



Datum

2019-09-03

Vår referens

Anna Lindblad

Projektledare

anna.lindblad@malmo.se

Yttrande över remiss från Infrastrukturdepartementet om Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon MN-2019-6107

Sammanfattning

Boverket har haft i uppdrag av regeringen att utreda nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon enligt EU:s energiprestandadirektiv. I energiprestandadirektivet ställs långtgående krav på installation av ledningsinfrastruktur vid nybyggnad och större renoveringar. Det ställs även vissa krav på installationer av laddningspunkter.

Miljönämnden är positiv till en ökad andel elbilar och fler laddplatser i staden och välkomnar i stort de förslag på nya krav om laddinfrastruktur som föreslås i remissen. Dock anser miljönämnden att kraven är för låga när det gäller antalet laddningspunkter vid nybyggnation samt att parkeringshus inte omfattas.

Förslag till beslut

1. Miljönämnden svarar på kommunstyrelsens remiss enligt förvaltningens förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2019-09-02
- Bilaga 1 Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon

Beslutsplanering

Miljönämnden, 2019-09-23

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet

Kommunstyrelsen har översänt remiss från Infrastrukturdepartementet – Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon till bland annat miljönämnden för yttrande. Svar önskas senast 2019-09-25. Ärendet har även skickats till stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden.

Förvaltningens förslag till yttrande

Den 19 juni 2018 publicerade EU-kommissionen ändringar av energiprestandadirektivet som bland annat beskrev avsaknaden av laddinfrastruktur som ett hinder för människor att äga ett laddfordon. Boverket har haft i uppdrag av regeringen att utreda nya krav på laddinfrastruktur

för laddfordon enligt EU:s energiprestandadirektiv. I energiprestandadirektivet ställs långtgående krav på installation av ledningsinfrastruktur vid nybyggnad och större renoveringar. Det ställs även vissa krav på installationer av laddningspunkter. Begreppet *laddinfrastruktur* omfattar två olika typer av installationer: dels *ledningsinfrastruktur*, det vill säga kanaler för elektriska kablar, dels *laddningspunkter*, det vill säga den installation som behövs för att fordonet ska kunna laddas.

Kraven avser nybyggnation och omfattar alla uppvärmda bostadshus och byggnader som inte är avsedda för bostäder med mer än 10 p-platser. För bostadshus ska ledningsinfrastruktur finnas för varje parkeringsplats och för övriga byggnader ska ledningsinfrastruktur finnas för minst 20% av parkeringsplatserna samt minst en laddningspunkt.

Direktivet innebär även att retroaktiva krav ställs på befintlig bebyggelse som inte är bostäder, där minst en laddningspunkt ska installeras om bilparkeringen har mer än tjugo platser.

Kraven för nybyggnation ska vara införda i svensk lagstiftning senast den 10 mars 2020 och de retroaktiva kraven senast den 1 januari 2025. Byggaktörer och fastighetsägare berörs direkt av kraven eftersom det är de som har skyldighet att uppfylla kraven.

Elektrifieringen av fordonsflottan i Sverige går allt fortare. Miljönämnden är positiv till en ökad andel elbilar och fler laddplatser i staden och välkomnar i stort de förslag på nya krav om laddinfrastruktur som föreslås i remissen vilket är i linje med de politiska mål som har satts. Miljönämnden vill dock framföra följande synpunkter.

Ambitiösare krav på antalet laddningspunkter vid nybyggnation

Att ställa olika krav på ledningsinfrastruktur och laddningspunkter anser miljönämnden är klokt och det innebär att aktörer på ett kostnadseffektivt sätt kan etablera laddningspunkter med kortare startsträcka när behovet uppstår samtidigt som man kan anpassa sig till en framtida teknikutveckling. Ambitionen när det gäller laddningspunkter är dock för låg; för bostadshus behöver inte en enda laddningspunkt installeras. Det är vid hemmet en stor del av laddningen sker och därför borde högre krav ställas här.

Parkeringshus bör omfattas

Boverket föreslår att alla uppvärmda bostadshus och byggnader som inte är avsedda för bostäder ska omfattas av kraven på laddinfrastruktur och att det ska gälla dels för bilparkeringar i byggnader, dels för bilparkeringar som befinner sig utanför byggnaden på byggnadens tomt. Det innebär att parkeringshus, som vanligtvis inte är uppvärmda, inte kommer att omfattas av de nya kraven. Det är i parkeringshus som en stor del av det centrumnära parkeringsbehovet i Malmö hanteras. Det är också en förordad lösning, då det bland annat ger samnyttjandemöjligheter, samt större utrymme för andra färdmedel och behov i gatumiljön. Fler laddningspunkter i centrala parkeringshus kan delvis bidra till att lösa utmaningen i att erbjuda laddning till elbilsinnehavare som idag har boendeparkering på allmän platsmark. Miljönämnden anser därför att det skulle vara välgörande om kraven även inkluderade parkeringshus. I annat fall bör sådana krav övervägas i annan kontext.

Förnybar energi

Miljönämnden anser att laddinfrastrukturen ska förses med förnybar energi. Kraven bör därför kompletteras med ett resonemang kring förnybar energi.

Beaktande av effektbrist

Energiprestandadirektivets retroaktiva krav på befintlig bebyggelse omfattar inte bostadshus. Det är framförallt i befintliga centrala stadsområden med flerbostadshus det finns stor risk att avsaknad av laddinfrastruktur uppstår. Det saknas dock nationella strategier och riktlinjer för befintliga bostadsområden för att möjliggöra omställningen av transportsystemet men som även beaktar den effektbrist som råder på lokal nivå.

Förslaget har utarbetats av Anna Lindblad, Projektledare.

Samråd har skett med Matilde Törnqvist, avdelningschef, miljöstrategiska avdelningen, Kenneth Frykländer, trafikplanerare, stadsbyggnadskontoret, och Max Hanander, projektledare, fastighets- och gatukontoret.

Ansvariga

Rebecka Persson
Miljödirektör

Olof Liungman
Avdelningschef
Miljöstrategiska avdelningen