



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0033 Oslo  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

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

Deres ref: 13/1689

Det vises til høringsbrev av 14.04.2014. Bellona takker for anledningen til å komme med våre høringsinnspill til Transnovas forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler.

### Bakgrunn

Bellona har helt siden vi importerte den første elbilen til Norge i 1989 jobbet for en elektrifisering av veitransporten i Norge, gjennom gode rammebetingelser for elbiler som har kommet på plass i løpet av disse årene. De siste års teknologiutvikling og nye elbilmodeller på markedet har ført til at elbilen nå er et alternativ for folk flest. Salgstallene de siste årene har vist en god vekst. Men, Bellona ønsker å minne om at vi ikke er i mål. For å nå målet om å begrense de menneskeskapte klimaendringene til to grader må elbilen bli regelen og ikke unntaket, transportsektoren må avkarboniseres i Norge og globalt.

Tilgjengelighet på ladeinfrastruktur er også mulighet som gjør at personer som ellers ikke hadde vurdert en elbil som neste bilkjøp har muligheten til å velge en elbil. Bellona mener derfor at strategienes mål må være at ladeinfrastrukturutbyggingen skal ligge i forkant av salget og spredningen av elbiler. Målet må være at tilgang på lading er minst like god som tilgangen på bensin eller diesel.

### Finansieringer og tilrettelegging - infrastrukturfondet.

Regjeringen har vedtatt å opprette et infrastrukturfond som skal sørge for en effektiv utbygging av større infrastrukturprosjekter. Flere og bedre veier gir uunnngåelig mer trafikk og høyere utslipp med mindre denne økningen foregår ved bruk av utslippsfrie biler. Nye veiutbygginger bør være tilrettelagt for lading i forbindelse med utbygging. Bellona mener at ved alle større utbygginger bør det legges inn i prosjekteringen at man i gjennomsnitt hver 3 mil har tilrettelagt med kabler for høy

effekt uttak av kraft i umiddelbar nærhet fra veibanen for lading av elbiler. Dette vil måtte tilpasses lokale forhold og man må være sikret at det er tilstrekkelig med tilgjengelig effekt.

Ved at dette gjøres som en del av prosjektering og utbygging av veiene vil man samlet kunne spare store beløp. Selv oppsett og drift av ladestasjonen kan overlates til private aktører og gjennomføres ved anbud.

## **Veksten i elbilmarkedet og fremtidig behov for lading.**

I strategiforslaget antas det at man ved utgangen av 2014 vil ha 35 000 elbiler på norske veier (s. 9). Ved utgangen av mai har vi passert 30 000 og ligger an til å ha flere enn 35 000 elbiler i Norge ved årsskiftet. Mye av grunnen til det gode elbilsalget i Norge er den samlede virkemiddelpakken med forskjellige fordeler for elbilen. Bellona er innforstått med at ikke alle disse fordelene vil vare evig. Bellona vil imidlertid understreke at det er viktig at dagens virkemidler blir liggende inntil markedet kan stå på egne ben. Det må alltid være mer lønnsomt for forbrukeren å velge nullutslippsbiler enn fossile alternativer. Utbygging og tilrettelegging av ladeinfrastruktur for elbiler slik at de ulempene som man i dag har med å kjøre elbil blir minst mulig vil være ekstremt viktig for å sikre videre inntreden av elbil i markedet.

Bellona mener at det på denne bakgrunn er ekstra viktig å satse på infrastrukturutbyggingen som må ligge i forkant av utbredelsen av elbiler, slik at lademuligheter ikke blir et knapphetsgode og sånn sett forsinker elbilutrollingen..

Bellona anbefaler derfor at Samferdselsdepartementet og Regjeringen legger opp til en utstrakt satsning på ladeinfrastruktur som ligger vesentlig høyere enn foreslått av Transnova.

## **Om langsiktighet og evaluering**

Tesla har levert biler med en rekkevidde opp mot 500 km, DC-ladere med en effekt på over 100 kW (superladere) og AC-lading av bilen med 22 kW effekt. Samtidig har de på rekordtid etablert seks superladere i Norge og 15 ytterligere er varslet. Dette har på rekordtid gjort elbil til en mulighet for å dekke alle transportbehov for privatpersoner. Det viktigste i denne sammenheng er ikke denne utviklingen isolert sett, men det viser hvordan dette markedet er i en utvikling, som få hadde spådd bare for noen få år tilbake. Hvordan dette markedet utvikler seg videre er ikke sikkert. Signalene fra leverandører som Bellona kjenner til tyder på at flere av de andre leverandørene vil bevege seg i retningen Tesla har vist, større batteripakker og høyere ladeeffekt både med AC og DC lading. Alt tyder allikevel på at ladebehovet fremover vil være differensiert mellom forskjellige ladehastigheter/effekter og AC og DC-lading.

Bellona mener derfor at en strategi med en tidshorisont fremover til 2020 må være fleksibel for å kunne respondere på markedsutviklingen.

En langsiktig strategi for utbygging av ladeinfrastruktur må dermed ikke låses fast nå, men være gjenstand for jevnlig evaluering og revisjon av detaljene underveis. Men målet må hele veien være en utbygging som ligger i forkant av antallet biler og bidrar til å skape et marked for utskifting av fossile biler med elbiler. En ladeinfrastruktur utbygging må være muliggjørende for ytterligere elektrifisering av transportsektoren.

## **Fleksilading og enstandard stasjoner**

Transnova legger opp til at hovedprinsippet skal være at det kun gis støtte til multistandard ladestasjoner. De legger dog inn et unntak om at AC fleksilading kan støttes med en grense oppad på 50 000 kroner per stasjon. Etter Bellonas vurdering legger dette inn et litt for rigid krav som ikke i tilstrekkelig grad åpner opp for å støtte utviklingen av nye og innovative løsninger. For eksempel ligger det store muligheter i å utnytte systemer for dynamisk effektstyring mellom mange ladepunkt på en stasjon. Slike løsninger vil utnytte lokalt tilgjengelig effekt på en optimal måte. Slik oppnås en kostnadseffektiv ladeinfrastrukturbygging som utnytter tilgjengelig effekt på lokasjonen på en optimal og kostnadseffektiv måte. AC-lading med type 2 er også en standard som så godt som alle biler vil kunne benytte seg av og er i så måte et teknologi- og leverandørnøytralt valg.

Bellona foreslår derfor at støttegrensen settes til et høyere beløp dersom det tas i bruk nye og mer innovative løsninger eller større anlegg med flere uttak.

## **Flåter og elbilpotensialet**

Bellona er enig med Transnova i at potensialet for elbiler i bilflåten er stort (s11 – 12). I tillegg til det i strategien nevnte prosjektet med taxier i Trondheim har Bellona også skrevet en rapport om potensialet for bruk av elbil som Taxi med Oslo som case<sup>1</sup>. I rapporten viser vi at de fleste taxiene i en by som Oslo vil kunne byttes ut med dagens moderne elbiler dersom det legges til rette gjennom sentralstyring av flåten og en klart forbedret ladeinfrastruktur. Selv om det ikke inngår som tema i denne høringen ønsker Bellona å gjøre oppmerksom på at det er nødvendig med endringer i Yrkestransportloven og forskriften som gjør det mulig for lokale myndigheter å sette klare miljøkrav til næringen. Flere storbyer i Norge sliter med overskridelser av grenseverdiene for lokal luftforurensning. Ved å gjøre noe med de bilene som går mest i sentrumsområdene (som f.eks. taxier) vil man kunne oppnå gode gevinster.

## **Hele landet er også mindre byer, utenfor de store transportkorridorene og Troms og Finnmark**

En av de vanligste innvendingene mot elbiler (riktig eller feil) er at den ikke gir den fleksibiliteten som en fossilbil gir, man har ikke muligheten til å reise hvor man vil når man vil. Bellona mener derfor at det er viktig at en nasjonal strategi for ladestasjoner dekker hele Norge. Det er legitimt i første runde prioritere enkelte store korridorer med utbygging av DC ladeinfrastruktur, men strategien bør også ha med utbygging i bysamfunn som ikke er på listen over de 30 største i Norge eller ligger på de store korridorene, slik strategien legger opp til. Bellona finner det også litt underlig at man har valgt å ikke ta med Troms nord for Tromsø og Finnmark i strategien, da målet må være at elbilen skal være et fullverdig alternativ i hele Norge. I mange av disse områdene, som er utelatt i forslaget vil man til en relativt billig også være gode områder for til en relativt billig pris i første runde bygge ut enkeltstandard AC lading med effekt på 22 kW. Dette vill være en billig utbygging som muliggjør bruken av elbiler i hele landet og som forbinder de større byene og korridorene.

Bellona foreslår derfor å utvide ladestrategien med en dobling i størrelse slik at man får en ladeinfrastruktur som dekker hele Norge og bidrar til en fullverdig ladeinfrastruktur for elektrifisering av transportsektoren.

---

<sup>1</sup> <http://bellona.no/publication/introduksjon-av-elbiler-i-oslos-drosjenaering-mulighetsrom-og-barrierer>