

Infrastrukturdepartementet

Till: i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: i.e.remissvar@regeringskansliet.se

HSBs remissvar

Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon

HSB Riksförbund har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon. Diarienummer I2019/01695/E
HSB kommenterar endast de förslag som berör ny- och ombyggnation av bostadshus.

HSB är Sveriges största bostadskooperation med 650 000 medlemmar och 4000 bostadsrättsföreningar. I snart 100 år har HSB verkat för det goda boendet där vinsten går tillbaka till byggandet och förvaltningen av bostadsrättsföreningar.

HSB har som två av sina övergripande strategier att *år 2030 ha nära noll i klimatpåverkan och vara anpassat till ett förändrat klimat och ha en hållbar och resurseffektiv medlems- och affärsverksamhet som optimerar vårt bidrag till en hållbar utveckling och minskar vårt beroende av begränsade resurser.*

HSB står därmed bakom ett ambitiöst och kostnadseffektivt energi- och klimatarbete i bostadssektorn.

Frågor om detta remissvar kan ställas till: Magnus Ulaner, miljöchef, magnus.ulaner@hsb.se

Med vänlig hälsning,

Anders Lago

Förbundsordförande

HSB Riksförbund

HSBs kommentarer på förslagen

5.1 Vilka byggnader som omfattas

HSB tillstyrker att alla uppvärmda bostadshus omfattas av kraven på laddinfrastruktur. HSB installerar redan idag vid nyproduktion laddpunkter på 10 procent av parkeringsplatserna och förbereder därmed för ledningsinfrastruktur (tomrör, stegar eller liknande) för att ytterligare utbyggnad enkelt ska kunna genomföras av bostadsrättsföreningen då efterfrågan på laddpunkter ökar.

HSB tillstyrker även att gränsen för när en byggnad ska anses vara ett bostadshus bör baseras på vilken verksamhet som upptar den huvudsakliga arean i byggnaden. Detta i enlighet med Plan- och byggtermer¹, med kommentaren att i statistiska sammanhang preciseras bostadshus till att omfatta hus i vilka minst halva bruttoarean är avsedd för bostäder.

HSB tillstyrker även att Sverige inte implementerar de undantag som energiprestandadirektivet medger då vi tror att detta hade lett till mer administration och att undantagen inte är tillämpbara i Sverige. **HSB delar** Boverkets bedömning att det är mycket osannolikt att de krav på förberedelse som ställs på bostadshus vid ombyggnad kan komma att överstiga 7 procent av ombyggnadskostnaden.

5.2 Bilparkeringens placering i förhållande till byggnaden

HSB tillstyrker att kraven på laddinfrastruktur ska gälla för bilparkeringar inuti byggnaden.

HSB anser som Boverket att det är oproblematiskt att avgöra när en bilparkering befinner sig inuti en byggnad.

HSB ställer sig tveksam till Boverkets förslag att implementera direktivets krav för bilparkeringar som befinner sig utanför byggnaden och ”angränsar fysiskt till byggnaden” utifrån begreppet *tomt*.

Tomt definieras i 1 kap. 4 § PBL som ”ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål”.

Tomtbegreppet är inte lika entydigt som fastighetsbegreppet utan måste bli föremål för bedömning i det enskilda fallet. Ytterligare bedömning av kriterier som ägarskap, användning och/eller teknisk koppling bör vara förutsättningar för om kravet faller ut eller ej.

5.3 Krav vid ny- och ombyggnad

HSB tillstyrker att krav på ledningsinfrastruktur ska ställas för byggnader som har mer än tio parkeringsplatser och att antalet parkeringsplatser på tomten ska summeras.

¹ Terminologicentrums publikation Plan- och byggtermer 1994, TNC 95.

HSB tillstyrker att för bostadshus gäller ett krav på ledningsinfrastruktur, dvs. kanaler för elektriska kablar, för varje parkeringsplats.

HSB tillstyrker kravet på ledningsinfrastruktur för bilparkeringar som är belägna inuti byggnader vid nybyggnad.

HSB anser att kravet på ledningsinfrastruktur för parkeringar inuti byggnader som inträder vid ombyggnader vilka innefattar byggnadens elektriska infrastruktur bör preciseras med att ombyggnaden av den elektriska infrastrukturen måste beröra garaget också för att kravet ska inträda. På samma sätt som gäller vid ombyggnad på tomt.

HSB tillstyrker att krav på ledningsinfrastruktur för bilparkeringar på tomter ska gälla vid nybyggnad

HSB tillstyrker att krav på ledningsinfrastruktur för bilparkeringar på tomter ställs vid ombyggnader som sker i samband med att ändringsåtgärder på bilparkeringen. Det bör förtydligas att kravet gäller framför allt större ändringsarbeten.

HSB anser att kravet på ledningsinfrastruktur enbart gäller för de parkeringsplatser som direkt innefattas av ändringsåtgärderna.

5.3.2 Tekniska krav vid installation av laddinfrastruktur

HSB tillstyrker att ledningsinfrastruktur ska utformas på ett sätt som möjliggör dragning av elektriska kablar och installation av laddningspunkter och att med detta avses en fysisk förberedelse, dvs att fastighetsägaren inte måste förbereda byggnadens elektriska infrastruktur för utbyggnad av laddpunkter redan i ny- och ombyggnadsskedet.

HSB anser att det är bra att Boverket inte föreslår krav på lägsta tillåtna laddningseffekt (även om krav på laddpunkter inte idag berör bostadshus).

5.4 Retroaktiva krav för befintliga byggnader

HSB tillstyrker att inte utvidga det retroaktiva kravet till bostadsfastigheter. Krav på laddningspunkter vid bostadshus ingår inte i energiprestandadirektivets krav.

HSB delar Boverkets bedömning att utbyggnaden av laddinfrastruktur vid befintliga bostadshus är särskilt viktigt för att fordonsflottan ska kunna elektrifieras. Denna utbyggnad kommer dock att drivas på av bostadsrättsinnehavares och hyresgästers förväntningar på möjlighet att ladda sitt fordon.

5.5 Kraven införs i PBL

HSB tillstyrker att reglerna om ledningsinfrastruktur införs som ett tekniskt egenskapskrav i 8 kap. 4 § PBL.

5.5.2 Tillsyn och kontroll

HSB tillstyrker att kraven på ledningsinfrastruktur ingår i det som bedöms av kommunens byggnadsnämnd inför startbeskedet vid ny- och ombyggnad.

HSB anser att det är avgörande att kommunernas byggnadsnämnder har kompetens och resurser att utöva denna tillsyn och kontroll på ett harmoniserat sätt i hela Sverige.

8.3 Förslag till fortsatt arbete

HSB avstyrker att Boverket ska utreda om det finns skäl att stärka möjligheterna för en användare av ett laddfordon att etablera en laddningspunkt där denne normalt parkerar fast en fastighetsägare nekar till sådan etablering. HSB tror att detta har potential att skapa problem vad gäller den elektriska infrastrukturen, elsäkerhet, styrning m.m. i bostadshus.

HSB delar dock bilden av att det är ett hinder att exempelvis bostadsrättsinnehavare vill köpa en bil som behöver laddas och att styrelser i bostadsrättsföreningar då kan agera saktfärdigt vilket utgör ett hinder för den enskilde och för omställningen av fordonsflottan. HSB tror dock på stöd till bostadsrättsföreningars styrelser i att hantera dessa frågor. Stöd både från HSB samt samhället, exempelvis från den kommunala klimat- och energirådgivningen.

HSB ser positivt på att Boverket utreder hur förenklingar i regelverk kan göras för gemensamhetsanläggningar i samfälligheter gällande att installera laddinfrastruktur.

HSB ser positivt på att Boverket utreder hur boende som endast har tillgång till boendeparkering på gatumark kan ges möjlighet att ladda sin bil.

9.2 Mjuk och grön mobilitet

HSB ser positivt på flexibla parkeringstal då detta innebär att HSB som byggherren kan målgruppsanpassa mobilitetslösningar i större utsträckning.