



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO



Vår ref.: 2014/4052 - 37525/2014

Deres ref.: 13/1689

Dato: 02.06.2014

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

Vi viser til høringsutkast for Nasjonal strategi og finansieringsplan for ladeinfrastruktur for ladbare biler. Følgende høringsuttalelse sendes fra Østfold fylkeskommune på vegne av Klima Østfold. Klima Østfold er et samarbeidsorgan for gjennomføring av klima- og energiltak på vegne av 17 kommuner i Østfold, Østfold fylkeskommune og Fylkesmannen i Østfold.

Klima Østfold har som partner i Interreg- og Transnova- prosjektet Infragreen jobbet systematisk med ladeinfrastruktur i over 2 år. Arbeidet var opprinnelig forankret i Ladeinfrastrukturutredningen til Oppland, Hedmark, Akershus og Østfold fra 2011. Gjennom denne prosessen har kommunene og fylkeskommunen både fått erfaring med ladbare kjøretøy, og bygd ut ladeinfrastruktur etter ny standard mode 3 type 2. Siden høsten 2013 har kommunene gjennom Infragreen jobbet konkret med en strategi for ladeinfrastruktur, for å sy sammen erfaringer og standpunkt innen ladeinfrastruktur til ett dokument som legges frem for politisk behandling. Formålet med dokumentet er å utbrodere strategi for tilrettelegging for kjøretøy på fornybare drivstoff, som forankret i Fylkesplanen og kommunenes respektive klima- og energiplaner. Strategien dekker alle områder av kommunalt myndighetsområde som berører ladeinfrastruktur; krav til utbyggere, valg av teknisk løsning, eksisterende kommunale anlegg, fremtidige bygg, egne ladbare kjøretøy og hurtiglading. Foruten kommuner i Østfold, deltar også Ski kommune i dette arbeidet. Innspillene til den nasjonale strategien tar utgangspunkt i erfaringer og standpunkt gjort gjennom dette arbeidet.

Klima Østfold anser lading som en del av samfunnsinfrastrukturen. Vårt arbeid med ladeinfrastruktur tar utgangspunkt i at ladbare biler skal få like god tilgang på nødvendig infrastruktur som fossilbiler. Slik er det ikke i dag, og samfunnsplanleggingen har ikke hittil hatt tilstrekkelig grunnlag for innarbeidelse av ladeinfrastruktur i planer og reguleringer. Flere kommuner i Østfold har siden flere år tilbake praktisert krav til ladeinfrastruktur i utbyggingsprosjekter både knyttet til næring og bolig, og satt tilsvarende krav til egne bygg. Andre steder i landet har dette også vært gjort, men med ulik tilnærming. Lading hjemme og på arbeid er primær- og

Sentraladministrasjonen

Postadresse: Postboks 220
Kontoradresse: Oscar Pedersensvei 39, Sarpsborg
Telefon: 69 11 70 00 Telefaks: 69 12 65 02

E-post: sentralpost@ostfoldfk.no
Internett: <http://www.ostfoldfk.no/>
Org.nr.: 974 544 407

sekundærbehovet til eiere av ladbare biler. Selv om ikke alle vil ha behov for lading på disse stedene hver dag, er det ekstra viktig for ladbare hybrider for at disse skal kunne benytte el til fremdrift i den dagligdagse kjøringen. I flerboligbygg kan ikke hver og en boligeier selv initiere fremføring av el til sin p-plass i felles p-anlegg. Det samme gjelder næringsbygg hvor utbygger, eier og leietaker ofte er ulike foretak eller personer. På lik linje med annen offentlig infrastruktur bør det offentlige gjennom planprosesser/plankrav sørge for at det blir fremført og prosjektert tilstrekkelig el-kapasitet på anlegget totalt og per p-plass. Ettermontering av ladeinfrastruktur kan erfaringsmessig koste inntil 10 ganger så mye som etablering under byggeprosessen..

Klima Østfold inviterte for 2 år siden ansatte på kommunenes plan- og bygningsetater til å se på hvordan hensynet til ladeinfrastruktur kan ivaretas fra kommuneplan til detaljregulering. Fylkeskommunens planavdeling og Fylkesmannen deltok også i dette arbeidet, som vinteren 2013/2014 munnet ut i en veileder for kommunene med formuleringer og hjemler for bruk av krav til ladeinfrastruktur. Gjennom strategiene for ladeinfrastruktur settes hver enkelt kommune sine egne mål og formuleringer basert på veilederen og legger frem for politisk behandling om slike krav skal praktiseres i kommunen.

Vi mener denne type prosess burde vært kjørt av Transnova som fagetat. Formulering av krav til ladeanlegg, tilgjengelighet, synlighet og teknisk infrastruktur ligger mye nærmere Transnovas kompetanse enn kommunenes planavdelinger. Det er videre uheldig at krav til ladeinfrastruktur praktiseres og defineres ulikt fra fylke til fylke og kommune til kommune. I møte med statlige etater og institusjoner har kommunene og fylkeskommunen møtt variert interesse og innfallsvinkel til etablering av ladeinfrastruktur.

Statens Vegvesen bør utarbeide standarder for krav til fremtidige vegserviceanlegg (tradisjonelle bensinstasjoner og vegkroer). Vegserviceanlegg langs nye hovedvegtraseer, spesielt langs E18 i Østfold, bør inkludere formuleringer om tilrettelegging for ladbare kjøretøy. Spesielt bør hurtiglading vektlegges her. Høye kostnader ved ettermontering av hurtigladeanlegg er den største barrieren mot kommersiell interesse for etablering og drift av hurtiglading.

Vi går mot storskala bruk av ladbare biler nasjonalt, men mangler en enhetlig anbefaling på hvordan dette skal tilrettelegges for i samfunnsplanleggingen. Resultatet at ladbare biler diskrimineres i det offentlige rom, og at fremtidig kostnad ved etablering av ladeinfrastruktur forblir høy og kommersielt ugunstig. En nasjonal strategi for ladeinfrastruktur bør derfor gjøre rede for hvordan de mest avgjørende ladebehovene kan ivaretas; ved egen bolig og på arbeidsplassen.

Fleksilading ved kommunale og fylkeskommunale anlegg

Klima Østfold anbefaler at alle kommuner og fylkeskommune velger mode 3 type 2 ved utbygging. Primært bygges det for egne ansatte, men anlegg som benyttes av offentligheten skal også ha et ladetilbud. Det er besluttet at de fleste ladere som etableres skal ha et tilbud med 32A, 230V.

Transnovas strategi ivaretar ikke potensialet som ligger i en målrettet innsats for kommunale, regionale og statlige anlegg, der Transnova gir faglig input og støtter kostnaden knyttet til fremlagt strøm, graving og kabling, samt sette krav til Mode 3 type 2. Det er viktig at Transnova legger til rette for en fleksibel infrastruktur for å møte fremtidige behov, i tillegg til å modernisere ladeinfrastrukturen i Norge. Gjennom en utbygging av mode 3 type 2 vil den kommersielle interessen for fleksilading på selv lave effekter øke. En tilleggseffekt av et slikt støtteprogram vil være utvikling innen markedet for ladetjenester, både utstyr og system. Selv om dagens utstyr er tilrettelagt for kommunikasjon og overvåking både den ene og den andre vegen, er systemleverandører og tjenesteytere som leverer integrert funksjonalitet fortsatt svært begrenset. Det er et reelt hinder mot at kommuner og fylkeskommunen i Østfold i dag ønsker å ta betalt for ladetjenestene. Vi venter på markedets evne til å levere løsninger for tilgangsstyring, betaling og overvåking som kan knytte ladeinfrastrukturen vår sammen med lønssystem, bygningsdriftssystem og overvåkingssystem.

Kommentarer til spesifikke punkter

Punkt 3.7

Østfold fylkeskommune har gitt tilskudd til første lader på E6 sør for Oslo: hurtigladeren på Storebaug etablert av Ishavskraft i 2011. Sammen med Sarpsborg kommune gav Østfold fylkeskommune tilskudd til etablering av hurtiglader på Alvim, Sarpsborg v/E6 i 2012. Samme år gav fylkeskommunen støtte til Ishavskraft og deres hurtigladere ved Svinesundparken v/avkjøring til Halden fra E6.

Tabell 9

Vi er uenige i at det ikke er nødvendig med nyetablering av hurtigladere på strekning 2. Korridoren bæres i dag av en enkeltlader på Sekkelsten ved Askim, og et begrenset tilbud ved Ski. Korridorer som er avhengig av en enkeltlader er erfaringsmessig ufullstendige og gir en falsk trygghet for elbilbrukere. Når Transnova anser en korridor for ferdig utbygd skaper det en forventning hos brukere som ligger langt over den driftssikkerhet en enkeltstående hurtiglader kan levere. Vi mener at det er viktig at Transnova kommuniserer hurtigladeteknologiens utfordringer knyttet til at den fortsatt er i en utviklingsfase og må anses for å ha betydelig lavere driftssikkerhet enn sammenlignbare infrastruktur for fossilbiler.

Oppsummering

Vi er enige med Transnova i at det beste for ladeinfrastrukturen nasjonalt er å legge til rette for at kommersielle interesser i større grad involverer seg i utbygging og drift av ladeinfrastruktur. Investeringstilskudd alene er den dyreste og tregeste måten å gjøre dette på. Uansett framtidsscenario vil nok fleksilading AC være det ladetilbud med størst etterspørsel og volum. I dag er dette markedet kommersielt svært begrenset. Kommersiell bærekraft for denne type lading er i mye større grad enn hurtiglading avhengig av å utnytte stordriftsfordeler. Dersom statlige etater og virksomheter hadde utarbeidet og iverksatt utbygging av mode 3 type 2 ved egne anlegg for gjester og ansatte, ville man raskt nådd et kritisk volum i et slikt marked.

Mode 3 type 2 fleksilading har svært god funksjonalitet innebakt i standarden, men funksjonaliteten utnyttes ikke fullt ut i dag fordi markedet ikke ennå har fattet interesse for å sy sammen gode løsninger for betaling, overvåking og kundeoppfølging.

Vi ønsker at Transnova skal ta en mer aktiv rolle i å sørge for en nasjonal tilnærming til ladeinfrastruktur som del av samfunnsplanleggingen. Det er særskilt den faglige og tekniske forankringen av krav, formuleringer og tekniske beskrivelser til planer og bestemmelser, som vi ser en vesentlig nytte av å ha en nasjonal standard på. Vi er bekymret for at fortsatt fravær av tilrettelegging og veiledning for ladeinfrastruktur i statlig, regional og kommunal samfunnsplanlegging vil hemme utviklingen av ladbare biler og medføre diskriminering av ladbare biler i det offentlige rom.

Med hilsen

Dokumentet er elektronisk godkjent av
Hilde Brandsrud
seksjonssjef

Joakim Hvamb Sveli
Klima- og energirådgiver