

Boverket
Stina Jonfjärd
Box 534
371 23 Karlskrona

Yttrande

Stockholm 2020-09-10

Förslag till föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon

Vi står sannolikt inför en systemändring avseende fordons energianvändning. Under de närmaste årtiondena kommer vi se de fossila bränslena ersättas av el-energi. Denna omvandling är i sin linda, men när storskalig batteriproduktion inom kort finns att tillgå kan det antas att elfordonens pris kommer att sjunka och elfordon blir i större grad tillgängliga för var och en.

Mot denna bakgrund är det vällovligt att Boverket framsynt ser över vilka krav som bör ställas på framtidens fastigheter och det behov av laddinfrastruktur som behöver implementeras i samhället. Att ladda elfordon i anslutning till sin bostad eller arbetsplats kommer att vara den vanligaste utnyttjade platsen för laddning.

Generellt anser Svensk Försäkring att de förslag som läggs fram är bra, men det är definitivt inte tillräckliga. Det är framför allt på två områden där det behövs en utvidgning av kraven kring laddinfrastruktur i fastigheter. För det första gäller det avsaknad av skadeförebyggande åtgärder. För det andra gäller det behovet av fler platser för laddinfrastruktur. Nedan beskrivs detta mer utförligt.

Avsaknad av skadeförebyggande åtgärder

Enligt försäkringsbolagens statistik inträffar ca 5 000 bilbränder om året. Till detta ska läggas oförsäkrade fordon som brinner. Skälen till dessa bränder är många och kommer framöver i allt större grad att drabba just elfordon i takt med att dess fordon blir fler och äldre. Problemet med brand i just elfordon är att värmeutvecklingen är så mycket högre än i traditionella bensinbilar. Temperaturen kan uppgå till 3 000 grader i elfordon, jämfört med runt 1 000 grader i bensinbilar.

Den höga värmeutvecklingen ställer större krav på motståndskraft och avstånd till byggnaden. Byggnadens hållfasthet kan påverkas och kräva omfattande reparationer och till och med riskera att behöva rivras. Detta gäller även i betongkonstruktioner. Hur blir det då med garage under höga trähus?

Men detta är inte det enda problemet. En elbilsbrand är betydligt mer svårsläckt och avger mycket giftiga gaser (vätefluorid) vilka kan vara direkt livshotande.

Vi menar att i vart fall vid nyproduktion och ombyggnad bör hänsyn tas till de ökade riskerna.

Några av de åtgärder som redan idag bör övervägas är att:

- Fasta laddplatser bör företrädesvis anläggas närmast in- eller utfart ur garage för att bereda räddningstjänsten enkel access till att dra ut bilar ur garaget samt att bekämpa branden.
- Brandceller bör byggas runt elbilsparkeringar.
- Laddplatser bör förses med separata ventilationssystem och golvbrunnar för att kunna omhänderta den giftiga gasen respektive släckvatten.
- Laddplatserna bör vara försedda med automatlarm och sprinklersystem.

Fler platser för laddinfrastruktur

Det kommer framöver att ställas krav på betydligt fler laddplatser än vad som beskrivs i Boverkets förslag på utvidgning. Detta kommer även att gälla fastigheter med färre än 10 platser. För att minska den förhöjda risk för brand som laddning via portabla 220 volts kablar medför, bör även dessa fastigheter ha krav på installation av säker laddinfrastruktur. Att redan nu ställa krav i nyproduktion och ombyggnad på säkerhetskrav menar vi är nödvändigt, men även en skyldighet för Boverket. Dessutom bör det tas fram en långsiktig plan för att även befintlig bebyggelse ska omfattas. Signalvärdet i sådana besked ska inte underskattas.

Mot denna bakgrund föreslår vi att Boverket snarast påbörjar ett arbete med att ta fram föreskrifter och allmänna råd för att riskminimera konsekvenserna av en elbilbrand i ett garage. Sådana regler bör träda ikraft samtidigt som nu remitterade regler.

Svensk Försäkring

Staffan Moberg