



Saksframlegg

Dato: 22.05.2014
Arkivref: 2014/2033-18132/2014 / N10

Saksbehandler: Hans Fløystad

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
	Fylkesutvalget	

HØRINGSUTTAELSE TIL NASJONAL STRATEGI OG FINANSIERINGSPLAN FOR INFRASTRUKTUR FOR ELBILER

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak:

1. Aust-Agder fylkeskommune mener at standardisering og kommersialisering er nødvendig for utviklingen av en god landsdekkende ladeinfrastruktur.
2. Aust-Agder fylkeskommune mener at distriktene må bli høyere prioritert når Transnovas fremtidige strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler skal bli vedtatt.

2. SAMMENDRAG

Forslag til framtidig nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler vektlegger standardisering og kommersialisering som viktige utviklingsoppgaver. Det foreslås også støtte til videre utbygging i byområder, transportkorridorer og til bildelingsordninger. Støttebehov for å realisere strategien i perioden 2014-2016 antas å være på omtrent 150 millioner kroner, herav 115 millioner til byområder.

Regionplan Agder 2020 har mål om mer klimavennlig transport. Elbiler er et satsingsområde i den sammenheng. Dette har blitt fulgt opp blant annet gjennom tilskuddsmidler avsatt i Regionalt utviklingsprogram (RUP Agder) og Transnovas støtteprogram. I Agder er det nå brukbar dekning av hurtigladere langs E18/E39.

Forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for ladeinfrastruktur gir ikke tilfredsstillende utsikter for videre støtte til ladestasjoner over hele regionen. Fylkesrådmannen mener at distriktene må bli høyere prioritert før strategien blir endelig vedtatt. Det vil gi grunnlag for en enda større bruk av El-biler.

3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Samferdselsdepartementet har sendt ut Transnovas innspill til en nasjonal strategi og finansieringsplan for utbygging av ladestasjoner og infrastruktur for elbiler til høring. Fylkeskommunen er invitert til å komme med innspill til forslaget.

3.1 Kort om forslaget til fremtidig strategi og finansieringsplan

Det var ved utgangen av 2013 registrert mer enn 4600 ladepunkt fordelt på 1300 ladestasjoner i den offentlige ladestasjonsdatabasen Nobil. De fleste punktene har kun en vanlig, enkel husholdningskontakt («Schuko-kontakt»), som ikke er en framtidsrettet løsning. Videre var det i regi av kommersielle aktører bygget 115 hurtigladepunkt fordelt på 81 ladestasjoner, hovedsakelig i og mellom de større byene i Sør-Norge (i tillegg kommer Teslas 44 ladepunkter fordelt på 6 stasjoner som kun kan brukes av deres egne modeller).

Hittil har basisladepunktene («normalladepunktene») stort sett blitt bygget av ikke-kommersielle aktører med statlig eller kommunal støtte og vært gratis å benytte. Det er fremdeles liten interesse fra kommersielle aktører for å bygge ut ladekapasitet i større skala, ettersom markedet fortsatt er lite de fleste stedene. Utbyggingen av ladekapasitet bør imidlertid holde tritt med totalbestanden for å unngå at mangel på ladekapasitet bremser utbredelsen av elbiler. Det er også grunn til å tro at tidlige elbilkjøpere klarte seg med lading hjemme og på jobb, og at videre utbredelse av elbiler er avhengig av en bedre offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur. Samtidig er ladestasjoner med en moderne og framtidsrettet standard som regel kostbare å bygge ut og inntjeningspotensialet er begrenset inntil elbiler blir mer utbredt. Det vil derfor være behov for statlig støtte fra Transnova til bygging av nye ladestasjoner også de nærmeste årene.

En statlig støtte til utbygging av ladeinfrastruktur bør bidra til å realisere investeringer som kommersielle aktører ellers ikke ville gjennomført og til å unngå at ladetilgang blir et hinder for økt kjøp og bruk av elbil. Markedene for både ladbare biler og ladeutstyr er i en rivende utvikling, og det er ikke lett å forutse hva slags lading som vil etterspørres, hvor etterspørselen vil komme, hva slags ladeutstyr som vil være mest kostnadseffektivt i årene framover og hvor flaskehalsene eventuelt vil være størst. Det vil derfor være behov for revidering av ladestrategien etter endringer i markedet og etterspørsel etter ladekapasitet

fram mot 2020. Første fase av foreslått utbyggings- og finansieringsplan er derfor begrenset til perioden 2014-2016.

Transnova foreslår følgende prioriteringer av støttemidlene for ladeinfrastruktur i perioden fra og med 2014 til og med 2016:

1. Byområder:

Støtte markedsaktørenes utbygging av ladekapasitet i og rundt store og små byer, i et omfang tilsvarende forholdstallet mellom totalt antall biler og antall hurtigladere i byområdene ved inngangen til 2013. Det anslås et behov i byområdene på omtrent 325 hurtigladestasjoner og et støttebehov på 100 millioner kroner.

2. Ladekorridorer:

Bygge ut korridorer med hurtigladestasjoner langs vegforbindelsene tilknyttet nasjonale transportkorridorer, bortsett fra E6 Nordkjosbotn-Kirkenes, slik disse er angitt i Nasjonal Transportplan 2014-2023. Målet er at man ved slutten av perioden skal kunne kjøre med elbil på de viktigste hovedveiene i Norge sør for Tromsø. Dette krever etablering av 60 hurtigladestasjoner, noe som vil ha en forventet kostnad på omtrent 35 millioner kroner for Transnovas støtteandel. Ferdigstillelse av påbegynte korridorer vil ha førsteprioritet.

3. Bildelingsprogram:

Eget program for støtte til elbildeling for de som bor i leiligheter i byer. Elbildeling har et godt potensial for å øke andelen elbiler i byene samtidig som det er et tiltak som bidrar til å redusere den totale mengden privatbiler. Det forventes et behov på omtrent 15 millioner kroner til å støtte infrastruktur for deleordninger med elbil i byområder i 2015 og 2016.

Totalt støttebehov for å realisere strategien i perioden 2014-2016 antas derfor å være på omtrent 150 millioner kroner. Transnovas ordinære tildeling for 2014 finansierer 20 millioner kroner, dermed gjenstår et resterende finansieringsbehov på omtrent 130 millioner kroner for budsjettårene 2015 og 2016. Gitt dette utbyggingsomfanget fremstår det lite hensiktsmessig å finansiere Transnovas arbeid med utrulling av ladeinfrastruktur for elbil gjennom årlige bevilgninger. Utrulling forutsetter store næringslivsbidrag. Næringslivsaktører som skal bygge slik infrastruktur vil ha en langsiktig utbyggingsplan for sin aktivitet. For å være tilpasset dette bør også Transnovas støtte til dette ha et lengre tidsperspektiv enn hva som muliggjøres av årlige bevilgninger. I perioden fram til 2017 vil bruksfrekvens, brukeratferd og betalingsvillighet evalueres for å få et bedre kunnskapsgrunnlag om hva som er det nødvendige forholdstallet mellom antall elbiler og antall offentlige tilgjengelige ladestasjoner. Samtidig er det viktig å sikre at ladetilgang ikke blir en flaskehals for økt bruk og salg av elbiler i mellomtiden.

3.1 Tidligere vedtak og andre føringer

Gjennom arbeidet med regionplan Agder har de to fylkeskommunene på Agder identifisert ladeinfrastruktur som et viktig område. I planen står det følgende: *Agder skal også være en region der utslippene er lavest mulig - et lavutslippssamfunn. Dette krever en infrastruktur som stimulerer til en mest mulig klimavennlig og fremtidsrettet atferd.*

Spesielt for el-biler står følgende: *Eksempler på offentlige tiltak som må prioriteres er investeringer i energieffektivisering, handlingsplaner for lokal klimanøytralitet og tilrettelegging for økt bruk av alternative energikilder og klimavennlige kjøretøy. Dette innebærer blant annet utbygging av ladestasjoner og tilgang til alternativt drivstoff over hele regionen.*

I forbindelse med oppfølgingen av Regionplan Agder er det satt et overordnet mål for Agder når det gjelder elbiler: *Ladeinfrastrukturen skal ikke begrense bruken av elbil i Agder*

Dette målet er konkretisert og vil bli fulgt opp gjennom arbeidet med Regionplan Agder gjennom følgende anbefaling:

- 1 Det utarbeides en strategi/overordnet plan for etablering av ladeinfrastruktur på Agder. Strategien skal vurdere rammevilkår, økonomiske løsninger for etablering, samt drift og tekniske krav. Arbeidet gjennomføres som en del av arbeidet med Regional transportplan.
- 2 Regionrådene oppfordres til å vurdere egne prosjekt for å legge til rette for ladeinfrastruktur etter modell av Listerpakken-El.

Fylkesutvalget gav følgende innspill til den nasjonale strategien i sak 13/45:

Fylkesutvalget ønsker en utbygging av hurtigladere langs RV9 før en utbygging langs RV41. Fylkesutvalget ber om at dette innarbeides i endelig nasjonal strategi for utplassering av hurtigladere.

3.2 Status for ladeinfrastruktur i Agderfylkene

I Aust-Agder og Vest-Agder har midler avsatt i RUP Agder sammen med midler fra Transnova, vertskommuner og utbyggere ført til at det er etablert fire hurtigladere langs E18/E39: Arendal, Kristiansand, Mandal og Flekkefjord. Tilsvarende er under etablering på Brokelandsheia i Gjerstad. Videre har Vest-Agder fylkeskommune gjennom prosjektet "Listerpakken El" i samarbeid med Lyngdal kommune, Transnova og Grønnkontakt ført til at det nå også er etablert en ny hurtiglader i Lyngdal. Hurtigladerne i Mandal, Lyngdal og Flekkefjord vil etter planen offisielt åpnes i løpet av juni i år. Hurtigladerinfrastrukturen langs E 18/E39 kan derfor, med fylkeskommunenes bidrag gjennom flere år, nå betegnes som god. Gjennom "Listerpakken el" har Vest-Agder fylkeskommune ønske om videre utvikling av ladeinfrastrukturen i fylket. Det foreligger søknad til Aust-Agder fylkeskommune fra Setesdal regionråd om etablering av 4 hurtigladestasjoner i Setesdal.

Tesla har uten offentlig støtte bygd ut ladestasjoner på Brokelandsheia og i Lyngdal.

3.3 Problemstillinger

Forslag til strategi og finansieringsplan for ladeinfrastruktur gir ikke tilfredsstillende utsikter til *"utbygging av ladestasjoner og tilgang til alternativt drivstoff over hele regionen"* slik det er vedtatt i Regionplan Agder 2020.

4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

Elektrifisering av transportsektoren er et viktig bidrag til utviklingen av lavutslippssamfunnet. Det synes vanskelig å oppnå slik effekt gjennom reduksjon i transportvolum og transportomlegging. På kort sikt er ikke biogass og hydrogen aktuelle som drivstoffalternativ i regionen. Antallet elbiler og behovet for ladeinfrastruktur i landsdelen øker sterkt.

Myndighetens arbeid med introduksjon av mer klimavennlige drivstoff blir gjort gjennom Transnova. Dette gjelder ikke bare utbygging av ladeinfrastruktur, men gjelder også andre alternative drivstoff som naturgass, biogass og hydrogen. All støtte til introduksjon av disse alternative drivstoffene har kommet i byene. Det er også i byene Transnova i sin strategi ønsker å bruke det meste av sine fremtidige midler til ladeinfrastruktur. Samtidig er også byene mottakere av myndighetens betydelige satsing på kollektivtrafikk (tog, bane og buss) og på nye gang- og sykkelveier.

Argumentasjonen for å prioritere byene så sterkt inneholder, etter fylkesrådmannens oppfatning betydelige svakheter. Økt bruk av elbiler i distriktene vil også kunne gi viktige miljømessige effekter.

Det er krevende å legge til rette for klimavennlig transport i distriktene. Elbiler kan dekke behovet som finnes på en god måte. Elbiler er plasskrevende (bilkøer, p-plasser) og passer således bedre inn i framtidens distrikter enn i framtidens byer. Elbilettheten i de store byene vil dessuten skape et marked for ladetjenester som vil legger til rette for utbygging av ladestasjoner uten betydelig offentlig støtte. Dette vil ikke skje i samme grad i distriktene. Fylkesrådmannen er av den oppfatning at elbiler langt på vei er det eneste klimavennlige transportalternativet i distriktene. Distriktene bør derfor prioriteres høyere i Transnovas fremtidige nasjonale strategi og finansieringsplan.

Myndighetenes satsing på kollektivtrafikk samt gang- og sykkelveier har et langsiktig mål om at mest mulig av transporten i og rundt byene skal skje uten bruk av privatbil. Bilen er i en slik strategi tenkt brukt når man skal bevege seg ut fra de tettbygde strøkene. En logisk konsekvens vil derfor være å dempe elbilsatsingen i byene til fordel for distriktene. Fylkesrådmannen mener at Transnovas planlagte strategi om å gi mesteparten av støtten til oppbygging av en ladeinfrastruktur i byene blir strategisk feil. Slik satsing vil virke mot målsettingene om å gå bort fra bil, og over på annen kommunikasjon i større byer. Det bør i større grad prioriteres støtte til infrastruktur i periferien av byene og langs utfartsårer slik at elbilen fungerer godt i forbindelse med ferie og utfarter, og til daglig bruk i distriktene. I Agder ønsker man således å prioritere utbygging langs riksvei 9 i Setesdal (sak 13/45).

Nasjonal transportplan har et nullvekstmål for biltrafikken i de største byområdene. Det vil kreve betydelig satsing på kollektivtrafikk, gå og sykling i kommende år. En del av strategien for å kunne realisere dette målet er at ressursene i kollektivsystemene effektiviseres og at mye konsentreres om noen viktige kollektivakser. Dette vil gi det mest attraktive kollektivtilbudet for flest mulig av befolkningen. Randsonen av dette kollektivnettlet vil ende i knutepunkt langs de viktigste innfartsårene til byområdet. I disse knutepunktene bør innfartsparkeringsystemene plasseres med god tilknytting til kollektivsystemet. Det her infrastrukturen ladestasjoner bør starte. For så å bygges utover i distriktene.

Fylkesrådmannen mener at fokus på standardisering og kommersialisering er viktige tema for utviklingen av en god landsdekkende ladeinfrastruktur.

Samlet sett mener fylkesrådmannen at Transnovas fremtidige strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler må endres betydelig før den kan bli vedtatt. Både de strategiske prioriteringene og vurderingene rundt de økonomiske behovene må endres. Endringene som strategien bør gjennomgå er av en slik karakter at fylkesrådmannen mener en revidert strategi bør sendes ut på ny høring.

5. KONKLUSJON

Fylkesrådmannen vil anbefale at fylkesutvalget sier seg enig i at standardisering og kommersialisering er viktige tema for utviklingen av en god landsdekkende ladeinfrastruktur. Videre vil fylkesrådmannen anbefale at distriktene gis en høyere prioritet ved tildeling av midler for å få et samlet bedre tilbud av ladeinfrastruktur.

Fylkesrådmannen mener imidlertid at distriktene må bli høyere prioritet når Transnovas fremtidige strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler skal bli vedtatt. Støtte til klimavennlig transport i Norge går nesten utelukkende til tettbygde strøk. Elbil er det viktigste og ofte det eneste klimavennlige transportalternativet i distriktene. Elbilen er en konkurrent til andre klimaeffektive transportformer i de større byene. Elbil er som andre biler arealkrevende. Tilrettelegging for bil i byene er til hinder for tett utbygging, som er viktig for byutvikling og velfungerende kollektivtrafikk-løsninger.

Vedlegg:

Transnovas forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler - Høring