



VÄSTERÅS STAD

2019-10-09

Dnr: KS/2019/01486

KOPIA

-

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar gällande: Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, I2019/01695/E

Västerås stad har fått Boverkets rapport 2019:15 på remiss för inhämtande av synpunkter. Västerås stads remissvar är politiskt fastställt 2019-10-09. Synpunkter har inhämtats från stadens energibolag Mälarenergi, Tekniska nämnden och Byggnadsnämnden.

Boverket har haft i uppdrag av regeringen att utreda nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon enligt EU:s energiprestandadirektiv. I uppdraget ingår att föreslå hur svenska byggregler bör kompletteras med krav på laddinfrastruktur för elfordon. Uppdraget tog sin utgångspunkt i artikel 8.2-8.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet. Uppdraget slutfördes genom Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon. Med utgångspunkt i rapporten, de kommande remissvaren och regeringens ambitioner i denna fråga kommer en komplettering av det svenska regelverket att övervägas.

SAMMANFATTNING AV REMISSEN

Begreppet laddinfrastruktur omfattar två olika typer av installationer.

1. Ledningsinfrastruktur avser kanaler för elektroniska kablar för att möjliggöra installation av laddningspunkter i ett senare skede.
2. Laddningspunkt avses den installation som behövs för att fordonet ska kunna laddas.

Boverket föreslår att alla uppvärmda bostadshus och byggnader som inte är avsedda för bostäder omfattas av kraven på laddinfrastruktur.

Kraven på laddinfrastruktur ska gälla dels för bilparkeringar i byggnaden, dels för bilparkeringar som befinner sig utanför byggnaden på byggnadens tomt.

Kraven gäller endast för byggnader som använder energi för att påverka inomhusklimatet.

Ny- och ombyggnation

Vid ny- och ombyggnad föreslås att kraven gäller för byggnader som har mer än tio parkeringsplatser.

För bilparkeringar som är belägna inuti byggnader ska kravet gälla dels vid nybyggnad, dels vid sådana ombyggnader som innefattar byggnadens elektriska struktur. För bilparkeringar på tomter till byggnader ska kravet gälla dels vid nybyggnad, dels vid sådana ombyggnader som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen.

För bostadshus innebär kravet ett krav på ledningsinfrastruktur för varje parkeringsplats. För övriga byggnader innebär kravet ett krav på dels en ledningsstruktur för minst en femtedel av parkeringsplatserna, dels minst en laddningspunkt på bilparkeringen.

Ett års övergångsbestämmelser kommer att tillämpas för kraven vid ny- och ombyggnad. Det innebär att kraven på laddinfrastruktur kommer att gälla fullt ut från och med den 10 mars 2021.

Retroaktiva krav från och med 1 januari 2025

Boverket föreslår att bilparkeringar med mer än 20 platser för en byggnad som inte är avsedd för bostäder ska ha minst en laddningspunkt installerad senast 1 januari 2025. Gäller för bilparkeringar inuti byggnaden eller om den är belägen på tomten till byggnaden.

Reglernas placering

Boverket föreslår att kravet på laddinfrastruktur införs som ett tekniskt egenskapskrav i plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Tillsyn och kontroll

Boverket föreslår att kraven på laddinfrastruktur ska ingå i byggnadsnämndens arbete inför startbeskedet vid ny- och ombyggnad samt att byggnadsnämnden ska utöva tillsyn över att det retroaktiva kravet på laddningspunkt efterlevs.

Västerås stads synpunkter

Västerås stad arbetar för en hållbar samhällsutveckling i linje med Agenda 2030 och de 17 globala hållbarhetsmålen. Staden har sedan 2009 verkat för en utveckling av tillgången av laddinfrastruktur för elfordon och har en handlingsplan för fossilfria fordonsflottor. Arbetet sker i samverkan mellan flera förvaltningar, Mälarenergi och lokala företag inom området. Västerås stad ser positivt på att det kommer gemensamma krav på tillgången till laddinfrastruktur vid parkeringar.

Synpunkter har dock lyfts som bl a rör säkerhetsrisk med hög andel elbilsbatterier i parkeringshus, möjlighet till undantag för det retroaktiva kravet, att förslaget medför ökade kostnader för handläggning av bygglov och tillsynsärenden, avsaknad av en konsekvensanalys för vilka samhällsekonomiska kostnader de nya kraven skulle innebära samt att förslaget innebär ökat effektbehov som äldre elnät ej är dimensionerat för.

Synpunkter

- I rapporten saknas en konsekvensanalys av vad ett införande av de nya kraven på laddinfrastruktur för laddfordon innebär och vilka samhällsekonomiska kostnader de nya kraven skulle innebära.
- Boverkets förslag som ska gälla retroaktivt från 1 januari 2025 kan ge konsekvenser på befintligt elnät. Sammanlagringen i äldre elnät är generellt inte dimensionerad för elbilsaddning, vilket kan medföra att det tillkommande effektbehovet kräver investering. Problem kan uppstå längre upp i lokalnätet om flera fastigheter på samma utgåendegrupp installerar laddning.
- Det är viktigt att bedöma det framtida antalet laddfordon, för att dimensionera elnätet och minska risk för effektproblem på lokalnivå. För att säkerställa att elnätet utnyttjas under alla dygnets timmar bör det finnas krav på att någon form av laststyrning installeras. Problematiken med effektbrist finns redan i dag.
- Elbilsaddning och därmed stora mängder elbilsbatterier förvarade i parkeringshus i bostadsbyggnader kan medföra en utökad säkerhetsrisk i form av brand. Det är av stor vikt att installationerna av laddningspunkterna sker på ett fackmässigt sätt. Eftersom det är byggherren som har ansvar för installationen är det svårt för byggnadsnämnden eller andra myndigheter att kontrollera säkerheten.
- Västerås stad ser gärna att det infördes undantag till de krav som föreslås. Särskilt vad gäller det retroaktiva kravet. Kravet kommer exempelvis att även träffa byggnader som används enstaka gånger per år. Energiprestandadirektivet öppnar upp för ett undantag i art. 8.6.C. som gäller i de fall installationskostnaderna överstiger 7 % av ombyggnadskostnaden. I rapporten skrivs det att det är osannolikt att ett sådant undantag skulle behövas. Västerås stad håller inte med om det utan hade gärna sett att man möjliggjorde undantag för de fall då kraven är oskäligen.
- Kraven kommer medföra ökade kostnader för handläggning av bygglov och tillsynsärenden. De föreslagna kraven kommer även försvåra handläggningen. Även om de nya kraven i sig är tydliga så bidrar de till att den totala mängden information som handläggarna ska beakta i sina prövningar ökar. Handläggningen är redan idag mycket komplex och ytterligare krav att hålla reda på riskerar att orsaka ett ökat antal fel i handläggningen.
- Oavsett om tillsynsarbete sker aktivt eller endast efter inkomna anmälningar så kommer förslagen innebära en ökad arbetsbelastning som förvaltningen idag inte har kapacitet att bedriva. Särskilt eftersom endast förelägganden kommer kunna användas. Västerås stad hade istället föredragit användningen av byggsanktionsavgift som dels innebär färre arbetsmoment jämfört med föreläggande dels för att byggsanktionsavgifterna tillfaller kommunerna som kan använda dessa för

att finansiera tillsynsverksamheten medan de viten som föreläggandena kan förenas med tillfaller staten.

- På sid 10 i rapporten sammanfattar Boverket själva de två största svårigheterna som de ser med förslaget i relation till de trender som nu råder inom hållbar stadsplanering. Nämligen att parkeringar i uppvärmda parkeringshus och i andra slags gemensamhetsanläggningar utanför fastighetsgränsen för byggnaden inte kommer att omfattas av de nya kraven. Västerås stad instämmer i den analysen men ser även att detta inte är praktiskt genomförbart i Västerås i dagsläget utifrån de svårigheter som finns att få fram kapacitet i elnätet.
- Västerås stad arbetar mer och mer med att samförlägga parkeringar för såväl verksamheter som bostäder i gemensamma parkeringsanläggningar, ofta parkeringshus, för att få bättre nyttjande av såväl mark som parkeringsplatser. Dessa parkeringar kommer inte att omfattas av kraven så som de är utformade i förslaget, vilket medför att kraven på laddinfrastruktur kan undvikas genom att välja att förlägga fastighetens parkering i en gemensamhetsförläggning. Det skulle därför vara välkommet om kraven på laddinfrastruktur gällde samtliga parkeringar, oavsett typ av byggnad.
- Västerås stad ser att det i dagsläget finns stora svårigheter att klara kraven på de kommunala parkeringshusen. Dels utifrån befintlig kapacitet i elnätet och dels utifrån att det även med en fullt utbyggd kapacitet blir svårt att täcka kostnaderna för detta.
- Retroaktiva krav på laddinfrastruktur kan komma att medföra att de tekniska installationerna till en fastighet inte räcker till. Då krävs eventuellt nya ledningar fram till, och in i, fastigheten för att klara den effekt som krävs. I ett område med många nybyggda hus blir det då ett stort tillkommande behov mot vad som beräknades och togs höjd för vid byggnationen. Det kan komma att medföra att nya ledningar måste grävas ned i kommunal gatu- och parkmark och störa trafiken under grävarbeten.
- Det finns en problematik av att kraven endast gäller uppvärmda bostadshus och byggnader. Fler och fler så kallade passivhus byggs. Där ser staden att en osäkerhet finns i om dessa utifrån förslaget räknas dessa som uppvärmda oavsett om energin för uppvärmningen tillförs utifrån eller ej.

Övriga synpunkter

- Vid nybyggnation och exploatering av nya områden bedömer staden att påverkan blir lägre. Fastighetsägare måste då ta hänsyn till elbilsladdning vid dimensionering av mätarsäkringen, därmed dimensioneras elnätet för elbilsladdning redan från början i dessa områden.
- Uttrycket "gäller endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet" (se t.ex. föreslagna 3 kap. 20 c § PBF) kan klargöras. Vad menas med energi? I fotnot 22 på sidan 36 i rapporten står det att man har tolkat uppvärmning som att byggnader uppvärms till i vart fall 10 grader. Om 10 grader är en gräns för vad som avses så bör detta förtydligas i

författningskommentaren. Västerås stad önskar i allmänhet att så mycket som möjligt klargörs i förarbetena så att tillämpningen blir så enkel som möjligt.

- För eldistributionsägare finns effektutmaning på lokal nivå. I befintlig nätstruktur kan det vara långa avstånd till matande transformatorstation och det kan vara svårt och kostsamt att förlägga nya kablar till laddplatser. Det är viktigt vid stadsplanering att ta hänsyn till var nätstationer är placerade i förhållande till planerade laddplatser, för att undvika förläggning av nya kablar långa sträckor.

Anders Teljebäck

Kommunalråd och ordförande i kommunstyrelsen, Västerås stad

Helene Öhrling

Stadsdirektör, Västerås stad

Karin Ström Hjärpe

Direktör, Västerås stad