

# Høringsuttalelse til Transnovas forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler

---

Deres ref.: 13/1689

Kontaktpersoner:

Kari Asheim, [kari.asheim@zero.no](mailto:kari.asheim@zero.no)

Benjamin Myklebust, [benjamin.myklebust@zero.no](mailto:benjamin.myklebust@zero.no), 908 80 531

## Innledning

Vi viser til høringsutkast for Nasjonal strategi og finansieringsplan for ladeinfrastruktur for ladbare biler, og ønsker å bidra med noen tilbakemeldinger.

ZERO har jobbet for elektrifisering av veitransporten siden starten for 11 år siden. Vi jobber både for en ambisiøs politikk – og for å synliggjøre og realisere gode teknologiske klimaløsninger i transportsektoren.

## Tilbakemeldinger

**Rapporten er en god beskrivelse av dagens situasjon og usikkerhet, men tar ikke høyde for en utvikling slik vi har sett frem til nå; med elbilutrusting som har gått raskere enn noen klarte å forutse.** Går vi tilbake bare 2-3 år ville få eller ingen av oss klart å forutse den utviklingen vi har sett fram til i dag, hverken med tanke på hvor mange som har engasjert seg i infrastrukturbygging eller hvor mange som har kjøpt seg elbil. Både for ladeinfrastruktur og for biler har vi frem til nå hatt virkemidler som er sterkere enn / ligger i forkant av markedsutviklingen. Dette har vært bra. Strategiutkastet legger vekt på den store usikkerheten knyttet til den videre utrustingstakten. Vi mener det er svært viktig at Transnova som statens sentrale organ for å fremme klimavennlig transport møter denne usikkerheten offensivt ved å legge opp til et høyt ambisjonsnivå. Fram mot 2020 er det fullt mulig at prisbildet forandres nok til at enda flere velger elbil enn selv det mest ambisiøse av scenariene i ladestrategien legger opp til. Det bør i ladestrategien tas høyde for et «overraskende raskt elbilutrustings-scenario», der det vil kunne bli behov for flere offentlig støttede ladepunkter. Strategien bør derfor fortløpende tilpasses elbilutrustingen og markedsutviklingen innen lading, og rammene bør utvides ved behov.

**Forholdstallet for hurtigladdere per elbil** som er brukt, 200 ladere per elbil, er som det går fram av strategiteksten basert på tynt grunnlag. Det at dette framstod som fungerende på et tidlig tidspunkt i innfasingen av elbiler (omkring 10 000 biler), betyr ikke på noe vis at det vil fungere på samme vis når vi har 100 000 biler. Forholdstallet er riktignok det samme som TEPCO (utviklere av CHAdeMO) i 2010/2011 brukte, men dette var for å indikere en mulig lønnsomhet for utbyggere, og ikke nødvendigvis et tilstrekkelig tilbud for brukerne. Vi mener 200 ladere per elbil kan være et vel så fornuftig utgangspunkt som noe annet i dag, men at dette forholdet ikke må forbli noen langsiktig tommelfingerregel, men evalueres årlig.

**Uklart om ladbare hybriders rolle i infrastrukturen.** Fram mot 2020 er det grunn til å tro at ladbare hybrider vil tilbys i et stort spekter av bilmodeller. Vi ser allerede i dag at for Mitsubishi Outlander



utgjør den ladbare versjonen over halvparten av salget - fordi den er konkurransedyktig på pris. Klarer vi å legge til rette for at ladbare hybridbiler blir konkurransedyktige i et større utvalg av kjøretøy kan den totale andelen av solgte kjøretøy med ladekontakt bli langt over 50 % i 2020. Strategien tar i svært liten grad inn over seg rollen til ladbare hybrider. De vil også trenge lading for at vi skal få flest mulig elektriske kilometer ut av dem. Avhengig av om hvem som vil kjøpe rene elbiler, og hvem som kjøper ladbar hybrid vil dette også i vesentlig grad kunne påvirke lademønster på hurtiglading. Det samme gjelder naturligvis også hydrogenbiler, selv om det sannsynligvis er først etter 2020 at de vil påvirke totalbestanden i noen vesentlig grad.

Basislading, fleksilading og hurtiglading er tre begreper som blir godt forklart i den første delen av strategien. Utfordringen ligger i at det med dagens Mode 3 type 2 er liten teknisk forskjell på såkalt basislading og fleksilading. Det er noe uklart hvordan støtten vil bli differensiert mellom disse, hvordan man vil prioritere ut fra plassering, og hva slags rolle (det vi i dag kaller) basislading er tiltenkt i framtida. Det er viktig at fokuset på fleksilading ikke fører til at basislading blir nedprioritert, ikke minst med tanke på ladbare hybrider og offentlig parkering ute i kommunene.

**Kommunene spiller en stor rolle** som i liten grad blir belyst i strategien. Kommunene faller i noen grad mellom to stoler. De bør spille en aktiv rolle i å legge til rette arealmessig for hurtiglading, de bør tilby normallading for besøkende og innbyggere og de bør legge til rette for at ladeinfrastruktur naturlig hører hjemme i planverk for nybygg, arealbruk, parkering, osv. Samarbeid om lading mellom kommuner kan styrke satsingen på ladeinfrastruktur: Østfold fylkeskommune har gjennom Klima Østfold og prosjektet Infragreen tatt initiativ til at kommuner samarbeider på tvers av grensene. Et initiativ fra Transnova til flere slike kommunesamarbeid kunne med fordel vært med i strategien.

**Ta hele Norge i bruk.** Også kommuner og steder som ikke naturlig hører inn under kategoriene «store og små byer» eller «ladekorridor» kan ha nytte av god ladeinfrastruktur. I slike områder er gjerne bilbruken høy, samtidig som mulighetene for kollektivtrafikk er lav. Elbil burde relativt sett kunne spille en like stor rolle her. Selv om problemene med lokal luftforurensing er mindre, er klimautfordringen global, og også små steder må også være en del av det grønne skiftet. På samme måte vil vi trekke fram deler av Troms, og Finnmark, som er utelatt fra strategien. Vi mener det er naturlig å la gode prosjekter få muligheten til å bli realisert også helt nord i Norge. Til sammenligning kan man tenke seg at en global strategi for ladeinfrastruktur ble lagt fram, og fort risikert av hele Norge var utelatt.

Til sist vil vi trekke fram **Transnovas rolle som en pådriver for det grønne skiftet i transportsektoren.** I strategiutkastet sies det: «det bør legges opp til at den private andelen gradvis økes slik at Transnova får frigjort midler til andre satsinger». Vi mener dette er en for defensiv tilnærming. Vi vet ikke hvordan en infrastruktur for lading over det ganske land vil kaste av seg, men det er godt mulig at mange av laderne aldri vil bli god butikk. Likevel vil slike ulønnsomme ladepunkter kunne være nødvendige for å sikre god nok ladedeking for 100 % elektrifisering av transportsektoren. Det er riktig at Transnovas rammer ikke strekker til for å kunne bidra til alle de klimarelaterte omlegginger som må til i transportsystemet. De neste årene er det behov for store bevilgninger til både klimavennlig infrastruktur– og til pilot- og demonstrasjonsprosjekter, og rammene kunne vært femdoblet uten at Transnova ville hatt problemer med å finne gode prosjekter å gi utløsende støtte til. Likevel må de begrensede rammene ikke brukes som argument for å avvike offentlig støtte til ladeinfrastruktur. Så lenge ladeinfrastruktur behøver utløsende støtte, bør Transnova ha mandat til å yte slik støtte.



Satsningen på elbiler i Norge er noe vi faktisk lykkes med, og Transnova må ha ansvaret for at ladeinfrastrukturen ikke blir en bremsekloss i elbilutrulling, men tvert imot hele tiden er dimensjonert til å ta av for veksten i salget av elbiler. Målet er å fase ut fossilt drivstoff, og fortsatt går 99 % av bilene i Norge på bensin og diesel, og arbeidet til Transnova er ikke over før denne overgangen går av seg selv.

Ta gjerne kontakt for spørsmål!

Kari Asheim

Avdelingsleder, transport

ZERO

Benjamin Myklebust

Rådgiver elektrifisering, transport

ZERO