



Datum
2019-09-12
Adress
August Palms plats 1
Diarienummer
SBN-2019-779

Yttrande

Till
Kommunstyrelsen

Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon STK-2019-1054

Stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Boverkets förslag på krav på laddinfrastruktur avser att underlätta för en ökad andel laddfordon i den svenska fordonsflottan. Det är dock en mycket låg lägstanivå som säkerställs, i förhoppningen att det är tillräckligt för att stimulera marknaden att självt tillgodose behoven av laddpunkter. Det är tveksamt om förslaget är tillräckligt proaktivt, inte minst för att det inte omfattar icke uppvärmda parkeringshus.

Byggnadsnämnderna föreslås få ansvaret för att bevaka efterlevnaden av kravet på laddinfrastruktur, dels inom ramen för byggprocessen men även vad gäller retroaktiva krav genom tillsyn. Krav på byggnader regleras visserligen i PBL såsom tekniska egenskapskrav, men elektrisk infrastruktur har i sammanhanget en perifer roll. Boverket konstaterar också i rapporten att krav på laddinfrastruktur är av en annan karaktär än flertalet andra tekniska egenskapskrav. Krav på laddinfrastruktur bör därför inte införas som ett tekniskt egenskapskrav i PBL utan genom separat författning, och kraven bör bevakas på annat sätt än i samband med byggprocess och tillsyn över plan- och bygglagstiftningen.

Yttrande

Stadsbyggnadsnämnden 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.

Stadsbyggnadsnämndens 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

Ambitionen är generellt lågt satt. 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% 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.

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. Stadsbyggnadsnämnden har noterat att det på senare tid har föreslagits införande av ett antal nya retroaktiva krav i bl.a. 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 uppvärmnings- och luft-konditioneringssystem, samt här aktuell rapport 2019:15). Redan idag har stadsbyggnadsnämnden begränsade möjligheter att utifrån ekonomiska och personella resurser utföra de tillsynsuppgifter som enligt lag ankommer byggnadsnämnderna. 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. Stadsbyggnadsnämnden anser att möjligheten att bekosta tillsyn över plan- och bygglagstiftningen genom tillsynsavgifter bör övervägas.

Avsaknad av kommunal delaktighet i utredningsarbetet

Stadsbyggnadsnämnden 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

.....
[Förnamn Efternamn]

sekreterare

.....
[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]