

## Anmälan av ärenden avgjorda på delegation enligt uppdrag av stadsbyggnadsnämnden

Ärenden finns förtecknade på en lista daterad 2019-10-11, och  
den finns tillgänglig på stadsbyggnadsnämndens sekretariat.  
Listan omfattar beslut fattade fr o m 2019-09-12 t o m 2019-10-10

### Delegationsbeslut - sammanställning

#### 52 Planbesked

		Antal
Planbesked	Bifall	3
	<b>Total</b>	3
Beslut	Bifall	1
	<b>Total</b>	1

#### 55 Dispensärenden

		Antal
Naturskydd	Bifall	4
	<b>Total</b>	4

## 572 Bygganmälan ÄPBL

		Antal
Slutbesked / slutbevis	Bifall	2
	<b>Total</b>	2

## 575 Bygglov/startbesked/slutbesked/tillsynsbeslut

		Antal
Beslut	Avskrivet	46
	Avvisat	19
	Bifall	39
	<b>Total</b>	104
Lovbeslut	Avskrivet	29
	Avvisat	8
	Bifall	85
	<b>Total</b>	122
Lov med startbesked	Avskrivet	4
	Avvisat	1
	Bifall	168
	<b>Total</b>	173
Startbesked	Avskrivet	5
	Avvisat	2
	Bifall	260
	<b>Total</b>	267
Interimistiskt slutbesked	Bifall	61
	<b>Total</b>	61
Slutbesked / slutbevis	Bifall	204
	<b>Total</b>	204
Strandskyddsdispens	Bifall	1
	<b>Total</b>	1
Tillsynsbeslut	Avskrivet	3
	Utan åtgärd	18
	<b>Total</b>	21

## 576, 577 Tillsyn ÄPBL

		Antal
Tillsynsbeslut	Utan åtgärd	1
	<b>Total</b>	<b>1</b>





## Anmälan av bostadsanpassningsärenden avgjorda på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden.

Ärendena finns förtecknade på en lista daterad 2019-10-11, och finns tillgänglig på stadsbyggnadsnämnden sekretariat.

Listan omfattar beslut fattade fr o m 2019-09-12 t o m 2019-10-10

	61 Bostadsanpassningsbidrag	Total
Avskrivet	4	4
Avslag	32	32
Bifall	342	342
Bifall/Avslag	6	6
Bifall/Ändring	71	71
Bifall/Ändring/Avslag	2	2
Total	457	457



**Stadsmättningsärenden m.m. vid stadsbyggnadsnämndens sammanträde  
2019-10-24**

---

**STADSMÄTNINGSAVDELNINGEN**

Godkända fastighetsbildningsförrättningar enligt lista den  
1 oktober 2019 **2 st.**

Avgjorda adressnummerärenden, beslutsprotokoll enligt lista den  
1 oktober 2019 **28 st.**

Jenny Kihlberg  
Telefon +46 (0)8-508 27 379

Kommunstyrelsen

**Samråd kring nya krav på laddinfrastruktur för  
laddfordon, Boverkets rapport 2019:15. Svar på  
remiss från kommunstyrelsen.**

Stadsbyggnadsnämnden har fått ovanstående remiss. På grund av kort svarstid svarar stadsbyggnadskontoret direkt till kommunstyrelsen genom detta kontorsyttrande.

**Sammanfattning**

Boverket har tagit fram förslag på krav om laddinfrastruktur vid nybyggnad och större ombyggnader av befintliga byggnader med parkeringsplatser från år 2021 samt retroaktiva krav på laddningspunkter för befintliga byggnader som inte är avsedda för bostäder från år 2025. Förslagen följer i stort det så kallade Energiprestandadirektivet 2010/31/EU. Boverket har skickat rapporten på bred remiss till svenska aktörer.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att Boverket föreslår regler för att laddinfrastruktur vid nyproduktion och större ombyggnationer. Det är likaså positivt med kraven på laddinfrastruktur i befintlig bebyggelse. Eftersom förslaget bygger på energiprestandadirektivet omfattas bara uppvärmda byggnader. Stadsbyggnadskontoret anser att det bör utredas i vilken mån kraven även kan göras tillämpliga på övriga parkeringsplatser.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att Boverkets förslag inte är tillräckligt ambitiösa. Istället bör de se till 2030-målen för transportsektorn, och hur Boverket som myndighet med dessa föreskrifter kan stödja den utvecklingen.

Vidare försöker Boverket i sin rapport definiera och förtydliga hur krav på parkeringsplatser på tomtmark ska tolkas men stadsbyggnadskontoret ser stora svårigheter i tillämpningen.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig även frågande till om krav på laddinfrastruktur hör hemma bland PBL:s väsentliga tekniska egenskapskrav för byggnadsverk. Kravet på laddinfrastruktur borde lämpligen hanteras i annat regelverk och inte underställas byggnadsnämndens ansvar.

**Stadsbyggnadskontoret**Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se



## Utlåtande

Boverket har haft i uppdrag av regeringen att föreslå hur svenska byggregler bör kompletteras med krav på laddinfrastruktur för elfordon.

Boverket har skickat rapporten på bred remiss till svenska aktörer. Stockholms stad är en av remissinstanserna och kommunstyrelsen har i sin tur remitterat ut ärendet till stadsbyggnadsnämnden, stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

Stadsbyggnadskontoret har samrått med exploateringskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret vid framtagandet av detta kontorsyttrande.

Boverket har tagit fram förslag på krav om laddinfrastruktur vid nybyggnad och större ombyggnader av befintliga byggnader med parkeringsplatser från år 2021 samt retroaktiva krav på laddningspunkter för befintliga byggnader som inte är avsedda för bostäder från år 2025. Förslagen följer i stort det så kallade Energiprestandadirektivet 2010/31/EU.

Förslagen redovisas i rapporten ”Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon”. Rapporten kan laddas ner i sin helhet från Boverkets hemsida: <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2019/nya-krav-pa-laddinfrastruktur-for-laddfordon/>

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att Boverket föreslår regler för att laddinfrastruktur vid nyproduktion och större ombyggnationer. Det är likaså positivt med kraven på laddinfrastruktur i befintlig bebyggelse. Det är billigare och enklare att förbereda för laddutrustning och även att installera den när det

Förslaget bygger på energiprestandadirektivet och därför omfattas bara uppvärmda byggnader. Stadsbyggnadskontoret menar att det bör utredas i vilken mån kraven även kan göras tillämpliga på övriga parkeringsplatser.

Boverket hänvisar också till den nationella infrastrukturplanen inom Infrastrukturdirektivet. EU-kommissionen har tidigare kritiserat det svenska förslaget för dess låga ambitionsnivå. Stadsbyggnadskontoret anser att Boverket istället bör se till 2030-målen för transportsektorn, och hur Boverket som myndighet med dessa föreskrifter kan stödja den utvecklingen. Kontoret anser att Boverkets förslag som ligger på en miniminivå (enligt vad de själva skriver) är allt för låg. Sverige ligger på andra plats i Europa (efter Norge) när det gäller tillväxt av antalet elbilar i nybilsförsäljningen. Laddplatserna behöver ligga före elfordonsexpansionen, vilket utredningar från IVL, ICCT och OECD visat under 2019.

Teknikutvecklingen på elfordons- och laddinfrastrukturuområdet är mycket snabb. Som exempel kan nämnas att det idag installeras snabbladdare med betydligt större effekt än de laddare på 50kW som tidigare varit standard. Infrastrukturdirektivet kallar laddare med effekt över 22 kW för just snabbladdare. En 22 kW laddare betraktas idag inte längre i praktiken som en snabbladdare. Detta belyser vikten av att hålla en flexibilitet i skrivningar som införs i styrande bestämmelser. Vikten av uppkoppling och så kallade öppna protokoll är en annan aspekt som utvecklats mycket snabbt, och som kräver lyhörda formuleringar i texterna. Krav på uppkoppling, öppna protokoll och möjligheten till lastballansering är viktiga krav som bör tas med i regelverket.

Det bör utredas om samma krav kan gälla för alla byggnader med parkeringsanläggningar (inte olika krav för bostadshus och övriga byggnader) och även för parkeringsanläggningar utomhus. Kontorsfastigheter och lokaler med parkeringsplatser behöver också ha laddningsmöjligheter vid varje parkeringsplats, att ladda medan man parkerar är det mest attraktiva för elbilsägaren. Redan idag bygger exempelvis Stockholm Parkering AB minst tjugo procent

laddplatser vid nyetableringar och många bostadsbolag har liknande ambitionsnivåer vid nyproduktion av garage och parkeringsanläggningar. I Norra Djurgårdsstaden kräver staden, via exploateringskontoret, minst tjugo procent laddplatser vid nybyggnation på stadens mark. Samma ambitionsnivå eftersträvas även vid övrig nyproduktion på stadens mark redan idag. Kontoret föreslår därför att **tjugo procent** av alla parkeringsplatser vid nyproduktion ska förses med laddutrustning, och resterande andel (minst 80 %) av alla platser vid ombyggnad eller nybyggnad ska vara förberedda för laddinfrastruktur. Kravet bör gälla anläggningar med **fler än fem** parkeringsplatser inom fastigheten och inte 10 som Boverket föreslår.

Boverket föreslår även krav på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnad. Boverket förtydligar i sin rapport att krav faller in vid Plan- och bygglagens (PBL) definition av ombyggnad. Vidare förtydligas att för parkeringsplatser i byggnad ska ändringar innefatta ändringsåtgärder på bilparkeringens eller byggnadens elektriska infrastruktur. Vid ombyggnad med parkeringsplatser utomhus gäller krav endast parkeringsplatser som direkt omfattas av ändringsåtgärder, exempel på ändring enligt Boverket är grävarbeten. Grävarbeten och arbete som innefattar en byggnads elektriska infrastruktur i sig är inte nödvändigtvis avhängigt ett startbesked, här ser kontoret en möjlighet att kringgå krav genom att utföra dessa arbeten innan ett eventuellt ombyggnadsärende upprättas hos Byggnadsnämnden.

Boverket bör inte precisera ”kanaler”. Det kan exempelvis vara effektivare, vid en ombyggnation, att fästa en kabel direkt på en vägg i ett garage.

Vidare försöker Boverket i sin rapport definiera och förtydliga hur krav på parkeringsplatser på tomtmark ska tolkas. Stadsbyggnadskontoret ser stora svårigheter i tillämpningen av förslaget när det gäller främst ombyggnation. Svårigheterna rör till exempel hur bedömningen av andel ska göras vid köpcentra med stora ytor parkeringsplatser och fall där flera fastigheter och byggnader är inblandade i ärendet som avser en ombyggnation i form av t.ex. att en ändrad användning sker i en av flera lokaler.

### **Tekniska krav vid installation av laddinfrastruktur**

Stadsbyggnadskontoret anser att det är en oprecis skrivning att laddpunkterna ska uppfylla ”vissa säkerhetskrav”. Boverket bör namnge den standard som ska följas, eller hänvisa till relevanta föreskrifter. Till detta bör Boverket införa minimiprestandakrav på laddeffekt för att säkra en utökning av effektuttag.

Boverket anser det svårt att specificera särskilda krav på ledningsinfrastrukturen, åtgärder bör anpassas till det enskilda fallet. I rapporten framgår det att Boverket anser att det är lämpligast med ett övergripande krav på att ledningsinfrastrukturen ska utformas så att den möjliggör dragnings och installation som uppfyller de tekniska kraven. Boverket föreslår vidare att kravnivån överlämnas till Byggnadsnämnden att bedöma om byggherrens åtgärder för framtiden kan anses bedömas tillräckliga i det enskilda fallet. Kontoret anser att ett nationellt regelverk i dessa frågor är att föredra framför lokala bedömningar. Om bedömningen trots detta ändå ska göras lokalt krävs ett uttalat förfaringsätt. Om en lokal byggnadsnämnd ska göra bedömningen skulle frågan kunna lösas genom ett utlåtande från sakkunnig inom området som underlag inför beslutet. Förslagsvis kan ett yttrande från den certifierade energiexperten, efter utvidgning av rollen, inlämnas till byggnadsnämnden inför beslut om startbesked och sedan ett besiktningsyttrande inför slutbesked. Detta bör då förtydligas i rapporten

Stadsbyggnadskontoret anser att olika statliga myndigheter på området hänvisar till varandra när det gäller säkerhetskrav kopplat till laddning och krav på förebyggande åtgärder i händelse av exempelvis brand. Här är det viktigt att myndigheter som Boverket, Elsäkerhetsverket, Energimyndigheter, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samverkar bättre.

### **Reglernas placering**

Stadsbyggnadskontoret ställer sig frågande till om krav på laddinfrastruktur hör hemma bland PBL:s väsentliga tekniska egenskapskrav för byggnadsverk. Kravet på laddinfrastruktur borde lämpligen hanteras i annat regelverk och inte underställas byggnadsnämndens ansvar.

### **Tillsyn och kontroll**

Boverket föreslår även ett retroaktivt krav på minst en laddningspunkt i andra byggnader ej avsedda för bostäder som har minst 20 parkeringsplatser, ansvaret föreslås ligga inom ramen för Byggnadsnämndens tillsyn.

Av erfarenhet från befintliga retroaktiva krav som finns i PBL, så som enkelt avhjälpta hinder, så anser Stadsbyggnadskontoret att retroaktiva krav är svårhanterliga inom ramen för byggnadsnämndens tillsyn. Detta framgår även i en rapport (2018:31) som är framtagen av Boverket och som avser en analys över tillämningen av reglerna om enkelt avhjälpta hinder, även dessa är retroaktiva. I sin analys kan Boverket konstatera att kommunens

tillsyn är otillräcklig och inte systematiserad och föreslår bland annat att införa krav på att byggnadsnämnderna har en tillsynsplan för sin tillsyn enligt PBL. Kontoret anser att det finns mycket av den analysen som Boverket nu bör beakta i samband med föreslagna retroaktiva krav. Kontoret anser att det finns anledning att se över detta förslag ytterligare så att byggnadsnämnderna inte får ytterligare arbetsuppgifter och ansvar som inte fungerar i praktiken. Kontorets uppfattning är att retroaktiva krav inom byggreglerna inte bör införas då dessa är komplexa att tillämpa i praktiken och väldigt resurskrävande.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen ändring kan komma att påverka stadsbyggnadsnämnden i stor omfattning vad gäller nämndens tillsynshantering. Sannolikt kommer ingen uppsökande tillsyn ske utan ett ärende kommer upprättas endast vid en anmälan. Frågor som vidare behöver utredas är hur byggnadsnämndens tillsynsresurser ska finansieras och vilka resurser som kan tänkas behövas för att kunna ha en aktiv tillsyn av föreslagna krav. Liknande problematik kring urval och bedömning av antal parkeringsplatser på tomtmark vid ombyggnad återfinns här. Om regeringen väljer att gå vidare med Boverkets förslag om retroaktiva krav, förordar stadsbyggnadskontoret att kravens hantering ska samordnas med de återkommande energideklarationerna och bli en uppgift för Boverket att följa upp precis som för energideklarationerna.

Anette Scheibe Lorentzi  
Stadsbyggnadsdirektör

**Handläggare**  
Jenny Kihlberg  
08-508 273 79**Till**  
Kommunstyrelsen

## **Samråd kring ändringar av järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning, upplåtelse och överlåtelse av järnväg. Svar på remiss från kommunstyrelsen.**

Stadsbyggnadsnämnden har fått ovanstående remiss. På grund av kort svarstid svarar stadsbyggnadskontoret direkt till kommunstyrelsen genom detta kontorsyttrande.

### **Bakgrund**

I 6 kap. järnvägsförordningen (2004:526) finns regler om vad som gäller när järnväg ska läggas ner. Reglerna kom till under den tid då stora delar av järnvägen i Sverige lades ner och syftade till att sakta ner och skapa eftertanke i processen. Nu är situationen en annan. Järnvägen är under utveckling och ofta görs det investeringar i samband med annan stadsutveckling i direkt närhet av järnvägen, vilket ibland kräver anpassningar av anläggning eller flytt av spår. Trafikverket har därför lämnat in förslag till Näringsdepartementet för att bättre kunna möta upp kommuners planering samt för att snabbare kunna hantera ändrade ägoförhållanden. Förändringarna i regelverket berör de järnvägsanläggningar som ägs och förvaltas av staten genom Trafikverket.

Stadsbyggnadskontoret har upprättat detta kontorsyttrande i samråd med exploateringskontoret och trafikkontoret.

### **Stadsbyggnadskontorets synpunkter**

Kontoret delar bilden av att nuvarande regelverk skapar osäkerhet om vad som gäller ifall kapacitet i järnvägsnätet tas bort på en plats och ersätts på en annan. I arbetet med omlokalisering av kapacitet från östra till västra bangården inom projektet Södra Värtan har en stor del av arbetet tillsammans med Trafikverket handlat om att förstå processen och regelverket kring kapacitetsförflyttningen. Till exempel om en omlokalisering innebär att anläggningen ska ersättas

**Stadsbyggnadskontoret**Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

spårmeter för spårmeter eller om den nya anläggningen ska klara samma kapacitet som den gamla.

Förändringarna i regelverket syftar till att förenkla omlokalisering av järnvägsanläggningar som fortsatt ska ingå i det statliga järnvägsnätet genom att införa en undantagsbestämmelse. Förslaget innebär att Trafikverket ges rätt att fatta beslut att lägga ner och ersätta anläggningar inom det statliga järnvägsnätet. Det ska leda till snabbare och tydligare processer och anpassas därmed till övrig samhällsplanering.

Kontoret ser positivt på införandet av en undantagsbestämmelse då vår uppfattning är att det ger ett flexibelt förhållningssätt till kapacitetsförflyttning. Kontoret tror att tidplaner för nedläggning därmed blir säkrare vilket i sin tur stärker stadens tidplaner och förutsägbarhet. Detta bör underlätta för kontoret vid kommunikation med såväl interna som externa aktörer. Tydliga och avgränsade processer innebär en trygghet, inte minst för byggaktörer som arbetar i stadens stadsutvecklingsprojekt.

Kontoret ser även positivt på förslaget till bestämmelserna kring överlåtelse av del av järnvägsnätet där Trafikverket beslutat att järnvägsnätet ska läggas ner. Detta är avgörande för att marken genom kommunens planering ska kunna användas till något annat.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att remissen tydligt framhåller vikten av ökade anpassningsmöjligheter till övrig samhällsutveckling och samhällsplanering, vilket kontoret ser som mycket positivt.

Anette Scheibe Lorentzi  
Stadsbyggnadsdirektör

## Delegationsbeslut i personalärenden

(enligt stadsbyggnadsnämndens beslut den 12 december 1996 § 74  
och den 14 augusti 1997 § 78)

**Beslutet rör:** Torkel Kjellman

**Beslutet avser:** Studieresa till Frankrike 3-5 oktober 2019

**Beräknad kostnad:** ca 12.000 kr

Stockholm den 23 september 2019

Beslutande: .....  
Anette Scheibe Lorentzi

Beslutet sänds till registratören för vidare befordran till sekretariatet  
för anmälan till stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se