

Ärendenummer
TRV 2020/113804
Ert ärendenummer
I2020/01324

Dokumentdatum
2021-01-13
Sidor
1(2)



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
lina.kinning@regeringskansliet.se
Diariet
Webb och projektstöd
Ärendeberedning Planering
Lindgren Magnus, PLkvm
Eklöf Hanna, PLkvm
Ljungberg Magnus, UHVätv
Bångman Gunnel, PLee
GD kansli

Trafikverkets remissyttrande gällande Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur

Yttrande

Den kommande utvecklingen av efterfrågan på elfordon och laddinfrastruktur är svår att prognostisera, dels med tanke på att trafik med elfordon är en relativt ny företeelse, dels med tanke på att den klimatpolitiska styrningen omfattar flera alternativ än ökad användning av elfordon. Utvecklingen av efterfrågan på elfordon och laddinfrastruktur är i hög grad beroende av andra styrmedel för en fossilfri bilflotta.

Detta hindrar emellertid inte att man kan göra vissa samhällsekonomiska bedömningar. Frågor man behöver fundera på är om det finns faktorer (så kallade marknadsmisslyckanden) som ger skillnader mellan privatekonomisk och samhällsekonomisk lönsamhet av förberedelse för och investering i laddinfrastruktur. Eftersom frågan om övergång till elfordon och tillgång till laddinfrastruktur har så stark koppling bör den samhällsekonomiska bedömningen behandla dessa frågor sammantaget.

En nackdel med reglering av investeringar i laddinfrastruktur som är likformig i hela landet är att hänsyn inte tas till lokala och regionala skillnader i efterfrågan. Övergången till elfordon kan gå olika snabbt t.ex. för trafikanter med huvudsakligen långväga respektive kortväga resor, i glesbygd och i storstadsområden.

Trafikverket berörs som verksamhetsutövare framförallt av två delar av de utökade kraven. Den ena delen handlar om utökade krav på ledningsdragnings och laddningspunkter vid andra byggnader än bostadshus, vilket inkluderar Trafikverkets kontor och rastplatser med uppvärmda utrymmen. Den andra delen handlar om nya krav för uppvärmda byggnader, vilket inkluderar övriga rastplatser som Trafikverket har om det finns en byggnad på området.

Boverket drar slutsatsen att ledningsinfrastruktur i ökad utsträckning bedöms kunna vara positivt huvudsakligen för parkeringar som är avsedda att användas under längre tid, exempelvis parkeringar vid bostäder eller arbetsplatser.

Även Trafikverket är positivt till ledningsdragnings och upprättande av laddningspunkter vid kontor eller liknande uppvärmda byggnader där fordon står parkerade en längre tid. Mer än hälften av alla nya fordon är någon form av förmånsbil. Att dessa fordon kan laddas vid kontoret kan ha en avgörande roll i företags strategi kring anskaffning av fordon.

Trafikverkets rastplatser kommer i de flesta fall att omfattas av de ändrade kraven då de har uppvärmda byggnader och fler än fem parkeringsplatser. Även befintliga rastplatser kommer i flera fall att inkluderas då de har fler än 20 parkeringsplatser. Boverket utgår från att parkeringar vid uppvärmda byggnader alltid är avsedda att användas under lång tid. Detta stämmer dock inte för Trafikverkets rastplatser där man ofta stannar kortare stunder (med undantag för rastplatser för tunga fordon).

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010- 123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Kerstin Sondén
Samhällsplanerare nationellt
Nationell samhällsplanering
Telefon: 010-123 59 55
kerstin.sonden@trafikverket.se

Av förklarliga skäl utgår Boverket från byggnadernas egenskaper vid bestämning av kravnivåer. För att tillgodose behovet av laddningsplatser hade det dock varit bättre att utgå från syftet med parkeringsplatsen. Exempelvis kan det finnas större behov vid en pendelparkering utan byggnader än vid en rastplats med uppvärmd toalett, på grund av hur länge fordonen står på aktuell plats.

Vi hade också gärna sett ett resonemang om laddeffekter i rapporten. För rastplatser och liknande torde det vara aktuellt med snabbledning med en effekt på ca 150 kW. Det innebär mycket större kostnader per punkt för installation och ledningsdragnings. Hur detta ska lösas kräver en fortsatt utredning. Sammantaget bedömer Trafikverket att det är olämpligt med ökade krav för laddplatser på rastplatser.

Så som vi framförde i yttrande (daterat 2019-10-08) över Boverkets tidigare rapport inför beslut om nu gällande krav, kan Trafikverket i dagsläget inte heller tillhandahålla el för någon annan part. Det är således inte säkert att Trafikverket själv ska bygga, äga och förvalta laddningspunkten. Hur en upplåtelse skulle gå till och vilka regler som skulle gälla skulle behöva föregås av en utredning.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit nationell samhällsplanerare Kerstin Sondén. I den slutliga handläggningen har Planeringsdirektör Stefan Engdahl, Avdelningschef Planering Lennart Kalander och Enhetschef Rami Yones från Nationell planering deltagit. Samråd har skett med Hanna Eklöf från Transportkvalitet, Magnus Lindgren från Strategisk utveckling, Gunnel Bångman från Expertcenter samt Magnus Ljungberg från Underhåll.

Lena Erixon
Generaldirektör