Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-15

TRN 2020–0255

Handläggare:
Maria Dahleman

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Skrivelse från Magnus Nilsson (S) m.fl. om att förbereda regionen för vägtrafikens elektrifiering

Ärendebeskrivning

Magnus Nilsson (S) m.fl. har den 23 november lämnat en skrivelse till tillväxt- och regionplanenämnden om att förbereda regionen för vägtrafikens elektrifiering. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har fått i uppdrag att svara på skrivelsen.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande
Skrivelse från Magnus Nilsson (S), m.fl. om att förbereda regionen för vägtrafikens elektrifiering, 2020-11-23

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

Skrivelse av Magnus Nilsson (S) m.fl. om att förbereda regionen för vägtrafikens elektrifiering, TRN 2020–0255, anses vara besvarad med hänvisning till vad som sägs i tillväxt- och regionplaneförvaltningens tjänsteutlåtande.

Förvaltningens förslag och motivering

Bakgrund

Andelen elfordon av de motoriserade fordonen ökar snabbt. Utvecklingen är positiv men det ställer krav på en infrastruktur där god kraftförsörjning är en avgörande faktor. Elektrifieringen skapar nya villkor där flera aktörer behöver bidra för att utvecklingen ska komma till stånd.

Magnus Nilsson (S) och Rober Johansson (S) har inkommit med en skrivelse till nämnden. Skrivelsen innehåller följande frågeställningar:

- Vilka potentiella hinder ser förvaltningen för en snabb elektrifiering av vägtrafiken i regionen?
- På vilket sätt skulle regionen kunna bidra till att undanröja dessa hinder?
- Vilka potentiella nya problem beträffande t.ex. tillgängligheten kan elektrifieringen innebära?

Överväganden

Stockholmsregionen är idag en av Europas snabbast växande storstadsregioner. Regionen har en ledande roll i landets utveckling och konkurrenskraft, men också stor potential att ta en ledande roll även inom minskningen av nationella utsläpp och minskad klimatpåverkan.

De senaste åren har kapacitetsbristen i elnäten blivit en mycket uppmärksammad fråga. Elnätets begränsningar hotar bland annat tillväxt, bostadsbyggande och vägen mot ett klimatneutralt samhälle, vilka alla är viktiga delar i den samhällsutveckling som uttrycks i RUFS 2050. Elektrifiering av fordonsflottan är ett avgörande steg för att nå de nationella och regionala klimatmålen. I RUFS 2050 och Klimatfärdplan 2050 kopplar de till de regionala målen om *en tillgänglig region med god livsmiljö* och *en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp* och till de regionala prioriteringarna att *öka de eldrivna person- och varutransporterna* och *styra mot ett transporteffektivt samhälle*.

Det innebär att elektrifieringen av transportsektorn är en viktig pusselbit för omställning till fossilbränslefri mobilitet. Att elektrifiering är en högprioriterad fråga blir även tydligt i de nationella satsningar som görs, till exempel genom inrättandet av Elektrifieringskommissionen, som ska bidra till att öka tempot i elektrifieringsarbetet, Trafikverkets uppdrag om behovet av infrastruktur för snabbladdning av tunga fordon, utbyggnad av elvägar samt samordning av nödvändig laddinfrastruktur. Under 2020 har även Energimarknadsinspektionen (EI) och Länsstyrelsen arbetat med sina respektive regeringsuppdrag rörande nätkapacitet, ”Uppdrag att analysera kapacitetsbristen i elnäten” respektive ”Trygg elförsörjning”.

Vilka potentiella hinder ser förvaltningen för en snabb elektrifiering av vägtrafiken i regionen?
Länsstyrelsen bedömer att det behövs ca 3200 snabbladdplatser i länet till år 2030 i sin regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Behovet har bedömts utifrån ett best case-scenario, som bygger på länets förutsättningar och höga ambitionsnivå att vara ett nationellt föredöme. Behovet av 3200 snabbladdplatser ställer dock krav på att alla aktörer inom regionen bidrar till att denna infrastruktur kommer på plats. Både krångliga regelverk kring upplåtelse av mark och oklarheter vem som ska stå för investeringarna utgör idag ett hinder. De första stegen med ny infrastruktur i samhället är vanligen svårast att få på plats.

Ökad elektrifiering ställer också krav på ökad energieffektivisering. Det ökande eleffektbehovet till följd av en snabb elektrifiering riskerar dock förvärra kapacitetsbristen i regionen på kort sikt, innan elnätet byggts ut. I rapporten *Kraftförsörjning inom östra Mellansverige* bedöms transporterna stå för ca 60 procent av den tillkommande elanvändningen i Stockholms län, fram till år 2030. Det poängterar vikten av att Region Stockholm och kommunerna för en nära dialog med nätägare, samt kontinuerligt kartlägger kommande eleffektbehov för att planerad utbyggnad av laddinfrastruktur inte sker i konflikt med nätets kapacitet.

Från ÖMS-samarbetet har det även framkommit att elnätsföretagen i Stockholmsregionen ser att hemmaladdning av bilar inte ger elnätsföretagen samma möjlighet till kontroll eftersom det inte är en fråga om nyanslutning i de flesta fall. Istället är det laddning som tillkommer till en befintlig husanslutning, som med andra ord är en tillkommande last som riskerar adderas till den befintliga effekttoppen i lokalnätet. Om detta inte styrs så att effektprofilen jämnas ut kan effektproblematiken förvärras lokalt, vilket kan komma att påverka lokalnäten och innebära behov av investeringar.

På vilket sätt skulle regionen kunna bidra till att undanröja dessa hinder?
Region Stockholm bidrar till elektrifieringen av transporterna med hänsyn till elförsörjningssituationen på flera sätt genom att verka för genomförandet av RUFS 2050, Klimatfärdplan 2050 och godsstrategin. Under året har rapporter tagits fram med bäring på vårt transportansvar som till exempel mobilitetsrapporten och arbetet med elvägspiloten.

Region Stockholm deltar även i Interreg-projektet EVEnergy, som bidrar till omställningen av transportsektorn i storstadsregionerna, från fossila energilösningar till rimligt prissatt och fossilfri mobilitet. Projektet fokuserar på integrering av elfordon och förnybar energi genom smarta

informations- och kommunikationslösningar och ska genom partnerskap mellan erfarna städer och regioner bidra till utbyte av kunskap om lämpliga strategiska åtgärder för att påskynda denna omställning.

Inom projektet Fossilfritt 2030 skapas en god samverkan mellan regionala och kommunala aktörer där både Region Stockholm, Storsthlm, Länsstyrelsen samt 12 av länets kommuner deltar. Projektet drivs av BioDriv Öst och syftar till att växla upp och underlätta omställningen till fossilfria transporter så att 2030-målet för transportsektorn kan nås. Projektet arrangerar exempelvis webbinarier om vad kommuner kan göra för att underlätta etablering av infrastruktur för tankning och laddning och bidrar med stöd vid upphandling av elfordon.

I början av 2020 publicerade Region Stockholm kunskapsrapporten *Kraftförsörjning inom östra Mellansverige* som är framtagen tillsammans med övriga regioner inom ÖMS-samarbetet. I den dras bland annat slutsatsen att kommuner och nätföretag behöver föra en tätare dialog i planeringsprocesserna som kompletterar de regionala och storregionala samverkansplattformar som finns för offentlig sektor där frågan står högt på agendan.

Under året har Tillväxt- och regionplaneförvaltningen tillsammans med Energikontoret Storsthlm och Länsstyrelsen hållit en rad seminarier för att lyfta kraftförsörjningsfrågan i dialog medkommunala planerare. Under hösten 2020 har också en vägledning för planerare tagits fram som ska fungera som stöd i dialogen med nätföretagen. Arbetet med att sprida den kommer att påbörjas under 2021 och ske på lämpliga plattformar, exempelvis inom nätverksträffarna ”Forum för regionplanering” som anordnas av förvaltningen.

Vilka potentiella nya problem beträffande t.ex. tillgängligheten kan elektrifieringen innebära?
Att inte möjliggöra för en god planering för att bygga ut laddinfrastrukturen regionalt kan påverka tillgängligheten lokalt. För att få en god spridning och tillgänglighet till infrastruktur för förnybara drivmedel kan stödjande insatser krävas.

Den ökande elektrifieringen ökar trycket på både stam-, region- och lokalnät, med olika utmaningar till följd. Lokalnäten byggs ut vid behov genom att anlägga nya kablar och bygga nya nätstationer. Dessa nätstationer behöver dock plats, områden som utgör 10x10 meter samt plats för servicevägar och fordon. Att hitta plats för nya nätstationer i täta urbana miljöer är en stor utmaning. Dessutom medför det

investeringskostnader som kan utgöra ett hinder för etablering av laddplatser, då det är oklart vem som ska bekosta investeringen.

För stam- och regionnät är det bland annat tillståndsprocesserna som utgör en utmaning. Att få tillstånden på plats är ofta en process med långa ledtider. Detta kan på kort sikt hindra behoven av nätutbyggnad som elektrifieringen medför och behöver därmed samordnas bättre. Om utmaningarna kan hanteras går det att bygga både regionala och lokala elnät som kan möta en storskalig elektrifiering.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Miljökonsekvenser av beslutet
I enlighet med Region Stockholms miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Maria Dahleman
Handläggare

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Att förbereda regionen för vägtrafikens elektrifiering

Tack vare tekniska genombrott, tvingande EU-lagstiftning, skatteincitament och klimatengagemanget från företag och enskilda ökar nu andelen elfordon snabbt. Detta är en mycket positiv utveckling som kommer att betyda renare luft och minskad påverkan på klimatet.

Samtidigt finns det skäl att fråga sig om samhället i övrigt har tillräcklig beredskap inför utvecklingen. Ett viktigt frågetecken gäller elförsörjningen eller snarare distributionskapaciteten i elnätet, ett annat tillgången på laddningsmöjligheter.

Så länge vägtrafiken baseras på flytande drivmedel, i viss mån gas, är behovet av samordning från samhällets sida begränsat. Elektrifieringen skapar, särskilt i introduktionsfasen, nya villkor, där samhället, möjligen även regionen, kan bidra.

Mot denna bakgrund har vi följande frågor:

- Vilka potentiella hinder ser förvaltningen för en snabb elektrifiering av vägtrafiken i regionen?
- På vilket sätt skulle regionen, rimligen via tillväxt- och regionplaneförvaltningen, kunna bidra till att undanröja dessa hinder?
- Vilka potentiella nya problem beträffande t.ex. tillgänglighet kan elektrifieringen innebära?

Magnus Nilsson
Robert Johansson