



Lier kommune

TEMAPLAN FOR ELBILLADEPUNKT LIER KOMMUNE

VEDTATT AV UTVALG FOR MILJØ OG PLAN 27. MAI 2020





Innhold

1	Mål og formål	3
2	Rammebetingelser	3
3	Status elbiler og ladepunkt i Lier	5
4	Standarder og prinsipper.....	6
4.1	Ladestandard.....	6
4.2	Betaling.....	6
4.3	Betalingsløsning.....	7
4.4	Skilting og merking	7
5	Tiltaksområder og tiltak	8
5.1	Ladepunkt ved parkeringsplasser tilgjengelig for allmennheten	8
5.2	Ladepunkt ved private virksomheter	9
5.3	Ladepunkt i husholdninger	9
5.4	Ladepunkt ved kommunens virksomheter.....	10
6	Vurdering av kostnader, finansiering og organisering	11
6.1	Kostnader og finansiering.....	11
6.2	Organisering	12

Vedlegg





1 Mål og formål

Formålet med temaplan for elbilladepunkt er å følge opp kommunens mål om et klimanøytralt Liersamfunn, gjennom å vurdere hvor etablering av elbilladepunkt kan være aktuelt og komme med tiltak. Temaplanen avklarer kommunens rolle, og legger føringer om ladekvalitet og prinsipp for betaling ved kommunale elbilladepunkt. Elbilladepunkt vil heretter i planen bli kalt ladepunkt.

Mål for temaplanen: *Legge til rette for at flere liunger prioriterer bruk av null- og lavutslippsbiler fremfor bensin- og dieslbiler.*

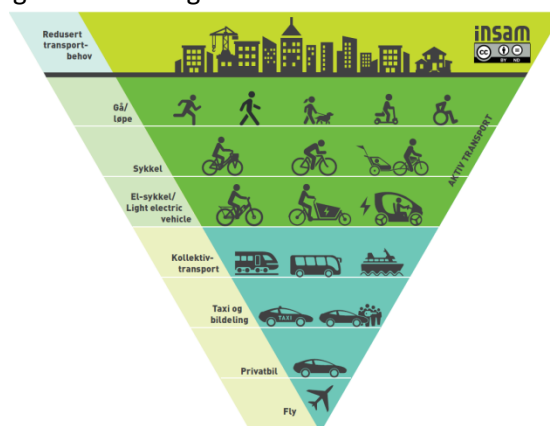
2 Rammebetingelser

Mobilitet i kommuneplanens samfunnsdel

Lier kommune har ambisiøse klimamål. Kommunen har vedtatt at Liersamfunnet skal være klimanøytralt innen 2030. Dette er slått fast i kommuneplanens samfunnsdel, som et av seks samfunns mål.

Transportsektoren er en svært stor kilde til klimagassutslipp lokalt. For å nå kommunens klimamål, må befolkningens måter å transportere seg på gjennomgå en omstilling.

Mobilitet er transport av mennesker og varer. Grønn mobilitet innebærer å prioritere mobilitetsløsninger med lave klimagassutslipp. Dette er løsninger som reduserer transportbehovet, tilrettelegger for aktiv transport, styrker mulighetene for kollektive transportformer, eller tar i bruk lavutslippsteknologi. Kommunen har stadfestet at transportpyramiden (figur 1) skal benyttes i dette arbeidet. Jo høyere opp i pyramiden du kommer, jo lavere er klimagassutslippene.



Figur 1. Transportpyramiden

Prinsipper i strategi for grønn mobilitet

Lier kommune har vedtatt en strategi for grønn mobilitet som følger opp kommuneplanens samfunnsdel, med mål om at *Liersamfunnet skal omstille reisemønsteret ved å prioritere grønne mobilitetsløsninger*. Temaplan for elbilladepunkt legger strategien til grunn for temaplanen. Strategiens innsatsområder er:

1. STYRKE LOKALSAMFUNNENE - Utvikle lokalsamfunn som begrenser innbyggernes behov for transport.
2. AKTIV TRANSPORT - Prioritere de gående og syklende i transportsystemet.
3. SMARTE REISER - Utvikle effektive reisekjeder med lave klimagassutslipp.





Bosettingen i Lier (fra tett til spredt bosetting) gir ulikt handlingsrom for en omstilling til grønn mobilitet. Strategien legger dermed opp til ulike tiltak i ulike deler for Lier ut i fra områdekarakterene:

- Små lokalmiljøer og områder med spredt bebyggelse (sone 1)
- Lokalsentre og tettbygde områder (sone 2)
- Store utviklingsområder (sone 3)

Overgang til lavutslippsbiler og lavutslippsteknologi er et viktig tiltak i strategi for grønn mobilitet. Dette kan sees på som et nivå 1 (effektivisering). For nivå 2 (utvikling) og nivå 3 (omstilling) vil det i tettbebygde områder legges til rette for at folk går, sykler og bruker kollektivt i størst mulig grad.

Tabell om mobilitetstiltak fra strategi for grønn mobilitet er gjengitt under:

Mobilitetstiltak	Lokalmiljøer og spredt bebyggelse (sone 1)	Lokalsentre og tettbygde områder (sone 2)	Utviklingsområder (sone 3)
Nivå 3: Omstilling og forebygging Redusert transportbehov	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Samlokalisering av tjeneste- og fritidstilbud. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortette nær kollektivknutepunkter og i boligområder med god kollektivdekning. ▪ Samlokalisering av handels-, tjeneste- og fritidstilbud. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kompakt byutvikling. ▪ Lokalsenterutvikling hvor innbyggerne velger bort bilen i hverdagen. ▪ Helhetlig varelogistikk.
Nivå 2: Utvikling Overgang til bærekraftige transportformer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gang- og sykkelforbindelser nær skolene. ▪ Bestillingstjeneste for kollektivtransport. ▪ Pendlerparkering. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bilfrie soner. ▪ Helhetlige gang- og sykkelforbindelser. ▪ Tilrettelegge for kollektivtransport. ▪ Lokalt tilpassede mobilitetsknutepunkt ▪ Sykkel- og bildelingsstasjoner. ▪ Pendlerparkering og parkeringsrestriksjoner 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bilfrie soner. ▪ Gange-, sykkel- og kollektivprioritering i transportsystemet. ▪ By-integrerte mobilitetsknutepunkt ▪ Helhetlige delingstjenester for mobilitet ▪ Parkeringsrestriksjoner
Nivå 1: Effektivisering Utnytte teknologisk handlingsrom	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overgang til lav- og nullutslippsbiler*. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overgang til lav- og nullutslippsteknologi* for flere transportformer. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overgang til lav- og nullutslippsteknologi* for all transport.

Tabell 1: Mobilitetstiltak fra Strategi for grønn mobilitet for Lier kommune. *«Lav- og nullutslippskjøretøy» inkluderer elektriske, hydrogen og ladbare hybride kjøretøy. Biogass som drivstoff er klimanøytralt (kilde: NTP 2018-2028).

Nullvekstmålet

Lier kommune har videre inngått et forpliktende partnerskap gjennom Buskerudbysamarbeidet, hvor nullvekstmålet inngår. Nullvekstmålet ble lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012 og videreført i Nasjonal transportplan 2014-2023 og 2018-2029, og innebærer at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.





3 Status elbiler og ladepunkt i Lier

Transportsektoren står generelt for ca to tredeler av klimagassutslippene i kommunene og er svært sentral i arbeidet med å redusere de samlede utslippene.

Tall fra Motorvognregisteret viser at det ved utgangen av desember 2019 var 1827 elbiler (1802 personbiler, 24 varebiler og en lastebil) som var registrert i Lier (tall fra www.ssb.no). I tillegg kommer elbilbrukere som jobber i Lier, men som bor i andre kommuner. Per april 2020 er det totalt 104 offentlige tilgjengelige elbiladepunkt i Lier (hvorav 43 ladepunkt for hurtiglading (28 av disse er for Tesla) og 55 ladepunkt for vanlig lading). Dette er vist i tabell 1.

Navn på stasjon	Eid av	Normallading	Hurtiglader (=>50 kW)
Liertoppen Kjøpesenter, Lierskogen	Liertoppen Kjøpesenter	3	0
Liertoppen supercharger	Tesla	0	12
Coop Extra Heggtoppen	Grønn kontakt	2	6
Lierbyen, Lier	Lier kommune	4	0
Lierbyen, Lier	Lier kommune	12	0
Circle K Kjellstad, E18 Lier	Grønn Kontakt	2	6
Circle K Lier E18	Circle K	2	4
Burger King Kjellstad, E18 Lier	Grønn Kontakt	12	12
Buskerud bilsenter	Fortum	2	3
Max Hamburger Lier	Grønn kontakt	2	2
Tesla Superladepunkt, Lier nord	Tesla	0	8
Tesla Superladepunkt, Lier sør	Tesla	0	8
Coop Tranby Torg	Fortum	2	0
Totalt		43	61

Tabell 2 viser offentlige tilgjengelige ladepunkt i Lier pr april 2020. Kilde: www.nobil.no

Mange ladbare biler har informasjon om tilgjengelige ladepunkt gjennom bilens navigasjonssystem (GPS). Offentlig tilgjengelige ladepunkt registreres i den nasjonale databasen NOBIL. NOBIL er initiert, utviklet og forvaltes av Norsk Elbilforening, og eies av Enova. Kommunen registrerer sine offentlige tilgjengelige ladepunkt i NOBIL. For oversikt over ladepunkt, se www.ladestasjoner.no som viser informasjonen fra NOBIL i en kartløsning.



Bilde: Norsk elbilforening





Kommunen har i drift 69 ladepunkt ved sine virksomheter for tjenestebiler, besøkende og ansatte. Dette er vist i tabell 2. Ladepunktene ved rådhuset fremkommer i både tabell 1 og 2.

Sted	Antall ladepunkt
Rådhuset*	16
Hegg skole	3
Høvik skole	6
Stoppen (Lier kulturskole og Lier voksenopplæring)	4
Egge skole	4
Nøstehagen bo- og omsorgssenter	6
Fosshagen ressurscenter	4
Hjemmetjenesten (reservert for tjenestebiler)	14
Bratromveien (reservert for tjenestebiler)	2
Linnesstranda barnehage	4
Lierstranda bofellesskap (reservert for tjenestebiler)	1
Lier VVA KF (reservert for tjenestebiler)	5
Totalt	69

Tabell 3 viser ladepunkt for ansatte og besøkende ved Lier kommunes virksomheter. *står også i oversikten i tabell 1 (kilde: kommunale tall).

4 Standarder og prinsipper

4.1 Ladestandard

Mode 3, type 2 (for definisjon se vedlegg 2) velges som standard for normale ladepunkt. De gir tilfredsstillende sikkerhet, tåler høy effekt og har lave vedlikeholdskostnader. Alle ladepunkt som Lier kommune etablerer skal i utgangspunktet levere 7,2 kW. Det kan unntaksvis aksepteres å etablere lader med lavere kapasitet, kun dersom adressen ikke har tilstrekkelig tilførsel og kostnader for å øke denne er uforholdsmessig høy.

Smarte ladepunkt vil være foretrukket løsning der det er hensiktsmessig og økonomisk forsvarlig, da disse har kommunikasjonsløsninger som gir tilpasningsmuligheter for betalings- og/eller administrasjonssystemer. Ved etablering av smarte ladepunkt skal det vurderes integreringsmulighet mot smarte bygg og fremtidens energisystemer med energiprioritering/styring.

4.2 Betaling

I følge ny parkeringsforskrift¹ som trådte i kraft 1.1.2017 er ikke lenger elbiler, hybridbiler og hydrogenbiler fritatt for betaling for parkering på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Kommunen har likevel mulighet til å videreføre betalingsfritaket.

Lier har ikke pr i dag avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Om dette blir aktuelt senere må betaling for parkering vurderes opp mot prinsipp om betaling for lading.

¹ Forskrift om vilkårsparkeering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2016-03-18-260>





Prinsipp om betaling for lading

Det skal betales for lading, både for lading av elbiler og ladbare hybrider, for kommunens tjenestebiler, biler for ansatte, besøkende og innbyggere.

Dette har bakgrunn i:

- Prising av tilgangen til ladepunkt vil bidra til sirkulasjon på plassene slik at ladepunktene benyttes mest mulig effektivt.
- Kommunen får dekket kostnader knyttet til lading over rett budsjett.
- Ved å ta betalt for lading vil man også oppmuntre kommersielle utbyggere til å etablere ladepunkt.

For å bygge oppunder at ladepunktene benyttes mest mulig effektivt (sirkulasjon), legges det opp til betaling pr minutt ladetid som foretrukket løsning. Betalingsnivå for lading avklares gjennom egen politisk sak, og fastsettes i kommunens gebyrregulativ.

4.3 Betalingsløsning

Betaling via smarte ladepunkt er en foretrukket løsning. Ved å installere et smart ladepunkt med datakommunikasjon kan flere betalingsløsninger benyttes samtidig: App, betalingskort, betaling via SMS og RFID. Gjennom RFID-brikken kan tilgangen begrenses til enkelte grupper, og stolpen låses til den aktuelle RFID-brikken når den er i bruk. Forutsatt at laderen registreres i Nobil-databasen² og sender sanntidsinformasjon, kan man til enhver tid se om ladepunktet er ledig, opptatt eller i ustand. I en overgangsperiode der man både har smarte ladepunkt og vanlige ladepunkt, må alternative betalingsløsninger være tilgjengelig.

Ved utskifting av vanlige ladepunkt til fordel for smarte ladepunkt, skal egnet gjenbruk av eksisterende ladebokser etterstrebes.

4.4 Skilting og merking

Alle offentlige tilgjengelige ladeplasser bør skiltes og merkes reservert for ladbar motorvogn. Dette sikrer tilgang til både plugin-hybridbiler og elbiler. Ladeutstyret skal merkes med tilgjengelig effekt og det skal være ett felles infoskilt per sted som kort og enkelt beskriver hvordan tilgangen styres. Det skal klart fremgå hvilke betingelser som gjelder for bruk.

Tidsbegrensning

Tidsbegrensning skal skiltes og benyttes som virkemiddel for å skape sirkulasjon på plassene. Hvilke lokaliteter som skal ha tidsbegrensning, og hvor lang ladetid som skal være mulig per lokasjon må vurderes i hvert enkelt tilfelle ut fra etterspørselen etter lading. På lokaliteter der det er stor etterspørsel etter lading kan ladetid begrenses, for å oppnå bedre sirkulasjon.

² Les mer om NOBIL under 3.1





5 Tiltaksområder og tiltak

Tiltaksområder og tiltak er vurdert ut ifra hvor etablering av ladepunkt kan være aktuelt – (1) parkeringsplasser tilgjengelig for allmennheten, (2) ved private virksomheter, (3) i husholdninger og (4) ved kommunens egne virksomheter.

Som vist til innledningsvis i temaplanen under føringer følger det av strategi for grønn mobilitet hvilke tiltak som skal prioriteres, ut i fra områdekarakteristikk: Små lokalmiljøer og områder med spredt bebyggelse (sone 1), lokalsentre og tettbygde områder (sone 2), store utviklingsområder (sone 3). Dette er hensyntatt i tiltaksområdene under.

5.1 Ladepunkt ved parkeringsplasser tilgjengelig for allmennheten

I følge parkeringsforskriften som trådte i kraft 1.1.2017, «skal alle parkeringsområder ha lademuligheter på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet». Plikten er begrenset til maksimum 6 % av det totale antallet plasser, slik at dette gjøres gjeldene fra 17 parkeringsplasser og oppover.

Kravet gjelder for vilkårsparkering (betaling, tidsbegrensning, andre vilkår) som er tilgjengelig for allmennheten. Forskriften gjelder ikke for parkering som er reservert særskilte grupper. Forskriften bortfaller så snart et område reguleres til privat bruk og ikke tilbys for allmenheten.

Ladepunkt - parkeringsplasser som kommunen eier

Lier kommune eier parkeringsplassene i tiknytning til våre virksomheter og idrettsanlegg, samt parkeringsområder i Lierbyen. Parkeringsforskriften gjelder for parkeringsområdene der kommunen har regulert parkering. Parkeringsområdene ved kommunens andre virksomheter er privatrettslig regulert og faller utenfor parkeringsforskriften.

Tiltak:	<i>Følge opp at det etableres ladepunkt ved parkeringsområder som kommunen eier, som har plikt til dette etter ny parkeringsforskrift.</i>
----------------	--

Ladepunkt - pendlerparkeringer

I Lier kommune er parkeringsplasser som kan gå under betegnelsen pendlerparkeringer, parkeringsplasser som er etablert for overgang til tog eller buss. Slike parkeringer finnes i dag ved Heiatoppen, Lyngås, Lier stasjon og vil snart være etablert ved Kjellstad. Hvem som eier og drifter pendlerparkeringene varierer.

Med dagens rekkevidde på elbiler kan man anta at liunger som benytter parkeringene som pendlerparkering, har god nok kapasitet til å kjøre bilen hjem igjen. Lier kommune vil således ikke etablere egne tiltak.

Imidlertid vises det til at krav om elbilladepunkt for pendlerparkeringer også følges opp av parkeringsforskriften.





Hurtigladepunkt

Som vist til i kapittel 3.1 er det pr i dag 61 hurtigladepunkt i Lier. Alle laderne er sentralt plassert med kobling til E18. Potensialet for etablering av flere hurtigladepunkt andre steder i Lier er uvisst. Dersom det skal etableres flere hurtiglader bør disse bygges på et kommersielt grunnlag av private aktører.

5.2 Ladepunkt ved private virksomheter

Mulighet for lading ved egen arbeidsplass gir insentiv for ansatte å bytte ut diesel/bensinbil med elbil. For flere vil det være behov for lading for å dekke et reelt ladebehov. Når det gjelder lading for kunder og besøkende så er dette ofte korttidslading, litt avhengig av hvilken type virksomhet det gjelder. Kravet om elbilladeplasser i den nye parkeringsforskriften kan for noen gjøre seg gjeldene her.

Nye virksomheter

Ved etablering av nye virksomheter kan tilrettelegging for lading være med fra starten av planleggingen av prosjektet. Det stilles krav i kommuneplanbestemmelsene at ved utarbeiding av reguleringsplaner, skal det stilles krav om at det tilrettelegges for ladepunkt for elbil for felles parkeringsanlegg.

Tiltak:	<i>Ved utarbeiding av reguleringsplaner for næringsområder skal det stilles krav om at det tilrettelegges for ladepunkt for elbil for felles parkeringsanlegg.</i>
----------------	--

Eksisterende virksomheter

For eksisterende virksomheter kan det å tilby tilgang på lading være et konkurransefortrinn og utbygging kan skje på eget initiativ. For virksomheter kan det være gunstig å samarbeide med aktører som tilbyr kommersielle ladeløsninger. Lier kommune vil således ikke etablere egne tiltak.

5.3 Ladepunkt i husholdninger

Et fortrinn for elbiler og ladbare hybridbil er at man kan lade hjemme. På mange måter er tilgang på hjemmelading en forutsetning for at folk i det hele tatt velger å kjøpe elbil eller ladbar hybridbil. Ladingen i Lier kommune skal i hovedsak baseres på hjemmelading.

Nye boliger

Ved bygging av nye leilighetskompleks og ved utbygging der parkering er samlokalisert, er det en stor fordel å få med tilrettelegging for ladepunkt i selve boligprosjektet. På denne måten blir fremføring av elektrisitet til ladepunktene samkjørt med resten av elektrisitetsarbeidet. I kommuneplanbestemmelsene er det satt krav om dette.

Tiltak:	<i>Ved utarbeiding av reguleringsplaner for boligområder skal det stilles krav om at det tilrettelegges for ladepunkt for elbil for felles parkeringsanlegg.</i>
----------------	--





Eksisterende boliger

Når det gjelder eksisterende boliger er bildet mer komplisert. Boligeiere som selv kan sette opp elbillader hjemme, vil ikke oppleve at ladetilgang er et problem. Det er ikke behov for spesielle tiltak mot denne gruppen.

I borettslag og sameier må ofte tilrettelegging for elbil behandles i borettslagenes styre, og kan gi noen økonomiske og praktiske utfordringer. Ved å tilby rådgiving og støtte rettet mot denne gruppen av boligeiere, kan man legge bedre til rette for etablering av ladeinfrastruktur.

Det er pr april 2020 opprettet et nytt tilbud om gratis rådgiving til borettslag og sameier i Viken, hvor det tilbys befaring, rådgiving og hjelp til å vurdere innhentede tilbud. Dette er et samarbeid mellom Elbilforeningen, Fossilfri 2030 og Viken fylkeskommune.

Lier kommune vil informere gjennom kommunens digitale kanaler om muligheter for borettslag og sameier om å benytte seg av tilbudet.

Tiltak:	<i>Lier kommune vil informere om muligheter for borettslag og sameier om rådgiving til elbilladeinfrastruktur.</i>
----------------	--

5.4 Ladepunkt ved kommunens virksomheter

Betaling for lading

Det skal betales for lading av elbiler og ladbare hybridbiler for kommunens tjenestebiler, samt lading av biler til ansatte, besøkende og Liers innbyggere.

Tiltak:	<i>Innføre avgiftsparkering for lading av elbiler og ladbare hybridbiler for tjenestebiler, samt lading av biler til ansatte, besøkende og Liers innbyggere.</i>
----------------	--

Lading av egen bilpark (eid- og leased)

I energi- og klimaplanen er det mål om at den kommunale bilparken skal ha 80 % lavutslippsbiler innen 2020. Ut i fra dagens teknologi- og kostnadsbilde innebærer dette at en stor del av bilparken må bestå av batterielektriske biler. Målet vil ikke være innfridd innen utgangen av 2020. Arbeidet må intensiveres for at målet skal nås.

Dagens kommunale bilpark består av rundt 80 biler. Målet innebærer at over 60 av disse må være elbiler eller ladbare hybrider. I praksis betyr dette at det til sammen trengs ca 60 ladepunkt totalt forbeholdt kommunens tjenestebiler. Pr mai 2020 er det 15 elbiler til sammen i Lier kommunes virksomheter og kommunale foretak.





Ved rådhuset er det etablert 12 nye ladepunkt høsten 2017. Tjenestebilene for virksomheter i Lierbyen vil få dekket behovet sitt gjennom disse. Det er også satt av midler i handlingsprogrammet for årene 2019-2022 til bygging av flere ladepunkt.

Tiltak:	<i>Gjennomføre bygging av flere ladepunkt til kommunens egne kjøretøy – for å følge opp målet om at 80 % av bilparken skal være lavutslippsbiler i 2020.</i>
----------------	--

Lading for ansatte og besøkende

Som vist til innledningsvis legger strategi for grønn mobilitet føringer for hva slags type tiltak som skal prioriteres i ulike deler av Lier. Etablering av lading for ansatte og besøkende vil ta utgangspunkt i tiltak i soneinndelingen i Strategi for grønn mobilitet.

Etablering av ladepunkt vurderes lagt på egnet sted slik at det legges til rette for at Liers innbyggere kan lade ved kommunens elbilladepunkt. Dette vil øke ladekapasiteten for innbyggerne i Lier. Det vil variere fra sted til sted hvor aktuelt det er, og bør vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Tiltak:	<i>Etablering av elbilladepunkt for ansatte og besøkende vil ta utgangspunkt i tiltak i soneinndelingen fra Strategi for grønn mobilitet.</i>
----------------	---

	<i>Etablering av ladepunkt vurderes lagt på egnet sted slik at det legges til rette for at Liers innbyggere kan lade ved kommunens elbilladepunkt.</i>
--	--

6 Vurdering av kostnader, finansiering og organisering

6.1 Kostnader og finansiering

Lier kommune har fra før noe erfaring med å etablere og drifte ladepunkt. Hvordan betaling vil påvirke etterspørselen etter ladetjenester er det mindre erfaring med. Etterspørselen vil også påvirkes av prisnivået på betalingen.

Etablering av ladepunkt krever i tillegg til innkjøp av ladestasjoner, grunn- og elektroarbeid. Det er hentet inn erfaringstall fra andre kommuner som har etablert ladepunkt, for å kunne belyse kostnadsbildet. Foreløpige forutsetninger som legges til grunn er:

- Innkjøpspris per smart ladepunkt ferdig etablert kr. 75 000,-
- Drift- og vedlikeholdskostnader: kr 8 000,- pr ladepunkt pr år.

Viken fylkeskommune har tatt initiativ til en felles innkjøpskonkurranse for rammeavtale for innkjøp og drift av smarte ladepunkt. Gjennom konkurransen vil man få bedre oversikt over hva markedet nå tilbyr av løsninger og priser. Lier kommune deltar på opsjon i denne konkurransen. Finansiering avklares gjennom handlingsprogrammet.





6.2 Organisering

Tabellen under viser hvilke oppgaver som må gjennomføres for etablering og drift av kommunale ladepunkt samt ansvar og finansiering:

Oppgave	Beskrivelse	Ansvar	Finansiering
Etablering- ladepunkt ved kommunale eide/leide bygg og anlegg	Kjøp av ladepunkt, grave- elektrisk- og monteringsarbeid. Innmelding av ladepunkt i NOBIL databasen.	Lier eiendoms- selskap KF	Kommunens handlingsprogram Søke offentlig støtte Brukerfinansiering
Drift og vedlikehold - ladepunkt ved kommunale eide/leide bygg og anlegg	Strømutgifter og andre utgifter til drift og vedlikehold	Lier eiendoms- selskap KF	Brukerfinansiering
Etablering- ladepunkt ved offentlig regulert vei og parkeringsområde	Kjøp av ladepunkt, grave- elektrisk- og monteringsarbeid. Innmelding av ladepunkt i NOBIL databasen.	Lier vei, vann og avløp KF	Kommunens handlingsprogram Søke offentlig støtte Brukerfinansiering
Drift og vedlikehold - ladepunkt ved offentlig regulert vei og parkeringsområde	Strømutgifter og andre utgifter til drift og vedlikehold	Lier vei, vann og avløp KF	Brukerfinansiering
Skilting, merking og infotavler	Produsere skilt, oppmerking av parkeringsplasser.	Lier eiendoms- selskap KF/ Lier vei, vann og avløp KF	Kommunens handlingsprogram

Tabell 4: Oversikt over oppgaver tilknyttet ladepunkt for elbil





Vedlegg 1: Oversikt tiltak

Tiltak
<i>Følge opp at det etableres ladepunkt ved parkeringsområder som kommunen eier, som har plikt til dette etter ny parkeringsforskrift.</i>
<i>Ved utarbeiding av reguleringsplaner for næringsområder skal det stilles krav om at det tilrettelegges for ladepunkt for el-bil for felles parkeringsanlegg.</i>
<i>Ved utarbeiding av reguleringsplaner for boligområder skal det stilles krav om at det tilrettelegges for ladepunkt for el-bil for felles parkeringsanlegg.</i>
<i>Lier kommune vil informere om muligheter for borettslag og sameier om rådgivning til elbilladeinfrastruktur.</i>
<i>Innføre avgiftsparkering for lading av elbiler og ladbare hybridbiler for tjenestebiler, samt lading av biler til ansatte, besøkende og Liers innbyggere.</i>
<i>Gjennomføre bygging av flere ladepunkt til kommunens egne kjøretøy – for å følge opp målet om at 80 % av bilparken skal være lavutslippsbiler i 2020.</i>
<i>Etablering av elbilladepunkt for ansatte og besøkende vil ta utgangspunkt i tiltak i soneinndelingen fra Strategi for grønn mobilitet</i>
<i>Etablering av ladepunkt vurderes lagt på egnet sted slik at det legges til rette for at Liers innbyggere kan lade ved kommunens elbilladepunkt.</i>





Vedlegg 2- Definisjoner

Ladepunkt – lademulighet for 1 ladbar bil. Typisk ladestolpe har 2 ladepunkt.

Normallading - er lading med lav effekt, vanligvis begrenset til 20 kW.

Hurtiglading - er lading med svært høy effekt over kort tid (50 KW eller mer). Laderen er montert i selve ladepunktet så de fleste biler kan benytte seg av dette. Hurtiglading ved 150 kW eller mer betegnes som lynlading.

SCHUKO – vanlig jordet kontakt. Etter nye regler kan ikke bilene få mer enn 8 A (1,8 kW) fra slike kontakter av sikkerhetsmessige årsaker. Denne begrensningen styres av elektronikken i bilens ladekabel, og gjelder for både 10 og 16 A Schuko-kontakter.

Mode 3 - Normallading med fastmontert ladestasjon. Kontroll- og sikkerhetsfunksjonene er integrert i et dedikert ladeuttak for elbiler. Mellom bilen og ladestasjonen er det en kommunikasjon som sikrer at bilen ikke trekker for mye strøm, og at det ikke settes spenning på hverken ladekabel eller bil før alt er klart.

Type 2– Standardkontakt for normallading av ladbar bil - en ladeløsning som kan overføre effekter opp til 43 kW. Størrelsen på laderen i bilen avgjør ladetiden.

Smart ladepunkt – ladepunkt med datakommunikasjon som gir tilpasningsmuligheter for tilgangsstyring, betalingsløsninger og administrasjonssystem.

