

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

Fylkestinget i Nordland har behandlet høringen. Viser til vedlegg.

Se vedlegg

- Høring - endringer i byggteknisk forskrift for ladeklare bygg (L)(90831).pdf
-

## FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
031/2021	Fylkestinget	22.02.2021
040/2021	Fylkesrådet	09.02.2021
	Komite for samferdsel	22.02.2021

### Høring - endringer i byggteknisk forskrift for ladeklare bygg

#### Sammendrag

På oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har direktoratet for byggkvalitet (DiBK) sendt på høring forslag om nye bestemmelser i byggteknisk forskrift (TEK17). Forslagene til endring gjelder krav til klargjøring av føringsveier for elektriske ledninger, kabler og skinnepakker for lading av elbiler. Fylkesrådet støtter forslagene i høringen. Høringsfristen er satt til 5. mars.

#### Bakgrunn

Norge har forpliktet seg til å redusere ikke-kvotepliktige klimagassutslipp med minst 50-55 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå, og regjeringen har et mål om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy innen 2025.

Forslaget som nå er ute på høring følger opp anmodningsvedtak 717 (2016-2017), der det heter at «Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man kan innføre krav til at nye bygg og bygg som underlegges større ombygginger, skal være ladeklare bygg». Begrepet «ladeklare bygg» begrenses i forslaget til å omfatte klargjøring av føringsveier for elektriske ledninger, kabler og skinnepakker for ladeanlegg for elbiler fra fordelingstavle eller sikringsskap fram til parkeringsplassene der ladepunkter kan installeres. Det skal være avsatt nødvendig plass for installasjoner og anlagt eller montert føringsveier med tilstrekkelig plass for strømtilførsel m.m.

Direktoratets vurdering er at det nå er fornuftig å stille krav om ladeklare bygg. Dette fordi det har vært en stor økning i antall elbiler i Norge, noe som forventes å fortsette fremover. Dette gjør at det blir et stort behov for lademuligheter. DiBKs vurdering er at markedet for ladeinfrastruktur ikke vil respondere raskt nok til å dekke dette behovet. Et viktig argument er at det som regel er langt dyrere å etterinstallere føringsveier enn å bygge føringsveiene samtidig som resten av byggverket bygges eller gjennomgår hovedombygging. Hvor store kostnadene er vil avhenge av byggverket. Direktoratet har innhentet priseksempler som viser kostnadene med

etablering i eksisterende byggverk. Kostnadene avhenger av hvor mange plasser som skal etableres og omfang på utbyggingen. Direktoratet antyder at estimatene varierer fra 3 500 kr. til 12 000 kr. per plass. Erfaringene i Nordland viser imidlertid en vesentlig høyere enhetspris.

Forslaget til endringer skal ikke ha konsekvenser for gjeldende støtteordninger eller annet regelverk.

### **Problemstilling**

Direktoratet for byggkvalitet foreslår følgende endringer i byggt teknisk forskrift (TEK17):

#### § 1-2. Forskriftens anvendelse på særskilte tiltak, andre ledd bokstav b.

Gjeldende tekst: § 8-1 og § 8-4 første ledd

Foreslått endret til: § 8-1, § 8-3, § 8-8 fjerde og femte ledd og § 8-10

Direktoratet foreslår at kravet om klargjøring av føringsveier for elektrisk infrastruktur for lading av elbiler også skal gjelde for fritidsboliger. Henvisning til bestemmelsen tas derfor også inn i § 1-2 andre ledd bokstav b som omhandler fritidsbolig med én boenhet.

#### § 8-8. Parkeringsplass, annet oppstillingsareal og kjøreatkomst, nytt fjerde ledd.

*Forslag til ny tekst: 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 sikringsskap 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.*

#### § 8-8. Parkeringsplass, annet oppstillingsareal og kjøreatkomst, nytt femte ledd.

*Forslag til ny tekst: 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*

Forslaget til endringer vil berøre tiltakshavere, ansvarlige foretak og kjøpere av boliger/bygg. Forslaget vil ha en samfunnsøkonomisk konsekvens i form av sparte fremtidige kostnader til ettermontering av føringsveier. Tilgangen til lading gir også insentiver til anskaffelse av elbil, noe som vil utgjøre en samfunnsøkonomisk gevinst. Denne gevinsten er likevel liten i forhold til de sparte kostnadene. Samtidig kan kravene medføre en unødvendig ekstrakostnad ved at det bygges føringsveier hvor det aldri blir behov/ønske om lading av elbil. Hvor store kostnadene er, vil avhenge

av byggverket. Det er sannsynlig at kostnadene for å installere føringsveier ved nybygg vil være lavere enn ved å installere i eksisterende bygg.

### **Drøfting**

I gjeldende plan for klima og miljø (FT-sak 42/11) er visjonen at Nordland skal bli et av de fremste miljøfylkene i Europa ut fra prinsippet om en bærekraftig utvikling. I klimabudsjettet har fylkeskommunen et mål om 60 prosent reduksjon i egen virksomhet innen 2030

Nordland fylkes klimaplan er nå under revidering og vil om ikke lenge komme til behandling i fylkestinget. Der tydeliggjør fylkeskommunen i enda større grad sitt samfunnsansvar for å redusere klimagassutslippene og øker ambisjonene for et grønt Nordland. Et av delmålene som foreslås er at transportsektoren skal ha redusert sine klimagassutslipp med 70% sammenlignet med 2009. Veien mot lavutslippssamfunnet krever en sterk samordning av bolig-, areal-, og transportplanlegging, som kan legge til rette for en reduksjon av transportbehovet og ta i bruk mer klimavennlige transportformer. Dersom de ambisiøse målene skal nås kreves det konkret handling. Å stille krav om ladepunkter ved nybygg og dermed bedre legge til rette for bruk av null- og lavutslippskjøretøy er ett av mange tiltak for å nå målsetningen.

Ett annet mål som blir foreslått er at i 2030 er infrastrukturen for fossilfrie drivstoff godt utbygd. For å møte elbilistenes behov for lading må det tilrettelegges for lading langs transportkorridorer og ved arbeidsplasser, besøksbygg og i borettslag. Et krav om at alle nybygg skal ha parkeringsplasser med lademuligheter vil derfor være i tråd med disse ambisjonene. Forslaget til endringer i byggteknisk forskrift innebærer strengere krav både med større ombygginger og ved nybygg.

Det er sjelden fylkeskommunen har større ombyggingsprosjekt, derfor vil endringene i praksis kun gjelde for nybygg. For prosjekter fylkeskommunen har under planlegging gjelder dette samlokaliseringssprosjektene av videregående skole i Vefsn og Narvik. Arbeidet med disse to prosjektene er fortsatt i en tidlig planleggingsfase, spesielt Narvik vgs, som har en oppstartsbevilgning i 2024. For begge samlokaliseringssprosjektene er det tatt hensyn til at det skal dimensjoneres opp et visst antall parkeringsplasser til lading av elbiler.

Mens det i praksis kun er to fylkeskommunale bygg som i nærmeste fremtid vil bli berørt av disse skjerpede kravene, kan de få større innvirkning for alle øvrige bygg i Nordland som bygges i privat regi. Det er uvisst hvordan private utbyggere ser på et slikt krav om ladepunkter og om det eventuelt kan få konsekvenser for prosjekter under planlegging. Kravene til ladepunkter vil føre til at alle nybygg i Nordland som har parkeringsanlegg må legge til rette for lading av nullutslippskjøretøy. Disse kravene vil dermed føre til at ladeinfrastrukturen i Nordland blir bedre utbygd og at flere får muligheten til å bruke lavutslippskjøretøy enn i dag.

I dag må offentlige aktører forholde seg til parkeringsforskriftens regelverk når det gjelder krav til ladepunkter for elbiler. I parkeringsforskriften § 35 heter det: «*På parkeringsområdet skal det tilbys lademulighet for ladbar motorvogn på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass*

*med lademulighet. Virksomheten har likevel ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser.*

*Statens vegvesen kan gjøre unntak fra kravet i første ledd dersom investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye.»*

I dag har Nordland fylke en betydelig lavere andel elbiler enn mange andre deler av landet. Ved utgangen av 2019 var den totale elbilandelen i Nordland på 4,2 prosent. Den høyeste elbilandelen finner du i Salten med 6,6 prosent. Mens både i Lofoten, Vesterålen og Indre Helgeland er elbilandelen på under 2 prosent av den totale bilparken.

Til sammenligning hadde Hordaland og Oslo høyest andel elbiler ved utgangen av 2019, på henholdsvis 16 og 18 prosent. Selv om andelen elbiler i Nordland er økende, og at stadig bedre ladeinfrastruktur og bedre rekkevidde på bilene gjør at flere kjøper seg elbil, er det viktig at offentlige aktører i Nordland stimulerer til innkjøp av nullutslippskjøretøy. Et slikt krav vil dermed være i tråd med Nordland fylkeskommune klimaforpliktelser, i klimabudsjettet har fylkeskommunen blant annet som mål å redusere utslippene fra transport med 45% innen 2023.

Selv om det blir stadig flere ladepunkter i Nordland, er det behov for en bedre ladeinfrastruktur for nullutslippskjøretøy i fylket. I så måte kan slike skjerpede krav være positive, ved at alle nybygg får krav om at et visst antall av parkeringsplassene skal ha lademulighet. Samtidig kan dette føre til at det blir vanskeligere for kommersielle aktører å få økonomisk lønnsomhet for drift av ladepunkter langs vegnettet i Nordland. Dette vil i så fall være uheldig. Det er likevel grunn til å tro at effekten av et krav totalt sett vil være positivt. Man er avhengig av et godt utbygd ladenett for å få opp andelen nullutslippskjøretøy og med en økt andel nullutslippskjøretøy vil det også være mer kommersielt interessant å bygge ut nye ladepunkter.

En konkretisering av krav til ladestasjoner vurderes i hovedsak å være positivt. Hva dette vil medføre av merkostnader blir vanskelig å si, da dette vil variere svært mye fra prosjekt til prosjekt. Hva kostnaden vil bli, vil blant annet avhenge av hvor mye infrastruktur som må bygges. Nordland fylkeskommune mener det er flere konsekvenser av kravet ikke er belyst og at kostnadsestimatene som er lagt inn er for lave. Høringsnotatet sier ingenting om at et slikt krav vil bety et statlig medbidrag. Fylkeskommunen antar derfor at merkostnaden med et slikt krav vil bety økte utgifter for byggherre.

Dersom det settes krav til utbygging av et visst antall ladepunkt ved fylkeskommunale bygg, anbefales det at fylkeskommunen også gjøres en vurdering hvorvidt det skal innføres en avgift for lading og hvilket nivå denne eventuelt skal ligge på.

Noen av fylkets videregående skoler har allerede ladeplasser, men dette er kun snakk om et mindre antall. Utbyggingene har i stor grad skjedd tilfeldig gjennom lokale initiativ. Det er flere skoler som har signalisert at de ønsker ladeplasser. Dette er eventuelt et tiltak som ikke blir påvirket av forskriften, da det ikke er snakk om store ombygginger. Med andre ord vil det være et tiltak fylkeskommunen eventuelt

må gjennomføre for å legge bedre til rette for økt bruk av nullutslippskjøretøy. I dag har ikke fylkestinget satt av egne midler til utbygging av ladepunkter i økonomiplanen.

### **Medvirkning**

Fylkesrådet har sendt saken til medvirkningsrådene, men har ikke mottatt noen innspill.

### **Fylkesrådets vurdering**

FNs 17 bærekraftsmål skal være styrende for fylkesrådets politikk. Det første klimabudsjettet ble lagt frem i sak 206/2019. Samtidig med økonomiplan for 2021-24, la fylkesrådet også frem en oppdatering av klimabudsjettet. Den viser at i 2019 gikk klimagassutslippene fra fylkeskommunal virksomhet ned ca. 4 prosent sammenlignet med 2018. Dette er en positiv trend. Det er likevel langt igjen til målsettingen om 60 prosent reduksjon i egen virksomhet innen 2030. Det er derfor viktig at fylkeskommunen tar tydelig grep. Både for å nå dette målet i seg selv, men også signaleffekten dette gir til andre aktører i Nordland som man er avhengig av at skal bidra for å få ned utslippene.

I fylkesrådets politiske plattform heter det at *«I framtida vil all transport være basert på lav- og nullutslippskjøretøyer, og Nordland fylkeskommune skal ha et mål om gradvis utbygging for å få svært god dekning av ladestasjoner i hele fylket.»* Nordland fylke har en lagt lavere elbilandel enn mange andre steder i landet, og bedre ladeinfrastruktur er viktig for å få opp andel nullutslippskjøretøy. Dette innebærer at fylkeskommunen må være bevisst sitt samfunnsansvar og legge til rette for ladestasjoner også ved våre eiendommer.

I dag har fylkeskommunen ingen klare retningslinjer på hvorvidt det skal investeres i ladeinfrastruktur i fylkeskommunale bygg. I dag er praksis slik at det gjøres en administrativ vurdering av avdeling for transport og infrastruktur om det er budsjetttramme for en slik investering. Uavhengig av høringen om ladeklare bygg er det behov for et politisk vedtak om hvorvidt utbygging av ladepunkter er noe som Nordland fylkeskommune ønsker å prioritere.

Fylkesrådet hadde ønsket at kostnadene til et nasjonalt krav om ladeinfrastruktur til nye bygg var bedre belyst i høringen. Spesielt ettersom man i Nordland har erfart at kostnadene til ladeinfrastruktur er høyere enn det som estimeres av direktoratet. Det har vært mange eksempler opp igjennom årene på nasjonale krav som innføres hvor fylkene og kommunene blir sittende med regningen.

I fylkeskommunens eksisterende byggmasse er det få utbygde ladepunkter. Fylkesrådet ser det som naturlig at det gjøres en vurdering om det er behov for at enkelte av disse byggene får bygd ut ladepunkter, og om det eventuelt skal settes av egne midler til dette. Det vil være stor forskjell fra sted til sted i hva kostnaden for en utbygging vil være. Det må derfor gjøres ei vurdering av kostnad og nytte. Fylkesrådet vil i dette arbeidet også se på om og i hvilken grad slike ladepunkter bør ha avgiftsbetaling.

### **Konsekvenser for Nordland fylkeskommune**

Et krav om ladeinfrastruktur på alle nybygg og større ombygginger vil medføre en kostnadsøkning for fylkeskommunens utbyggingsprosjekt. Det er vanskelig å gi et klart svar på hvor stor økning dette betyr i praksis, da det vil være stor forskjell fra prosjekt til prosjekt i hva som trengs av infrastruktur. Saken har ingen personellmessige konsekvenser.

### **Andre konsekvenser**

Krav til ladepunkter for nullutslippskjøretøy vurderes å ha positive klimaeffekter. Dette vil legge forholdene bedre til rette for innkjøp og bruk av nullutslippskjøretøy.

### **Fylkesrådets innstilling til vedtak**

Fylkestinget i Nordland støtter høringen.

Bodø den 10.02.2021

Tomas Norvoll

fylkesrådsleder

sign

### **09.02.2021 Fylkesrådet**

#### **Votering i Fylkesrådet**

Enstemmig

#### **Innstilling fra Fylkesrådet**

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

### **22.02.2021 Fylkestinget**

#### **Samferdselskomiteens innstilling ble lagt fra saksordfører Iren Beate Teigen, Senterpartiet:**

Fylkestinget i Nordland støtter høringen.

#### **Votering i plenum**

Komiteinnstillinga vedtatt med 41 stemmer.

(2 Fremskrittspartiet, 2 Fremskrittspartiet - Allan Ellingsen og Kassandra Petsas

hadde permisjon).

**FT 031/2021**

**Vedtak**

Fylkestinget i Nordland støtter høringen.

**Vedlegg**

**Tittel**

Til høring - endringer i byggteknisk forskrift om ladeklare bygg (20/4377) - høringsfrist 05.03.2021  
210111-horingsnotat\_ladeklare-bygg

**DokID**

15123

44422