

Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet

Remiss: Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur

Umeå kommun tillstyrker att man ställer krav på byggherren att uppföra en laddinfrastruktur för elfordon vid nybyggnationer och vid större ombyggnationer.

För ledningsinfrastrukturen anser vi som utredningsalternativet, att man ska ställa krav på att ledningsinfrastruktur dimensioneras och utförs till varje parkeringsplats vid minst 5 parkeringsplatser, MEN med vissa undantag.

Undantag ska gälla för verksamheter där man måste utöka effektabonnemang kraftigt för att man ska kunna tillåta laddning utan extra investerings och driftkostnader. Ett annat undantag bör gälla för verksamheter som har stora parkeringsytor och en förhållandevis kort parkeringstid, under 2 timmar.

För installation av laddningspunkter anser vi som utredningsalternativet, att man ska ställa krav på att minst 20 % av parkeringsplatserna förses med laddningspunkter vid minst 5 parkeringsplatser, men med vissa undantag. Undantag ska gälla för verksamheter där parkering normalt sker under kort tid, ca 2 timme, och eller där laddningspunkterna blir orimligt många i förhållande till normalt utnyttjande.

Man bör ställa högre krav på nybyggda parkeringshus och likvärdiga byggnader/områden som är till för parkering av fordon. Detta medför då att elfordon prioriteras och det underlättas för dessa med hänsyn till laddning.

Förtydliga vad kravet är vid inte helt antal laddningspunkter, $12 \text{ p-platser} \times 20 \% = 2,4$, är kravet 2 eller 3 st. laddningspunkter.

Umeå kommuns syn på krav på laddinfrastruktur

Förutsättningarna för att få en god laddinfrastruktur bygger på att man får in kostnader som krävs för detta så tidigt som möjligt i projekten och att merkostnaderna minimeras. Detta ser olika ut för olika byggnader och verksamheter. Nedan följer ett antal saker som man måste betänka inför att införa ytterligare krav på laddinfrastruktur hos fastighetsägare.

Allmänt:

- Kostnaderna för att dra fram kabel från elundercentralen blir billigare om det utförs när markarbetena pågår än att det utförs senare.
- Kostnaden för den inkommande ledningen från elnätsägaren och uppbyggnaden utav elskåpen blir också billigare om man tagit höjd för framtida behov av laddinfrastruktur för fastigheten.
- Man måste se till att man inte behöver utöka effektbehovet (effektabonnemanget) allt för mycket, eftersom det medför högre investeringskostnader och driftkostnader. Kostnaden för att byta effektabonnemang är ringa om anläggningen är dimensionerad för en högre effektutnyttjande.
- Kostnaderna för att montera och installera laddpunkterna (laddstolparna) är likvärdiga om man gör det under etableringen eller när det uppstår ett behov. Utvecklingen för dessa laddpunkter kommer att vara stor så det kan vara bra att invänta upphandlingen av detta när behovet uppstår.
- Ännu finns det inte någon standard för hur betalningen av elutnyttjandet skall utföras och man har då inte tagit hänsyn till ökade effektkostnaderna utan enbart laddningen utav elström.

För bostadsfastighetsägaren:

- Ett styrprogram MÅSTE finnas så att man laddar vid rätt tidpunkt, dvs när det finns effekt för laddningen dvs nattetid eventuellt dagtid om det finns plats för det i det stora nätet.
- I stora delar av Sverige behövs också motor- och kupévärmare finnas för att man ska kunna utnyttja fordonen miljö- och hälsovänligt.
- Det får heller inte bli så att man minimerar parkeringsplatserna för att undkomma att behöva uppföra laddningspunkter. Detta gör att man flyttar parkeringen ut på gator och andras parkeringar, med det kaos detta blir i slutändan.

För industri och företag:

- Här sker den mesta av laddningen dagtid när verksamheten själv har behov av effekt så effektabonnemanget kommer att bli dyrare. Det blir svårt att styra laddningen för att medge laddning när man har hög eleffekt inom verksamheten.

För handel:

- För större handelsområden så kan det bli enormt mycket laddplatser eftersom parkeringsytan är dimensionerad för att vara fullparkerad högst en gång i veckan under 3–4 timmar.
- Effektproblemet är samma som för industri och företag, om inte större.

För större parkeringsytor och parkeringshus (ouppvärmda byggnader):

- Här kan det vara mer relevant att ha många laddställen eftersom parkeringen sker i de flesta fall under längre tid och då behöver man inte ha speciella p-platser för de som har elbil.
- Effektproblemet är samma som för industri och företag, men här har man bara en verksamhet och den är till för bilen. Detta medför att man på ett enklare sätt kan ta betalt för laddningen och kostnaden för laddinfrastrukturen.

Andra uppgifter som behöver tas med i utformandet av lagkrav på laddinfrastrukturen

I storstäderna förekommer att man vid nybyggnation köper in sig i andra parkeringsanläggningar för att slippa att göra egna anläggningar. Detta kan vara redan befintliga parkeringsplatser. Hur ska man göra vid dessa lösningar?

För att få ännu fler att vilja införskaffa elfordon så måste snabbbladdningsstationerna också öka, då kan man enklare ta bilen på semester och ha varubilar som helt går på el. Dessa stationer kräver dock ännu mer eleffekt för laddningen. Dessa kan då mer efterliknas dagens drivmedelsstationer.

Eftersom övergången till elfordon görs utifrån att man ska minska CO₂ utsläppen så måste man ta hänsyn till eleffekten. Det rimliga är att elproduktionsöverskottet som idag finns nattetid, är det som i huvudsak används för laddning av elfordon. Det kan inte vara mening att man ska dra i gång extra elkraftverk eller köpa in "smutsig" el för att man ska ladda elfordonen när som helst. Då missar man stora delar utav vinsten att använda elfordon. Det ska inte heller behövas större förändringar i

huvudstamnätet för el inom Sverige för att man ska klara av laddinfrastrukturen. Så frågan är inte bara att se till att det finns laddplatser utan att det finns fossilfri el att tillgå för laddningen.



Mikael Berglund

Ordförande

Byggnadsnämnden i Umeå kommun