



Departementene
Fylkesmennene
Fylkeskommunene
Kommunene

Rundskriv

Nr.
H-6/20

Vår ref
20/2088

Dato
3. juli 2020

Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elbiler – forholdet til plan- og bygningsloven mv.

1. Bakgrunn

For å sikre livsgrunnlaget og naturmangfoldet for framtidige generasjoner, må samfunnet omstilles til et lavutslippssamfunn og tilpasses et endret klima. Kommunene har en sentral rolle i dette arbeidet. Regjeringen har som mål å redusere ikke-kvotepliktige klimagassutslipp med minst 50-55 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå, og at Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050. En slik omstilling krever stor oppmerksomhet i kommunenes samfunnsplanlegging, og mer effektiv og målrettet arealplanlegging enn tidligere.

Utbygging av ladeinfrastruktur er viktig for å øke utbredelsen av nullutslippsbiler. Etablering av flere ladepunkter og ladestasjoner for elbiler er også et godt tiltak for å få ned lokale klimagassutslipp og redusere forurensning fra bilparken. Det er derfor ønskelig at kommunene har strategier for å sikre tilstrekkelig utbredelse av slik ladeinfrastruktur i sin kommune. Mange kommuner har allerede kommet langt på dette området.

Behovet for ladestasjoner vil øke i takt med utbredelsen av elbiler. Statistikk fra SSB viser at det var 260 000 el-personbiler ved inngangen til 2020, dette tilsvarer en økning på 33 % i forhold til året før. Økningen i elbilparken skal forutsette, noe som også tilsier at behovet for ladepunkter og ladestasjoner vil øke i betydelig grad også i kommende år.

Med ladepunkt forstås i dette rundskrivet hvert enkelt strømuttak hvor elbiler kan tilkobles for lading av batteri. Med ladestasjon forstås lokasjon med en eller flere ladepunkter, ev.

med et strømskap og lite ladeskur for å beskytte ladestasjonen mot f.eks. snø og vanninntrenging. I det videre benyttes kun begrepet ladestasjon, da skillet mellom de to begrepene ikke har betydning i forhold til vurderingene som skal gjøres etter plan- og bygningsloven. Med elbil menes alle typer elektriske kjøretøy.

2. Forholdet til plandelen av plan- og bygningsloven

Ladestasjon for elbiler kan falle inn under tiltaksbegrepet i plan- og bygningsloven, jf. § 1-6 første ledd første punktum. Etablering av ladestasjoner må derfor vurderes i forhold til arealformål og generelle bestemmelser i arealplan, samt bestemmelser knyttet til arealformål og hensynssoner, jf. § 1-6 andre ledd, og §§ 11-6 andre ledd og 12-4 andre ledd.

I departementets veiledere til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan er det angitt at arealformålet parkering kan inndeles i underformål parkeringsplasser, rasteplass, parkeringshus/-anlegg. Det kan eventuelt med bestemmelsesområde også angis taxiholdplass, særskilt tilrettelagte parkeringsplasser, sykkel-/motorsykel-/bussparkeringsplasser og ladestasjon for elbil eller plugin hybrid-bil.

Ladestasjoner må i dagens moderne samfunn anses å være nødvendig teknisk utrustning til parkeringsplasser. Med mindre annet uttrykkelig er sagt i arealplanen, kan ladestasjoner derfor alltid plasseres på steder der planen åpner for parkering. Det gjelder også nødvendig kabler og belysning til ladestasjonene. Hvem som eier eller drifter ladestasjonene vil være uten betydning for vurderingene i forhold til arealformålet.

Dersom kommunen ønsker å gi generelle bestemmelser om plassering og utforming mv. av ladestasjoner i kommuneplanens arealdel, kan det gjøres med grunnlag i plan- og bygningsloven § 11-9 nr. 5 (byggegrenser og funksjonskrav), nr. 6 (miljøkvalitet og estetikk) og § 11-10 nr. 2 (fysisk utforming av anlegg). Bestemmelsene kan gjelde hele kommunen eller et nærmere definert område. I reguleringsplan kan kommunen fastsette mer detaljerte krav til det enkelte tiltak, jf. § 12-7, og det kan i planen angis, med påskrift i kartet eller gjennom egen bestemmelse, hva slags parkering det er snakk om. Byggegrensen kan dessuten være tegnet inn i selve plankartet.

I lys av den fremtidige økningen i antallet elbiler, mener departementet at kommunene gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven bør sikre at det etableres tilstrekkelig med ladestasjoner. Når et areal settes av til parkering, bør kommunen derfor ha som rutine å sette krav til etablering av ladestasjoner, ev. med f.eks. en prosentvis eller konkret angivelse av antall ladestasjoner.

3. Forholdet til byggesaksdelen i plan- og bygningsloven

Det er kommunen som i utgangspunktet må vurdere om en ladestasjon er et tiltak etter byggesaksdelen av plan- og bygningsloven, se pbl. § 20-1. Dersom ladestasjonen ikke kan anses som et tiltak, skal ikke kommunen byggesaksbehandle den, og det trengs ikke tillatelse.

Det er ladestasjonens totale omfang som må vurderes. En ladestasjon kan i en del tilfeller anses å være såpass beskjeden at den ikke anses som tiltak etter byggesaksdelen. Mindre elektriske innretninger, som frittstående fordelerskap, har tradisjonelt ikke vært sett på som tiltak etter byggesaksdelen. Det samme gjelder for

ladebokser eller veggledere til lading av elbil på egen eiendom. Det vises også til at departementet tidligere har lagt til grunn at en stolpe med en høyde på ca. 3 m, som var påmontert lykter, lyssensor og overvåkingskamera, ikke var å anse som en «konstruksjon» etter loven av 1985¹. Heller ikke mindre tiltak som f.eks. telefonstolper, veglysstolper, lavspentlinjer og flaggstenger har blitt ansett som tiltak etter byggesaksdelen av plan- og bygningsloven.

Det er likevel viktig å være klar over at mange mindre tiltak, som til sammen utgjør en større helhet, kan være søknadspliktige. En kombinasjon av flere mindre tiltak², som hver for seg er unntatt fra byggesaksdelens virkeområde eller søknadsplikt må i noen tilfeller vurderes som ett tiltak, som til sammen kan være søknadspliktig.

Ved vurderingen av om en ladestasjon er et tiltak som faller inn under byggesaksdelen av plan- og bygningsloven vil det, som nevnt over, være relevant å legge vekt på blant annet ladestasjonens omfang og/eller størrelse. Også graden av forankring i grunnen, hvor permanent ladestasjonen er, om det knytter seg offentlige interesser til ladestasjonen, hvorvidt det er behov for at plan- og bygningslovens materielle bestemmelser skal komme til anvendelse på ladestasjonen, vil være relevante vurderingsmomenter.

Dersom kommunen etter en konkret vurdering kommer til at en ladestasjon er et tiltak etter byggesaksdelen, må det tas stilling til om det trengs søknad og tillatelse, eller om tiltaket kan sies å være unntatt søknadsplikt.

Kommunen har anledning til å unnta tiltak som større ladestasjoner etter pbl. § 20-5 bokstav g, dersom tiltaket etter en konkret vurdering ikke er mer omfattende enn de tiltakene som eksplisitt er unntatt etter byggesaksforskriften (SAK10) § 4-1.

Etter pbl. § 1-3 er anlegg som er omfattet av konsesjon unntatt fra plan- og bygningsloven. Dersom det er gitt anleggskonsesjon, områdekonsesjon eller fjernvarmekonsesjon vil etablering og plassering av ladestasjon for el-bil derfor være unntatt søknadsplikt. Se også SAK10 § 4-3 første ledd bokstav c.

Det er viktig å være oppmerksom på at selv om ladestasjonen ikke regnes som tiltak etter byggesaksdelen av loven, jf. pbl. § 1-6 andre ledd første punktum, kan den likevel være tiltak etter plandelen, jf. andre punktum. Hvis den er tiltak etter plandelen, kan den ikke oppføres i strid med arealformål, planbestemmelser og hensynssoner uten at det gis dispensasjon.

4. Nærmere om dispensasjon

Hvorvidt det er nødvendig med dispensasjon fra arealplan vil måtte vurderes konkret i det enkelte tilfelle, ut fra innholdet i planen. For eksempel vil det kreve dispensasjon dersom det skal etableres ladestasjon på steder hvor dette er i strid med byggeforbudet i strandsonen eller ikke i samsvar med vedtatt arealformål, f.eks. område avsatt til landbruks- natur- og friluftsområde samt reindrift (LNFR). Videre vil det være tilfelle der byggegrensen er inntegnet på plankartet. Det er kommunen som tar stilling til spørsmålet om dispensasjon fra planen.

¹ Sak 01/3985

² Somb-2009-767

Byggegrense mot veg inntatt i arealdelen til kommuneplanen eller reguleringsplan, enten gjennom bestemmelser og/eller inntegnet på plankartet, vil som regel være fastsatt i medhold av reglene i vegloven, men det kan være fastsatt byggegrenser som avviker fra § 29 i veglova.

Dersom planen ikke har egne byggegrenser, må veglovens byggegrenser på det tidspunkt planen ble vedtatt anses som inkorporert i planen. Avstandskravene kan følgelig variere etter planens alder, fordi det er veglovens byggegrense på det tidspunkt planen ble vedtatt som gjelder. Søknad om dispensasjon fra disse byggegrensene må da behandles etter plan- og bygningslovens regler om dispensasjon. Vegmyndigheten for vedkommende veg må få anledning til å uttale seg før kommunen eventuelt gir dispensasjon fra byggegrensen. Det kan knyttes nærmere vilkår til slik dispensasjon.

Vegloven § 40 har nærmere regler om avkjørsel fra offentlig veg. Avvik fra regulert avkjørsel krever dispensasjon fra planen. Dersom avkjørsel ikke er regulert, må det innhentes nødvendig tillatelse fra vedkommende vegmyndighet.

5. Annet

Plasseringen av ladestasjoner kan også bl.a. berøre bestemmelser i veglova, jernbaneloven, granelova og kirkeloven (§ 21 femte ledd).

Der hvor det ikke er fastsatt andre grenser i reguleringsplan, skal kommunen påse at byggegrensene fastsatt i vegloven og jernbaneloven blir fulgt. Veglovens byggegrenser innebærer at bebyggelsen ikke kan plasseres nærmere vegens senterlinje enn det vegloven fastsetter for de enkelte vegklasser i vegloven § 29. Når det gjelder byggegrenser langs jernbane, er bestemmelsene om dette gitt i jernbaneloven § 10.

Byggegrensen mot veg skal ivareta hensynet til trafikksikkerhet, drift og vedlikehold av veien, arealbehov ved framtidig utbedring, og miljøet på eiendommene langs veien. Det må derfor ikke plasseres bygninger, murer, støyskjermer, parkeringsplasser og lignende innenfor byggegrensen uten at det er gitt dispensasjon. Dette gjelder også blant annet tilbygg til tidligere oppførte bygninger, gjenoppbygging av nedrevne eller nedbrente bygninger, samt annen innretning dersom disse kan komme i konflikt med de hensyn byggegrensen skal ivareta.

Dersom byggegrense mot veg ikke fremgår av planen, er det vedkommende vegmyndighet som gir dispensasjon³ etter vegloven. Dispensasjon fra vegloven bør behandles først. Blir det ikke gitt dispensasjon etter vegloven, er det liten grunn til å vurdere ladestasjonen etter plan- og bygningsloven.

Det følger av jernbaneloven § 10 at det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier (Bane NOR SF⁴) å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Det fremgår av forarbeidene til loven at det er kun i helt

³ <https://bit.ly/2NM6qIK>

⁴ <https://bit.ly/3iiCqfh>

spesielle særtilfeller at det er aktuelt for kjøreveiens eier å ikke gi tillatelse der det er fastsatt reguleringsplan med annen byggegrense.

Myndighet til å gi dispensasjon etter kirkeloven § 21 femte ledd (i spredtbygd område er det ikke tillatt med bebyggelse nærmere kirke enn 60 meter), er lagt til biskopen i det aktuelle bispedømme. Også her bør dispensasjon fra kirkeloven gis før dispensasjon blir vurdert etter plan- og bygningsloven.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff trer i kraft 1. juli 2020. Loven gjelder for offentlige tilgjengelige ladepunkter. Loven vil bli fulgt opp med en forskrift med bestemmelser som regulerer tekniske spesifikasjoner til ladeinfrastrukturen. Forskriften vil følgelig gi nyttig informasjon om hvilke tekniske standarder som skal benyttes på offentlig tilgjengelige ladepunkter.

Med hilsen

Erik Vieth Pedersen (e.f.)
avdelingsdirektør

Magnar Danielsen
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

