

Klimatkommunernas svar på ”Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur”

(Boverkets rapport nr 2020:18)

Klimatkommunernas synpunkter på utredningen

Sverige har ett nationellt mål att nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 och inom samma tid minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 70 % jämfört med 2010, dvs. avsevärt skarpare än EU:s mål om 14 % minskning av koldioxidutsläppen från transportsektorn till 2030. Många av Klimatkommunernas medlemmar har liknande, eller skarpare, mål.

De sex myndigheterna i det så kallade SOFT uppdraget, där Boverket ingick, är överens om att det går för långsamt, likaså Klimatpolitiska rådet.

Om vi ska ha möjlighet att nå målen nationellt och lokalt finns det inte utrymme för halvhjärtade eller trubbiga förslag. Sverige kan inte med vårt klimatmål för transportsektorn lägga oss på EU:s miniminivåkrav för laddinfrastruktur. Vi menar att Boverkets förslag till krav på laddinfrastruktur för laddfordon behöver bli mer träffsäkert utifrån rådande och kommande behov. Nedan följer huvudsakliga synpunkter på förslaget.

Viktigt med krav som snabbar på utvecklingen av laddinfrastruktur – men hitta rätt målgrupper och platser!

Det finns idag inga riktiga incitament för fastighetsägarna att sätta upp laddpunkter och utvecklingen går för långsamt. Så det är viktigt med krav. Infrastrukturen kommer före bilen - så det behöver komma till fler laddpunkter. Och *var* laddpunkterna placeras är viktigt, både ur kostnads- och klimateffektivitetssynpunkt.

Målgrupper behöver identifieras, detta saknar vi i utredningen. Var vill folk ladda sin bil? Var är det mest meningsfullt att sätta upp laddpunkter, och med vilken effekt/laddhastighet? Några medskick från Klimatkommunerna:

- Utökade krav på laddinfrastruktur vid bostäder är positivt. Det är vid bostaden som de flesta laddar sin elbil. Här passar det bra med normalladdning eftersom laddningen sker under lång tid.
- På parkeringar utanför lokaler där folk parkerar under kort tid gör inte normalladdning någon nytta. Här krävs istället snabbladdning för att vara en attraktiv laddpunkt (särskilt när markägaren ska börja ta betalt för laddningen).
- Laddpunkter vid exempelvis skolor och förskolor är meningsfulla att ha för personalen, så att de kan ladda sina bilar under arbetstid (snarare än föräldrar som lämnar och hämtar barn). Bra också om laddpunkterna kan användas av allmänheten utanför skoltid.

- Det behöver vara lätt att betala för den laddning som inte är kostnadsfri för användaren, och det bör inte krävas att man installerar en viss app för ändamålet.

Utvecklingen går snabbare än Boverket verkar tro

Klimatkommunerna menar att Boverket är alltför försiktig och negativ i sin syn på utvecklingen på elfordons/laddinfrastrukturområdet. Framöver kommer lagkrav på vilka fordon som ska få finnas på marknaden - förbud mot bensin- och dieslbilar börjar komma i olika länder. Det vore olyckligt om Sverige halkade efter.

Först kommer fler laddpunkter – sen kommer fler laddfordon

Boverkets förslag kommer initialt att resultera i höjda kostnader även där efterfrågan på laddpunkter inte är så stor. Men samtidigt är det uppenbart att laddinfrastrukturen måste komma före - fler laddpunkter gör att fler vill och vågar byta till elbil. Att skaffa fler laddpunkter än vad som behövs blir en drivkraft för omställningen.

Ett exempel är i Malmö, där man sett en hel del skepsis från fastighetsägare inför etablering av laddpunkter, men också sett att fastighetsägarna underskattar behovet som finns hos deras boende - när det kommer en laddpunkt vill många byta till elbil.

Med en väl utbyggd laddinfrastruktur är elbilar redan idag tillgängliga för väldigt många. Det initiala priset kan skrämja, men om man tittar på TCO (total cost of ownership) blir bilden helt annorlunda.

Positivt signalvärde

Att sätta upp laddpunkter kan ge bra värde för att locka till sig boende och därmed vara positivt för fastighetsägare. Signalvärdet av laddpunkter underskattas i rapporten – det är inte bara en negativ kostnad. Kanske kan tillkommande laddpunkter öka värdet på fastigheten? Vi vill se att fastighetsägarnas samhällsansvar och den här typen av positiva effekter tydligare betonas i förslaget.

Laddpunkter vid flerbostadshus bör prioriteras

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. Vi vet att tillgången till laddning hemma är avgörande om man ska kunna äga en elbil. Det vore därför positivt om lagkraven istället fokuserades på att skapa fler laddpunkter vid flerbostadshus. Då kommer vi ifrån situationen idag, då de som bor i flerbostadshus är beroende av sin hyresvärd eller bostadsrättsförenings välvilja att installera laddpunkter.

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".

Lastcyklar/lådcyklar/transportcyklar kommer allt mer och väljs även av barnfamiljer som alternativ till bil, men för dessa fordon krävs bättre parkeringsmöjligheter, helst skyddade parkeringar med möjlighet till laddning. Vi önskar inom kort se krav på parkeringslösning med laddinfrastruktur även för lastcyklar.

Laddmöjlighet bör finnas vid pendelparkeringar

Vid noder där människor byter färdstätt från egen bil till kollektivtrafik eller samåkning bör det finnas möjlighet att ladda elfordon, t.ex. carport med solceller på taken.

LCA-perspektivet

När många aktörer framöver ska upphandla etablering av laddpunkter är det viktigt att se till att de har tillgång till bra klimatkriterier/krav att ställa i sina upphandlingar, så att klimatpåverkan i tillverknings- och etableringsfasen inte blir onödigt stor.

Ökad risk för effekt- och -kapacitetsbrist?

Elnäten har kapacitetsbrist i många storstadsregioner, så det kommer att vara viktigt att man jobbar tillsammans med elnätsföretagen för att få smartare laddning. Det är vid effekttoppar som kapacitetsbrist kan uppstå, oftast på morgnar och kvällar.

Om inlåsningseffekter

Det kan, som Boverket nämner, finnas inlåsningseffekter. För en smart laddpunkt blir ledningsstrukturen omkring dyrare, men inte själva laddpunkten. De flesta laddboxar som säljs och kommer att monteras som en konsekvens av förslaget kommer med största sannolikhet att vara smarta i någon utsträckning. Utbudet på marknaden är stort och genom OCPP (Open Charge Point Protocol - öppen standard för kommunikation mellan elbilsladdare och centrala system) standard kan olika typer av laddboxar kommunicera med varandra. Vi föreslår att Boverket ser över möjligheterna att ställa krav på OCPP, eller krav på att varje laddpunkt stödjer dynamisk lastbalansering och/eller lokal lastbalansering.

Det finns även nydanande teknik som förflyttar laster mellan faser, vilket gör att eventuell uppsäkring inte behöver genomföras. Man spar pengar genom att minska fastighetens effekttoppar med en Energy-Hub från Ferroamp då elnätsägarna runt om i Sverige går mot ett skifte till effektabonnemang. Det är alltså viktigt framöver att hålla nere säkringsnivån men också peakeffekterna syfte om att hålla nere driftnettot vad gäller elanvändningen. Det finns andra fördelar med denna hub vid exempelvis installation av solceller och energilagring.

Om Boverkets rapport

I uppdraget till Boverket hänvisar regeringen till sin bedömning i den klimatpolitiska handlingsplanen att tillgång till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifiering av fordonsparken och att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Uppdraget till Boverket innebär att utreda konsekvenserna av ändrade (skärpta) kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon jämfört med nuvarande minimikrav. Särskilt fokus ska läggas på samhällsekonomiska konsekvenser och klimateffekter. Den här utredningen bygger vidare på Boverkets utredning från 2019.

De ändrade kravnivåerna innebär följande för **bostadshus**:

- Ledningsinfrastruktur, dvs. förberedelse för framdragning av el till laddningspunkter, för alla parkeringsplatser på parkeringar med minst fem parkeringsplatser (i nuvarande regler avser kravet parkeringar med fler än tio parkeringsplatser).

- Laddningspunkter vid en femtedel av parkeringsplatserna på parkeringar med minst fem parkeringsplatser (i nuvarande regler finns inget sådant krav).

De ändrade kravnivåerna innebär följande för **andra byggnader än bostadshus**:

- Ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser på parkeringar med minst fem parkeringsplatser (i nuvarande regler gäller kravet för en femtedel av parkeringsplatserna på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser).
- Laddningspunkter vid en femtedel av parkeringsplatserna på parkeringar med minst fem parkeringsplatser (i nuvarande regler krävs en laddningspunkt på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser).

Motsvarade krav för **ouppvärmda byggnader** (i nuvarande regler finns inga sådana krav).

Utredningen presenterar följande **huvudsakliga konsekvenser** av ändrade kravnivåer:

- Effekterna av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur är svåra att bedöma och resultaten beror till stor del på vilka antaganden som görs.
- Ett ökat antal laddningspunkter och en utökning av förberedande ledningsinfrastruktur till följd av hårdare krav.
- Svårt att bedöma hur ändrade krav påverkar antalet laddfordon.
- Tillkommande laddningspunkter har i bedömningen av klimateffekter tillskrivits en effekt på tio procent.
- Skärpta krav bedöms kunna säkerställa att ungefär 17 000 laddningspunkter per år tillkommer.
- En ytterligare minskning med omkring 8 100 ton CO₂e/år, år 2025 och med 19 000 ton CO₂e/år, år 2030
- Kostnaderna riskerar att kunna bli orimligt höga för enskilda fastighetsägare.
- En risk att utökade krav kan komma att leda till krav på investeringar och ökade kostnader även i områden där efterfrågan på laddningspunkter saknas.
- Det faktum att utökade krav på laddinfrastruktur löser ut vid minst fem (i stället för vid fler än tio) parkeringsplatser skulle i sig sannolikt inte medföra några stora kostnadsmässigt negativa konsekvenser.
- Boverket skriver att det finns flera skäl som talar emot så långtgående krav som har utretts i denna utredning:
 - Teknikutvecklingen på området är snabb och det finns en betydande risk för inlåsnings effekter.
 - Det kan bli mycket kostsamt i enskilda fall, för byggnader med ett stort antal parkeringsplatser eftersom ett stort antal laddningspunkter kan innebära betydande kostnader. Även för fall med ett relativt begränsat antal parkeringsplatser kan dock kostnaderna bli betydande om kapacitetssäkring behöver göras.
 - Kraven kan medföra att laddningspunkter installeras som inte kommer att användas i praktiken, tex på korttidsparkering.
 - Hur stora klimateffekterna faktiskt blir av de utökade kravnivåerna är beroende av de antaganden man gör. De genomförda beräkningarna indikerar att kostnaderna vid utökade krav inte vägs upp av klimatvinsten.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 38 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

För styrelsen

Lennart Bondeson, ordförande i Klimatkommunerna