddplats endast om det finns allvarliga och berättigade skäl. Ett förslag från regeringen på hur dessa EU-regler ska genomföras i svensk lagstiftning skickades ut på remiss sommaren 2025. Även dessa regler ska vara implementerade i svensk lagstiftning senast sommaren 2026.

Förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

EU-förordningen Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) reglerar utbyggnad av laddinfrastruktur och vätgastankställen. I slutet av varje år ska medlemsländerna se till att det finns publika laddplatser som motsvarar minst 1,3 kW laddeffekt per registrerad elbil samt 0,8 kW installerad laddeffekt per laddhybrid. Kraven beräknas utifrån de elbilar och laddhybrider som klassas som lätta fordon, alltså personbilar och lätta lastbilar.

Förordningen ställer också krav på att alla medlemsländer bygger ut publika laddstationer och vätgastankstationer för lätta och tunga fordon längs EU:s stomvägnät och övergripande vägnät, se Figur 1. Laddstationerna ska vara utplacerade med ett visst maximalt avstånd och en viss laddeffekt, se Tabell 1 och 2.





Figur 1. Karta över EU:s utpekade stomvägnät (tjocka röda vägar) och övergripande vägnät (smala röda vägar).

Tabell 1. Krav på publika laddstationer för lätta fordon i EU-förordningen AFIR.

Krav uppfyllt	Vägnät	Kapacitet per laddstation var 6:e mil (i båda körriktningarna)
31 dec 2025	Stomvägnät	400 kW
31 dec 2027	Stomvägnät	600 kW
31 dec 2027	50 % av övergripande vägnät	300 kW
31 dec 2030	Övergripande vägnät	300 kW
31 dec 2035	Övergripande vägnät	600 kW

Tabell 2. Krav på publika laddstationer för tunga fordon i EU-förordningen AFIR.

Krav uppfyllt	Vägnät	Kapacitet per laddstation var 6:e mil (i båda körriktningarna)
31 dec 2025	Stomvägnät	400 kW
31 dec 2027	Stomvägnät	600 kW
31 dec 2027	50 % av övergripande vägnät	300 kW
31 dec 2030	Övergripande vägnät	300 kW
31 dec 2035	Övergripande vägnät	600 kW

Förordningen AFIR gäller nationellt och innebär alltså inga specifika krav för kommuner. Kommuner som äger mark längs stomvägnätet och det övergripande vägnätet, som berörs av kraven, bör dock vara beredda på att upplåta mark och underlätta för planering av ett förstärkt elnät på mark som bedöms vara lämplig för etablering av snabbladningsstationer.

Clean Vehicles Directive

EU-lagstiftningen Clean Vehicles Directive (CVD) innebär krav på kommuner och kommunala bolag att upphandla en viss andel elfordon. Indirekt innebär det även krav på att skapa möjlighet att ladda dessa fordon.

Upphandlingar som omfattas av CVD är dels inköp av fordon till den egna verksamheten, dels upphandling av följande transporttjänster:

- Busstrafik med stadsbussar
- Skolskjuts, färdtjänst, sjukresor, omsorgsresor och liknande
- Sophämtning
- Utdelning och transporter av post och paket

Läs mer om CVD i BioDriv Östs [faktablad](#).





FRÅGOR ATT TA STÄLLNING TILL I ETT STYRDOKUMENT

Vid upprättandet av ett styrdokument för laddinfrastruktur finns ett antal frågor att ta ställning till. Här följer en genomgång av dessa.

Koppling till kommunens mål	Laddning vid kommunal verksamhet	Privat laddning	Publik laddning	Tillsyn av lagkraven på laddinfrastruktur
	Kommunens egna fordon	Etablera laddning för boende i kommunens allmännyttiga bolag	Skapa förutsättningar för näringslivet att etablera publik laddning på kommunal mark	
	Besökare och personal vid kommunens fastigheter	Informera och stödja allmänhet och näringsliv	Etablera publik laddning i egen regi	
	Leva upp till kraven i lagstiftningen		Tillgängliggöra laddning för hushåll med boendeparkering på kommunens gator	

Figur 2. Sammanställning av frågor att ta ställning till i ett styrdokument.

Koppling till kommunens mål

Beskriv om, hur och varför laddinfrastruktur är relevant för kommunens beslutade mål om exempelvis minskad klimatpåverkan från kommunorganisationen och/eller kommungeografin.

Laddning vid kommunal verksamhet

Kommunens egna fordon

För att öka andelen elfordon i kommunens fordonssflotta behöver det finnas möjlighet att ladda under den tid på dygnet då fordonen står parkerade som längst, oftast vid verksamhetens hemvist. Därför är det nödvändigt att kartlägga detta för samtliga fordon. Dessutom behövs en kartläggning av förutsättningarna för installation av laddare på respektive plats, exempelvis rådighet över fastigheten, tillgänglig effektkapacitet i elnätanslutningen och lämplig placering.

Ofta kan laddarna kopplas in på en fastighets befintliga elnätanslutning utan att det tillåtna effektuttaget behöver höjas. En bedömning av hur många laddare som kan installeras på en fastighet inom ramen för befintlig elnätanslutning avgörs av fastighetens maximala effektuttag (säkring) och dagliga effektuttag (nyttjande). Om befintlig säkringsnivå är begränsande kan det finnas möjlighet att höja den, förutsatt att elnätbolaget tillåter det. Om fler än en laddpunkt installeras på samma plats bör det alltid finnas någon typ av lastbalansering som optimerar fördelning av tillgänglig effekt mellan laddpunkterna utan att överstiga fastighetens säkring.

Om laddarna inte behövs för kommunens egna fordon hela dygnet är det möjligt att göra dem semi-publika. Det innebär att de är öppna för allmänheten vissa tider på dygnet och/eller vissa dagar i veckan. Semipublik laddning gör installationen mer kostnadseffektiv, eftersom den både ökar nyttjandegraden och bidrar till att tillfredsställa behovet av publik laddning.

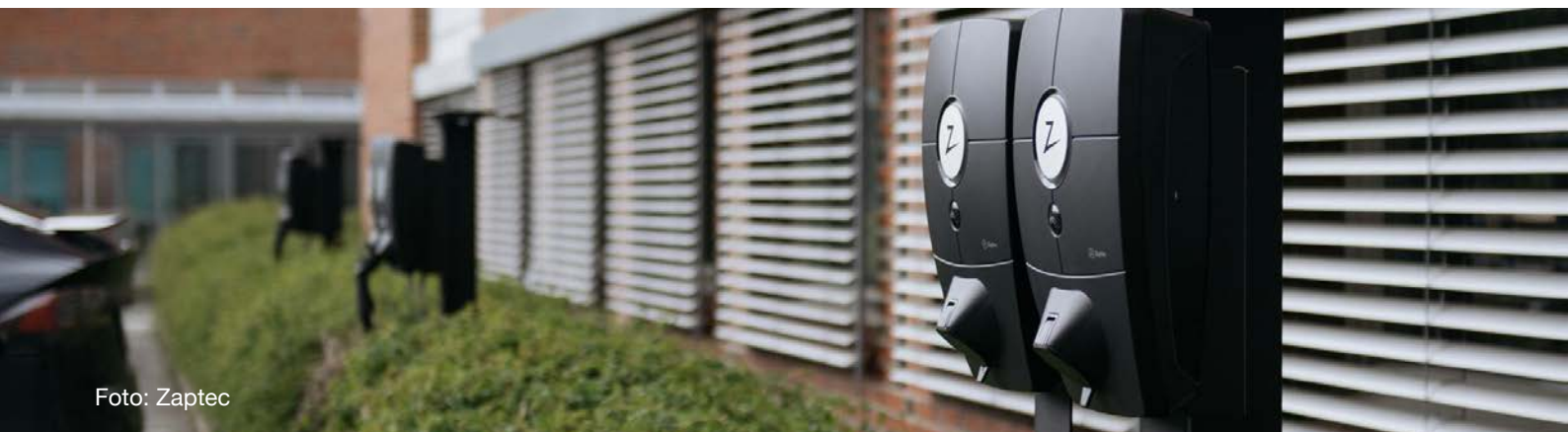


Foto: Zaptec

Kommunen behöver också ta ställning till ägandeformen för den interna laddinfrastrukturen samt komma fram till hur ansvar och rutiner för att installera laddare ska se ut när en verksamhet behöver laddning till nya elfordon. Generellt kan detta ordnas på två alternativa sätt. Antingen investerar, äger och förvaltar verksamheterna sina laddare själva. Eller så investerar, äger och förvaltar en central enhet laddarna och debiterar verksamheterna månadsvis. Det senare alternativet är oftast resursbesparande och mer kostnadseffektivt.

Läs mer i [Vägen till laddinfrastruktur i din kommun](#), under avsnittet Laddning vid kommunens egna anläggningar och arbetsplatser.

Besökare och personal vid kommunens fastigheter

En kommun har en rad olika verksamheter vid sina fastigheter och behöver ta ställning till om och hur laddning ska ordnas där. Där det förekommer att bilburna besökare och/eller personal kommer långväga ifrån kan det vara lämpligt med destinationsladdning. Vid vissa fastigheter, exempelvis idrottsplatser, kan det vara lämpligt att laddplatserna är semi-publika. På platser där kommunen har verksamhetsfordon som kan behöva laddas oregelbundet över dygnet är det kanske inte lämpligt att laddarna är semi-publika.

Leva upp till kraven i lagstiftningen

Vissa av kommunens parkeringsytor kan omfattas av lagkraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen. Kommunen behöver peka ut vilken eller vilka delar av kommunkoncernen som ansvarar för att deras fastigheter lever upp till lagstiftningen. Läs mer om det i BioDriv Östs [guide för fastighetsägare](#).

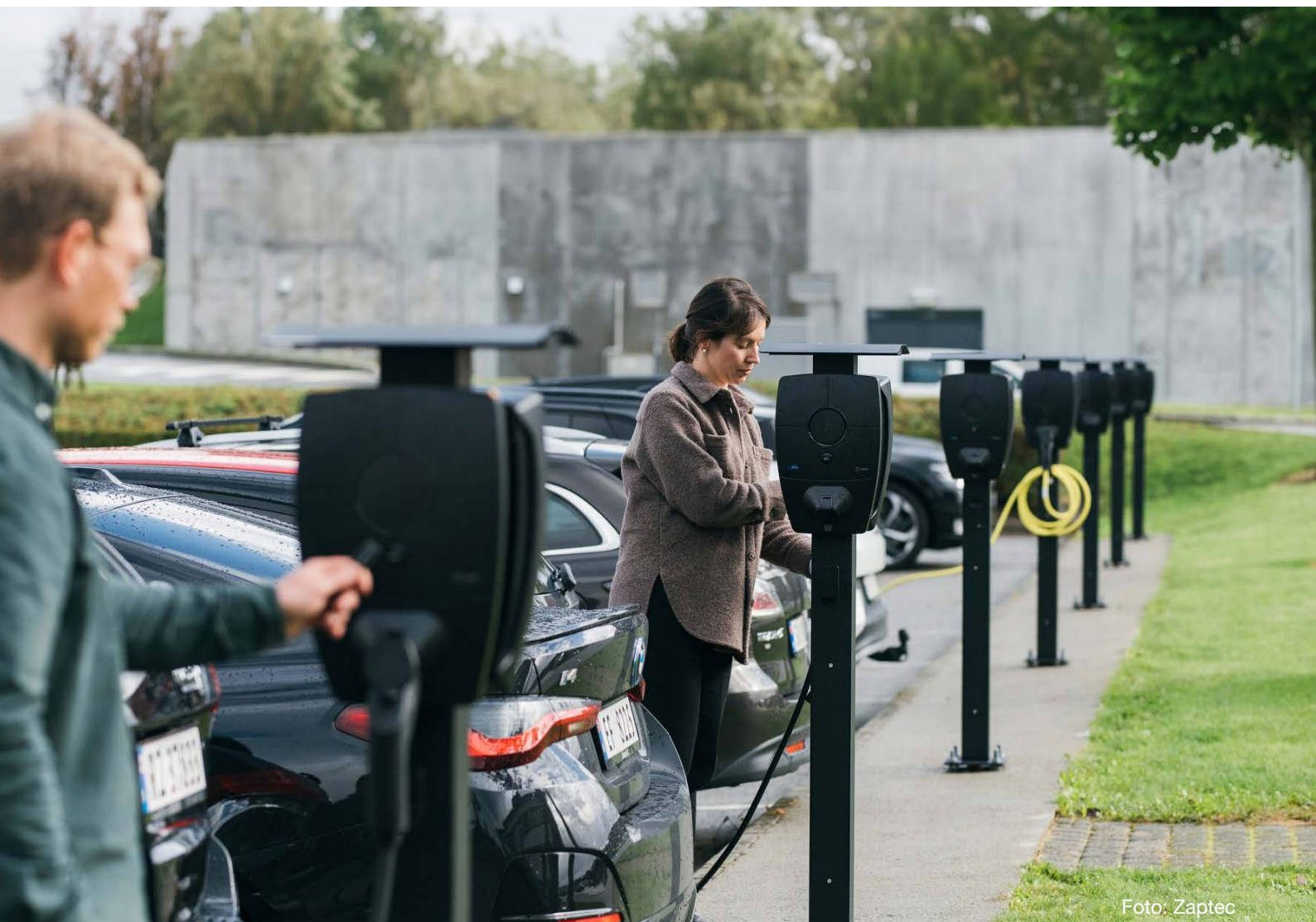


Foto: Zaptec

Privat laddning

Etablera laddning för boende i kommunens allmännyttiga bolag

För att det ska vara möjligt för kommuninvånarna att skaffa elbil behöver det finnas laddinfrastruktur vid flerbostadshus. Från och med sommaren 2026 kommer boende att ha lagstöd för att få fastighetsägare att installera laddare (se Rätt till laddning, under Relevant lagstiftning ovan).

Kommunala bostadsbolag ansvarar för att laddare byggs vid parkeringsplatser i anslutning till deras hyresbostäder. Denna utbyggnad bör ske stegvis, i takt med att fler boende skaffar elbil. Dock kan det vara viktigt att vara proaktiv och erbjuda något fler laddare än vad som efterfrågas. Annars finns risken att boende i allmännyttiga bolag ser sig förhindrade att byta till elbil.

Laddning för boende i flerbostadshus kan ha olika upplägg. Här följer två exempel.

Exempel 1: Laddare på egna parkeringsplatsen

Laddare sätts upp på vissa parkeringsplatser som de boende får stå i kö till. Alternativt dras ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser, varefter laddare installeras när det efterfrågas. Kostnaden för installation och drift läggs på hyran av parkeringsplatsen. Utöver parkeringshyran betalar den boende för nyttjad el, men i vissa fall ingår den kostnaden i hyran för att minska administrationen.

Fördelen med egen laddare är att platsen alltid är tillgänglig för laddning och att användaren inte behöver verifiera vem som laddar och ska betala. Eventuellt kan en digital tagg (RFID) användas för att ingen utomstående ska kunna ladda där olovligen.

Exempel 2: Laddare som delas mellan boende och eventuellt även med besökare

Laddare sätts upp på parkeringsplatser som inte är bokade eller förhyrda. Där kan boende ställa sin bil när de behöver ladda. I dessa fall betalar de bara för laddningen. De betalar alltså inte någon extra parkeringsavgift under tiden de laddar.

Fördelen med delade laddare är att det krävs färre laddpunkter och att dessa har högre nyttjandegrad. Det ger en lägre investeringskostnad och snabbare återbetalningstid. Det ger även möjlighet för besökare och andra att ladda sina fordon, förutsatt att laddarna är publika eller semi-publika.

BioDriv Öst har tagit del av hur ett antal allmännyttiga bolag har ordnat med laddning för boende. Intrycket är att delade laddare är det mest kostnadseffektiva och lämpliga alternativet i dagsläget. Dessutom verkar det fungera bra för de boende. I takt med att allt fler skaffar elbil kan dock behoven komma att förändras.

Informera och stödja allmänhet och näringsliv

Boende i villa, radhus, bostadsrättsförening eller samfällighetsförening har egen rådighet över att installera laddinfrastruktur. Detsamma gäller företag. Kommunen kan stötta dem genom praktiska och tekniska tips och råd kring etablering av laddinfrastruktur samt med information om vilka ekonomiska stöd och avdrag de kan söka. Kommunen behöver ta ställning till om och hur den ska jobba med denna typ av information och stöd. Exempelvis kan det ske via energi- och klimatrådgivningen eller en näringslivsenhet. Guiden [Fixa laddplats](#) är en bra hjälp.



Publik laddning

Ett viktigt underlag i arbetet med publik laddning är de regionala kunskapsunderlagen (i vissa län kallat regionala planer) för etablering av publik fossilfri tank- och laddinfrastruktur. Där finns bedömningar av hur behovet av publik snabbbladdning förväntas se ut år 2030, både vad gäller mängd och geografisk placering.

Skapa förutsättningar för näringslivet att etablera publik laddning på kommunal mark

För att främja utbyggnad av publik laddinfrastruktur kan mark som kommunen eller kommunala bolag äger upplåtas till företag som vill installera publika laddare. Om kommunen beslutar att upplåta sådan mark är nästa steg att ta ställning till hur och var. Alternativen är att antingen sälja mark eller upplåta mark via någon typ av avtal.

Sälja mark

Ett sätt att upplåta mark är att sälja kommunal mark till ett företag som installerar publik laddinfrastruktur och sköter driften av den. Det är vanligt vid större etableringar, exempelvis laddhubbar vid större trafikleder. Det är mindre vanligt för enstaka laddplatser inne i samhällen. Försäljningen måste ske enligt kommunallagen och kommunens riktlinjer för markförsäljning.

Upplåta mark via arrendeavtal eller nyttjanderättsavtal

Det finns två olika sätt att upplåta mark: arrendeavtal och nyttjanderättsavtal. Dessa är reglerade i Jordabalken. De har stora likheter, men arrendeavtal är en avtalsform som ger en något starkare besittningsrätt för den som arrenderar. De är alltså något svårare att säga upp för arrendatorn.

Det vanligaste sättet för kommuner att upplåta mark för publik laddinfrastruktur är nyttjanderättsavtal. Därför ligger fokus på den avtalsformen här. Men samma tillvägagångssätt kan användas för upplåtande via arrendeavtal. I dagsläget förekommer två sätt för att tilldela nyttjanderättsavtal: först till kvarn-principen och tjänstekoncessionsupphandling.

Vid **först till kvarn** pekar kommunen ut mark som är aktuell för etablering av publika laddplatser samt informerar om vilka kriterier och avtalsvillkor som gäller. Det kan exempelvis handla om att en aktör endast får ansöka om ett visst antal platser i taget. En viktig aspekt är att annonseringen om upplåtelse av mark är transparent och likabehandlande för att kommunen ska bidra till en god konkurrens på marknaden.

Vid **tjänstekoncessionsupphandling** upphandlar kommunen en eller flera leverantörer som tilldelas nyttjanderättsavtal för de platser kommunen pekat ut som aktuella för etablering av publika laddplatser. Detta enligt Lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner.

I båda fallen brukar kommunen ställa krav på bland annat antal laddplatser, tillgänglighet och utformning av laddstationen. Ersättningen till den som får nyttjanderätt, det vill säga leverantören av publik laddning, utgörs av avgifter från dem som nyttjar laddplatserna.



Först till kvarn-principen är det vanligaste sättet att tilldela nyttjanderättsavtal. Det görs vanligtvis genom att publicera följande på kommunens hemsida:

- En karta där kommunen pekat ut platser/mark i kommunens ägo som är lämplig för publika laddplatser
- Kriterier för ansökan och etablering av laddplatser
- En process för att anmäla intresse för att etablera laddplatser

Kommunen tilldelar sedan nyttjanderättsavtal till leverantörer i enlighet med angivna kriterier, ofta med följande fyra bilagor: Karta med skiss över var anläggningen är belägen, Anvisningar för utformning av laddstation och elskåp, Anvisningar för grävning samt Avtal för uppföljning av hur laddplatserna nyttjas.

Exempel på en kommun som tillämpar denna modell är Stockholms stad. En kortfattad beskrivning av deras modell och erfarenheter finns i ett [informationsmaterial](#) på BioDriv Östs hemsida. Där finns även en [mall för nyttjanderättsavtal](#) som till stora delar bygger på det avtal Stockholms stad tillämpar.

I arbetet med att kartlägga platser lämpliga för publik laddning kan Tabell 3 fungera som vägledning.

Tabell 3. Beskrivning av lokala faktorer som påverkar behov av laddinfrastruktur.

Lokala faktorer (Primär typ av laddning)	Större behov av publik laddning	Mindre behov av publik laddning
Genomfartstrafik (Snabbladdning)	Stor mängd långväga genomfartstrafik	Liten mängd långväga genomfartstrafik
Destinationer (Semisnabb laddning)	Många/stora destinationer som besöks frekvent av långväga biltrafik	Få/små destinationer som besöks frekvent av långväga biltrafik
Bostadsbestånd (Normalladdning)	Hög andel gatuparkering	Låg andel gatuparkering
Service trafik (taxi, lätta leveransfordon med mera) (Snabbladdning)	Många servicebilar rör sig i området	Få servicebilar rör sig i området

Etablera publik laddning i egen regi

Kommunala bolag, exempelvis parkeringsbolag, energibolag och fastighetsbolag, kan välja att ta en aktiv roll i att installera, äga och driva publik laddinfrastruktur. Det kan vara särskilt lämpligt där det finns behov av publik laddning men där den kommersiella lönsamheten förväntas vara dålig. Att som kommunalt bolag ta kostnaden för en sådan investering kan motiveras av att det bidrar till en god geografisk täckning av publika laddplatser i kommunen.

Vid vissa fastigheter kan även kommunen välja att själv äga och/eller driva laddinfrastruktur som är semi-publik eller publik.

Konkurrensverket har granskat offentlig sektors roll på marknaden för publik laddinfrastruktur och konstaterat risker för snedvriden konkurrens. Kommuner och kommunala bolag som äger och förvaltar publik laddinfrastruktur bör därför:

- Inte utnyttja fördelar som skattemedel eller avsaknad av vinstkrav för att konkurrera ut privata aktörer
- Upprätthålla marknadsmässig prissättning och transparens i sina affärsmodeller
- Skilja myndighetsutövning från affärsverksamhet för att undvika intressekonflikter
- Säkerställa att beslut om markanvändning inte gynnar den egna verksamheten på bekostnad av andra aktörer

En kommun behöver ta ställning till om och hur kommunen eller ett kommunalt bolag ska etablera publik laddning i egen regi eller om utbyggnaden av publik laddning ska överlåtas helt till marknaden.

Tillgängliggöra laddning för hushåll med boendeparkering på kommunens gator

Vid flerbostadshus utan tillhörande parkering på kvartersmark har de boende sina bilar parkerade på kommunens gator, som är allmän platsmark. Det är inga problem att bygga laddinfrastruktur på allmän platsmark så länge det finns en naturlig koppling till markens avsedda användning. Kommunen behöver därför ta ställning till om laddplatser är det bästa användandet av den aktuella platsen samt ta hänsyn till hur lätt det är att göra om ytan till något annat ifall behoven ändras över tid.

Stockholms stad har mycket boendeparkering på kommunens gator. De har valt att öppna upp allmän platsmark för etablering av publik laddning som kan användas av boende i flerbostadshus utan tillhörande parkering. Göteborgs stad däremot är restriktiva med att upplåta allmän platsmark för publik laddning. I stället har de fokuserat på att upplåta kommunägd kvartersmark för publik laddning.

I första hand behöver kommunen undersöka om det finns ett behov av laddinfrastruktur på gator som är allmän platsmark. Om så är fallet behöver de ta ställning till hur de ska gå till väga för att tillfredsställa behovet, om de exempelvis ska upplåta marken genom nyttjanderättsavtal.

Tillsyn av lagkraven på laddinfrastruktur

Den kommunala byggnadsnämnden ska utöva tillsyn över att alla fastighetsägare i kommunen efterlever lagkraven på laddinfrastruktur. Kommunen behöver se till att nämnden gör detta samt ta ställning till hur denna tillsyn ska gå till.



Foto: Zaptec



ROLLER OCH ANSVAR I KOMMUNKONCERNEN

Arbetet med laddinfrastruktur berör många olika medarbetare på en kommun. Tabellen nedan kan användas som utgångspunkt för att fördela ansvar och roller.

Ansvar	Vilken del av kommunen är huvudansvarig?	Vilka delar/roller i kommunen behöver vara involverade?
Etablera laddning för kommunens egna fordon		
Etablera laddning för besökare och personal vid fastigheter som ägs av kommunen (inklusive kommunala bolag)		
Leva upp till kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen		
Etablera laddning för boende i kommunens allmännyttiga bostadsbolag		
Informera och stödja allmänhet och näringsliv i att etablera laddning		
Skapa förutsättningar för näringslivet att etablera publik laddning på kommunal mark		
Eventuellt etablera publik laddning i egen regi		
Tillgängliggöra laddning för hushåll som har boendeparkering på kommunens gator		
Tillsyn av kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen		



SAMMANSTÄLLNING AV LÄNKARNA I DOKUMENTET

[Faktablad Clean Vehicles Directive \(CVD\)](#)

[FAQ om laddinfrastruktur](#)

[Fixa laddplats – ladda elbilen hemma](#)

[Lagkrav på laddinfrastruktur vid byggnader – en guide för fastighetsägare](#)

[Mall för nyttjanderättsavtal för laddstation på kommunal mark](#)

[Remiss av promemorian Rätt att installera laddpunkt hemma](#)

[Stockholms stads modell för att underlätta privata aktörers etablering av laddplatser på gatumark i kommunen](#)

[Vägen till laddinfrastruktur i din kommun](#)





BIODRIV ÖST

BioDriv Öst förenklar omställningen till fossilfria transporter och en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan får offentlig sektor och företag hjälp att nå sina hållbarhetsmål. Organisationen är icke vinstdrivande och arbetar med alla fossilfria drivmedel. Verksamheten omfattar allt från strategiska frågor till konkreta insatser.

Läs mer på www.biodrivost.se.

FOSSILFRITT 2030

Fossilfritt 2030 är ett storregionalt projekt som underlättar näringslivets omställning och investeringar genom strategiska insatser i offentlig sektor. Insatserna bidrar bland annat till en större regional marknad och infrastruktur för fossilfria drivmedel, minskade kostnader och stärkt krisberedskap. Projektet finansieras av EU:s regionalfond via Tillväxtverket och av projektdeltagarna. Projektet drivs av BioDriv Öst.

Läs mer på biodrivost.se/fossilfritt2030.



Materialet är framtaget av BioDriv Öst inom projektet Fossilfritt 2030, oktober 2025.

Text: Ulf Troeng, sakkunnig upphandling & elektrifiering

Textbearbetning: Tina Lövrander, kommunikatör & skribent

Layout: Josefin Haapala, kommunikatör & grafisk specialist