LADERE FOR ELBIL

Styret i B4 ønsker å kommentere på elbilgruppas utkast. Vår viktigste innvending mot utkastet er til bruken av kapasitetsmålingene gjennomført i 2016, hvor vi ser at elbilgruppa ikke har benyttet korrekte tall i sitt utkast. Det er fokusert på målinger fra trafoen som ikke er relevant for garasjeanlegget. Målingene for trafoen som er aktuell for garasjeanlegget viser at det er tilgjengelig kapasitet. Disse målingene viser at Sønnicos rapport, som elbilgruppa fortsatt baserer sine alternativer på, baserer seg på feil faktagrunnlag.

Tilgjengelig kapasitet

B4 er glad for at det endelig har blitt foretatt en måling av strømforbruket. Men trekker den motsatte konklusjon av gruppen. Området har mer enn nok strøm til å foreta en akseptabel installasjon av ladere, 900A ledig kapasitet tillater ladning av 169 biler, SAMTIDIG.

For den teknisk interesserte:

900Ax400Vx kvadratroten av 3 (3-fas) gir 623kW, med en belastning på 3,68kW pr lader, får vi 169 plasser uten laststyring

20-30 plasser er fra 2015, før måling, og er tatt rett ut av løse luften. Alternativ 2 og 3 som elbilgruppen presenterer er derfor krevende å diskutere da tallene ikke stemmer med målinger av tilgjengelig kapasitet utført i 2016. Det bør fremskaffes en NY vurdering fra Sønnico eller andre, ETTER målingen.

Sønnicos 20 plasser er sannsynligvis basert på kapasiteten i fordelingsskapene i garasjen, men det er jo uinteressant. Alt 2 og 3 er derfor uinteressante.

Sikkerhetsaspektet

Fint at det innrømmes at sikkerhetsproblemene er ren spekulasjon. Foreløpig er det ikke noe som tyder på økt brannfare ved elbil enn ved fossilt brennstoff, snarere tvert imot. Og hva m Hydrogenbiler som kommer, parkere ute?

Garasjeanlegget er fullsprinklet, og vi har Brannvesenet som nærmeste nabo.

Så vidt jeg har kunnet finne ut, er betongkonstruksjonene i taket på garasjen bygget for å kunne tåle en kraftig brann i 120 min. På den tiden har nok sprinkler/Brannvesenet klart å slokke,

Jeg bor jo oppå garasjen, så er takknemlig for den rørende omtanke for min sikkerhet

Evt nye forskrifter vil ofte ikke gis tilbakevirkende kraft, men evt krav må selvsagt dekkes av de som utløser kravet, alternativt stenges anlegget.

Kommentarer til de andre punktene i elbilgruppas utkast:

2. Mulige plasser m laststyring vil være nok i all fremtid. Det er selvsagt ikke nødvendig å samle laderne. Koster litt mer m spredt utbygging, men det er elbileiers problem. Ved utflytting kan lader demonteres, evt overtas av ny eier.

3 Målingene viser jo da at vi har MER enn nok kapasitet på den akt tavlen, mer enn det dobbelte av dagens forbruk kan tas ut

A2 får strøm fra tavlen med STØRST belastning, altså ingen betydning for installasjon av ladere. Forbruket i A2 er nok mye mer kritisk enn noen ladere, det er det ikke tenkt på?

4 Ikke relevant

6 Usikker på dette, mest imot. Heller på gjesteplasser, billigere, og da får vi støtte.

7 Det kan sikkert sies mye om prosessen, men faktum er at kapasitetsmålingene viser at elbilgruppas alternativer ikke baserer seg på dagens faktiske situasjon med hensyn til tilgjengelig kapasitet.

Garasjen er ganske riktig ikke vår eiendom, men følger vi den logikken kan vi selvsagt IKKE stenlegge plassen mellom A1 ogA2heller, den eies jo også av NCC

8 og 9 er jeg imot

Willy B4