

Ladestasjon



Strategi og handlingsplan for fossilfrie drivstoff 2023–2026

Elektrisitet, biogass og hydrogen
Vedtatt av kommunestyret 14.06.2023

– et godt sted å leve



EB 63621
VOLVO BUSES



Vedtatt av kommunestyret 14. juni 2023

Innhold

Innledning	4
1. Rammebetingelser og føringer	5
1.1 Nasjonale føringer	6
1.2 Regionale føringer	6
1.3 Drammen kommunes føringer	7
1.4 Kommunens roller	7
1.5 Bærekraft	8
2. Strategi.....	9
2.1 Drammen kommunes mål for fossilfrie drivstoff	10
2.2 Balanse i satsingen på fossilfrie drivstoff	10
2.3 Prinsipper for prioritering av lading for personbiler	11
2.4 Kommunen som tilrettelegger for fossilfrie drivstoff.....	12
2.5 Økonomisk balanse i kommunens ladetilbud	13
2.6 Kommunen som tilbyder av lading for allmenheten.....	13
2.7 Betaling for lading i kommunal regi	14
2.8 Ladere på kommunale arbeidssteder	14
2.9 Kommersielle aktørers adgang til å etablere ladetilbud/energistasjon på kommunal grunn	15
2.10 Lading for tjenestekjøretøy i Drammen kommunes virksomheter	16
2.11 Bildelingsordninger skal prioriteres	16
2.12 Fossilfritt drivstoff for busser	17
2.13 Fossilfritt drivstoff for taxier	17
2.14 Fossilfritt drivstoff for tyngre kjøretøy	18
2.15 Fossilfritt drivstoff for fritidsbåter	18
2.16 Ulike fossilfrie drivstoff behandles likt	19
3. Handlingsplan	21
3.1 Kommunen som tilrettelegger	22
3.2 Kommunen som tilbyder av lading for allmenheten	22
3.3 Betaling for lading i kommunal regi	23
3.4 Ladere på kommunale arbeidssteder	23
3.5 Kommersielle aktørers adgang til å etablere ladetilbud/energistasjon på kommunal grunn	23
3.6 Lading for tjenestekjøretøy i Drammen kommunes virksomheter	24
3.7 Fossilfrie drivstoff i forbindelse med et eventuelt kommunalt klimafond ..	24



Innledning

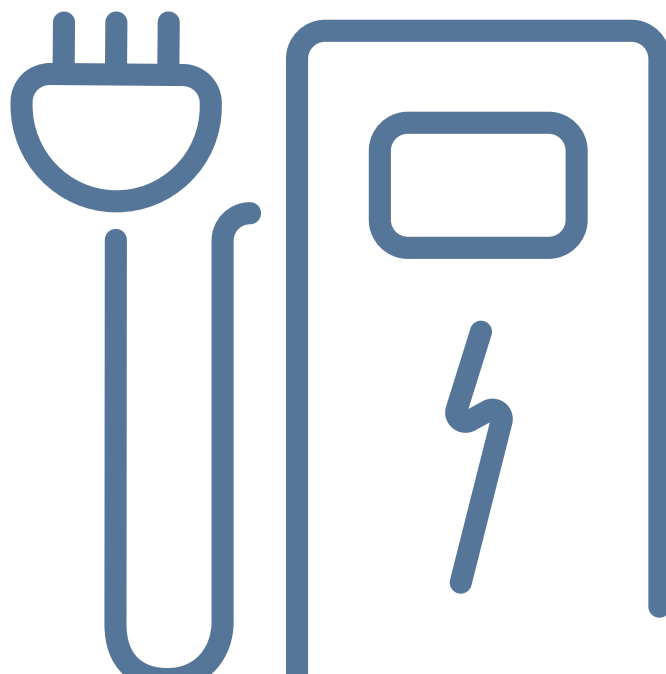
Dette dokumentet redegjør for Drammen kommunes strategi for fossilfrie drivstoff¹ og tilhørende handlingsplan. Strategien følger opp kommuneplanens samfunnsdel og må sees i sammenheng med Klimastrategi for Drammen 2030 (vedtatt 28.03.2023) og Parkeringsstrategi med parkeringsnorm (vedtatt 14.06.2023) for Drammen kommune.

Kommunestyret fattet 14. juni 2023 følgende vedtak:

Strategi og handlingsplan for fossilfrie drivstoff, datert 09.05.2023, vedtas og gjøres gjeldende fra dags dato.

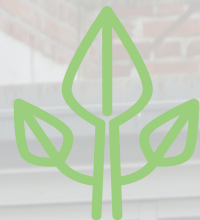
Kapittel 1 omhandler rammebetingelser og føringer, kapittel 2 redegjør for strategien, og kapittel 3 for handlingsplanen. I strategien og handlingsplanen er strategi- og handlingspunkter uthevet med ramme og gul bakgrunn, mens teksten på hvit bakgrunn gir mer informasjon og begrunnelse for strategier og handlingspunkter. Det er også utarbeidet et faglig grunnlag som gir et mer omfattende faktagrunnlag og grundigere begrunnelser for strategi og handlingsplan.

Strategien og tilhørende handlingsplan er basert på kunnskapen som forelå da arbeidet ble avsluttet tidlig i 2023. Den raske teknologiutviklingen innenfor dette temaet gjør at strategien, og særlig den mer konkrete handlingsplanen, står i fare for å bli utdatert ganske fort. Dette er bakgrunnen for at den angitte tidsperioden for strategi og handlingsplan er de fire årene 2023-2026. Det vil sannsynligvis være behov for en oppdatering innenfor et slikt tidsperspektiv.



¹ Med fossilfrie drivstoff menes elektrisitet, hydrogen og biogass.

1. Rammebetingelser og føringer



1. Rammebetingelser og føringer

1.1 Nasjonale føringer

Norge har meldt inn en forpliktelse under Parisavtalen om å redusere klimagassutslippene med minst 50 prosent, og opp mot 55 prosent, innen 2030, sammenliknet med 1990.

Regjeringen la fram Nasjonal ladestrategi i desember 2022 med mål om at:

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy² fra 2025
- Nye tunge varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2030
- Nye bybusser skal benytte nullutslippsteknologi eller biogass³ fra 2025
- Innen 2030 skal 75 % av nye langdistansebusser og 50 % av nye lastebiler benytte nullutslippsteknologi.

Den nasjonale ladestrategien peker på flere faktorer som er begrensende for å få bygd ut ladetilbudet, herunder tilgang til passende arealer, tilstrekkelig nettkapasitet, lang saksbehandlingstid og manglende samordning mellom aktører.

Nasjonal ladestrategi legger opp til at utbyggingen av ladeinfrastruktur i utgangspunktet skal være markedsdrevet, og at eventuell støtte skal utvikles så tidlig som mulig. Videre legger strategien til grunn at etterspørselen etter lading skal skape grunnlag for at profesjonelle aktører kan bygge og drive ladeinfrastruktur kommersielt, på samme måte som bensinstasjoner.

«Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse av veitransport» gjelder fra 01.01.2023. Forskriften stiller krav til nullutslipp i offentlige anskaffelser av personbiler og varebiler fra 01.01.2023 (en eldre forskrift ga samme krav for personbiler fra 01.01.2022). Fra 01.01.2025 stiller forskriften krav om nullutslipp i offentlige anskaffelser av bybusser.

Nasjonal biogasstrategi fra 2014 setter ingen nasjonale mål for produksjon eller bruk av biogass.

Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi (2021) peker på at bioøkonomi er en viktig del av sirkulær økonomi. Regjeringen har varslet arbeid med å utarbeide en handlingsplan for sirkulær økonomi med konkrete og målrettede tiltak.

1.2 Regionale føringer

Viken Fylkeskommunen jobber aktivt for å tilrettelegge for grønn mobilitet.

Regional planstrategi 2020-2024 viser hvordan Viken skal utvikle seg til å bli et mer bærekraftig samfunn og beskriver et fremtidsbilde mot 2030. Innenfor innsatsområdet «Redusert klimagassutslipp og energiomlegging i Viken» sier planen blant annet at i 2030 «har vi redusert transportbehovet og lagt om til grønn mobilitet. Vi har økt bruken av gange, sykkel og kollektivtransport og faset ut fossile drivstoff.»

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 (Buskerud fylkeskommune, 2018) peker på at i distriktene, der en offensiv satsing på kollektivtransport er vanskelig, bør reduserte utslipp fra kjøretøy være en hovedsatsing. Dette forutsetter god ladestruktur for personbiler i distriktene.

Den fylkeskommunale strategien fastslår også at «Etterspørsel i markedet er den største driveren for utvikling av nye, bærekraftige verdikjeder.»

Viken fylkeskommune har en ny regional plan for areal og mobilitet under arbeid. Inntil en ny plan er vedtatt, gjelder tidligere vedtatte planer.

² Nullutslippskjøretøy er definert som kjøretøy som bruker elektrisitet eller hydrogen som drivstoff.

³ Biogass regnes ikke som nullutslipp da det har utslipp ved forbrenning. Biogass er laget av fornybare ressurser, og er dermed et fossilfritt drivstoff. Biogass regnes som tilnærmet klimanøytral.

Forskrift om miljøskadelige utslipp fra drosjer i Viken er på høring når strategien skrives (høringsfrist 15.02.2023). Forslaget innebærer at drosjene ikke skal ha utslipp fra forbrenningsmotor, og at dette gjøres gjeldende fra 01.10.2023. Det foreslås at alle drosjer skal ha oppfylt kravet fra 1.10.2027.

1.3 Drammen kommunes føringer

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt av kommunestyret i desember 2021, legger føringer for kommunens arbeid mot 2040. Med visjonen «Et godt sted å leve» settes retningen for hvordan Drammen kommune skal utvikles i årene som kommer. Klima- og miljøvennlig utvikling trekkes frem som et av seks prioriterte politikkområder, der hovedmålet er at «Drammen skal bli Norges grønneste kommune - et sirkulært og klimarobust lavutslippssamfunn der det er naturlig å velge miljøvennlig.»

Drammen skal redusere klimagassutslippene, blant annet gjennom å legge til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport og ikke økt privatbiltransport. Kommunen skal også redusere utslippene gjennom offentlige anskaffelser og stille miljøkrav i reguleringsprosesser.

Klimastrategi for Drammen 2030 tar utgangspunkt i kommuneplanens samfunnsdel, og ble vedtatt av kommunestyret 28.03.2023. Et av klimastrategiens to hovedmål er at de direkte klimagassutslippene innenfor kommunens geografiske grenser skal reduseres med 55 % innen 2030.

Klimastrategien trekker frem at det er først og fremst innen veitrafikk Drammenssamfunnet kan oppnå store direkte utslippsreduksjoner. For å redusere utslippene foreslår strategien å redusere transportbehovet i kommunen, og legge til rette for at en økt andel av reisene kan gjøres med gange, sykkel eller kollektivt. Samtidig må vi arbeide for å fase ut fossilt drivstoff for å få ned utslippene innen 2030.

Forslag til parkeringsstrategi med parkeringsnorm foreslår krav om at parkeringsplasser ved nye boligbygg skal være tilrettelagt for lading (fremført elektrisk infrastruktur). Ladeboksen kan installeres etter hvert som behovet oppstår. Med denne bestemmelsen sikres det at alle biloppstillingsplasser i tilknytning til nye boligbygg tilrettelegges for lading av elbil⁴.

Parkeringsstrategien med parkering norm er på høring vinteren 2022/2023 og forventes sluttbehandlet før sommerferien 2023.

Nullvekstmålet - Drammen kommune har 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. Målet innebærer at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

1.4 Kommunens roller

Kommunen kan påvirke utviklingen av infrastruktur for fossilfrie drivstoff gjennom ulike roller. Innenfor noen områder utøver kommunen myndighet, mens kommunen i andre tilfeller er en aktør i markedet på linje med andre virksomheter. Kommunen har også en viktig rolle som påvirker. Det kan skilles mellom følgende virkemiddelkategorier:

- **Myndighet:** Kommunen er plan- og bygningsmyndighet og veimyndighet for kommunale veier.
- **Eierskap:** Kommunen eier egen grunn og bygninger. Kommunen er eier eller deleier i kommunale og interkommunale selskaper.
- **Tilbyder av parkering:** Kommunen tilbyr parkering både innenfor kommunalt enerettsområde og, gjennom Dpark AS, i konkurranse med private aktører. I tilknytning til parkeringen tilbyr kommunen lading på over 100 plasser.
- **Innkjøper:** Kommunen anskaffer kjøretøy til eget bruk.

⁴ Tidligere Drammen kommune har hatt et tilsvarende krav siden 2019. Byggeteknisk forskrift (TEK17) § 8.8 pkt. 4 stiller fra 01.07.2021 et tilsvarende krav: «Der det er stilt krav om parkering i eller i medhold av plan- og bygningsloven skal parkeringsplass klargjøres med føringsvei og plass for elektrisk infrastruktur for ladeanlegg til bil.»

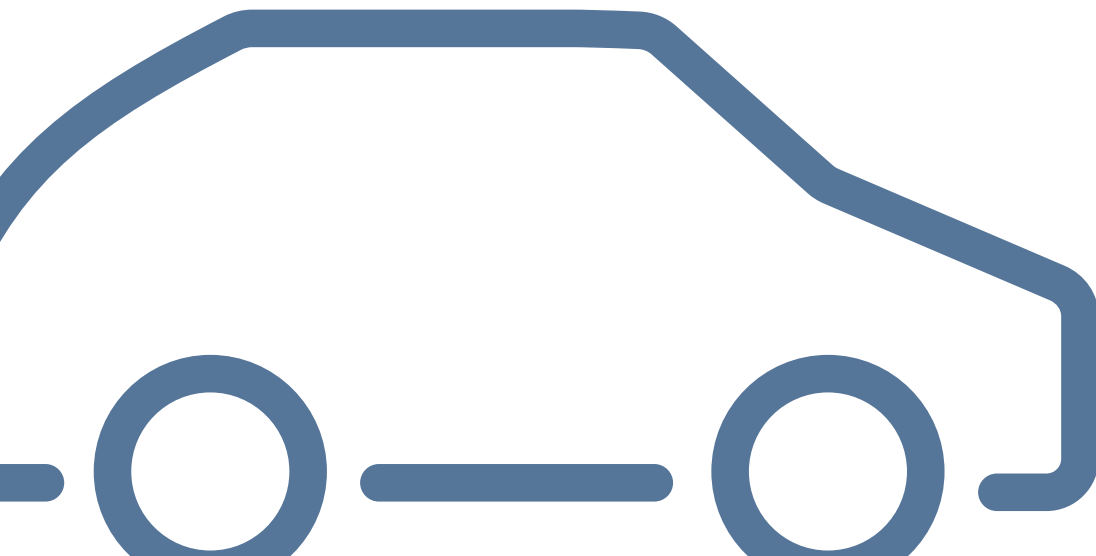
- **Påvirker:** Kommunen kan gjennomføre kampanjer, samarbeide med andre aktører og påvirke prioriteringer i stat og fylkeskommune.
- **Stimulator:** Kommunen kan bruke egne midler, f.eks. gjennom kommunale støtteordninger, samt søke om regionale eller statlige midler, til å få gjennomført tiltak. Støtten kan være i form av direkte tilskudd, veiledning/rådgiving/bistand fra egne ansatte eller tilgang til arealer og andre ressurser kommunen rår over.

1.5 Bærekraft

Bærekraft defineres ofte som «En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». FN peker på tre dimensjoner innenfor bærekraft: 1) Klima og miljø – løse klimakrisen, 2) Økonomi – grønn vekst og mindre ulikhet og 3) Sosiale forhold – hvordan bekjempe fattigdom. Drammen kommunes strategi og handlingsplan for fossilfrie drivstoff bidrar særlig til dimensjon 1, men også til en viss grad til dimensjon 2.

Hovedmålet med å legge til rette for overgang til fossilfrie drivstoff er å redusere klimagassutslippene. En dreining mot fossilfrie kjøretøy er samtidig en dreining mot en grønnere økonomi.

Kjøretøy medfører ikke bare klimagassutslipp, men også lokale miljølemper i form av støv, støy og forbruk av arealer. Dersom tilretteleggingen for fossilfrie kjøretøy gjør det mer attraktivt å benytte privatbil, kan det øke disse andre negative konsekvensene av bilbruk selv om klimagassutslippene går ned. For å unngå dette, legger strategien vekt på at det må være balanse i satsingen på fossilfrie drivstoff. Det må være mer attraktivt å kjøre bil med fossilfritt drivstoff en bil med fossilt drivstoff, men det må ikke være mer attraktivt å kjøre fossilfri bil enn å reise kollektivt, sykle eller gå.



ÅPENT O

AVGIFTS
Før 16:00
og før 12:0

GRATIS
Etter 16:00

fr 12:00
og hele

2. Strategi



Reservert ladbar
motorvogn



TAKSTZONE
4043

Betal med mobiltelefonen

Start, stopp eller forleng parkeringen ved bruk av en mobilapplikasjon. Avtale inngås mellom bruker og tjenesteleverandør. Et påslag i tillegg til parkeringsavgiften kan påløpe, se oversikten nedenfor. Ved behov for kundestøtte, kontakt tjenesteleverandør direkte.

WAY TO PARK

NULL PÅSLAG
Summen påses på automaten

QR code

Kontakt oss
23 20 23 00 park..link
support@parklink.no

Bruk tjenesten i hele Norge!
Trenger du hjelp? ☎ 23 20 88 80
easypark

Google Play App Store D PARK

BEGRENS SMITTE

VI ANBEFALER BETALING M

D PARK

Billetten skal leg
synlig bak front

KORT MED CHIP HOLDES FAST
I LEGGEN UNDER KLIPPINGSKANTEN
Sjekk billettens status. Informasjon om bruk av kort
med D PARK er tilgjengelig på D PARK app.

Ved feil på automaten, ring 23 20 88 80
automat ID: A83

2. Strategi

2.1 Drammen kommunes mål for fossilfrie drivstoff



Drammens kommunes mål for fossilfrie drivstoff

Legge til rette for at det skal være enkelt å bruke fossilfrie drivstoff i både person- og næringstransport i Drammen kommune.

Strategien redegjør for hvordan dette målet skal oppnås gjennom å legge til rette for fossilfrie drivstoff, herunder ladeinfrastruktur, biogass og hydrogen.

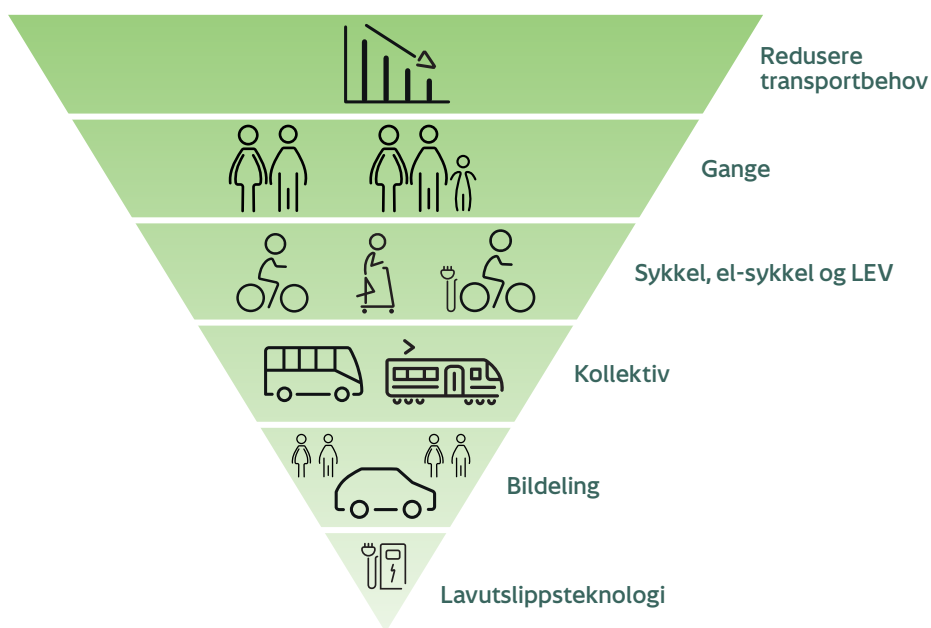
Strategien avklarer kommunens rolle, og legger føringer for hvordan kommunen skal legge til rette for ønsket utvikling.

2.2 Balanse i satsingen på fossilfrie drivstoff

Utslipp fra veitransport er den klart største kilden til direkte klimagassutslipp innenfor Drammen kommunes geografiske grense, og kommunen er regnet for å være en av de mest bilbaserte kommunene i landet.

En større andel fossilfrie biler vil redusere klimagassutslippene. Samtidig har Drammen flere utfordringer knyttet til biltrafikken enn klimagassutslipp: luftforurensning i form av støv, bilkøer (som også rammer bussen), arealbruk knyttet til bil (kjøring og parkering) og trafikksikkerhet. Disse utfordringene reduseres ikke av en overgang til fossilfrie drivstoff, og en slik overgang bidrar ikke til å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Mobilitetspyramiden (se figur) illustrerer i hvor stor grad kommunen skal prioritere de ulike transportløsningene. Det overordnede målet er å redusere transportbehovet. For transporten som må foretas, skal de ulike transportmåtene prioriteres i rekkefølgen gange, sykkel/elsykkel/lette elektriske kjøretøy (LEV), kollektiv, bildeling og til slutt privatbil.



Figur 1 Mobilitetspyramiden, hentet fra Klimastrategi for Drammen 2030

Overgangen til fossilfrie drivstoff vil ha betydning både for kollektivtransport, bildeling og privatbilisme.

Det anses ikke å være noe problem at virkemidler for å fremme fossilfrie drivstoff gjør kollektivtransport eller bildelingsordninger mer attraktivt. Begge disse transportmåtene er bedre for både klima og miljø enn privatbilen.

For privatbiler er det imidlertid nødvendig å balansere virkemidlene, slik at virkemidler rettet mot å få en overgang til fossilfrie drivstoff, ikke gjør bruk av privatbil så gunstig at privatbilismen øker, med de ulemper dette medfører.

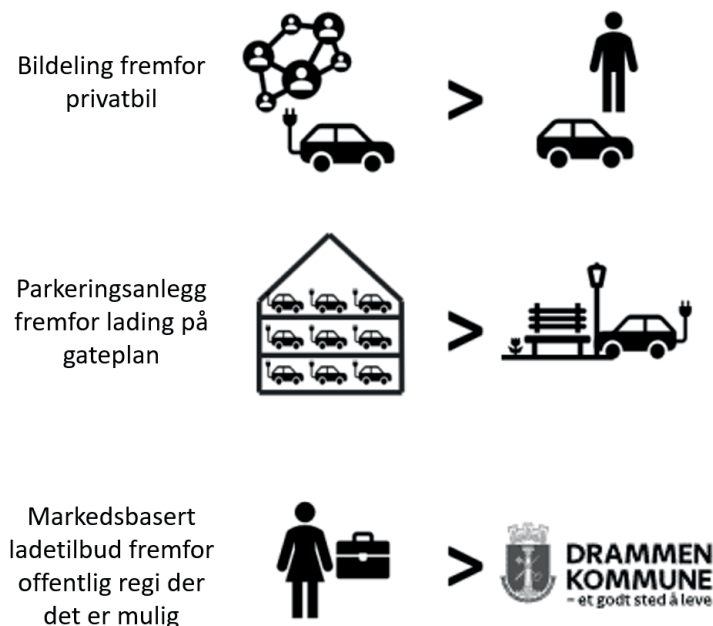


Balanse i satsingen på fossilfrie drivstoff

- A. Drammen kommune skal bidra til at det blir mer attraktivt å benytte kjøretøy på fossilfrie drivstoff enn fossildrevne kjøretøy
- B. Samtidig skal gange, sykkel/elsykkel/lette elektriske kjøretøy, kollektivtransport og bildelingsordninger være mer attraktivt enn privatbil med fossilfritt drivstoff

2.3 Prinsipper for prioritering av lading for personbiler

Mens fylling av biogass eller hydrogen nødvendigvis må foregå på fyllestasjoner tilsvarende tradisjonell fylling av bensin og diesel, kan lading av elektriske kjøretøy foregå på ulike måter og ulike steder. I tilretteleggingen for elbillading kan man derfor prioritere tilrettelegging for ulike kjøretøyer, og ladetilbudet kan tilbys av ulike aktører. Figuren nedenfor illustrerer prioriteringer som skal ligge til grunn i Drammen kommune.



Figur 2 Prioriteringer mellom ulike løsningsprinsipper. Figuren er en tilpassning av tilsvarende figur i ladestrategi for Bergen kommune



Prinsipper for prioritering av lading for personbiler

- A. Tilrettelegging for lading for bildelingsordninger skal prioriteres foran tilrettelegging for lading av privatbiler
- B. Lading i parkeringsanlegg (parkeringshus og parkeringsplasser) skal prioriteres foran lading på gateplan
- C. Markedsbasert ladetilbud skal prioriteres foran tilbud i offentlig regi, der det er mulig

Begrunnelse for disse prioriteringene:

- Deleløsninger gir mindre bilbruk og behov for færre kjøretøy (og dermed mindre utslipp knyttet til både produksjon og bruk av kjøretøyer).
- Det koster betydelig mer både å etablere og drifte ladepunkt på gateplan enn i parkeringshus/på parkeringsplasser.
- Ladetilbudet må være økonomisk bærekraftig og kunne drives på kommersiell basis dersom det skal være levedyktig på sikt. Tilbudet kan ikke baseres på offentlige støtte.

2.4 Kommunen som tilrettelegger for fossilfrie drivstoff

I tråd med Nasjonal ladestrategi legger Drammen kommune til grunn at kommunens hovedtilnærming er å legge til rette for et markedsdrevet ladetilbud. Samme hovedprinsipp legges til grunn for kommunens tilnærming til infrastruktur for andre fossilfrie drivstoff.



Kommunen som tilrettelegger for fossilfrie drivstoff

- A. Kommunen skal være en aktiv tilrettelegger for fossilfrie drivstoff. Dette innebærer blant annet:
 - Effektiv saksbehandling
 - Oppfølging i byggefase ved behov
 - Vurdering av støtteordninger ved behov
 - Støtteordninger skal vurderes i en helhetlig sammenheng, der tiltak som gir mest klima- og miljøgevinst for pengene prioriteres høyest.
 - Dersom kommunen oppretter et klimafond, vurderes eventuelle støtteordninger innenfor klimafondet.
- B. Drammen kommune skal aktivt delta i og følge opp nasjonale og regionale prosjekter og utredninger knyttet til fossilfrie drivstoff med relevans for kommunen
- C. Drammen kommune skal ha god dialog med næringslivet om fossilfrie drivstoff

2.5 Økonomisk balanse i kommunens ladetilbud

I den tidlige fasen av overgangen til elbiler var det en viktig driver for utviklingen at det offentlige hadde gunstige insentiver. I det lange løp er det hverken realistisk eller ønskelig at det offentlige skal subsidiere privatbilbruk, selv om denne foregår med strøm som energikilde.

Samtidig kan det være tilfeller der man ønsker å legge til rette for lading selv om ladetilbudet på det aktuelle stedet ikke går økonomisk i balanse. Man kan da se for seg at dette ladetilbudet subsidieres med inntekter fra andre deler av kommunens ladetilbud.

I dag koster det vesentlig mer å etablere og drifte kommunens ladetilbud enn kommunen får i inntekt. En viktig årsak til dette er lav bruk. Det er vanskelig å forutsi hvilke ladetilbud som vil bli foretrukket fremover, blant annet fordi teknologien utvikler seg så fort. Man kan likevel anta at det er muligheter for mer bruk av ladetilbudet som følge av at antall elbiler i Drammen kommune stadig øker. En annen grunn til at kommunens ladetilbud gir lite inntekter, er at prisen for å lade er lav. En mer markedsbasert pris kan endre på dette, men høyere pris kan også føre til ytterligere nedgang i bruken.

Disse forholdene gjør at det ikke er realistisk å få kommunens ladetilbud til å gå i økonomisk balanse på kort sikt. Et mål om økonomisk balanse må imidlertid ligge til grunn på lang sikt.



Økonomisk balanse i kommunens ladetilbud

- A. Det kommunale ladetilbudet i Drammen kommune må samlet minimum gå i balanse økonomisk
- B. «Samlet» innebærer at deler av ladetilbudet kan drives med tap hvis dette kompenseres av inntekt fra andre deler av ladetilbudet

2.6 Kommunen som tilbyder av lading for allmenheten

I tråd med Nasjonal ladestrategi er kommunens hovedtilnærming å legge til rette for et markedsdrevet ladetilbud. Kommunen er imidlertid også selv en betydelig tilbyder av lading for allmenheten knyttet til kommunens parkeringstilbud. Per februar 2023 tilbyr Drammen kommune totalt 102 parkeringsplasser med lademulighet⁵. 29 av disse tilbys i direkte regi av kommunen, mens 73 plasser tilbys i regi av kommunens parkeringsselskap Dpark AS.

Kommunen skal legge til grunn etterspørselen i markedet for videre drift av det kommunale ladetilbudet. Dette gjelder både med hensyn til antall ladeplasser og til pris for lading. (Se neste punkt for mer om betaling for lading i kommunal regi.)



Kommunen som tilbyder av lading for allmenheten

- A. Drammen kommunes hovedtilnærming er å legge til rette for et markedsdrevet ladetilbud
- B. Drammen kommune skal etablere tilstrekkelig ladetilbud til å etterkomme etterspørselen på sentrale kommunale parkeringsanlegg

⁵ Forsøksordningen med å tilby ladeplassene ved Fjell skole (6 stk.) for allmenheten er ikke tatt med i totalantallet, siden det er et forsøk.

2.7 Betaling for lading i kommunal regi

I forbindelse med sak om 1. tertialrapport 2020, vedtok kommunestyret 16.06.2020 følgende: «Rådmannen legger opp til at innkreving av avgift for lading av el-bil etableres, avgift beregnes pr kW.»

Det er flere argumenter for at kommunen bør ta betalt for ladingen som tilbys i kommunal regi:

- Betaling for lading bidrar til at de som kan lade hjemme, gjør det, slik at det blir bedre tilgang for de som ikke har mulighet til å lade hjemme.
- Prising bidrar til sirkulasjon på plassene slik at ladepunktene benyttes mest mulig effektivt.
- Kommunen bør ikke subsidiere privatbilbruk gjennom gratis eller kunstig lavt priset lading. Dette handler om at kommunen har mange andre formål å bruke penger på som er viktigere kommunale oppgaver. Videre handler det om rettferdighet fordi et slikt tilbud bare vil komme noen av innbyggerne til gode, mens alle skattebetalerne er med og finansierer tilbudet.
- Dersom kommunen tilbyr subsidiert lading, kan det virke forstyrrende på markedet og føre til at det blir mindre attraktivt for private aktører å etablere ladetilbud. Konsekvensen kan bli dårligere ladetilbud samlet sett.



Betaling for lading i kommunal regi

- A. Drammen kommune skal ta betalt for lading kommunen tilbyr for allmennheten
- B. Avgift beregnes ut fra levert energimengde, kWh
- C. Prissettingen skal være markedsbasert

2.8 Ladere på kommunale arbeidssteder

Det finnes i dag en rekke ladere på kommunale arbeidssteder. De fleste er etablert for å lade tjenestekjøretøy, men noen er også etablert som et insentiv til å få ansatte til å kjøpe elbil.

Gratis lading for ansatte ble etablert da det var behov for gunstige insentiver for å oppmuntre ansatte til å bytte til elbil. I dag har denne situasjonen endret seg vesentlig. I 2022 utgjorde elbiler 78 % av nybilsalget av personbiler i Norge.

Videre har elbilene fått stadig bedre batterier og lengre rekkevidde. I dag har de aller fleste ikke rekkeviddeutfordringer knyttet til å kjøre til og fra jobb med elbil.

Samtidig har strømprisen steget kraftig de siste årene. Det betyr både at kostnaden ved å gi bort gratis lading har blitt mye større, og at motivasjonen for å lade gratis på jobben fremfor hjemme har blitt sterkere. De aller fleste ansatte har ikke tilbud om lading, men noen ansatte har fortsatt gratis lading. Dette er ikke en rettferdig ordning.

Noen ansatte kan ha behov for å lade på jobben. Det kan skyldes at de har lang reisevei og eldre elbil, slik at rekkevidde er en utfordring, eller at de bor slik at de ikke har lademulighet hjemme. Dette gjør at det kan være motiver for fortsatt å tilby lading til ansatte, men det må i så fall gjøres mot betaling.

En del kommunale arbeidssteder som har ladetilbud, eksempelvis skoler, ligger i nærmiljø der det kan være utfordringer med ladekapasiteten. På slike steder kan et tiltak for å øke ladetilbudet være å gjøre de kommunale ladepunktene tilgjengelige for allmennheten hvis det er kapasitet. Dette må i så fall gjøres mot betaling. Kommunen gjennomfører for tiden et slikt forsøk ved Fjell skole.

Det er kostbart både å installere ladere som tilbyr lading mot betaling og å drifte laderne (både drift av selve laderne og parkeringsplassene de hører til, bl.a. brøyting). Når lading skal tilbys mot betaling utenom arbeidstiden, krever det økt standard på driften. Disse forholdene gjør at en økonomisk vurdering må legges til grunn før man eventuelt tilbyr lading for allmennheten og ansatte.



Ladere på kommunale arbeidssteder

- A. Elbilladere på kommunale arbeidssteder skal i utgangspunktet brukes for å lade kommunens tjenestekjøretøy
- B. Dersom det er kapasitet, kan laderne på kommunale arbeidssteder gjøres tilgjengelige for allmennheten mot betaling utenfor arbeidstid
- C. Dersom det er kapasitet, kan det legges til rette for at ansatte kan benytte laderne på kommunale arbeidssteder innenfor arbeidstiden mot betaling. Prisen skal være den samme som for ladingen kommunen tilbyr allmennheten. Ansatte skal ikke kunne lade gratis på kommunens ladere
- D. Før ladere på kommunale arbeidssteder eventuelt tilbys allmennheten eller ansatte, må det gjøres en vurdering av de økonomiske konsekvensene med hensyn til at det kommunale ladetilbudet i Drammen samlet minimum skal gå i balanse økonomisk

2.9 Kommersielle aktørers adgang til å etablere ladetilbud/energistasjon på kommunal grunn

Ladetilbudet på kommunens parkeringsplasser drives i hovedsak av kommunen selv (direkte eller via Dpark AS). Kommunen får enkelte henvendelser fra kommersielle aktører som ønsker å tilby lading fra kommunale parkeringsplasser. Dette kan være et alternativ til at kommunen selv driver ladetilbudet. Den mest hensiktsmessige løsningen må vurderes i hvert enkelt tilfelle, for å få til et best mulig ladetilbud for brukerne.

Kommunen eier enkelte arealer som kan være attraktive for kommersielle aktører som ønsker å etablere ladetilbud og/eller energistasjon (fyllestasjon for biogass eller hydrogen). Der etableringen ikke er til hinder for allmenntilgittige formål, kan kommunen leie ut arealer til private aktører som ønsker å etablere lading/energistasjon på kommunal grunn. Det er en forutsetning at tilbudet gjøres allment tilgjengelig og at avtalen inngås på markedsmessige betingelser.



Kommersielle aktørers adgang til å etablere ladetilbud/energistasjon på kommunal grunn

- A. På parkeringsplasser der Drammen kommune tilbyr parkering for allmenheten, kan kommunen også leie bort parkeringsplasser for hurtigludere til markedspris
- B. Dersom det ikke kommer i konflikt med strategiske eller allmenntilgittige formål, kan Drammen kommune leie ut annet areal til private aktører som ønsker å etablere energistasjon/ladetilbud
- C. Ladetilbudet/energistasjonen skal være allment tilgjengelig
- D. Avtalen skal inngås på markedsmessige betingelser

2.10 Lading for tjenestekjøretøy i Drammen kommunes virksomheter

Drammen kommune har et betydelig antall kjøretøyer som brukes i kommunens ulike tjenester. Ved utgangen av 2022 hadde kommunen 160 personbiler (102 elektriske, 69 plug-in hybrid, 49 diesel/bensin) og 142 varebiler (14 elektriske, 128 diesel/bensin), samt 18 tyngre kjøretøy (alle diesel). Kjøretøyene er dels eid av kommunen, dels leaset.

«Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport» gjelder fra 01.01.2023, og stiller krav til at personbiler og varebiler i offentlige anskaffelser skal være nullutslippskjøretøy. (Kravet for personbiler gjaldt fra 01.01.2022 med grunnlag i en eldre forskrift.)

For å oppfylle forskriften, må personbiler og varebiler som anskaffes av kommunen være nullutslippskjøretøy. Beredskapsmessige hensyn gjør at kommunen må ha noen kjøretøy som ikke er avhengige av elektrisitet.



Lading for tjenestekjøretøy i Drammen kommunes virksomheter

Drammen kommune skal etablere nødvendig ladekapasitet for kommunens egne kjøretøy til å oppfylle «Forskrift om utslippskrav ved offentlig anskaffelse til veitransport».

2.11 Bildelingsordninger skal prioriteres

I mobilitetspyramiden er bildelingsordninger rangert over privatbil. Det er to grunner til dette. For det første vil man trenge færre kjøretøy når flere kan dele på de samme bilene. Dermed går klima- og miljøbelastningene knyttet til produksjon av kjøretøy ned dersom flere benytter seg av bildelingsordninger. For det andre viser undersøkelser at de som benytter seg av bildelingsordninger kjører mindre bil enn de som eier privatbil.

En bildelingsordning basert på fossilfritt drivstoff vil være mer klimavennlig enn en bildelingsordning med fossilt drivstoff. Bildelingsordninger basert på fossilfritt drivstoff skal prioriteres særlig høyt i kommunens tilrettelegging og i eventuelle økonomiske støtteordninger.



Bidelingsordninger skal prioriteres

- Bildelingsordninger basert på fossilfritt drivstoff skal gis særlig høy prioritet i kommunens tilrettelegging
- Eventuelle støtteordninger skal vurderes i en helhetlig sammenheng der tiltak som gir mest klima- og miljøgevinst for pengene prioriteres høyest. Dersom kommunen oppretter et klimafond, vurderes støtteordninger innenfor dette eventuelle fondet
- Kommunen skal ikke subsidiere driften av ladetilbud for bildelingsordninger, eventuell støtte vurderes i forbindelse med etablering av ladetilbud

2.12 Fossilfritt drivstoff for busser

Busstilbudet er et fylkeskommunalt ansvar, og ivaretas i Buskerud av fylkeskommunens kollektivselskap Brakar. Mange av bussene i Drammen er allerede elektriske, og fra sommeren 2024, da et nytt anbud trer i kraft, vil alle «bybusser» (lokale busser) i Drammen kommune være elektriske. Brakar står for nødvendig utbygging av ladinfrastruktur. Kommunens rolle vil være som tilrettelegger.



Fossilfritt drivstoff for busser

Drammen kommune skal være tilrettelegger og samarbeide med Brakar, slik at Brakar kan etablere nødvendig infrastruktur knyttet til fossilfritt drivstoff for busser i Drammen.

2.13 Fossilfritt drivstoff for taxier

De fleste taxier er personbiler, og for disse er elbiler mest aktuelt av fossilfrie alternativer. Med dagens teknologi vil en taxi som kjører lokalt normalt kunne kjøre hele dagen på én lading. Dersom man får en langtur, kan det bli behov for lading underveis. Taxier som kjøres mer enn ett skift, kan også ha behov for lading i løpet av arbeidsdagen. Lading i løpet av arbeidsdagen må være hurtig, slik at ikke arbeidstid går unødvendig tapt.

Hjemmelading er den viktigste ladingen for taxier. Taxiselskapene melder om at mangel på mulighet for å lade hjemme hos sjåførene er en barriere for overgangen til elektriske taxier. Tilrettelegging for hjemmelading vil derfor også være tilrettelegging for elektrifisering av taxiene.

En typisk arbeidsdag for en taxisjåfør vil bestå av en travel periode på morgenen og en travel periode på ettermiddagen, mens det kan være roligere midt på dagen. Det er dermed ofte en mulighet for å lade i løpet av arbeidsdagen i forbindelse med pause midt på dagen.

Drammen Taxi, som er den største taxiaktøren i Drammen, har fra 01.01.2023 innført krav om at alle nye taxier i personbilstørrelse skal være elektriske.

Drammen kommune skal ikke etablere ladepunkt spesielt for taxier, men skal være tilrettelegger dersom taxiselskaper eller andre aktører ønsker å legge til rette for at taxiene skal kunne kjøres med fossilfritt drivstoff.



Fossilfritt drivstoff for taxier

Drammen kommune skal være tilrettelegger og samarbeide med taxiselskap eller andre som ønsker å etablere infrastruktur som legger til rette for fossilfritt drivstoff for taxier.

2.14 Fossilfritt drivstoff for tyngre kjøretøy

For tyngre kjøretøy dominerer i dag fossilt drivstoff. Omlegging til fossilfrie drivstoff har kommet vesentlig kortere enn for personbiler, lettere varebiler og busser. I henhold til nasjonale salgsmål skal 50 % av nye lastebiler benytte nullutspillsteknologi i 2030.

Det er ikke klart hvilken teknologi som vil være best egnet som fossilfritt drivstoff for tyngre kjøretøy, og hvordan det kan legges best til rette for at disse kjøretøyene kan kjøre fossilfritt. For at kommunen skal kunne være en god tilrettelegger, er det viktig med dialog med næringslivet og at kommunen er med på å legge til rette arenaer for samarbeid og samhandling på tvers av sektorer og bransjer.



Fossilfritt drivstoff for tyngre kjøretøy

Drammen kommune skal ha god dialog med næringslivet om fossilfrie drivstoff og legge til rette for arenaer/møteplasser for samarbeid/samhandling på tvers av sektorer og bransjer.

2.15 Fossilfritt drivstoff for fritidsbåter

På landsbasis utgjør utslipp fra fritidsbåter 0,6 % av klimagassutslippene. Det foreligger ikke tall for hvor mye av klimagassutslippene i Drammen fritidsbåtene utgjør, men klimagevinsten av å endre fritidsbåtene til å benytte fossilfritt drivstoff er betydelig mindre enn gevinsten av å få bilene til å kjøre på fossilfritt drivstoff.

Det kan likevel være motiver for å legge til rette for lading for fritidsbåter:

- Gjøre det lettere for innbyggere i Drammen å velge elbåt
- Gjøre det mulig for båtturister med elbåt å besøke Drammen

Fritidsbåter kan sies å ha to typer ladebehov. Hoveddelen av lading skjer i hjemnehavn, og vil i de fleste tilfeller dekke behovet for lading i forbindelse med dagsturer, som er den vanligste bruken av fritidsbåter. Det andre ladebehovet er knyttet til underveislading når man er på lange turer. I Drammen kommune kan det tenkes å være behov for et slikt ladetilbud i indre del av fjorden nær Drammen sentrum og i Svelvik.

Tilsvarende som for lading på land, skal kommunens hovedtilnærming til lading for fritidsbåter være å tilrettelegge for private aktører.

Dersom teknologiutviklingen gjør at en annen fossilfri drivstofftype enn elektrisitet blir aktuell for fritidsbåter, skal denne behandles på lik linje med elektrisitet.



Fossilfritt drivstoff for fritidsbåter

- A. Drammen kommune skal ikke etablere ladetilbud for fritidsbåter i kommunal regi
- B. Dersom private aktører ønsker å etablere lading for elbåter eller tilbud om en annen fossilfri energikilde for fritidsbåter, skal kommunen legge til rette på tilsvarende måte som for fossilfrie drivstoff for biler
- C. Støtteordninger kan vurderes ved behov. Støtteordninger skal vurderes i en helhetlig sammenheng der tiltak som gir mest klima- og miljøgevinst for pengene prioriteres høyest. Dersom kommunen oppretter et klimafond, vurderes eventuelle støtteordninger innenfor klimafondet

2.16 Ulike fossilfrie drivstoff behandles likt

Det er viktig at Drammen kommunes strategi for fossilfrie drivstoff er teknologinøytral, det vil si likestiller ulike teknologier, slik at strategien ikke blir til hinder for bruk av den til enhver tid mest egnede teknologien.

Elektrisitet har likevel mer omtale enn de andre energikildene. Dette skyldes at elektrisitet er den dominerende fossilfrie energikilden for biler og fritdsbåter.

For personbiler tyder alt på at elektrisitet blir den dominerende energikilden fremover. Det samme ser også ut til å være tilfellet for varebiler og bybusser. For andre tyngre kjøretøy er ikke bildet like tydelig. Her er det fortsatt ikke klart om elektrisitet vil bli dominerende, eller om biogass også vil spille en betydelig rolle.

Biogass er en fossilfri drivstofftype produsert fra avfall. Markedet for bruk av biogass til veitransport består i dag delvis av kollektivkontrakter styrt av offentlige aktører og delvis av private transport- og industriaktører. I Drammen produserer Lindum AS biogass. Renovasjonsselskapet for Drammensregionen har benyttet biogassdrevne kjøretøy siden 2017. Kommunen er også kjent med at et fåtall industribedrifter i kommunen benytter biogassdrevne lastebiler. Per februar 2023 finnes det ikke en kommersiell fyllestasjon for biogass i Drammen, men det er mulig å inngå avtale med Lindum AS om å benytte deres fyllestasjon.

Miljødirektoratet vurderer gasskjøretøy som en moden teknologi, men høye kostnader og få fyllestasjoner er barrierer mot mer bruk. I tillegg kommer usikkerheten knyttet til om teknologien er konkurransedyktig mot batterielektriske kjøretøy. Biogassbusser er i ferd med å fases ut og erstattes av elbusser i bynære strøk. Fremtidig markedsandel for biogass innen kjøretøysegmentene buss og lastebil er derfor meget usikker.

Hydrogen er en annen mulig fossilfri energikilde. Hydrogen er en mindre moden energibærer til transport og er lite utbredt i dag, men kan ha et potensial på lengre sikt, særlig for tyngre kjøretøyer over lange avstander. Når og i hvilket omfang, er imidlertid usikkert.

I regjeringens nasjonale ladestrategi (2022) er hydrogen kort omtalt:

Batterielektrisk framdrift vil bli den dominerende teknologien for veitransport, med hydrogen som en nisje. Dersom hydrogen blir mer konkurransedyktig, blir antallet elbiler lavere og behovet for elektrisk hurtiglading mindre (s. 17).



Ulike fossilfrie drivstoff behandles likt

Ulike fossilfrie drivstoff skal behandles likt, slik at Drammen kommune tilrettelegger for den til enhver tid best egnede teknologien for formålet.



3. Handlingsplan



3. Handlingsplan

Handlingsplanen konkretiserer oppgaver Drammen kommune skal gjøre som oppfølging av strategien for fossilfrie drivstoff.

3.1 Kommunen som tilrettelegger



Handlingspunkter for kommunen som tilrettelegger

- A. Utarbeide et opplegg for effektiv saksbehandling av plan- og byggesaker knyttet til lading og fossilfrie energistasjoner
- B. Utarbeide et opplegg for oppfølging i byggefase for lading og fossilfrie energistasjoner
- C. Delta aktivt i og følge opp følgende prosjekter:
 - Energistasjoner for grønn landtransport (prosjekteier Osloregionen)
 - Grønt landtransportprogram (NHO)
 - Tiltak for tilrettelegging for hjemmelading av elbiler i boligselskap/leilighetsbygg (prosjekteier Viken Fylkeskommune)
 - Felles anbud med mål å etablere en fossilfri bildelingsordning i et stort antall kommuner i Viken, hvor bilene er tilgjengelige for offentlig ansatte på dagtid og skal kunne leies av privatpersoner og foreninger på kveldstid og i helger (Viken fylkeskommune - i oppstartfase)
- D. Vurdere deltakelse i andre prosjekter/arenaer:
 - Aktuelt nå: Forum for nyttetransport (Zero)
- E. Tilrettelegge for møteplasser/samhandlingsarenaer for fossilfrie energiløsninger for næringslivet, både for privatbiler og tungtransport

3.2 Kommunen som tilbyder av lading for allmennheten



Handlingspunkter for kommunen som tilbyder av lading for allmennheten

- A. Løpende ha oversikt over bruk av kommunens ladetilbud for allmennheten og tilpasse tilbudet etter etterspørselen på de sentrale kommunale parkeringsanleggene
- B. Gjennomføre og evaluere det pågående forsøksprosjektet på Fjell skole der ladetilbudet ved skolen gjøres tilgjengelig for allmennheten utenom skolens åpningstider
- C. Kommunens ladetilbud skal synliggjøres i de ulike kartløsningene som elbilbrukerne benytter for å finne ladetilbud.

3.3 Betaling for lading i kommunal regi



Handlingspunkter for betaling for lading i kommunal regi

- A. Kommunen skal gjøre en gjennomgang og sørge for at alle kommunens ladepunkter som er tilgjengelige for allmennheten har betaling for lading, i tråd med kommunestyrets vedtak av 16.06.2020
- B. Kommunen skal løpende følge med på markedet og prise ladetilbudet sitt markedsbasert

3.4 Ladere på kommunale arbeidssteder



Handlingspunkter for ladere på kommunale arbeidssteder

- A. Ansatte skal ikke ha tilgang til gratis lading til privat bruk på arbeidsplassen. Der slike tilbud finnes, skal de avskaffes
- B. Det skal foretas en gjennomgang av laderne på kommunens arbeidssteder og gjøres en vurdering av om det er kapasitet til å gjøre laderne tilgjengelige for allmennheten og/ eller ansatte mot betaling
- C. Der det er ledig kapasitet, skal det gjøres en vurdering av om det er hensiktsmessig å gjøre ladestasjoner om slik at lading kan tilbys mot betaling. I denne vurderingen skal blant annet følgende vurderes:
 - a. Nytteverdien av å gjøre ladingen tilgjengelig i det aktuelle området
 - b. Økonomiske forhold, der prinsippet om at det kommunale ladetilbudet i Drammen samlet minimum skal gå i balanse økonomisk, legges til grunn

3.5 Kommersielle aktørers adgang til å etablere ladetilbud/ energistasjon på kommunal grunn



Handlingspunkter knyttet til kommersielle aktørers adgang til å etablere ladetilbud/ energistasjon på kommunal grunn

- A. Det skal utarbeides en rutine for enhetlig håndtering av henvendelser fra private aktører som ønsker å tilby lading på kommunale parkeringsplasser
- B. Hvis det identifiseres kommunale arealer som kan være aktuelle for etablering av energistasjoner, vil kommunen vurdere dette opp mot blant annet strategiske og allmenntilgittige formål. Dersom det er aktuelt med utleie av kommunal grunn, vil aktuelle arealer bli utlyst offentlig

3.6 Lading for tjenestekjøretøy i Drammen kommunes virksomheter



Handlingspunkter for lading for tjenestekjøretøy i Drammen kommunes virksomheter

I tråd med strategien etablerer Drammen kommune nødvendig ladekapasitet for kommunens egne kjøretøy til å oppfylle «Forskrift om utslippskrav ved offentlig anskaffelse til veitransport».

3.7 Fossilfrie drivstoff i forbindelse med et eventuelt kommunalt klimafond

Noen av tiltakene i strategien viser til mulig finansiering i et eventuelt kommunalt klimafond. Tiltak for fossilfrie drivstoff vurderes i den kommende politiske saken om et eventuelt klimafond.



Handlingspunkter for fossilfrie drivstoff i forbindelse med et eventuelt kommunalt klimafond

Støtteordninger for fossilfrie drivstoff vurderes i den kommende politiske saken om et eventuelt kommunalt klimafond. Blant temaene som skal vurderes er:

- Tilskudd til etablering av ladeinfrastruktur i borettslag og sameier
- Tilskudd til etablering av ladepunkt for bildelingsordninger
- Tilskudd til etablering av ladetilbud for fritidsbåter



DRAMMEN
KOMMUNE