

2019-09-04

Remissvar av Stockholm Parkering

”Boverkets rapport 2019:15 Nya krav
på laddinfrastruktur för laddfordon”

Remissvar ” Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon”

Stockholm Parkering har mottagit remissen från Stockholms Stadshus AB gällande ”Boverkets rapport 2019:15”.

Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter

Bolaget har fram till dagens datum genomfört installation av ca 1500 laddpunkter främst i befintliga fastigheter, men även i nyproduktion. Bolaget tillämpar regeln att när en anläggning sätts i drift ska 20% av parkeringsplatserna vara utrustade med laddutrustning. Därutöver ska det finnas möjlighet att utöka antalet laddpunkter i takt med efterfrågan.

Rapporten konstaterar att laddning främst sker där bilar står parkerade under längre tid. Bolagets erfarenhet bekräftar denna slutsats. Bolaget vill dock förtydliga de två olika termerna som används inom bilparkering, förhyrd parkering och besöksparkering. Förhyrd parkering sker normalt under längre tid, då kunden hyr en parkeringsplats under en längre period. Utifrån detta perspektiv anser bolaget att det hade varit önskvärt att lagförslaget reglerades utifrån dessa förutsättningar. Stockholm Parkering förstår att begreppen bostäder respektive andra byggnader valts för att ansluta till befintlig nomenklatur inom PBL. Konsekvensen kommer dock bli att kraven på fristående parkeringshus blir relativt låg, trots att det i dessa kan finnas stora mängder förhyrda parkeringsplatser.

Bolaget instämmer i rapportens slutsats att på tomter(markparkering) är det centralt att det finns ledningsinfrastruktur i form av nedlagda tomrör, för att undvika framtida dyra schakter vid installation. Bolaget vill framföra vikten av att beakta att elservis och elcentraler är nödvändig på samma sätt som i en byggnad, antingen i den angränsade byggnaden eller i ett separat utomhusskåp. Tomrören ska därmed dras till denna punkt.

Bolaget vill däremot framföra att det inte delar rapportens slutsats och förslag gällande krav i byggnader. Bolaget anser att ledningsinfrastruktur i byggnader, såsom tomrör, kanaler, kabelstegar, elkablar och själva laddstationerna varken har utgjort ett hinder eller problem att installera i efterhand. Bolagets erfarenhet visar på att detta gäller samtliga projekt som Stockholm Parkering har genomfört.

De befintliga problem som bolaget däremot har erfarit vid samtliga genomförda installationer har berott på storleken på byggnadens inkommande elservis,, serviscentral samt anvisade platser för gruppcentraler för laddning.

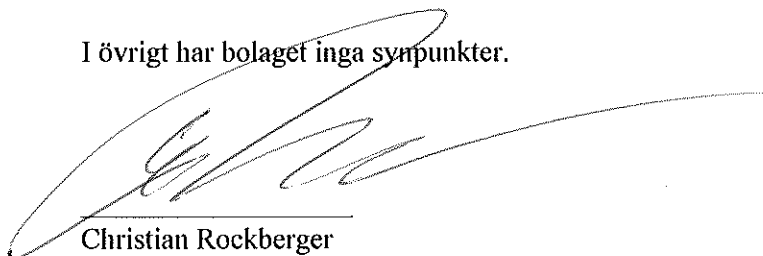
Bolaget anser vidare att det är avgörande att införa krav på att kunna öka servissäkringen vid behov, om syftet är att underlätta för framtida installation av laddinfrastruktur. Bolagets rekommendation gällande bostäder är att gruppcentral för elbilsaddning installeras, som rymmer säkring för samtliga parkeringsplatser.

Bolaget ser däremot inget behov att dra ut ledningsinfrastruktur till andra platser än de som förses med laddutrustning vid installationstillfället. Detta kan enkelt utföras i samband med installation av fler laddutrustningar. Vidare anser bolaget att det bör säkerställas att nätägare installerar grövre servisledning som klarar en utökning av effektuttag. Bolaget anser att detta kan uppnås genom att sätta ett krav på lägsta laddeffekt (tex 6-8A enfas). Kravet bör dock beakta möjligheten till lastbalansering genom att förtydliga minsta antal samtidigt pågående laddningar. (tex 25-30%). Med dessa två parametrar kan man dimensionera hur stor utökning som elservis och serviscentral ska klara. Bolaget anser att genom att införa dessa krav kommer installationer enkelt att ske utifrån efterfrågat behov.

Rapporten föreslår en retroaktiv mininivå om en laddningspunkt. Bolaget erfar att i praktiken utförs laddpunkter i dubbelt utförande, d.v.s. en laddstolpe med två laddpunkter som placeras mellan två bilplatser. Detta gör att mininivån kan utökas till två laddpunkter utan större kostnadskonsekvens.

Rapporten föreslår att krav endast ska avse ”byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimat”. Bolaget anser att detta är en mindre lämplig parameter eftersom många parkeringsanläggningar utförs som ”kallgarage”. Bolaget anser att en lämpligare parameter skulle kunna vara ”byggnader som har belysningsanläggning”, då detta kräver att det finns el-installation.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.


Christian Rockberger
VD