

Arkivsaksnr. 23/07944-1  
Saksbehandler Harald Storås

Saksgang  
Miljø-, klima- og samferdselsutvalget

Møtedato  
06.06.2023

24/23

## **Ladestrategi og handlingsplan for Tromsø kommune 2023-2025**

### **Kommunedirektørens innstilling til vedtak:**

Ladestrategi og handlingsplan for Tromsø kommune 2023-2025 vedtas.

Stig Tore Johnsen  
Kommunedirektør

Mette Mohåg  
Avdelingsdirektør Bymiljø

## Hva saken gjelder

Tromsø kommune har gjennom å vedta sin klima-, miljø- og energiplan forutsatt at det skal utarbeides en ladestrategi med tilhørende handlingsplan. Denne revisjonen av planen utgjør ladestrategi for perioden 2023-2025 og handlingsplan for kommunens bilpark.

## Saksutredning

Norges klimapolitiske mål fordrer rask omstilling av transportsektoren og utfasing av fossile drivstoff. Elektrisitet som energibærer ser ut til å kunne dekke stadig nye nisjer i transportsektoren, men i første omgang med betydelige merkostnader i form av investeringer, både for kjøretøy og ladeinfrastruktur. Avgiftsfritak for nullutslippsbiler og bompengedeler m.m. er sentrale statlige virkemidler for å fremme omstillingen, og dette har vært supplert med tilskuddsordninger fra Enova og Miljødirektoratets Klimasatsprogram. Videre styres offentlige innkjøp av kjøretøy i retning av nullutslippskjøretøy, gjennom nye forskriftskrav. Samferdselsdepartementet kom i desember 2022, også med en nasjonal ladestrategi, hvor sentralt grunnlagsmateriale kom tidligere samme år.

Tromsø kommune har klimaambisjoner som forutsetter at utslipp fra transportsektoren nær elimineres innen 2030. Et viktig virkemiddel i forhold til veitrafikk er Bypakke Tenk Tromsø hvor nullvekst i personbiltrafikk er et klart premiss, og tilrettelegging for alternative mobilitetsløsninger står sentralt.

Fylkeskommunen er en samarbeidspart som får en nøkkelrolle. Som ansvarlig for kollektivtransporten i fylket, vil de selv ta ansvar for å lade egne busser, og har tatt initiativ gjennom «Det elektriske fylket – ladeinfrastruktur» til å utvikle ladetilbud i områder der de kommersielle forutsetningene ikke ligger til rette for private aktører.

Elektrifiseringen av bilparken i Tromsø har ligget noe etter landsgjennomsnittet, noe som trolig kan tilskrives fravær av bompenger, kaldt klima og store avstander i Nord-Norge. Dette har, sammen med begrensninger i tilgjengelig ladeinfrastruktur, gitt en mer moderat utvikling enn det vi ser i de større byene lenger sør i landet. For Tromsø kan det imidlertid ses en klar økning i elbilsalget i 2020, og denne nye trenden har styrket seg frem til og med 2022. Elbiler dominerer nå klart i nybilsalget. Samlet nybilsalg av rene bensin- og dieslbiler har sunket kraftig, og utgjør snart mindre enn 5%. Trenden i viktige nisjer som taxi-næring og leiebilmarked er også positiv, selv om tilgang til biler har vært utfordrende de siste årene, som følge av pandemi og krig, mm.

For å sikre at den positive trenden med konvertering fra fossile brenslere fortsetter, må økt elbilandel følges opp med bedre tilgang til lade-fasiliteter. Her henger Tromsø kommune noe etter, med et begrenset tilbud enten det gjelder normal-, fleksi-, hurtig- eller lynlading. Private personbiler tilhørende i Tromsø vil normalt lades hjemme, men i visse tilfeller er det også hensiktsmessig å ha et ladetilbud ved arbeidsplass eller ved andre typiske reisedestinasjoner. Tilsvarende blir det viktig å få på plass ladetilbud rettet mot øvrig veitrafikk, inklusive tyngre kjøretøy som kan forandre større areal- og effektbehov. Det er i så måte noen utfordringer knyttet til kraftnettet. Normallading i byens boligområder takles greit med Arvas allerede planlagte tiltak. Men det er større usikkerhet knyttet til industri- og havneområder, dels som følge av elektrifisering rettet mot maritim sektor og dels som følge av ulike planer for ny industri. Selv om elektrifisering av transportsektoren ikke forventes å få stor betydning for kraftbalansen totalt sett, er effekttilgang i havne- og industri-områder mange steder en knapphetsfaktor som må tas hensyn til, også i forhold til ladeinfrastruktur, det samme gjelder tilgjengelig areal.

I sentrumsområdet, hvor det primært skal tilrettelegges for kollektivtransport og alternative mobilitetsløsninger, er drosjer en nisje som forventes å fortsatt ville spille en rolle i trafikkbildet, men da i elektrifisert form. Det er derfor behov for lynlading dedikert for disse. I distriktet vil destinasjonslading være et avgjørende supplement til hjemmelading. Her vil det i stor grad være naturlig at lokalt næringsliv selv etablerer hensiktsmessig tilbud, men det er også aktuelt å

utnytte synergipotensial knyttet til eksempelvis ladeinstallasjoner for busser, ferger, fiskerihavner etc.

Kommunens strategiplan for lading, og tilhørende handlingsplan for lading av kommunens tjenestebiler, er gitt i henholdsvis kapittel **Error! Reference source not found.** og **Error! Reference source not found.** i vedlagt plandokument. Bakgrunnsinformasjon for planen utdypes i kapittel **Error! Reference source not found.**.

## **Konklusjon**

Ladestrategi og handlingsplan for Tromsø kommune 2023-2025 vedtas.

## **Vedtakskompetanse**

Miljø-, klima og Samferdselsutvalet

## **Vedlegg**

Ladestrategi og handlingsplan for Tromsø kommune 2023-25