

EV-forum

Referat

MØTE 2013-3, NEK, Lysaker

Møterom NEK stort

Tirsdag 12. november 2013 (KL 0930-1430)

Referent: Leif T. Aanensen

Deltagelse

	Ja	Nei		Ja	Nei
Nils Magnus Hagen, NK 23 og ELKO	X				
Birger Hestnes, NEK	X		Eirik Selvik, NK 64		X
Leif Aanensen, NEK	X		Egil Falch Piene, NK 69 og Salto	X	
Jostein Ween Grav, DSB		X	Odd Røed, Gjensidige forsikring		X
Erik Hansen, DSB	X		Reidar Skrunes, IF skadeforsikring		X
Espen Anderson, Statens Vegvesen		X	Ole Henrik Hanisdal, Grønn bil		X
Asbjørn Johnsen, Transnova	X		Jon Steinar Hanstad, NELFO	X	
Camilla Aabakken, NVE	X		Helge Seljeseth, SINTEF		X
Jan pedersen, Grønn	X		Daniel Korsell, Vegdirektoratet	X	
Snorre Slettvoll, Elbilforeningen	X		Nils-Magnus Hagen, ELKO	X	
Camilla Aabakken	X				

	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
1	Åpning	Møtet ble åpnet av administrerende direktør Birger Hestnes hos NEK. Han ønsket deltakerne velkommen, spesielt de ny deltaker NVE fra i forumet. Det ble foretatt en presentasjonsrunde. Deltakerne redegjorde for sin rolle og motivasjon for deltakelse.		
2	Referat	Gjennomgang av referat fra forrige møte. Ingen kommentarer – godkjent uten endringer.	Referat møte 2013/2	

Referat fra møte 3/2013

	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
3a	Komiteene	<p>Siste nytt fra komiteene.</p> <p>NK23B: Nils-Magnus kommer rett fra møte om i 23B, MT 4. Mye diskusjon om fare for varmegang og tilsvarende. Andre land begynner å ta innover seg et problem som er observert i Norge i lang tid. MT har snakket om å innføre supplerende tester som også gir oversikt over varmeutvikling ved langvarig belastning.</p> <p>Flere land har lagt seg på 8 A, mens andre har lagt seg på 10A, 13A og enkelte på 16A. UK har valgt 13 A, Spania aksepterer hele 16 A.</p> <p>Enkelte i MT viser til behov for tester, mens andre mener at det er gjennomført tilstrekkelig med tester og at retningslinjer bør stadfestes. Flere andre europeiske land har gjennomført tester som underbygger norske resultater.</p> <p>Mange ønsker å innføre langtidstest, men det er ulike synspunkter på dette. Det er kabelen som blir varmest, viser tester. Testene ble gjennomført hos NEMKO.</p> <p>Arild redegjorde for testene som ble gjennomført hos NEMKO.</p> <p>Temperatursensor: Ulike syn på om dette kan løse utfordringene.</p> <p>NK 64: Forslag til ny NEK 400-722. Basert på en HD, men med norske tilføyelser. Forumets medlemmer ble visst at aktuell norm, som senere vil inngå i ny NEK 400, nå ligger på høring. Adresse til høringssiden er nek-400.nek.no.</p> <p>NK 69: Kraftig veiskille: Introduksjon av Tesla. En større revolusjon enn da Nissan kom på markedet.</p>	Muntlig	

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	<p>Årsaken er at de er langt mer krevende hva gjelder lading, både med hensyn til effekt og ladesystem. Den utvidede gruppen av elbileiere – ikke bare entusiastene som gjerne har en del grunnkunnskap – til «vanlige folk» uten mye forkunnskaper. Mange Teslaeiere vurderer 11 kW hjemmeladere, som er krevende i mange norske installasjoner.</p> <p>Tesla introduserer også andre pluggsystemer – industri-kontakt – som alternativ. Dette er «mode 2» utstyr. Håndterer inntil 11 kW over industri-kontakt. Dette gjør at det fort blir varmt.</p> <p>Ole-Henrik har litt egen erfaring: Begynte med 32 A, nå trefase – med skilletrafo – i den grad det er IT system i anlegget.</p> <p>Hvordan skal vi unngå tunge en-fase laster – 32 A ladestrøm – i årene som kommer. Birger tar opp at dette kan vise seg å bli et systemproblem – NVE bør kanskje oppfordres til å se nærmere på dette.</p> <p>Hafslund har gått ut og antydnet begrensninger på enfase lading. Hafslund fikk en del søknader om lading på 22 kW – noe de i utgangspunkt var negativ til - det gav en del reaksjoner hos kundene.</p> <p>Hafslund har sendt ut et brev som åpner for flere alternativer for kundene.</p> <p>Bør man gå i dialog med netteierne om anleggsbidraget? Kundene bør forespeiles det reelle kostnader. Energi Norge har satt i gang et arbeid med dette.</p> <p>Jan: Nye hus er en mye sterkere driver for effekt-utviklingen. Disse lavenergihusene har likevel høyt effektuttak – øyeblikksoppvarming av vann – induksjonsovner. Ofte har disse 25 kW effektuttak. Dersom det kommer en effektkrevende elbil i tillegg, forverrer dette situasjonen.</p> <p>Tema: Forumet stemmer i at effektutfordringene tas opp som eget tema i senere møte.</p> <p>Tar opp systemaspektet i forhold til hvordan elbilene trekker last. Dette bør muligens løftes opp på</p>		

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	IEC nivå. Kan hende at Norge bør sette seg i førersetet i forhold til dette.		
3b	<p>Runde rundt bordet</p> <p>NELFO: Møte med NVE om temaet. Arbeidet med felles Grønn bil: Kundevennlighet bør løftes frem. Litt varierende mottak av henvendelse fra kundene. Grønn kontakt: Gå fra CHADEMO til ny standard, slik at man kan betjene alle de nye kundene. Større fokus på 22 kW ladere. Litt tregt å få ut ladere nå, fordi de venter på utstyr. Har 10 hurtigladere, 5 under bygging.</p> <p>Statens Vegvesen: Nytt skriv til elbileiere. Felles skriv fra SV, DSB og Elbilforeningen. Spørsmål: EU-kontroll – ladekabel en del av elbilen og bør kontrolleres. Statistikk: Grønn bil har all statistikk. DSB: Mange utfordringer å ta fatt i. Har foreløpig ikke sett noe økning i branner. Enkelte tilfeller med branner av sykler. Høyenergibatteriene kan representere en økt fare.</p> <p>Elbilforeningen: Ønsker mer halvoffentlige ladepunkt. Hjemme-lading bør skje med forsvarlig ladestrøm. Søker nye kanaler på å få ut raskere lading (semi-hurtiglading). Mye fokus på lading i borettslag. Enkelte av disse får effektproblem og må inn med laststyring. Må finne løsninger for dette, da det motsatte medfører at enkelte brukere avskjæres. Colorline ønsker lading på hurtigbåtene. Sikkerhetsfolderen deles ut til alle medlemmer. Økende utfordring med parallell-import. Det gis ofte mangelfull informasjon. Rundt 25 % er parallellimport.</p> <p>Transnova: Fikk kutt i budsjettene for 2014. Samferdselsministeren har visst til at det er etablert 4.000 ladepunkter, i praksis er de fleste stikkontakter. Transnova har gitt flere tilsagn som ikke er tatt i bruk. Flere sitter på gjerdet. Transnova vil prioritere søknader om ombygging av eksisterende ladepunkt til ny standarder. Spørsmål: Trenger vi egentlig så mange hurtigladere? Kanskje skal man satse mer på semihurtigladere. Transnova har støttet et prosjekt hvor man ser på ny form for ladeteknologi. Ny bok: Elbil.</p> <p>Ny link: www.elbilpanorsk.no</p> <p>NEK: Om Colorline. Grunn til å følge dette nøye videre. Norge er et sterkt maritimt miljø.</p> <p>NVE: Begynner å arbeide med utfordringene rundt elbil. Ser også på regelverk. Viktig å se på deling av anleggsbidraget – ikke riktig at enkelte skal ta hele regningen.</p>	Muntlig	

	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
4	Nordisk møte	<p>Det ble foretatt en gjennomgang av dokumentet som oppsummerer møtet. Leif tok en gjennomgang av referat og dokumentasjon fra møtet. Diskusjonene som kom opp ble presentert.</p> <p>Gruppen gikk spesielt inn på interoperabilitet for betalingsløsninger. Dette er et viktig moment som man bør arbeidet tett med. Anbefalingen som ble utformet av den nordiske gruppen, legges frem for behandling. Mange viser til at det gjennomgående er lav betalingsvilje for hurtiglading. Brukstiden for hurtigladere er meget lav. Statistikk viser tall helt ned mot 7 %.</p> <p>Mye diskusjoner om behov for hurtigladere. Lav brukstid kan gi problemer med å få tilstrekkelig økonomi i prosjektene. Grønn Kontakt har erfaringer på området: Hurtigladere plassert i høyt trafikkerte områder har gjennomgående høy brukstid.</p> <p>GK har sett at overgang til betaling, har ført til kundeflukt. Tror disse kommer tilbake når betaling blir praksis overalt.</p> <p>Evaluering Det er behov for en nordisk koordinering – innenfor flere områder – både på teknikk og interoperabilitet på betalingsløsninger.</p> <p>Notert: Lik ulik ambisjonsnivå blant de nordiske land. Operatører er viktige aktører.</p> <p>Bedre representasjon på forrige møte. Et forum vi brenner for, men ikke like mye engasjement fra de andre landene. Kanskje et nordisk møte bare vil være en forlengelse av forrige. Kanskje vi bør avvente litt før neste møte.</p> <p>Litt avventende til den videre deltakelse. Nobil er et nordisk prosjekt med deltakelse fra de fleste nordiske land.</p>		

	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
5	Nettsider for forumet	NEK foretok presentasjon av nettsidene.		
6a, b	Hjemme-lading, adaptere og hurtigladdere.	<p>Generell diskusjon om temaene under punkt 6.</p> <p>Hjemme-lading: Der man ikke har muligheter for hjemme-ladning, benyttes ofte parkeringshus. I Kristiansand er slike elbilister henvist til parkeringshus. Bilene har en tendens til å la bilene stå fast – uten at disse «er i daglig bruk». Hele 85 biler er telt i slike parkeringshus.</p> <p>Vest-Agder har den høyeste vekst i antall elbiler for tiden. Dette kom spesielt etter rushtidsavgiftene.</p> <p>Adapter: Bør ha en diskusjon om dette i forumet. Kanskje ønsker man å fase disse over på trefase 22 kW? Mye diskusjon om sikkerheten rundt adaptere, og farene med det eventuelt kan representere.</p> <p>Bruk av adaptere er i strid med standarder, i følge Egil. Han mener at de ikke kan erklære samsvar med regelverket og merke CE – siden standarden da ikke kan oppfylles.</p> <p>NVE ønsker å invitere til en liten minikonferanse om temaet som nevnt i 6a) i saksunderlaget. Det reises her et spørsmål om behov for en konferanse. NVE og NEK snakker nærmere om temaet. Tidspunkt: Nyåret er forslaget.</p>		
7a	Borettslag, arbeidsgivere, velforeninger	Ikke drøftet.		
7b	Aktuelle case	Ikke drøftet.		
8	Netteiers forsynings-	Det er generell forsyningsplikt, men anleggsbidraget kan bli høyt. Dette skal dekke netteiers investeringer. Tesla hadde ikke noen problemer med sine etableringer.		

Referat fra møte 3/2013

	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	plikt	<p>Ingen av de seks nettselskapene fikk problemer med å levere lokalt. Forsyningsplikten gjelder. Større bekymring for boligstrøk.</p> <p>Utbygger kan gå i dialog med netteier for finne egnet lokalisering.</p> <p>Foreløpig konklusjon: Foreløpig ser man ikke spesielle problemer med dette</p>		
9	Sikkerhet	<p>Enkelte brannvesen fraråder lading i underjordiske parkeringsanlegg. Blant annet i Bergen er dette registrert.</p> <p>Gamle elbiler som avgir hydrogen bør ha ventilasjon ved lading i lukket områder.</p> <p>DSB utfordres på om lading under bakken er å anbefale.</p> <p>Ingen av forumets deltakere har hørt om negative hendelser med brann med elbil under lading. Det synes ikke å være empirisk støtte for restriksjoner.</p>		



	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
10	Samarbeid DSB-NELFO- NEK	<p>NELFO ønsket å arbeide med elbiler og sikkerhet. De valgte å gå inn i elbilforumet. NELFO har sammen med Elbilforeningen, DSB og NEK om å lage informasjonsskriv til installatør, borettslag o.l.</p> <p>Høringer fra gruppen er ønskelig. Medlemmer i forumet gis muligheter til å se dokumentet og gi synspunkter. Dokumentene skal i utgangspunktet være for åpen bruk.</p> <p>Form: Omtrent som en guide til installatører og brukere.</p> <p>Det vises til mange praktiske utfordringer – og betydningen av å ta grep. Planlegging er et viktig element av å etablere lade infrastruktur.</p> <p>Både Transnova og Salto forteller om utstrakt kontakt fra publikum, virksomheter og installatører. Behovet for informasjon er enorm.</p> <p>Bør man ta med semi-hurtigladerne. Definisjon: Inntil 22 kW.</p> <p>Tidsplan: Ferdigstillelse omtrent nyåret.</p>		
11	Medlems-undersøkelsen	Snorre kan sende ut den engelske versjonen av undersøkelsen når den er offisiell. Flere konklusjoner ble fremlagt på nordisk møte.		
12	Transnova – strategi	<p>Er fortsatt i prosess. Skal være ferdig i løpet av 2-3 uker.</p> <p>Ser også på betalingssystem og interoperabilitet.</p>		
13	Eventuelt	<p>Arbeidet med ENØK må ha gitt frigjort effekt. Hvor er denne frigjorte effekten og kan denne i større grad utnyttes? Transnova er åpen for gode forslag.</p> <p>Ingen andre punkter til eventuelt.</p>		
14	Møteplan 2014	NEK setter opp plan for 2014. Viktig å få med bilbransjen i kommende møter.		

Referat fra møte 3/2013

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
-----	---------	----------------	------

Bilde 1 – ulike type kontakter. Mode 3



○ TYPE 2 Plugg kontakt



TYPE 2 kontakt



TYPE 3 Plugg



TYPE 3

Bilde 2 – Ladning



Referat fra møte 3/2013