



Regional analyse av emobilitet – Sammendrag

Prosjektet Baltic Sea Region Electric, BSR Electric, har til formål å øke bruken av emobilitet i bytransportsystemer rundt Østersjøen ved å demonstrere potensielle bruksområder av ulike typer urban emobilitet som elektrisk bylogistikk, elsykler, elbusser, elscootere og elferger. Formålet med denne rapporten er å vurdere dagens status for gjennomføringen av emobilitetsløsninger Østersjøregionen og de store byene for å kartlegge viktige flaskehalser og identifisere vellykkede metoder for å bygge emobilitetsløsninger. I tillegg til kjøretøykategoriene i BSR Electric (elektrisk bylogistikk, elbusser, elscootere og elferger) ble elbiler inkludert for å få en bredere oversikt over den nåværende situasjonen i emobilitetssektoren. Videre er elbiler forløperne i emobilitet og er de mest populære elkjøretøyene.

Informasjon om status quo og potensial for emobilitet ble samlet inn gjennom et spørreskjema som ble sendt til utvalgte aktører med kunnskap og erfaring fra feltet. Spørreundersøkelsen ble gjennomført i Estland, Latvia, Polen, Tyskland, Danmark, Norge, Sverige og Finland av prosjektpartnerene sommeren og høsten 2018. Informasjonen omfattet landenes og byenes politikk og infrastruktur, samt potensielle planer innen emobilitet og sentrale ideer om landets e-mobilitetsstrategi. Beskrivende statistikk for hvert land ble utarbeidet basert på spørreskjemasvarene. Dataene inneholder kvantitative og kvalitative komponenter. Fra

kvantitative data ble enten frekvens eller gjennomsnitt av ulike emobilitetsbrukermønstre beregnet og presentert. Kvantitative data ble presentert i tabeller.

Generelt er den nåværende situasjonen at elbiler er de mest brukte og populære elkjøretøyene. Imidlertid er bruken av andre typer elkjøretøyer økende. For øyeblikket er hovedbegrensningene i emobilitet for respondentene begrenset rekkevidde, ytelsen til dagens batterier, mangel på ladeinfrastruktur, mangel på økonomiske midler/støtte, mangel på motivasjon blant forbrukere, lav kostnadseffektivitet sammenlignet med forbrenningsmotorer og mangel på egnede elkjøretøymodeller. Ifølge respondentene vil de viktigste grepene for å akselerere elektrifiseringen av kjøretøy være økonomiske incentiver fra lokale/regionale/statlige myndigheter, effektiv og rimelig informasjonsdeling og kunnskapsadgang/overføringsmekanismer, tverrsektorielt og industrielt samarbeid, vilkår for rettferdig konkurranse om service/teknologileverandører og forbedring av lokal/regional/nasjonal lovgivning.

Rapporten har følgende forslag for å fremme utrulling av de ulike kjøretøykategoriene:

Elbiler - Et landsomfattende ladenettverk er nødvendig sammen med egnede elbilmodeller og kampanjer. Også ulike lokale tiltak kan øke bruken av elektriske kjøretøyer, for eksempel gratis parkering eller retten til å bruke kollektivfelt.

Elbusser - De elektriske bussene konkurrerer fortsatt med naturgass og hydrogen om å være best i total eierkostnad (Total Cost of Ownership). Ladning kan etableres ved depot eller på endeholdeplassene til busslinjene. Tilgjengelighet av elbussmodeller og leveringstid er fortsatt begrenset, men valget øker raskt over tid. Reparasjonstiden ved skade er for tiden en av de viktigste utfordringene for operatørene.

Elsykler – Utvalget er elsykler vokser raskt, og det oppstår et behov for 230V ladepunkter i byer, selv om hjemmelading fortsatt er det vanligste. Bysykler er den mest effektive formen for å fremme elsykling, og ladere er vanligvis integrert i stativene. Elsparkesykler har fått en bemerkelsesverdig markedsandel i ulike byer som et lettere alternativ til klassiske elsykler med sete og pedaler.

Elektrisk bylogistikk – Få egnede kjøretøy er tilgjengelig hittil, men utvalget forventes å ekspandere raskt. Fra og med 2020 vil flere produsenter være klare til å tilby modeller med

lavere total eierkostnad enn dieseldrevne varebiler. Bysentre kan kvitte seg med forurensende og støyende varebiler og avfallshåndteringsbiler. For tiden er utslipp og støy av dieseldrevne varebiler en utfordring for innbyggerne, særlig om morgenen.

Elscootere - Firehjulede elscootere har betydelig brukspotensial blant eldre og funksjonshemmede på sykehus og kirkegårder.

Elferger - Elektriske ferger er egnet når kjøreavstanden er relativt kort sammenlignet med ladetid. Finland og Norge har mer erfaring enn andre land på dette feltet, inkludert tekniske løsninger for rask lading i havner.

I følge prognosene fra ulike kjøretøyprodusenter vil vi ha mange elektriske transportmidler tilgjengelig fra 2020 og framover.

En mer detaljert analyse av ulike mobilitetsløsninger, erfaringer og beste praksis i de nevnte åtte prosjektlane er tilgjengelig på <https://bsr-electric.eu/materials>



Emobilitet i Norge

Kort oversikt over noen kategorier av elektrisk mobilitet i Norge:

• Elbiler:

- I 2018 var 31% av nybilsalget i Norge elbiler¹. I mars 2019 var 77% av nybilsalget i Oslo elektrisk. I 2018 var 7,2 % av den totale bilbestanden i Norge elektrisk og 12,1% av bilbestanden i Oslo var elektrisk².
- Stortinget har satt et mål om at alle nye biler solgt i 2025 skal være elektriske.

• Elbusser:

- Oslo og Akershus fylke begynte å drifte elbusser fra 2017, og har et mål om at all kollektivtransport (buss, ferge, trikk, metro) skal være fossilfri i 2020 og elektrisk innen 2028. En rekke andre fylker har også begynt å elektrifisere bussflåtene.
- Sttingsvedtak i 2015 om at all kollektivtransport skal være null- eller lavutslipp innen 2025.

• Elferger:

- Den første elfergen ble satt i drift i Norge fra 2015. Omlag 72 elferger er enten i drift eller bestilt og under bygging. Stortinget vedtok i 2014 at alle nye offentlige ferger skal være null- eller lavutslipp.
- Oslo og Akershus fylke vil elektrifisere tre passasjerferger i 2019, og de har et mål om at all offentlig transport (buss, ferge, trikk, metro) skal være fossilfri i 2020, og elektrisk i 2028.

Nøkkelideer fra Norge:

1. For å lykkes med oppskalering av emobilitet er det viktig å sette ambisiøse mål kombinert med et bredt spekter av langsiktige virkemidler, både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

¹ <https://elbil.no/elbilstatistikk/elbilsalg/>

² <https://elbil.no/elbilstatistikk/elbilbestand/>

2. Viktig på et tidlig stadium i utrulling av ny teknologi som elbusser:
Dialogkonferanser mellom fylkeskommunen, bussprodusenter, operatører,
kollektivselskaper, ladeselskaper etc. Strategiseminarer og frokostmøter.
3. Den nordiske ladeinfrastrukturdatabasen Nobil.

En mer detaljert analyse av ulike emobilitetsløsninger i Norge er tilgjengelig på
<https://bsr-electric.eu/materials>.