

Till: Boverket

Ert dnr: 246-25

Boverkets remisser om EPBD – Sveparks remissvar

Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet.

Remisserna är fem till antalet, där remissen Förslag till ändringsförfattningar i Boverkets förslag till föreskrifter om energihushållning består av fem delremisser. Svepark har fått tillfälle att yttra sig över alla nio.

Svepark väljer att yttra sig om Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Svepark avstår från att yttra sig från övriga utremitterade förslag till föreskrifter.

Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Svepark har givits tillfälle att yttra sig över remiss angående Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet. Syftet är att precisera kommande bestämmelser i plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, om egenskapskrav avseende hållbar mobilitet.

Remissen innebär att dagens regler om laddning av elfordon ersätts av bredare regler om **hållbar mobilitet**, alltså både **laddinfrastruktur och cykelparkering**. Kraven ska gälla vid **nybyggnad, ombyggnad** och i vissa fall även för **befintliga lokalbyggnader**.

Förslaget genomför EPBD på i huvudsak **minimnivå**. Det innehåller krav på laddpunkter, förberedande laddinfrastruktur (kabeldragning inkl allt fram till tänkt laddpunkt) och cykelparkeringsplatser, med olika nivåer för flerbostadshus, lokalbyggnader och kontor. De retroaktiva kraven begränsas till lokalbyggnader med parkering **inne i byggnaden**, vilket minskar kostnaderna jämfört med en bredare tillämpning.

Sveparks synpunkter:

Boverket undersöker inte om de utökade kraven i detta förslag är ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att nå de transportpolitiska målen eftersom direktivets krav oavsett effektivitet ska införas på en miniminivå.

Svepark har förståelse för detta, men faktum kvarstår att det som direktivet vill uppnå – tillgänglig laddning för så många som möjligt, kan uppnås med lägre kostnader och mer hållbarhet för ögonen än själva laddningen, genom delade laddplatser. Direktivet och därmed förslaget till föreskrifter reglerar investering i teknik och el- och kabeldragning till många enskilda parkeringsplatser vid nybyggnad och ombyggnad. Det minskar utrymmet för delade och mer flexibla lösningar.



Delad infrastruktur kan vara mer fördelaktig ur flera perspektiv: lägre kostnader för hushåll och fastighetsägare, mindre belastning på hyresgäster utan bil samt lägre materialanvändning och minskad risk för att teknik blir föråldrad i takt med snabb teknikutveckling. Sådana lösningar kan redan i dag stödjas genom digitala system, till exempel tillståndsparkering.

Kraven på ledningsdragning och ledningsinfrastruktur på 50+50% av platserna i flerbostadshus riskerar som sagt att bli ineffektivt resursutnyttjande.

Kraven för lokalbyggnader med ledningsdragning och ledningsinfrastruktur på 50+50% av platserna plus minst 1 laddningspunkt per 5 platser och för kontor för minst 1 laddpunkt per två platser är riktigt kostnadsdrivande med stor risk för suboptimeringar.

Regleringen borde därför i större utsträckning fokuserat på faktisk tillgång till laddning än på mängden installerad teknik, och möjliggöra lokalt anpassade, kostnadseffektiva och resurssnåla lösningar. Det är hållbart.

Svepark bejakar möjligheterna till cykelparkeringar, men finner att kraven kommer att slå väldigt olika beroende på lokala tolkningar, och det är långtifrån säkert att direktivet och dess införande i svensk lagstiftning kommer att lösa utmaningarna med cykeluppställning och cykelförvaring optimalt.

För Svepark

Louise Bill

VD