



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2019-10-14 kl. 15:00-15:06
Plats	Stadshuset vån 7, 7046
Beslutande ledamöter	Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande) Roko Kursar (L) (1:e vice ordförande) Torbjörn Tegnhammar (M) (2:e vice ordförande)
Övriga närvarande	Andras Norbrant (Stadsdirektör) Tomas Barring (Chefsjurist) Anna-Lena Alnerud (Sekreterare)
Utses att justera	Torbjörn Tegnhammar
Justeringen	2019-10-30
Protokollet omfattar	§563

Underskrifter

Sekreterare	
	Anna-Lena Alnerud	
Ordförande
	Katrin Stjernfeldt Jammeh	
Justerande
	Torbjörn Tegnhammar	

§ 563 Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon

STK-2019-1054

Sammanfattning

Infrastrukturdepartementet har översänt Boverkets rapport *Nya krav för laddinfrastruktur för laddfordon (2019:15)* till Malmö stad med inbjudan om att lämna synpunkter. Förslagen som Boverket presenterar är en anpassning till förändringar som skett i EU:s energiprestandadirektiv och innebär att högre krav på installation av laddinfrastruktur kommer att ställas vid ny- och ombyggnation. De nämnder som har yttrat sig i ärendet är överlag positiva till förslagen, men anser att ambitionsnivån borde varit högre. Stadsbyggnadsnämnden ser det som problematiskt att nya tillsynskrav läggs på de kommunala byggnadsnämnderna.

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande och skickar det till Infrastrukturdepartementet.

Särskilda yttranden, reservationer

Torbjörn Tegnhammar (M) avser lämna in en ett särskilt yttrande, bilaga 1.

Beslutet skickas till

Infrastrukturdepartementet
Miljönämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Tekniska nämnden

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens arbetsutskotts yttrande på remiss Boverkets rapport 2019:15 dnr I2019/01695/E
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 191014 Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon
- Förslag till yttrande
- Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon
- Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon
- Tekniska nämnden beslut 190925 § 228
- Remissvar från tekniska nämnden
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 190919 § 238 med Särskilt yttrande (M+C) och (SD)
- Remissvar från stadsbyggnadsnämnden
- Miljönämnden beslut 190923 § 141
- Remissvar från miljönämnden



Kommunstyrelsens arbetsutskott 2019-10-14
Ärende 2. Remiss från Infrastrukturdepartementet – Boverkets
rapport 2019:15
Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon

Då det ter sig ganska sannolikt att antalet bilar som kräver laddning ökar i antal, finns det också anledning att underlätta för att upprätta fler laddpunkter.

Moderaterna instämmer med mycket i yrkandet, men önskar göra ett antal tillägg.
Moderaterna vill understryka att kommunens roll bör vara att underlätta för marknaden att möta efterfrågan på fler laddpunkter.
Här i ligger att göra tillståndsgivningen och etablerandet så enkelt, snabbt och billigt som möjligt för dem som vill investera i detta.

Likaså ligger det också en stor osäkerhetsfaktor i om det överhuvudtaget kommer att finnas el så att det räcker, eftersom regeringens politik medfört att kommuner i Skåne nu känner sig tvingade att säga nej till stora företagsetableringar på grund av elbrist. Det är mycket bra om allt fler bilar kan köras på utsläppsfria drivmedel, som el, så även här bör kommunens roll att i dialog med i detta fallet EON, vara att underlätta för att tillgodose el och dragningar av el till de ställen där laddpunkter med fördel kan placeras. Detta hade vi gärna sett nämdes i yttrandet.

Vi ser dock ingen större anledning att föreslå fler krav på var laddpunkterna ska finnas, vilket majoritetens yttrande gör (icke uppvärmda parkeringshus). Vi tror istället att där efterfrågan finns, kommer ägaren av parkeringshuset/-platsen ordna detta. Marknaden brukar ta hand om dylika ting på ett bra sätt om den får bra förutsättningar av det offentliga. Så bör även ske i detta fall.

Det är i sammanhanget också väldigt trevligt att se ett yttrande från majoriteten som handlar om privatbilism, där inte den rådande dogmen - om att göra mesta möjliga för att förhindra bilismen till varje pris - överskuggar allt annat. Mobilitet är framtiden och alla trafikslag behövs. Vi är teknikoptimister och menar att vår roll är att göra vad vi kan för att de miljö- och klimatvänliga alternativen får bästa möjliga förutsättningar. Detta är en bit på vägen.

Torbjörn Tegnhammar (M)



Datum
2019-10-14
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2019-1054

Yttrande

Till
Infrastrukturdepartementet

Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon I2019/01695/E

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar förslaget på nya krav för laddinfrastruktur. Avseende laddningspunkter kunde dock förslaget varit ambitiösare. När det gäller parkeringshus och befintlig bostadsbebyggelse anser Malmö stad att andra typer av styrmedel bör utredas. Det är problematiskt att kommunerna föreslås få ett utökat tillsynsansvar och att tillsynen inte kan finansieras med avgifter. Slutligen noteras att det är olyckligt att den kommunala sektorn inte involverats i utredningsarbetet.

Yttrande

Övergripande synpunkter

Malmö stad välkomnar utredningens grundläggande målsättning, att underlätta för en ökande andel laddfordon i den svenska fordonsflottan och att åstadkomma detta genom att skapa en utbyggd ledningsinfrastruktur till laddpunkter i såväl nya som befintliga parkeringsanläggningar. Det bör dock påpekas att begreppet fordon i utredningens rubrik inte avser andra fordon än bilar, vilket inledningsvis kan vara vilseledande. Malmö stads tolkning är att förslaget avser att få igång marknaden så att den senare på egen hand kan hantera efterfrågan på laddpunkter. Det finns därför skäl att bedöma om förslaget är tillräckligt proaktivt och på vilket sätt förslagets krav ska säkerställas.

Ambitiösare krav på laddpunkter

Malmö stad anser att ambitionen i förslagen är låg. Det krävs en utbyggd ledningsinfrastruktur till bostädernas samtliga bilplatser om de totalt är fler än tio, men det ställs inga krav på installerade laddpunkter. När det gäller byggnader utan bostäder ska ledningar vara dragna till 20 procent av bilplatserna och det ställs endast krav på *en* laddpunkt. Det är svårt att förstå varför utredningen inte ställer krav på laddpunkter vid bostaden eftersom det rimligen är under natten bilinnehavaren laddar sin bil. Här skulle ett krav på laddpunkter tydligare stimulera marknadskrafterna att ta vid. När det gäller tillgodoseendet av laddpunkter för boendeparkering på gatan uppfattas utredningen som uppgiven. Här kan det finnas skäl att gå vidare i fortsatta utredningar innan frågeställningen lämnas.

Retroaktiva krav skulle kunna omfatta befintliga bostadshus

Boverket konstaterar att energiprestandadirektivets krav inte inkluderar några specifika krav på laddinfrastruktur som riktar sig mot befintlig bostadsbyggelse. Boverket bedömer därför att en utredning av sådana administrativa krav faller utanför deras uppdrag. Detta kan tyckas olyckligt då det framförallt är i befintliga centrala stadsområden med flerbostadshus som det finns stor risk att avsaknad av laddinfrastruktur uppstår. Å andra sidan; att det föreslagna kravet på laddningspunkter i befintlig bebyggelse inte överhuvudtaget omfattar bostadshus kan bidra till att accentuera behovet av en diskussion kring hur utbyggnaden av sådana laddningspunkter ska kunna främjas framöver. Malmö stad anser att det är av vikt att nationella styrmedel och regelverk övervägs och utreds även för befintliga bostadsområden.

Kraven bör omfatta parkeringshus

Kraven som föreslås ställs endast på parkering inrymd i uppvärmda byggnader och på parkeringsplatser på byggnadernas tomt. På så vis missas potentialen till laddpunkter i fristående icke uppvärmda parkeringshus. Det är i parkeringshus som en stor del av den nya centrumnära parkeringen hanteras. Det är också en förordad lösning, då det bland annat ger samnyttjandemöjligheter av bilplatserna. Det betyder att samma bilplats kan användas av både boende och arbetstagare eftersom efterfrågan sker vid olika tidpunkter. Att införa krav som även inkluderar parkeringshus skulle märkbart bidra till att avhjälpa bristen på laddpunkter.

Kraven på parkeringar där samnyttjande sker är svårtolkade

Många gånger tillgodoses parkeringsbehovet genom parkeringsköp i anläggning på annans mark. Det finns samnyttjandefördelar med detta. Utredningen ger då ingen vägledning i hur kraven på bilplatsernas laddinfrastruktur ska hanteras, till exempel hur fördelningen mellan bilplatser för bostäder och andra funktioner ska beaktas då bilplatserna samnyttjas.

Svårt att bevaka kraven vid ombyggnader

Byggnadsnämnderna ska enligt förslaget bevaka att tekniska egenskapskrav i form av utrustning för laddning av laddfordon är uppfyllda, inte bara vid nybyggnad utan även vid vissa fall av ändring av byggnader. Att beakta kraven vid vissa fall av ombyggnader kan bli komplicerat vid ärendehandläggning. För det första uppstår tolkningsproblem vid vilka fall en ombyggnad kan sägas omfatta byggnadens elektriska infrastruktur. Det är inte heller självklart att det framgår av en ansökan eller anmälan om den elektriska infrastrukturen omfattas eller inte. Att exempelvis grävningsarbeten på intilliggande parkeringsplats ska utföras i samband med en ombyggnad framgår inte nödvändigtvis av en ansökan eller anmälan avseende ombyggnad av en byggnad.

Byggnadsnämnderna belastas redan med många retroaktiva krav

Vad det gäller de retroaktiva krav som föreslås ska dessa säkerställas genom byggnadsnämndernas tillsyn. Malmö stad har noterat att det på senare tid har föreslagits införande av ett antal nya retroaktiva krav i bland annat plan- och bygglagstiftningen, för vilka byggnadsnämnden är tänkt att utöva tillsyn (se departementspromemoria 2019-06-19, Förbättrat genomförande av direktivet om energieffektivitet, Boverkets rapport 2019:16, Inspektion av upp-

värmnings- och luftkonditioneringssystem, samt här aktuell rapport 2019:15). Redan idag har byggnadsnämnden i Malmö stad utmaningar i att utifrån tillgängliga resurser utföra de tillsynsuppgifter som enligt lag ankommer på nämnden. Detta är en situation som inte på något sätt är unik för Malmö utan i hög grad gäller även andra kommuner. Att löpande belasta byggnadsnämnderna med ytterligare tillsynsärenden är bekymmersamt.

Saknas analys över möjligheten att tillgodose tillsynsansvaret

Boverket nämner i rapporten att tillsynen kan vara resurs- och tidskrävande men har inte närmare problematiserat vad det skulle innebära att utöka byggnadsnämndernas tillsynsansvar. Boverket presenterar inte någon analys av hur effektiv en utökad tillsyn kan förväntas bli mot bakgrund av erfarenheterna av hur tillsynen över plan- och bygglagstiftningen fungerar i landets kommuner, framför allt vad gäller retroaktiva krav. Detta är en brist som kan ge en missvisande bild av i vad mån ett tillsynsansvar i enlighet med förslaget är ändamålsenligt.

Därtill kan läggas att det i PBL, som den är utformad idag, inte finns tydligt stöd för att kräva in dokumentation om en byggnad i efterhand i samband med tillsyn. Ett utökat tillsynsansvar i enlighet med förslaget aktualiserar nödvändigheten att i PBL tydliggöra byggnadsnämndens möjlighet att kräva in handlingar och uppgifter i ett tillsynsärende genom föreläggande. I nuläget är denna möjlighet oklar (jfr MÖD P 6087-14, dom den 4 februari 2015 enligt vilken 11 kap 19 § PBL i given situation inte kunde användas för att få byggherre att lämna in dokumentation som visade att tekniska egenskapskrav uppfylls). För att kommunerna ska kunna genomföra tillsynsarbetet på ett effektivt sätt krävs att det ges ett tydligt lagstöd för möjlighet att kräva in dokumentation genom åtgärdsföreläggande.

Eventuell tillsyn bör bekostas med tillsynsavgifter

Det bör påpekas att det inte finns något stöd i gällande lagstiftning att finansiera tillsyn över plan- och bygglagstiftningen genom tillsynsavgifter, utan sådan tillsyn bekostas genom skattemedel. Malmö stad anser att möjligheten att bekosta tillsyn över plan- och bygglagstiftningen genom tillsynsavgifter bör övervägas.

Beaktande av bristande överföringskapacitet

Elektrifiering av transportsektorn kan ha positiva klimateffekter genom minskade utsläpp. En storskalig elektrifiering kan dock vara svår att genomföra på ett bra sätt i de delar av landet där det i dag delvis råder effektbrist på grund av bristande överföringskapacitet. Malmöområdet är en av de delar av landet som redan märker av detta problem. Överföringskapaciteten i elnätet behöver därför bli bättre för att möjliggöra en ökad elanvändning som alternativt till fossila energikällor, exempelvis inom transportsektorn.

Avsaknad av kommunal delaktighet i utredningsarbetet

Malmö stad kan inte se att någon kommun representerats i fokusgrupperna vid framtagandet av förslaget. Inte heller SKL. Det är olyckligt med tanke på att kommunerna föreslås bevaka efterlevnaden av kravet på laddinfrastruktur inom ramen för byggprocessen samt utöva tillsyn.

Ordförande

.....
Karin Stjernfeldt Jammeh
.....

Sekreterare

.....
Anna-Lena Alnerud
.....

Torbjörn Tegnhammar (M) avser lämna in ett särskilt yttrande.