

Transnova

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

12. april 2013

Att Tom Nørbech (tom.norbech@transnova.no)

Høring fra Norsk Elbilforening om nasjonal strategi for utbygging av infrastruktur for ladbare biler

Norsk Elbilforening har i nærmere 20 år jobbet for å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Foreningen har tidligere spilt inn behov for en norsk strategi for ladeinfrastruktur til Regjeringen og Stortinget, og vi ser med glede på at det nå blir satt fortgang i dette arbeidet.

Transnova har bedt om innspill til nasjonal strategi for utbygging av infrastruktur for ladbare biler. Elbilforeningen forstår høringen dit hen at det er ønskelig med innspill til rapporten, så vel som til bredden av ladeinfrastruktur for ladbare biler. Det inkluderer alt fra normallading til bredden av hurtigere lading.

vi har en rekke innspill til strategiarbeidet med utgangspunkt i hva vi mener er noe av brukernes behov:

Nasjonal målsetting

- Storting og regjering må klargjøre en nasjonal visjon på hvor mye ladbare biler skal bidra for å oppnå målsettinger om klimagassutslipp, lokal luftforurensing og støy, og når ulike målsetninger søkes oppnådd.
- En visjon hvor målet på lengre sikt må være en helt utslippsfri veitransport. Virkemidlene må stå i stil med ambisiøse målsettinger og myndighetene må sette klare milepæler hele veien til mål.
- Målene oppnås gjennom stabile, langsiktige rammevilkår. Avgiftsfritak for nullutslippsbiler og de andre bruksinsentivene for elbil er avgjørende for at elbilsalget skal fortsette å øke.

Status på ladeinfrastruktur

Ved årsskiftet var det registrert 3.746 ladepunkt i Norge. Antallet ladepunkt har «bare» økt med 40 prosent de to siste årene, samtidig som elbilsalget har blitt tredoblet. Antallet rene elbiler tikker mot 12.000 dette halvåret.

Av ladepunktene er det registrert omlag 62 hurtigladepunkt i Norge, mens det «offisielle» tallet på nye planlagte hurtigladepunkt kun er 70.

Elbilforeningen mener at utbyggingen av offentlig tilgjengelige ladepunkt må følge utviklingen i elbilsalget. Det blir per i dag stadig færre offentlig tilgjengelige ladepunkt per elbil. Denne trenden må snus og utbygging bør helst ligge i forkant av utviklingen.

Strategi og tiltak

En nasjonal strategi må ta utgangspunkt i at ladbare biler skal kunne lades mens de likevel står parkert. Altså normallading. Det er trolig det mest tids- og kostnadseffektive for brukerne og samfunnet som helhet. Vi må huske at normallading (inntil 16A) faktisk gir 1-2 mil rekkevidde per time lading og at majoriteten av biler står parkert mesteparten av døgnet.

Offentlig tilgjengelige ladepunkt gir et sikkerhetsnett og øker rekkevidden og anvendeligheten til eiere av elbiler og andre ladbare kjøretøy. Dette vil være avgjørende for mange når de vurderer kjøp av elbil.

Elbilforeningen ser nytten av variasjon i ladefart. Hvor det offentlige tilbudet (kommuner o.l.) typisk vil være på dagens nivå på 16A, mens private aktører (parkeringselskaper, kjøpesentre og andre ladetilbydere) kan og bør utvikle forretningsmuligheter for å tilby bedre og raskere tjenester. Det vil være en sunn rollefordeling mellom offentlig og privat tilbud.

De siste årene har det generelt vært mye oppmerksomhet om utbygging av hurtigere lading og tekniske forhold, istedenfor å definere framtidig ladeinfrastruktur ut i fra et realistisk syn på brukernes behov. De fleste bilfabrikanter er av den oppfatning at en elbils ladebehov primært vil dekkes gjennom normallading, om det er hjemme, på jobb eller ute i det offentlige rom.

Elbilforeningen mener at langtidsvisjonen i prinsippet bør være at alle p-plasser etablert for lengre parkeringstid, bør ha lademulighet for ladbare kjøretøy. Dette er viktig å få inn i byggeforskrifter, reguleringsplaner o.l. I det minste bør alle p-plasser tilrettelegges for enkel etablering gjennom koblingsbokser og trekkør.

Det bør vurderes en lovfestes rett på lading på faste parkeringsplasser i felles parkeringsanlegg som finnes i boligselskaper og arbeidsplasser. Dette for å motvirke at styrene, eller lederne rundt om ikke blir en brems i utviklingen. Om det tilbys parkering for vanlige biler, er det naturlig at også elbiler får tilbud om lade plass.

Det må etableres tilskuddsordninger som motiverer til utbygging av normallading hos bedrifter og boligsameier, etter modell fra Oslo kommune. En slik rolle kan for eksempel legges til fylkeskommunene.

Elbilforeningen mener at staten i lag med fylkene må ta en koordinerende rolle for å fremskynde utbygging. Dermed vil man sikre at infrastruktur bygges der det er behov for det og i en størrelsesskala tilpasset videre forventet vekst.

Ved en nærmere prioritering av utbygging av ladeinfrastruktur må man velge en strategi som først søker å dekke basisbehovet til elbiler og andre ladbare biler. I dette arbeidet må det tas utgangspunkt i hva flertallet av dagens elbiler har av rekkevidde, kombinert med reisemønster/-behov.

Det må satses videre på utbygging av hurtig- og semihurtiglading basert på regionale behov. Regional satsning på semihurtig- og hurtiglading vil gi overlappende rekkeviddeutvidelser, som i sin tur også muliggjør lengre reiser mellom regionene for den tålmodige elbilist. Utbyggingen må starte der behovet og miljøeffekten er størst. Hurtiglading vil her utgjøre et sikkerhetsnett for de som trenger «kriselading» og som rekkeviddeforlenger lokalt når kjørelengde overstiger batteriets kapasitet.

En overdreven forventning om at flertallet av dagens elbiler kan dekke nær alle transportbehov, som langpendling bare det finnes nok hurtigladdere, må vi ta inn over oss at foreløpig er en utopi. Hurtiglading har i dag et kapasitetsproblem, ikke minst vinterstid. Den langsiktige løsningen for en omfattende elektrisk mobilitet, også ved bruk av elbiler utover by- og nærtransport, krever utvikling på

batterisiden i form av større batteripakker som vil gi annet behov for hurtigladebatterier.

Der inntektsgrunnlaget er lavt, eller nett-trafo har begrenset kapasitet, bør operatør/utbyggere oppfordres til å tenke på kostnader knyttet til bl.a. effekt og muligheter for lastfordeling/ -begrensning.

En satsing på hurtigere lading lokalt vil muliggjøre elektrisk nyttetransport som for eksempel taxi og varetransport. Etablering av slike må skje på steder hvor tiden kan nyttes effektivt under lading – det være seg spisesteder, handlesteder eller lignende. Regional satsning på semihurtig- og hurtiglading vil etter hvert som markedet vokser, gi overlappende rekkeviddesirkler fra ladepunkt, som i sin tur muliggjør lengre reiser også mellom regionene.

Det må settes av en fast årlig statlig bevilgning til utbygging av infrastruktur. Elbilforeningen har tidligere gått inn for en fast statlig bevilgning på minst 100 millioner. En slik statlig bevilgning skal gå til delfinansiering av etableringskostnader, fordelt etter søknad basert på lokale behov. Hva det statlige bevilgningsbeløpet skal være avhenger av målet man setter seg å bygge. Ladepunktene bør plasseres der behovet er størst for å få størst mulig bruk og dermed mest miljøeffekt og læringseffekt.

Eventuell offentlig støtte til drift bør først vurderes når det er gjort en ny uavhengig brukerundersøkelse som ser på bruksfrekvens og betalingsvillighet, samt en egen studie knyttet til operatørenes driftserfaringer. Slike studier bør legges til grunn for en nasjonal strategi.

Når det gjelder typer lading, så bør det kun gis støtte dersom det bygges ut doble multiladepunkt som minst inneholder CHAdeMO, Combo og AC over type2-plugg. Normallading bør følge de råd som NEK har fastsatt. Betaling for hurtiglading er nødvendig, men må være på det nivå markedet finner akseptabelt. Ved eventuell brukerbetaling for normallading advares det mot at strømselskap skal få monopol på det, her må det åpne marked bestemmes. Elbilforeningen henviser forøvrig til høringsnotatet til Samferdselsdepartementet om lading og standarder. <http://www.elbil.no/politikk/943-eu-vil-etablere-8-millioner-ladepunkt-innen-2020>

Med elektrisk hilsen
Norsk Elbilforening

Snorre Sletvold
Leder