

**KARLSTADS KOMMUN****KOMMUNLEDNINGSKONTORET**

Remissvar 2021-01-11

Ulf Rosenqvist,
ulf.rosenqvist@karlstad.se**Regeringskansliet**i.remissvar@regeringskansliet.se
lina.kinning@regeringskansliet.se**Remissvar - Konsekvenser av ändrade
kravnivåer för laddinfrastruktur**

Dnr KS/2020:592 Dpl 05

Karlstads kommuns synpunkter

Krav på uppförande av laddstolpar och en ökad möjlighet att ladda vid eller i nära anslutning till hemmet har identifierats som en nyckelfaktor och kan bidra till att minska tröskeln för att välja en bil med möjlighet till eldrift till förmån för ett fossildrivet dito. Att ha möjlighet att ladda vid hemmet öppnar möjligheten för att även bilar med kortare räckvidd, främst laddhybrider, huvudsakligen kommer att köras på el för pendling och vardagsärenden.

En viktig parameter är vilken laddeffekt som väljs på vilken plats. Publika platser lämpar sig bättre för snabbaddning med hög effekt för att på så vis dels få en ökad rotation på platsen, dels öka incitamenten att välja att ladda bilen under tiden andra ärenden uträttas. Lägre laddeffekt lämpar sig bättre i bostadsområden där laddning kan ske under längre tid, exempelvis under natten. Vi skulle gärna se att laddning för gemensamma fordon nämndes i förslaget. Bilpooler är gynnsamt och erbjuds ibland vid nybyggda flerbostadshus som ett sätt att minska miljö och klimatpåverkan och få ner antal p-platser, vilket också minskar kostnaderna. Bilpooler är ett alternativ för hushåll som inte har råd att satsa på egen elbil och kan tillsammans med god tillgång till kollektivtrafik och cykel utgöra en bra "mobilitetskombo".

Kraven i förslaget kommer bara till användning vid nybyggnation eller omfattande ombyggnation. Detta innebär en fördröjning innan en stor mängd laddpunkter kommer på plats. För att göra mesta möjliga nytta så snart som möjligt bör man istället se till var nya laddplatser gör mest nytta. Det vore därför positivt om lagkraven fokuserades på att skapa fler laddpunkter vid flerbostadshus. Då frångås dagens situation då de som bor i

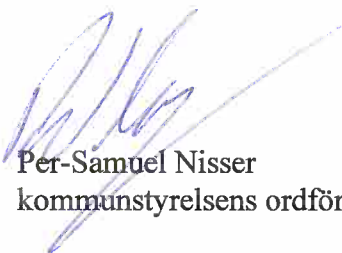
flerbostadshus är beroende av sin hyresvärds eller bostadsrättsförenings välvilja att installera laddpunkter.

Att sätta upp laddstolpar är dock förknippat med förhållandevis höga kostnader. Att publika parkeringsplatser dessutom öronmärks för laddbara fordon innebär risk att kostnaderna inte bär sig då betalningsviljan hos konsument inte bedöms täcka de faktiska kostnaderna, samtidigt som parkeringsplatsen inte kan dra in inkomster från ”vanlig” parkering under tidpunkter där ett fordon inte laddas.


Boverket konstaterar att nyttan är svår att bedöma och noterar att användardata visar att efterfrågan på laddning vid parkeringar som är avsedda att användas under kort tid är generellt låg. Om nyttjandet blir lågt ser vi att kommunen får stå för de ökade kostnaderna då intäkterna för parkeringarna inte kommer att räcka till driftskostnaderna.

Vi håller med om risker och svårigheter att bedöma konsekvenserna fullt ut vid ett införande av de nya reglerna. Vid ny- och ombyggnation kommer det att bli en ökad kostnad för både investering och drift, i vilken omfattning kan vi idag inte bedöma. Hur stor ökningen blir beror framför allt på om förstärkning om matande nät krävs eller ej. Det är även tveksamt i vilken utsträckning de föreslagna kravnivåerna bidrar till kommunens miljömål. Det geografiska läget och det parkeringsändamål som parkeringen försörjer bör vara avgörande för hur många laddpunkter som behövs för området.

Utökade krav behöver göra skillnad på om parkeringsplatser som är avsedda att användas för långtids- eller korttidsparkering. Antalet laddpunkter bör därför vara behovsstyrt och inte lagstyrt.



Per-Samuel Nisser
kommunstyrelsens ordförande



Ulf Nykvist
kommundirektör