



Boverket

Thomas Johansson, thomas.johansson@boverket.se

Yttrande angående Boverkets förslag på hur svenska byggregler ska anpassas med krav på laddinfrastruktur för laddbara bilar

(utifrån europeiska direktiv om byggnaders energiprestanda respektive energieffektivitet)

BIL Sweden önskar lämna synpunkter på Boverkets förslag.

De förslag som Boverket lagt fram och som inte kommenteras här, är sådana som vi antingen håller med om och/eller inte har någon synpunkt på.

1.4 Avgränsningar (s. 5)

Uppdraget omfattar inte laddinfrastruktur på allmän platsmark.

Denna infrastruktur är något även vi (liksom utredarna) anser är mycket viktigt, och vi understryker att infrastruktur på allmän platsmark behöver hanteras på något sätt.

Vi noterar också att "laddinfrastruktur" i denna utredning omfattar ledningsinfrastruktur, och laddningspunkter (s. 7).

Även förberedelse för framdragning av el till fastigheter skulle behövas behandlas, om inte här, så någonstans. Det måste vara tekniskt möjligt att dra fram el till fastigheten, och med tillräcklig kapacitet.

5 Förslag på nya krav om laddinfrastruktur (s. 6)

Som utredarna skriver, om de tuffa utsläppsmålen ska nås till 2030, behövs laddinfrastruktur också i de befintliga flerbostadshusen, annars nås inte målen. Utredningen har inte tittat på detta då det inte ingått i energiprestandadirektivet. Vi tycker befintliga flerbostadshus också behöver behandlas, om inte här så någonstans, och skyndsamt.

Vi förstår samtidigt att det är som Boverkets utredare skriver, att man inte kan betrakta förändrade byggregler som det primära styrmedlet för att nå tuffa klimatmål. Det är ändå viktigt att försöka använda detta "styrmedel" så långt som möjligt, då en väl utbyggd laddinfrastruktur även i flerbostadshus m.m. är en viktig förutsättning för en framgångsrik elbilsintroduktion.

Kraven i direktivet omfattar enbart uppvärmda byggnader (s. 10)

Kraven bör omfatta även icke uppvärmda byggnader anser vi, såsom parkeringshus och uppvärmda garage. Vi föreslår att Boverket lägger till även uppvärmda lokaler, dvs går längre än direktivet. Man behöver ställa dessa krav på nya och befintliga parkeringshus, för att nå effekt!

5.3 Krav vid ny- och ombyggnad

5.3.1 Krav på installation av ledningsinfrastruktur och laddningspunkter (s. 21)

Vi anser att krav på laddinfrastruktur bör ställas även på byggnader (som ej är bostäder) som har färre än 10 parkeringsplatser, förslagsvis 5.

Förslaget att 100% av parkeringsplatserna vid nybyggnation av bostadshus förbereds med ledningsinfrastruktur, är mycket bra.

För lokaler föreslås endast var femte parkeringsplats vid ny- och ombyggnation förberedas med ledningsinfrastruktur. Detta borde vara högre! Även här kan man argumentera för att det vid nybyggnation (och vid stora renoveringar) inte innebär någon större merkostnad om många fler platser förbereds. Vi föreslår att 50% förbereds, istället för var 5:e.

När det gäller laddningspunkter ställer energiprestandadirektivet krav på att minst en laddningspunkt ska installeras på en bilparkering för byggnader som inte är avsedda för bostäder, vid ny- eller ombyggnation. Detta är ett mycket lågt krav. Borde vara krav på var 10:e (lägst en). Vid ny- och ombyggnation är det förhållandevis enkelt och kostnadseffektivt att uppnå.

Det retroaktiva kravet till 2025 gäller samma typ av byggnader, som kraven på ny- och ombyggnation av lokaler (som inte är bostäder). Kraven vid ny- och ombyggnation och för det retroaktiva kravet bör därför samordnas, föreslår utredningen, vilket är klokt. Med andra ord borde det retroaktiva kravet också vara att var 10:e parkeringsplats har laddningspunkt. (Vi anser inte att det retroaktiva kravet, ska ”dra ner” kravet vid ny- och ombyggnation. Utredningen föreslår att kravet som ställs vid ny- och ombyggnation, som träder i kraft 10 mars 2020, ska vara detsamma som det retroaktiva kravet som ska vara uppfyllt 1 januari 2025 för samma typ av byggnader.)

Krav på laddningspunkter vid ny- och ombyggnation 2020 bör vara samma som för det retroaktiva kravet 2025 (s. 23)

Ja (men vi föreslår tuffare krav, se kommentar ovan vid 5.3.1).

Antalet parkeringsplatser på tomten ska summeras (s. 24)

Texten gav intrycket att utredarna argumenterade för alt 2, men skrev 1 i sin slutsats? Alternativ 2 verkar enklast (Det totala antalet parkeringsplatser på tomten, oberoende av om dessa är sammanhängande eller inte, avgör om byggnaden och parkeringsplatserna omfattas av kraven eller inte).

5.3.2 Tekniska krav vid installation av laddinfrastruktur (s. 28)

Boverkets förslag är acceptabelt då det främst gäller långsamladdning. Men det bör övervägas om man inte ska ställa krav på att vissa av punkterna ska vara snabbaddning. Då kan t.ex. kommersiella lätta fordon som behöver ladda ”borta” utnyttja dessa platser.

En laddningspunkt ska förberedas för elmätning och debitering (s. 32)

Ok. Viktigt att man också förbereder för att fastigheten ska kunna laststyra, och att se på vilket sätt elbilar faktiskt kan utnyttjas på ett bra sätt, i fastigheter.

5.4 Retroaktiva krav för befintliga byggnader

5.4.1 Krav på installation av laddningspunkter (s. 33)

Vi anser att Boverkets förslag är alltför lågt satt. Bör vara krav på fler laddpunkter. Bör ta sikte på krav som motsvarar ett framtida behov, alltså det mer långtgående angreppssättet, för att gå hand i hand med tuffa klimatmål. Att ställa krav på att 10% av platserna förses med laddpunkt, i enlighet med det mer långtgående förslaget verkar varken överdrivet eller orealistiskt. En laddningspunkt är alldeles för lite. Se svar under 5.3.1, var 10:e parkeringsplats bör ha laddpunkt. Parkeringsplatserna vid lokaler som inte är bostadshus, skulle kunna hyras ut och fungera som tänkbara ”sovplatser” för laddbara bilar till privatpersoner som bor i närheten i flerbostadshus, där inte laddmöjlighet kan ordnas.

8 Andra hinder för en utbyggnad av laddningspunkter (s. 45)

Boverket har identifierat hinder som behöver utredas, det som föreslås tycker vi är bra;

- Utred hur stärkta möjligheter för hyresgäst/bostadsrättsinnehavare att få laddningspunkt installerad i befintlig bostadsbebyggelse.
- Anläggningslagen kan behöva ändras med tanke på parkeringsanläggningar hos en samfällighet.
- Utnyttja möjligheten att ladda via belysningsnät (lyktstolpar).

Ett tänkbart framtida marknadsmisslyckande kan vara att inte få fart på laddinfrastrukturen i storstäder, där det är konkurrens om utrymmet. Där skulle man kunna tänka sig att hårdare ställda krav både vad gäller ny- och ombyggnad av lokaler och bostäder, samt retroaktiva krav skulle kunna avhjälpa detta till viss del.

Beakta också att kommersiella lätta fordon som rör sig under dagtid kommer att behöva ladda ”borta”. Kanske kan de dra nytta av den ökade utbyggnaden av laddningspunkter vid byggnader och/eller bostäder. Då kan det också vara lämpligt att ställa krav på att en andel av dessa laddningspunkterna är snabbladdning.

Elektrifieringen av vår fordonspark går snabbt just nu. Prognosen för laddbara bilar är 13% av nybilsförsäljningen för 2019, 24% för 2020 och 30% för 2021. Det är därför viktigt att etableringen av en laddinfrastruktur inte minst i städerna, hänger med.

Stockholm 2019-03-29
BIL Sweden

Anna Henstedt