

ETF - AG 2 - Transportkorridorer og  
ladeparker for tyngre kjøretøy

## REFERAT

## Eltransportforum

Sted: Teams  
Dato: 22.04.2022  
Referent: Gjesdal

## Deltakere

Navn	Bedrift/ org	Fremmøte (X)
Andre Indreane	REN	
Bendik Nybakk Torsæter	Sintef	
Fredrik Aandal	Eaton	x
Gunnar Gjesdal	NEK	x
Jan Tore Gjøby	eMobility Norway	
Jon Suul	Sintef	
Lasse Haugland	Supercharge	x
Liv Øvstedal	SVV	x
Odd Andre Hjelkrem	Sintef	x
Pål Fritsvold	Norconsult	x
Trond Thorsen	Rejlers	x
Vidar Hemmingsen	Pretec	x

Saksnr.	Sak	Linker
1	Velkommen og kort innledning	<a href="https://www.nek.no/">https://www.nek.no/</a>
2	Presentasjonsrunde og medlemssituasjon <ul style="list-style-type: none"><li>- Vi har ett nytt medlem i AG2; Liv Øvstedal fra SVV – Arbeidsgruppen teller nå 12 medlemmer.</li><li>- Forum og arbeidsgrupper er åpent for innmelding. Vi ønsker oss spesielt deltagere fra Statnett, myndigheter, ladeoperatører og nettselskap</li></ul>	
3	Innspill til prosjektforslag Medlemmene bes gi innspill til prosjektforslaget	<a href="#">Transportkorridorer- og-ladeparker-for- tyngre-kjoretoy.</a>
4	Informasjon fra NEK Det er mulig å gi skriftlig innspill til regjeringens strategi for ladeinfrastruktur mot 2030. Frist 2 mai.	<a href="http://regjeringen.no">regjeringen.no</a>

Saksnr.	Sak	Linker
5	<p>Vi fortsetter brainstormingen rundt prosjekter for arbeidsgruppen. Prosjekt angående avstand mellom ladeparker ut fra EU-direktiv og føringer fra SVV. Vi har ennå ikke en offentlig ladepark. Avstand avhenger av hvor det er naturlig og hensiktsmessig for transportørene å stoppe – samt hvor det er mulig å finne areal samt tilgang på vann og nett.</p> <p>Det er mer interessant hvordan ladeparkene skal se ut. Hvor mye energi kan bilene ta imot og hvor mange kjøretøy det skal dimensjoneres for.</p> <p>Spørsmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kan man «dele på» ladere på buss- og lastebildepoter når en bedrifts kjøretøy er ute og kjører på dagen (forutsatt at de primært nattlader i eget depot)?</li> <li>- Kan man benytte trafikkontrollstasjoner som ladeparker når det ikke er kontroll? De er ikke egnet for formålet og SVV har fokus på hovedrasteplasser og døgnhvileplasser.</li> </ul> <p>Det er også andre teknologier enn kabel og plugg som vil si noe for utforming av ladestasjoner. Battery-swap, og lading under kjøring er nevnt.</p> <p>Det er en mengde utfordringer å ta tak i og det foreslås at vi velger oss et lavterskelprosjekt som for Landstrømsforum, og utforme prinsippvedtak om omforente løsninger oppstrøms selve ladeinnretningen. Det foreslås å utforme et prinsippvedtak for spenning og frekvens. Det er et frekvens»vindu« tilgjengelig for de fleste ladeinnretninger. Det er også interessant med den nye 1000 V leveringsplikten for nettselskapene. Leveringsplikt fra nettselskap er 230 V, 400 V, 690 V og 1000 V samt 11 kV og 22 kV til primærspenning?</p> <p>Tesla opererer med primærspenning mellom 380-480 V, og 50-60 Hz, men trolig er 480 V å foretrekke for maxeffekt og 800 VDC fra lader.</p> <p><b>Beslutning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AG 2 ønsker å utarbeide et prinsippvedtak, standard spenningsleveranser fra nettselskap til ladeoperatør etter modell fra Landstrømsforum. Arbeidsdokument legges ved referat.</li> </ul>	<p><a href="#">charin-layout</a></p> <p><a href="#">AFI-Direktivet</a></p>

Saksnr.	Sak	Linker
6	Prosjekter fra Landstrømsforum - Kort gjennomgang av arbeider og prosjekter Beslutning - Til orientering	<a href="#">LSE</a>
7	Møtedatoer 2022 Neste møte i AG 5: Fredag 13 mai kl 09:00-11:00	
8	Eventuelt  - Ingen saker Beslutning - To	