



Datum
2019-10-01

Yttrande

Diarienummer
TN-2019-2796

Till
Kommunstyrelsen

Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, STK-2019-1054 STK-2019-1054

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden välkomnar förslaget på nya krav för laddinfrastruktur. Avseende laddningspunkter kunde förslaget varit ambitiösare. När det gäller parkeringshus och befintlig bostadsbebyggelse anser nämnden att andra typer av styrmedel bör utredas. Slutligen noteras att det är olyckligt att den kommunala sektorn inte involverats i utredningsarbetet.

Yttrande

Inledning

Elektrifieringen av fordonsflottan i Sverige går allt fortare. Tekniska nämnden är positiv till en ökad andel elbilar och fler laddplatser i staden. Det är därför välgörande att en utbyggnad av laddinfrastrukturen lyfts högre på den samhällsliga agendan. Att EU:s energiprestandadirektiv, och i förlängningen Boverket, definierar två delar av begreppet laddinfrastruktur, dels i form av ledningsinfrastrukturen och dels i form av laddningspunkterna, är ett exempel på att oklarheter i diskussionen kring laddinfrastruktur enkelt kan avhjälpas. Därmed kan utvecklingen på området växlas upp.

Nämnden välkomnar generellt sett förslaget på nya krav avseende laddinfrastruktur som föreslås i Boverkets rapport. Huvudsyftet, att via byggregler stödja en framtida utbyggnad av laddpunkter, är gott. Utvecklingen kommer att främjas och underlättas. Det bör dock beaktas att, precis som Boverket noterar, detta förslag inte ska ses som ett avgörande styrmedel för att på kort sikt främja utbyggnaden av laddplatser i befintlig bebyggelse. Det blir därför framöver intressant att utreda och identifiera vilka andra initiativ som bör övervägas för att säkerställa en långtgående elektrifiering av fordonsflottan. Med bakgrund i detta resonemang vill tekniska nämnden lämna följande synpunkter.

Ambitiösare krav på laddningspunkter bör övervägas

Att ställa omfattande krav på ledningsinfrastruktur vid ny- och ombyggnation är klokt. Det innebär att aktörer på ett kostnadseffektivt sätt kan etablera laddpunkter med kortare startsträcka när behovet uppstår, samtidigt som de ges möjlighet att anpassa sig till en framtida teknikutveckling. De krav som föreslås för konkreta laddningspunkter är dock att betrakta som mycket försiktiga. För bostadshus behöver inte en enda punkt installeras. Det är vid hemmet och på natten en stor del av laddningen sker. Därför bör högre krav övervägas i denna del, även om detta inte är den primära andemeningen i förslaget.

Retroaktiva krav skulle kunna omfatta befintliga bostadshus

Boverket konstaterar att energiprestandadirektivets krav inte inkluderar några specifika krav på laddinfrastruktur som riktar sig mot befintlig bostadsbyggelse. Boverket bedömer därför att en utredning av sådana administrativa krav faller utanför deras uppdrag. Detta kan tyckas olyckligt då det framförallt är i befintliga centrala stadsområden med flerbostadshus som det finns stor risk att avsaknad av laddinfrastruktur uppstår. Å andra sidan; att det föreslagna kravet på laddningspunkter i befintlig bebyggelse inte överhuvudtaget omfattar bostadshus kan bidra till att accentuera behovet av en diskussion kring hur utbyggnaden av sådana laddningspunkter ska kunna främjas framöver. Tekniska nämnden anser att det är av vikt att nationella styrmedel och regelverk övervägs och utreds även för befintliga bostadsområden.

Uppvärmda parkeringshus bör vara prioriterade

Boverket konstaterar att det endast är byggnader som använder energi för uppvärmning som räknas som byggnader i energiprestandadirektivet, och således är det bara sådana byggnader som omfattas av direktivets krav på laddinfrastruktur. Parkeringshus, med något enstaka undantag, är inte uppvärmda. Att genomföra direktivets krav på så sätt att de träffar alla byggnader enligt den bredare byggnadsdefinitionen i plan- och bygglagen (PBL) skulle innebära en överimplementering av direktivet, menar Boverket. Samtidigt noteras att avsaknaden av sådana krav i deras förslag innebär att framtida installationer av laddningspunkter i dessa byggnader inte kommer till stånd i den omfattning som annars skulle ha skett. 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. Tekniska nämnden anser därför att det skulle vara välgörande om kraven även inkluderade parkeringshus. I annat fall bör sådana krav övervägas i annan kontext.

Avsaknad av kommunal delaktighet

Tekniska nämnden noterar slutligen att ingen kommun varit representerad i de fokusgrupper som deltagit vid framtagandet av förslaget. Inte heller Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Det är olyckligt med tanke på att kommunerna (via sina byggnadsnämnder) föreslås

bevaka efterlevnaden av kravet på laddinfrastruktur inom ramen för byggprocessen, samt utöva tillsyn.

Ordförande

.....
Andréas Schönström (S)
.....

Nämndsekreterare

.....
Philip Lee
.....