

Hørings svar til Forslag til endringer i byggteknisk forskrift §§ 1-2 og 8-8 om ladeklare bygg

Vedlagt høringsuttalelse fra Oslo kommune.

Se vedlegg

- Byrådens sak nr. 0621 - Høring - endringer i byggteknisk forskrift om ladeklare bygg. Høringsuttalelse fra Oslo kommune (L)(313098).pdf
 - Høring av endringer i byggteknisk forskrift om ladeklare bygg. Høringsuttalelse fra Oslo kommune (L)(312573).pdf
-

Vår ref. (saksnr.):
21/191 - 5

Byrådets sak nr.:
06/21

Vedtaksdato:
01.03.2021

Høring - endringer i byggteknisk forskrift om ladeklare bygg. Høringsuttalelse fra Oslo kommune

Saksfremstilling:

Direktoratet for byggkvalitet (DiBK) har 11.01.2021 på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet sendt på høring forslag til endringer i byggteknisk forskrift om ladeklare bygg. Høringsfrist er 05.03.2021.

Høringsforslaget - hovedtrekk

Formålet med endringene er å sikre at byggverk, ved nybygging eller hovedombygging, blir klargjort for å kunne montere elektrisk anlegg for lading av elbiler uten å måtte gjøre konstruksjonsmessige tilpasninger ved senere montering av anlegget. Det vil si at byggverket skal klargjøres med føringsveier for elektriske ledninger, kabler og skinnepakker for lading. Kravet gjelder for byggverk som oppføres eller gjennomgår hovedombygging med plass for parkering av personbiler og varebiler med totalvekt mindre enn 3 500 kg, der det er stilt krav om parkering i eller i medhold av plan- og bygningsloven.

Kravene inntas med endringer i byggteknisk forskrift (TEK17) § 1-2 og § 8-8.

Vedtakskompetanse:

I henhold til delegert fullmakt (byrådets vedtak av 03.07.2001, sak 1360, jf. bystyrets vedtak av 30.02.2001, sak 218) er myndighet til å avgi høringsuttalelse på vegne av Oslo kommune delegert til byrådene i saker som ikke er av prinsipiell betydning. Foreliggende sak vurderes å være av en slik karakter at byråd for byutvikling kan avgi uttalelse.

Vedtak/Oslo kommunes høringsuttalelse:

Byråd for byutvikling avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse:

Oslo kommune støtter i hovedsak forslaget om at bygg som oppføres eller hovedombygges skal klargjøres for lading av elbiler, men ber samtidig DiBK vurdere om kravet om ladeklare bygg også bør gjelde ved bruksendringer som utløser krav om økt eller endret parkering. Videre mener Oslo kommune at det foreslåtte unntaket der kostnadene overstiger syv prosent av totalkostnaden ved hovedombyggingen bør droppes.

Høringsnotatet går ikke nærmere inn på forholdet mellom reguleringsplan og byggteknisk forskrift, herunder at det i utgangspunktet ikke kan gis strengere reguleringsbestemmelser i plan om forhold som er ivaretatt i byggteknisk forskrift. Oslo kommune forutsetter derfor at innføring av kravet om ladeklare bygg ikke vil være til hinder for å stille krav i reguleringsplan om etablering av ladepunkt på parkeringsplasser.

Endringen får ingen eller få konsekvenser for kommunens saksbehandling etter plan- og bygningsloven. Endringen vil kunne få konsekvenser for kommunen som byggherre og utbygger, ved at kommunen selv må oppfylle kravene i byggteknisk forskrift. DiBK har lagt til grunn at de nye reglene ikke vil ha betydning for muligheten til å få dagens kommunale støtteordninger. Dette skyldes i hovedsak at støtte ikke gis til bygg under oppføring, og at eventuell støtte i forbindelse med hovedombygging i dag er begrenset til 20 prosent av de totale investeringsutgiftene, og ellers beløpsmessig begrenset per sameie og per ladeplass. Etter Oslo kommunes vurdering kan innføringen av de nye kravene føre til noe økte utgifter for kommunene, ved at flere benytter seg av kommunenes støtteordninger.

DiBK opplyser om at konsekvenser av økt behov for lading av elbiler for andre områder enn det som faller inn under byggteknisk forskrift ikke er behandlet i forbindelse med forslaget til bestemmelser som er på høring nå. Dette gjelder blant annet forslaget påvirkning på regelverket knyttet til leveringsplikt og forsyning av elektrisk energi for nettselskap som leverer strøm til byggverkene. Oslo kommune påpeker at endringen i byggteknisk forskrift på sikt vil kunne føre til et oppgraderingsbehov på elforsyningsnettet og eksisterende trafoer på grunn av merbelastning på nettet.

I det følgende kommenteres de enkelte forslagene til bestemmelser nærmere.

TEK17 § 1-2 andre ledd bokstav b

Forskriftstekst (endringen markert i fet skrift)

b) § 8-1, § 8-3, **§ 8-8 fjerde og femte ledd** og § 8-10

Oslo kommunes kommentar:

Endringen innebærer at fritidsbolig med én boenhet skal oppfylle kravene om ladeklare bygg. Oslo kommune er positiv til at kravet om ladeklare bygg også skal gjelde fritidsbolig.

TEK17 § 8-8 nytt fjerde ledd

Forskriftstekst

(4) Byggverk med plass for parkering av personbiler og varebiler med tillatt totalvekt mindre enn 3 500 kg skal klargjøres med føringsveier for elektrisk infrastruktur for ladeanlegg av elbiler. Dette omfatter føringsveier fra fordelingstavle eller sikringskap til parkeringsplassene der ladepunkt kan monteres. Det skal sikres plass for nødvendige installasjoner knyttet til ladesystem og infrastruktur. Kravet gjelder for byggverk som oppføres eller gjennomgår hovedombygging der det er stilt krav om parkering i eller i medhold av plan- og bygningsloven. For gjesteparkering til bolig, arbeidsbygning og byggverk for publikum omfattes minimum 20 prosent av parkeringsplassene og minimum én av kravet til føringsvei.

Oslo kommunes kommentar:

Ved tiltak på eksisterende bygg, herunder også hovedombygging, er utgangspunktet at det kun er relevante tekniske krav som skal oppfylles på arealet som endres. Det bør klargjøres at presiseringen i bestemmelsen om at kravet gjelder for «byggverk som oppføres eller gjennomgår hovedombygging» innebærer at det ikke skal foretas noen ytterligere vurdering av kravets relevans ved de nevnte tiltakene. Dette kan klargjøres i veiledningen til byggteknisk forskrift.

Videre er hovedombygging et uklart begrep. Kommunal- og moderniseringsdepartementet påpeker i Prop. 91 L (2011-2012) s. 6 at vurderingen av om et tiltak innebærer en hovedombygging til tider er omstridt, fordi det innebærer at tekniske krav ikke bare gjelder for det arbeidet det søkes om, men for hele byggverket. Hovedombygging er foreslått skilt ut som eget tiltak i plan- og bygningsloven (pbl.) § 20-1 første ledd ny bokstav n, og nærmere omtalt i merknaden til lovforslaget i Prop. 64 L (2020-2021), men Oslo kommune anbefaler at det også kommenteres nærmere i veiledningen til forskriftsbestemmelsen.

I tillegg til oppføring av bygg og hovedombygging, mener Oslo kommune at kravet om ladeklare bygg også bør vurderes innført for bruksendringer som påvirker parkeringssituasjonen for et bygg. Etter Oslo kommunes vurdering vil de samme hensyn som taler for at bygg gjøres ladeklare ved oppføring og hovedombygging også gjøre seg gjeldende ved bruksendringer som utløser krav om økt eller endret parkering.

TEK17 § 8-8 nytt femte ledd

Forskriftstekst

(5) Fjerde ledd gjelder ikke

- a) der byggverket ikke er koblet til strømmettet
- b) for eksisterende byggverk der kostnaden overstiger syv prosent av totalkostnaden ved hovedombyggingen
- c) for fritidsboliger hvor plassering av parkeringsplass ikke er i bygningen eller i umiddelbar nærhet av bygningen.

Oslo kommunes kommentar:

Forslaget til TEK17 § 8-8 nytt femte ledd innebærer visse unntak fra kravet om ladeklare bygg. Oslo kommune støtter forslaget om unntak for bygg som ikke er koblet til strømmettet og fritidsboliger hvor plassering av parkeringsplass ikke er i bygningen eller i umiddelbar nærhet til bygningen. For fritidsboliger kan det i praksis bli diskusjon om hva som er «i umiddelbar nærhet til bygningen», og vi foreslår at dette presiseres i veiledningen til forskriften.

Oslo kommune støtter ikke forslaget om unntak knyttet til forholdsmessighet og kostnader i § 8-8 nytt femte ledd bokstav b). Unntakshjemmelen er etter Oslo kommunes vurdering unødvendig ved siden av plan- og bygningslovens kapittel 19 om dispensasjon, og muligheten til å godkjenne unntak fra oppfyllelsen av tekniske krav for eksisterende bebyggelse i pbl. § 31-2 fjerde ledd. Lovbestemmelsen har i dag et kostnadselement knyttet til seg. I forslag til ny pbl. § 31-4 om kommunens adgang til å gi helt eller delvis unntak fra tekniske krav er kostnadselementet tatt ut, noe Oslo kommune også mener bør skje i forskriften. Et predefinert unntak på grunn av kostnader uthuler dessuten poenget med å innføre regelen om ladeklare bygg i utgangspunktet. Målsettingen med reglene er å tilrettelegge for elbillading og sikre at det blir gjort på et tidspunkt som medfører minst mulig kostnader og tidsforbruk. Dersom det allerede under hovedombyggingen er uforholdsmessig kostnadskrevende å gjøre bygget ladeklart, og dette skal

gi grunnlag for unntak fra kravet, er det lite sannsynlig at de aktuelle parkeringsplassene noensinne vil bli tilrettelagt for lading av elbiler. Dersom forslaget om unntak på grunn av kostnader ved hovedombyggingen likevel blir vedtatt, anbefaler Oslo kommune at kostnadsgrensen for unntak heves til mer enn syv prosent av totalkostnaden ved hovedombyggingen.

Arild Hermstad

byråd for byutvikling

Direktoratet For Byggkvalitet
Postboks 8742 Youngstorget
0028 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
21/191 - 6

Saksbeh.:
Signy Volden, 414 71 332

Dato:
03.03.2021

Høring av endringer i byggt teknisk forskrift om ladeklare bygg. Høringsuttalelse fra Oslo kommune

Byrådsavdeling for byutvikling viser til e-post av 11.01.2021 fra Direktoratet for byggkvalitet om ovennevnte høringssak med høringsfrist 05.03.2021.

Vedlagt følger høringsuttalelse fra Oslo kommune, avgitt av byråd for byutvikling i henhold til delegert fullmakt i byrådets sak nr. 6/21 av av 01.03.2021.

Med vennlig hilsen

Morten Wasstøl
kommunaldirektør

Einar Jerven Sigstad
fagsjef

Kopi til:
Plan- og bygningssetaten

Vedlegg:
Byrådets sak nr.: 06/21 - Høring - endringer i byggt teknisk forskrift om ladeklare bygg. Høringsuttalelse fra Oslo kommune