



TØNSBERG
KOMMUNE



Vedtatt 02.02.26

Ladestrategi for lette kjøretøy

2026-30

INNHALDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	5
1. FØRINGER OG BEHOV.....	7
2. MÅL OG PRINSIPPER.....	12
3. INNSATSOMRÅDER OG TILTAK.....	14

LADESTRATEGIEN KORT OPPSUMMERT

Ladestrategi for Tønsberg 2026–30 følger opp kommunens vedtatte parkeringsstrategi for 2024–30, og peker ut tiltak som skal sikre at ladeinfrastrukturen i kommunen ikke er en barriere for å øke andelen lette nullutslippskjøretøy (personbiler og næringstransport) i kommunen. Strategien omfatter ikke elektrifisering av sjøtransport eller utslippsfrie bygge- og anleggsplasser.

Strategien peker ut tre innsatsområder som skal styre kommunens prioriteringer frem mot 2030:

1 – OPTIMALISERE EKSISTERENDE LADEINFRASTRUKTUR

Kommunen har allerede mange ladepunkter, men flere brukes lite. Før nye investeringer skal kommunen:

- Kartlegge hvorfor bruken er lav, og bruke innsikten til å forbedre dagens tilbud.
- Oppgradere til høyere ladeeffekt der dette gir bedre utnyttelse .
- Sikre universell utforming av alle ladeanlegg, slik at infrastrukturen ikke hindrer mobilitet eller framkommelighet.
- Fremme sambruk av offentlig ladeinfrastruktur som i dag står ubrukt store deler av døgnet.

2 – BRUKERORIENTERT LADETILBUD

For å sikre et attraktivt og rettferdig tilbud skal kommunen:

- Vurdere forbruksbasert betaling (kWh) for å gjøre lading mer forutsigbar og konkurransedyktig.
- Bruke makstid ved behov for å hindre at ladeplasser blokkeres.
- Samarbeide tett med private aktører, nettselskap og utbyggere for å styrke den totale ladeinfrastrukturen i kommunen.
- Bidra til å tilrettelegge for flere hurtigladere der behovet er størst, i tråd med nasjonale føringer.

3 – BEHOVSRETTET UTVIKLING OG TYDELIGE PRIORITERINGER

Kommunen har i dag overdekning av ladepunkter, og det er ikke behov for å bygge ut mer umiddelbart. Samtidig forventes elbilandelen å øke betydelig. Derfor skal kommunen:

- Følge utviklingen i bilparken nøye, både geografisk og teknologisk.
- Dokumentere overdekningen i parkeringsregisteret, slik at parkeringspolitikken kan utvikles uavhengig av statlige prosentkrav.
- Prioritere områder uten mulighet for hjemmelading når nye punkter skal etableres, særlig i tette og vernede byområder.
- Etablere ladeinfrastruktur for bildeling, som et virkemiddel for å redusere antall privatbiler.



1

FØRINGER OG BEHOV

Kapittelet beskriver dagens ladetilbudet for lette kjøretøy i Tønsberg, hvilke føringer som gjelder for ladeinfrastrukturen og identifiserte behov for utvikling og utbedring.

BAKGRUNN OG FØRINGER

Tønsberg kommune vedtok ny parkeringsstrategi i 2024 . Denne definerer behov for å kartlegge og vurdere behov for ladeinfrastruktur på kommunal parkering, samt utarbeide prinsipper for ladeinfrastruktur i Tønsberg kommune. Ladeinfrastruktur er viktig for at flere skal kunne velge nullutslippskjøretøy. Dette er nødvendig for at kommunen skal nå målet om å kutte 70 prosent av klimagassutslippene innen 2037.

KLIMAOMSTILLING

Utslipp fra veitrafikk utgjør omlag 1/3 av klimagassutslippene i Tønsberg (Miljødirektoratet, 2023). Over 2/3 av utslippene kommer fra personbiler og varebiler. En overgang fra fossil til fornybar energi i denne sektoren, med særlig søkelys på lette kjøretøy, er en viktig forutsetning for å kutte i klimagassutslippene i kommunen og bidra til å nå FNs bærekraftsmål.

Nasjonalt viser både *Klimakur 2030* og den *Nasjonale ladestrategien* (2022) at kommunene har en viktig rolle for å oppnå utslippskutt fra veitrafikk ved å ta en aktiv rolle i forvaltning av ladeinfrastrukturen.

Regjeringen forventer at kommunene stiller arealer til disposisjon, samarbeider tett med nettselskaper, legger til rette for privat og offentlig lading og fjerner etableringsbarrierer.

Tønsberg kommune har også høye forventninger til seg selv. Vi skal være en pådriver i det grønne skiftet. Høringsforslag til *kommuneplanens samfunnsdel* setter mål om 70 % kutt i klimagassutslipp innen 2037. Kommunens mobilitetsplan (2021) setter også tydelige mål for en mer bærekraftig mobilitet.

PARKERINGSSTRATEGI 2024-30

Tønsberg kommunes parkeringsstrategien gir en tydelig retning for arbeidet med parkering i kommunen, og peker ut de viktigste tiltakene kommunen kan gjøre innenfor dette området for å nå vedtatte mål for samfunnsutvikling.

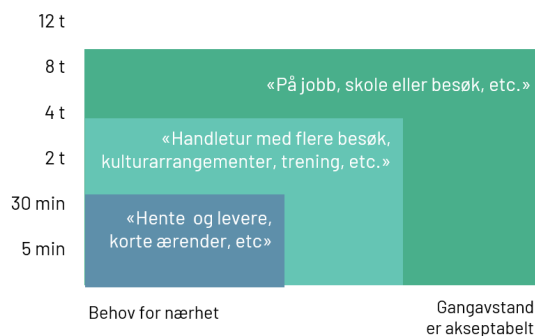
Strategien gjelder for offentlig tilgjengelig parkering, og privat parkering der kommunen har myndighet til å ha en rolle. Følgende hovedstrategier legges til grunn for innsatsområder og tiltakene:

TRAFIKANTGRUPPER

Parkering for alle trafikanter skal ivaretas, og prioriteringer skal følge føringene den omvendte trafikkpyramiden gir. Dette er en overordnet føring for all transport- og mobilitetsplanlegging i Tønsberg kommune, inkludert parkering.

PARKERINGSFORMÅL

Parkering er arealkrevende og ikke alle kan parkere tett på målpunkt. Sentralt prioriteres areal til korttidsparkering og parkering for forflytningshemmede. Det legges til rette for lengre parkeringsopphold i randsonen.



Parkeringsstrategiens innsatsområder

Det er definert fire innsatsområder i parkeringsstrategien:

1 TILRETTELAGT OG TRYGG PARKERING RUNDT BARNEHAGER, SKOLER OG IDRETTSANLEGG

2 LEGGE TIL RETTE FOR PARKERING FOR FORFLYTNINGSHEMMEDE, TJENESTE- OG VARELEVERING SENTRALT

3 TILGJENGELIGGJØRE PARKERINGSTILBUDET I SENTRUMSKJERNEN

4 SIKRE AREAL TIL Å ØKE PARKERINGSKAPASITET I BYSENTRUM

I strategiens handlingsprogram er det for innsatsområde #3 vedtatt at kommunen skal kartlegge og vurdere behov for ladeinfrastruktur på kommunal parkering, samt utarbeide prinsipper for ladeinfrastruktur i Tønsberg kommune.

NASJONALE RETNINGSLINJER FOR OFFENTLIG LADEINFRASTRUKTUR

§ 35 i parkeringsforskriften stiller krav om lademulighet på vilkårsparkeingsplasser, dvs. parkeringsplasser der det er satt betingelser eller begrensninger for parkeringen som krav om betaling eller tidsbegrensning. Paragrafen sier at det skal tilbys lademulighet på et «tilstrekkelig antall parkeringsplasser, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet». Videre har virksomheter ifølge paragrafen ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn 6 % av plassene.

Det finnes unntak fra denne paragrafen . Unntaket tilsier at dersom man kan vise til at behovet er lavere enn dette, kan det gis unntak for denne hovedregelen. Dette betyr at virksomheter i utgangspunktet har plikt til å tilby lading på 6% av plasser på offentlig parkering, men som kan reduseres dersom man kan vise til at behovet er lavere enn dette.

ANDRE RAMMEBETINGELSER FOR PARKERING

Kommunen kan utforme sin egen parkeringspolitikk, men står ikke helt fritt. En rekke lover, forskrifter og regler gir stramme rammebetingelser for hvordan parkering skal utøves. Viktige rammebetingelser er gitt i:

- Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)
- Forskrift om offentlig parkeringsgebyr
- Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede
- Forskrift om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften)
- Forskrift om brukerfinansiering av Parkeringsklagenemnda
- Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

DAGENS SITUASJON

På oppdrag fra Tønsberg kommune har Sweco høsten 2025 utarbeidet et kunnskapsgrunnlag som beskriver dagens situasjon for ladeinfrastruktur for lette kjøretøy i Tønsberg. Kunnskapsgrunnlaget presenteres i dette kapittelet og følger som vedlegg til strategien.

ELBILANDELEN I TØNSBERG KOMMUNE

I Tønsberg kommune er det registrert 32 928 private kjøretøy, og 4360 næringskjøretøy. Tilsammen er det 37 288 lette kjøretøy i kommunen. Høsten 2025 var den samlede elbilandelen for lette kjøretøy på 24%.

Det er geografisk forskjeller på elbilandelen i kommunen. Den høyeste elbilandelen finnes utenfor sentrum. Området mellom sentrum og Ringshaug utpeker seg med særlig høy elbilandel. Elbilandelen er lavest i bysentrum, hvor den ligger på omkring 10%. Illustrasjonen på neste side viser det totale antallet biler og elektriske biler sett i sammenheng i den søndre delen av kommunen (Sweco, 2025).

OFFENTLIG LADETLIBUD I TØNSBERG

Det finnes to typer måter å lade på; normallading med ladeeffekt under 50 kW (ofte maks 22 kW) vekselstrøm (AC) og hurtiglading med ladeeffekt over eller lik 50 kW likestrøm (DC). Det er vanlig å skille mellom hurtiglading og høyhastighets-lading (definert som lading over 150 kW).

I Tønsberg består det offentlige ladetilbudet av kommunal normallading, og kommersiell normallading og hurtiglading. I den nordre delen av kommunen finnes det kun ladetilbud på Revetal, mens det i den søndre delen av kommunen finnes et bredere tilbud bestående av både normal- og hurtiglading.

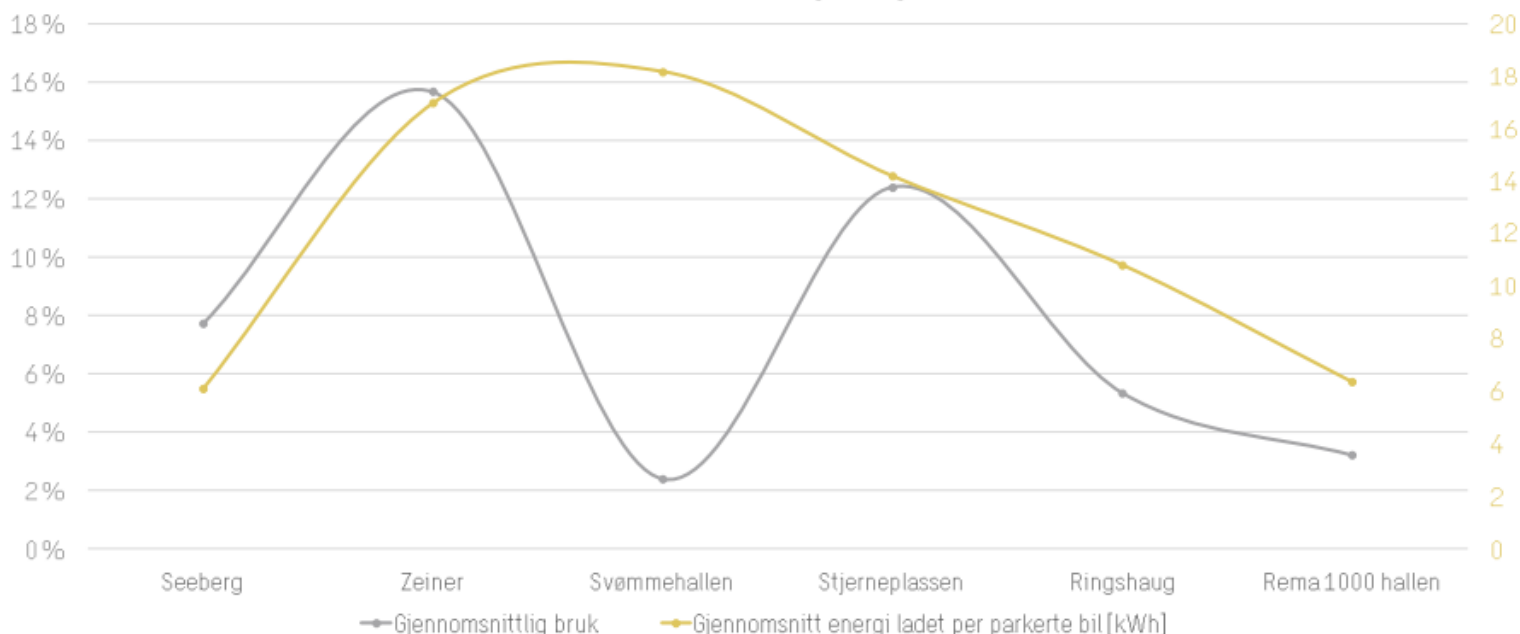
KOMMUNALT LADETLIBUD

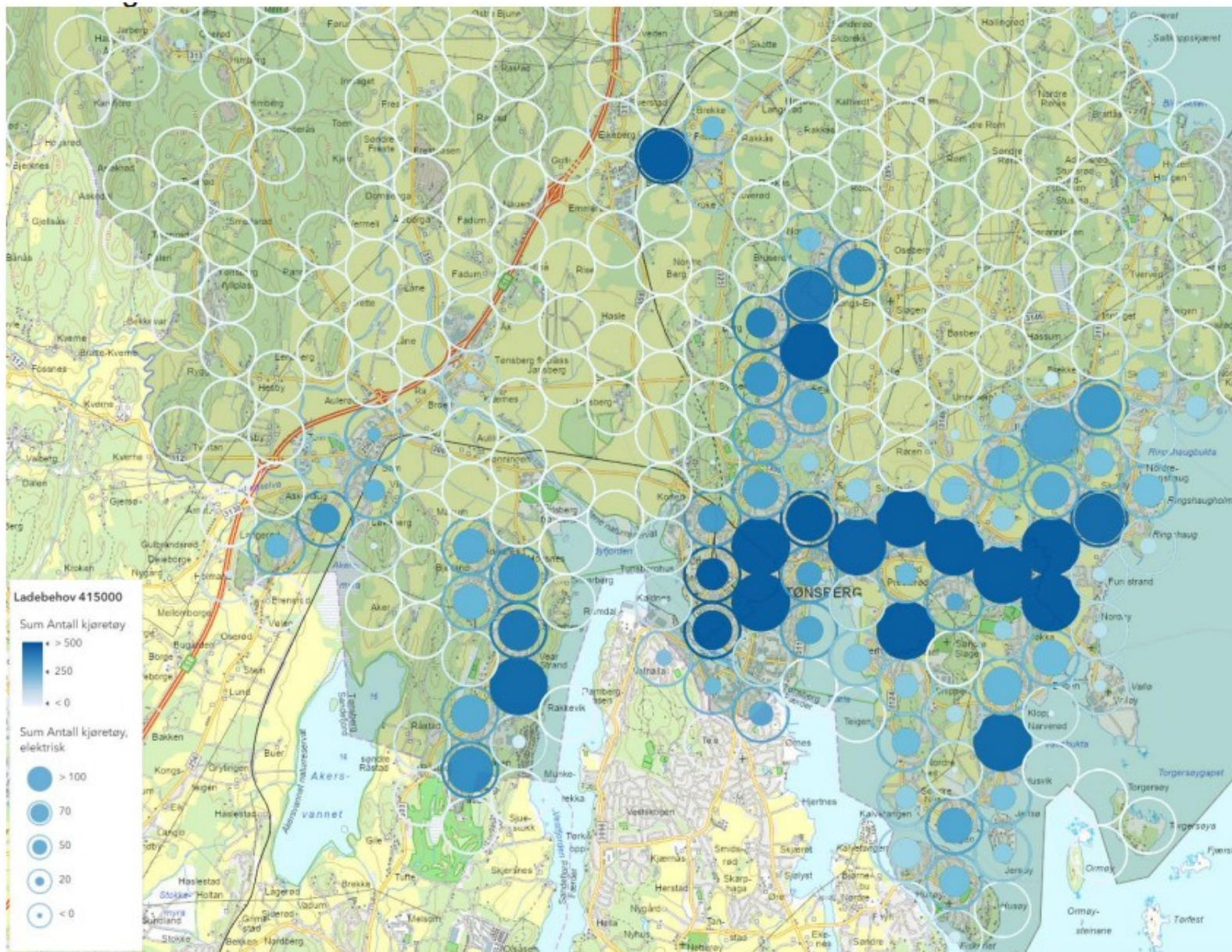
Kommunen har i dag seks områder hvor det tilbys offentlig lading (totalt 59 ladepunkter):

- Seeberg (3,2 kW – 6 ladeuttak)
- Storgaten/Zeiner (4,2 kW – 12 ladeuttak)
- Svømmehallen (3,2 kW – 12 ladeuttak)
- Stjerneplassen (3,2 kW – 8 ladeuttak)
- Ringshaug (7,2 kW – 6 ladeuttak)
- Rema 1000-hallen (15 ladeuttak)

Som vist over varierer ladeeffekten mellom områdene, over halvparten har effekt 3,2 kW. Nederst på siden vises gjennomsnittlig bruk og ladet energi på de ulike parkeringsområdene til kommunen.

Data om bruk og lading





Den viser:

- Generelt ser man en helt annen gjennomsnittlig bruk på Zeiner enn på Seeberg, til tross for flere ladepunkter. Der kan man også se at for Seeberg og Zeiner, henger den gjennomsnittlige bruken og ladet energi tett sammen.
- På Svømmehallen er det svært lav gjennomsnittlig bruk, men dette er blant lokasjonene med høyest gjennomsnittlig ladet energi per parkerte bil. Dette kan forklares med at Svømmehallen har veldig få daglig parkerte biler sammenliknet med kapasiteten på 12 ladepunkter, men bilene som parkerer der står over en lenger periode og får dermed ladet mye energi.
- Ringshaug er svært lite benyttet også i de åpne sommermånedene. På døgnnivå, har det aldri vært flere registrerte biler enn det er ladepunkter. Ringshaug er også et av få ladepunkter som har 7,2 kW ladeeffekt, og derfor et mer attraktivt ladetilbud på papiret.

Prismodellen for lading i Tønsberg varierer mellom de ulike parkeringsområdene. Prisen både på

timesbasis og døgnbasis varierer .

Prisen for det kommunale ladetilbudet, kombinert med lav effekt, gir følgende utfordringer:

- Prisen per kWh blir høy: En ladeøkt på 6 timer (til 130 kr) med lading på 3,2 kW gir rundt 18 kWh. Dette tilsvarer en pris på over 7 kr/kWh, som er dyrere enn hurtigladetilbud (per august 2025).
- Ved nattlading (10 timer til 150 kr) gir et 3,2 kW ladepunkt en kWh-pris rundt 5 kr/kWh, fremdeles relativt høy pris. Selv om parkeringskostnad er inkludert, noe som gjør direkte prissammenligning vanskelig, kan dette oppleves det som en uforholdsmessig dyr løsning, spesielt når de praktiske hensynene er tatt i betraktning.

LADEBEHOV

Ladebehov handler både om hvor mye energi man må lade, hvor, hvor fort og hvor ofte man har behov for å lade. Alle faktorene må hensyntas når behovet for ladeinfrastruktur skal vurderes. Kommunen har en god dekning av ladepunkter som er plassert i områder med tett befolkning eller attraktive tilbud i byen. Med en forventet økning i elbilparken fra 25 % til 100 % de neste årene, vil behovet for ladepunkter øke.

DAGENS BEHOV

Cowi har i sin rapport vurdert bruken av det kommunale ladetilbudet. Deres analyse viser at dagens kommunale ladepunkter har relativt lav bruk. Enkelte ladepunkter har så lite bruk at det aldri har vært registrert kø, mens de mest populære ladeplassene sjelden opplever kø selv på dager med høyest bruk.

Deres beregninger viser behov for 21 normalladepunkter for dagens elektriske bilpark i hele kommunen, der behovet er sentrert i sentrumsområdet. Dette betyr at dagens tilbud med 59 ladepunkter imøtekommer eksisterende behov (overdekning), og at dagens tilbud også er dekkende for videre elektrifisering av bilparken.

Det er god dekning i kommersielle normalladepunkt og hurtiglادepunkter i kommunen i dag. Dette bidrar til at supplere det kommunale normalladebehovet betydelig. Utviklingen i dette tilbudet, vil også kunne bidra til at de installerte normalladepunktene i dag kan være tilstrekkelig for en enda høyere elbilandel.

FREMTIDIG BEHOV – ANTALL

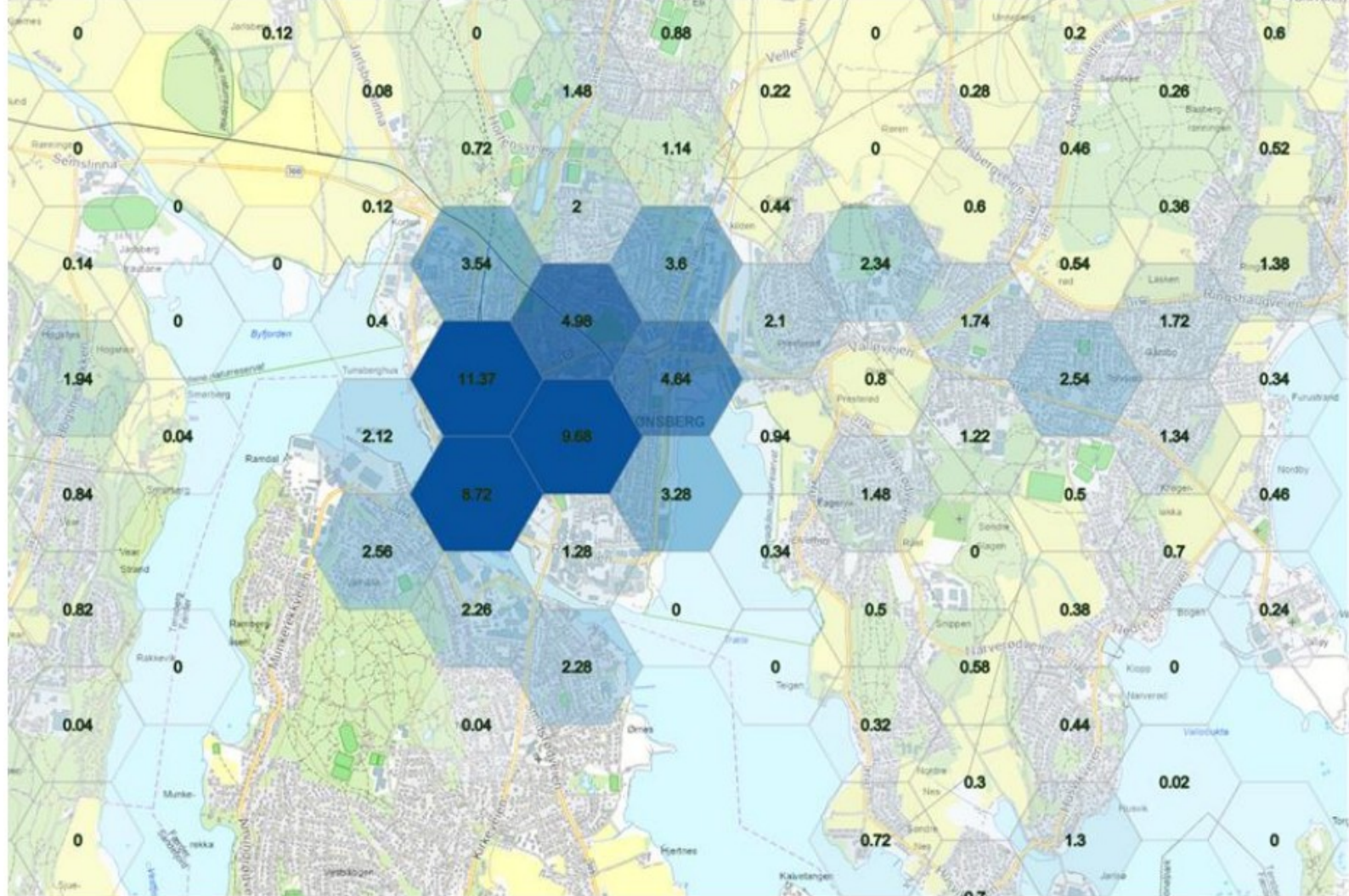
Statlige føringer legger opp til at alle nye lette kjøretøy i Norge skulle være nullutslippskjøretøy i 2025. I Tønsberg har andelen ligget på godt over 90 % de to siste årene (SSB, tabell 12906). Dette gjør at behov for tilgang til ladeinfrastruktur vil fortsette å øke i årene som kommer etter hvert som bilparken nærmer seg fullelektrisk. Cowi sine estimerer tilsier at :

- med en fullelektrisk bilpark vil det være behov for **150 normalladepunkter** i kommunen.
- **dagens normalladepunkter (59 stk) vil være tilstrekkelig for en bilpark hvor elbilandelen er 55%, gitt at de oppgraderes til 7 kW.** Dersom dagens 3.2 kW punkter beholdes, vil punktene være tilstrekkelig for en noe lavere andel.

FREMTIDIG BEHOV – GEOGRAFISK PLASSERING

I den **nordre delen av kommunen** bor hovedandelen av befolkningen i eneboliger, tomannsboliger og rekkehus. Cowies beregninger viser et veldig begrenset behov for ladepunkter i dette området.

I den **søndre delen av kommunen** vil behovet være størst i sentrumskerne, som vist på kartet på neste side. Samlet sett estimerer Cowi at behov vil være rundt 55 normalladepunkter i den innerste bykjernen, hvor det i dag allerede finnes 38 ladepunkter .



VIKTIGE FUNN

Fordeling av elbiler: Elbilandelen er høyere utenfor sentrum hvor de fleste har tilgang på hjemmelader. Elbilandelen er lav i sentrum (ca. 10 %). Ladebehov i sentrum kan endres når elbilandelen øker i sentrum.

Lav ladeeffekt: Majoriteten av de kommunale ladepunktene har lav effekt som gir treg og lite brukervennlig lading. Det skaper behov for hyppig ladefrekvens for de fleste bilmodeller.

God tilgang på alternativer: Kommunen har god spredning av hurtigladerpunkter med høyhastighetslading og lading på 50 kW.

Pris: Dagens kommunale prismodell, kombinert med lav effekt, kan oppleves det som en uforholdsmessig dyr løsning.

Overdekning: Antall kommunale ladepunkter er tilstrekkelig med dagens elbilandel (24 %), og vil være dekkende til elbilandelen er 55 % gitt at de oppgraderes til 7 kW.

Oppgraderingsmuligheter: Dersom det er lokale effekt-utfordringer i nettet knyttet til oppgradering av ladepunktene til høyere dimensjonerende effekt, kan det vurderes å gjennomføre oppgradering, men redusere antall ladepunkter, eller strupe effekten dersom pågangen er høy.

Følge utvikling: Sentrumskjernen vil ha størst behov for offentlige ladepunkter også fremover. Tilbudet er i dag tilstrekkelig og vil være fremover, men det er viktig å følge utviklingen slik at behovet for utvidelse av dagens tilbudet planlegges i god tid.



2

MÅL OG PRINSIPPER

Slik vil vi ha det | Ladestrategien peker retning for Tønsberg kommunens innsats og rolle i tilretteleggingen av ladeinfrastruktur for lette kjøretøyt. Strategien skal bidra til å nå kommunens overordne mål om klimagasskutt, bærekraftig mobilitet og attraktivt næringsliv.

SLIK VIL VI HA DET...

FØLGENDE DELMÅL ER SATT FOR PERIODEN 2026-30:

«Tønsberg kommune skal sikre overgangen til nullutslippskjøretøy ved å forvalte et effektivt, behovsbasert og tilgjengelig ladenettverk for innbyggere, næringsliv og besøkende.»

SLIK GJØR VI DET...

Basert på gjeldende politiske mål og det etablerte kunnskapsgrunnlaget, skal følgende prinsipper styre kommunens strategiske arbeid med ladeinfrastruktur:

Privat fremfor offentlig regi der det er mulig



Mest mulig av ladetilbudet bør finansieres, bygges, eies og driftes i privat regi. Kommunen vil derfor i all hovedsak overlate til det private å bygge ut ladeinfrastruktur, og heller støtte og hjelpe det private der det trengs.

Prioritere bildeling



Kommunale ladeanlegg skal kun etableres der det er nødvendig. Tønsberg kommune vil i disse tilfellene prioritere ladeinfrastruktur for bildelingsbiler.

Prioritere parkeringsanlegg



I sentrumsområder bør nye ladetilbud etableres i parkeringsanlegg, fremfor på bakkeplan.

3

INNSATSOMRÅDER

Slik prioriterer vi | Med utgangspunkt i mål og prinsipper er det pekt ut tre prioriterte innsatsområder og forslag til tiltak.

HVA PRIORITERER VI

PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER

På de neste sidene beskrives tre innsatsområder som kommunen skal prioritere i strategiperiode 2024-32, for å nå parkeringsmålene. For hvert innsatsområde er det pekt ut tiltak.

1 | Optimalisere eksisterende ladeinfrastruktur

1.1 ... ved å sikre høy utnyttelsesgrad.

1.2 ...ved å sikre at den ikke er til hinder for universell utforming av kommunal infrastruktur.

1.3 ... ved å fremme sambruk av ladeinfrastruktur.

2 | Brukerorientert ladetilbud

2.1 ... ved at det kommunale prismodellen reflekterer energi levert (kWh), kommunens kostnader og prisnivået i markedet.

2.2 ... gjennom dialog med markedet.

3 | Behovsrettet utvikling og tydelige prioriteringer

3.1 ...ved at kommunen følger utviklingen i elbilparken og vurderer behov for utbygging opp mot det kommersielle ladetilbudet.

3.2 ...ved å prioritere ladetilbud for bildelingsordninger og i områder der beboere kun kan parkere i gaten først.

#1 OPTIMALISERE EKSISTERENDE LADEINFRASTRUKTUR

1.1 SIKRE HØY UTNYTTELSESGRAD

Flere av kommunens ladepunkter har i dag lav utnyttelsesgrad. Det er viktig å avklare hvorfor, slik at tilbudet kan optimaliseres.

Brukerdialog kan avdekke om lav utnyttelse skyldes feil lokalisering, for lav ladeeffekt eller en lite attraktiv prismodell. Denne innsikten vil være til hjelp med å optimalisere tilbudet.

Eksisterende ladepunkter bør oppgraderes til høyere effekt (7,4 kW eller 11 kW). En slik oppgradering har relativ lav kostnad per punkt, og kan potensielt sett bidra til å øke attraktiviteten av ladepunktene mye. Dersom det er mangel på nettkapasitet, kan dette løses med å tilby færre punkter med høyere kapasitet.

Hvis kartlegging viser at det er lite ladebehov i et område, helt eller deler av døgnet, bør kommunen vurdere å flytte ladepunktet eller endre reguleringen av parkeringsplassen for å sikre bedre utnyttelse av det totale parkeringstilbudet.

1.2 FREMME UNIVERSELL UTFORMING

Flere steder i kommunen er det etablert offentlig ladeinfrastruktur som er til hinder for framkommelighet til myke trafikanter og

brukergrupper med særskilte behov. Ved oppgradering av eksisterende ladetilbud skal ladeanlegg, kabler, fundamenter og tilhørende tekniske installasjoner plasseres og utformes slik at alle –uavhengig av funksjonsevne – kan ferdes trygt og bruke omgivelsene på en likestilt måte.

1.3 FREMME SAMBRUK AV LADEINFRASTRUKTUR

Det finnes i dag ladeinfrastruktur i Tønsberg som står ubrukt store deler av døgnet. Denne infrastrukturen har som regel blitt etablert for å dekke behovet til én brukergruppe, eksempelvis i regi av arbeidsgivere, næringsvirksomheter, borettslag og privatpersoner. Dette er infrastruktur som kunne vært tilgjengeliggjort for sambruk, og bidratt til at større deler av det totale ladebehovet kan dekkes med dagens infrastruktur.

Eksempler på dette er ladeinfrastruktur for bilpark til hjemmesykepleien, arbeidsplasser hvor arbeidsgiver har etablert et ladetilbud for sine ansatte og kundeparkeringer ved kjøpesentre og butikker. I periodene hvor disse ladepunktene ikke benyttes, kan dette være et attraktivt tilbud for beboere i nærområdene som mangler tilgang til hjemmelading.

OPPFØLGENDE TILTAK

- Opprette brukerdiallog, finne årsak til lav bruk og gjennomføre nødvendig justeringer for å sikre bedre utnyttelse av det kommunale parkeringstilbudet.
- Oppgradering av ladepunkter til høyere effekt (7,4 kW eller 11 kW)
- Vurdere om kommunen kan tilgjengeliggjøre ladeinfrastruktur som står ubrukt deler av døgnet til offentlig bruk.

#2 BRUKERORIENTERT LADETILBUD

2.1 VURDERE ENDRING AV DAGENS PRISMODELL

Dagens prismodell, kombinert med at rundt halvparten av ladepunktene har lav effekt på 3,2 kW, slår i flere tilfeller uheldig ut for brukerne fordi prisen per kWh blir høy.

For å sikre høy bruk av ladeanleggene (jf. strategi 1.1) bør kommunen vurdere en prismodell der brukerne betaler per kilowattime (kWh), i tråd med utviklingen i markedet. Markedet går bort fra betaling per minutt og over til betaling for faktisk levert energi. Følgende komponenter bør inngå i modellen:

- kWt-pris
- driftspåslag (fast påslag per kWt for å dekke kommunens driftskostnader)
- parkeringsavgift for tiden bilen står parkert

Implementering av forbruksbasert prismodell forutsetter oppgradering av dagens ladeinfrastruktur og vil måtte skje over tid.

2.2 DIALOG MED MARKEDET

Det kommunale ladetilbudet skal være et supplement, ikke en konkurrent til det private markedet. Det er derfor viktig å ha god kontakt med både kommersielle aktører, nettselskap, utbyggere og andre relevante miljøer.

Markedet for hurtiglading er nå godt etablert, men utbyggere møter fortsatt flere utfordringer.

De største barrierene er:

- tilgang på egnet areal
- tilstrekkelig strømkapasitet
- uoversiktlige og tidkrevende saksbehandlingsprosesser

Den nasjonale ladestrategien understreker at kommunene har ansvar for å avsette nok areal til ladestasjoner i arealplaner. Tønsberg kommune skal derfor legge til rette for at private aktører kan etablere hurtigladestasjoner der behovet er størst.

OPPFØLGENDE TILTAK

- Vurdere forbruksbasert betalingsmodell for å gjøre lading mer forutsigbar og konkurransedyktig. Forutsetter oppgradert infrastruktur.
- Bruke makstid ved behov, for å hindre at ladeplasser blokkeres.
- Samarbeide tett med private aktører, nettselskap og utbyggere for å styrke den totale ladeinfrastrukturen i kommunen.

#3 BEHOVSRETTET UTVIKLING OG TYDELIGE PRIORITERINGER

3.1 FØLGE UTVIKLINGEN TETT

Kommunen har per nå overdekning av ladepunkter. Disse er lokalisert i områder med tett befolkning eller attraktive tilbud i byen. Det er ikke behov for å bygge ut tilbudet.

Det er nødvendig å dokumentere at kommunens ladetilbud imøtekommer dagens behov (overdekning) i Statens vegvesens parkeringsregisteret, slik at kommunens generelle parkeringstilbud kan videreutvikles og optimalisere uavhengig av statens prosentkrav om ladeandel.

Med en forventet økning i elbilparken fra 25 % til 100 % de neste årene, vil behovet for ladepunkter øke, men det er stor usikkerhet knyttet til nøyaktig hvor stort behovet vil bli.

For å sikre at kommunens ladetilbud møter faktiske behov, er det viktig å følge utviklingen i bilparken i kommunen; både elbilandel og hvor i kommunen disse finnes, slik at kommunens tilbud imøtekommer behovet.

Parallelt er det viktig med markedsdialog. Teknologien utvikler seg raskt, og det er usikkert hvilke løsninger som vil dominere i framtiden.

3.2 TYDELIG PRIORITERING

De fleste beboerne i Tønsberg har mulighet til å etablere lading der de parkerer daglig, og dette skal være hovedløsningen i kommunen.

I noen områder har beboere og private aktører likevel ikke mulighet til å etablere lading på egen eiendom. Dette gjelder særlig i kvartaler med lite areal, tett bebyggelse eller bygninger med bevaringshensyn, der gateparkering er den eneste parkeringsløsningen. Når det er behov for å bygge ut dagens tilbud, skal slike boområder prioriteres.

Videre ønsker kommunen å prioritere bildelingsaktører, fordi forskning viser at én bil i en bildelingsordning kan erstatte mellom ti og femten privatbiler. Personer som bruker bildeling går, sykler og reiser mer kollektivt enn personer som eier egen bil.

OPPFØLGENDE TILTAK

- Dokumentere at kommunens ladetilbud imøtekommer dagens behov (overdekning) i Statens vegvesens parkeringsregisteret.
- Oppdatere kommunens kunnskapsgrunnlag «Ladeinfrastruktur for lette kjøretøy» jevning, slik at behovet for å utvide ladeinfrastrukturen følges tett.
- Ved optimalisering og/eller utvidelse av dagens kommunale ladetilbud, skal bomiljøer uten tilgang på parkering og

bildelingsordninger prioriteres.

