

**PM Rotel IX (Dnr KS 2021/973)**

## **Promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter**

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 15 oktober 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

### Ärendet

För att bristen av laddinfrastruktur inte ska bli ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn har regeringen tagit fram en promemoria om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Promemorian utgår från budgetpropositionen år 2021 där regeringen aviserade 500 miljoner kronor för år 2021 och 550 miljoner kronor för år 2022 för denna typ av stöd. I satsningen ingår även tankinfrastruktur för vätgas. Anslaget får användas till infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statisk laddning eller tankning. Det får även användas till utgifter för berörda myndigheters arbete kopplat till stödet.

Den remitterade promemorian är utformad som ett förslag på hur en förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter kan formuleras. Syftet med elektrifieringspiloterna är att främja och skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter. En regional elektrifieringspilot definieras som "ett projekt där aktörer går samman för att bygga infrastruktur med strategiskt placerade laddstationer eller tankstationer för fossilfri vätgas, som möjliggör tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av godstransporter".

Promemorian utgår från bedömningen att en stor del av landets godstransporter sker inom samma region och att elektrifiering av relativt korta lokala och regionala vägtransporter har stor potential att bidra till att uppnå klimat- och miljömålen. För att skapa förutsättningar för läroeffekter av piloterna föreslås att stödet ska villkoras med samverkan, informations- och kunskapsspridning, datadelning, samt att laddnings- och tankningsstationerna ska hållas i drift under minst fem år. Det föreslås även att det ska finnas möjlighet att i viss utsträckning ge stöd till utveckling, test och demonstration inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna samt insatser för kunskapsutbyte, kunskapsöverföring, nätverksbyggande, informationsspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.

Infrastrukturdepartementet har skickat promemorian till staden för yttrande.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB. Trafiknämnden, Stockholm Stadshus AB och Stockholms Stads Parkerings AB har inte inkommit med svar.

Exploateringskontoret och miljöförvaltningen har på grund av kort remisstid svarat med kontorsyttranden.

*Stadsledningskontoret* är överlag positivt till föreslagen förordning som möjliggör statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tung trafik. De anser att skrivningar kring vilken infrastruktur som ska ingå i stödet måste förtydligas samt att elnätsägare bör ges möjlighet att vara med vid planeringen. Vidare framförs att definitionen av elektrifieringspilot är snäv och behöver ses över för att fånga in ett bredare systemperspektiv.

*Exploateringskontoret* ställer sig positiva till förslaget om att inrätta en förordning och understryker att elektrifiering av godstranposter är en förutsättning för att uppnå klimatmålen för transportsystemet. Vidare framförs att man ser en risk med att definitionen av regional elektrifieringspilot är för snäv.

*Miljöförvaltningen* är positiva till det föreslagna stödet men framför att det finns delar av förslaget som behöver förtydligas, exempelvis rörande användning och delning av data. Vidare anses det positivt att kostnader relaterat till elnätsförstärkning ingår i stödet.

*Stockholms Hamn AB* ser positivt på förslaget till statligt stöd och understryker den roll som nod som hamnen har. Vidare anförs att det inte kommer att finnas en enskild lösning utan att samtliga trafikslag kommer att behövas för att möta framtidens transportbehov. Bolaget saknar en koppling till de nationala- och regionala satsningarna på elvägar, som de anser är betydelsefulla i sammanhanget.

## Mina synpunkter

Tunga transporter står för en betydande del av koldioxidutsläppen i Stockholm stad. För att staden ska nå målet att vara fossilfri och klimatpositiv år 2040 behöver utsläppen från de tunga transporterna kraftigt reduceras. Staden arbetar aktivt för detta genom att ställa krav i upphandling av tjänster samt genom att ha etablerat elektrifieringspakten – ett samarbete mellan staden och näringslivet. Detta är dock inte tillräckligt för att styra om marknaden för tunga transporter.

För att förändring ska ske måste samhällets alla aktörer bidra. Det är därför välkommet att regeringen tagit fram en promemoria om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, med mål att inte brister i laddinfrastrukturen ska bli ett hinder för sektorns fortsatta elektrifiering.

För att stödet till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter ska bidra till en omställning av sektorn vore det välkommet om regeringen förtydligar vilken infrastruktur som ska ingå i stödet samt ser över definitionen av vad en elektrifieringspilot är för att bättre fånga in det bredare systemperspektivet. Vidare vore det önskvärt, i syfte att påskynda processen, att berörda elnätsägare ges möjlighet att vara med vid planering och lokalisering av pilotområden vid planering och utförande av elektrifieringspiloter.

Det bör även övervägas ett förtydligande om att all data ska vara anonymiserad samt att aktörer har rätt att inte dela sån data som kan stå i strid med företagets policy och/eller röja affärshemligheter eller annan lagstiftning som handlar om den personliga integriteten.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria

Stockholm den 29 september 2021

KATARINA LUHR

#### Bilaga

Remiss av promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

För att bristen av laddinfrastruktur inte ska bli ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn har regeringen tagit fram en promemoria om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Promemorian utgår från budgetpropositionen år 2021 där regeringen aviserade 500 miljoner kronor för år 2021 och 550 miljoner kronor för år 2022 för denna typ av stöd. I satsningen ingår även tankinfrastruktur för vätgas. Anslaget får användas till infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statisk laddning eller tankning. Det får även användas till utgifter för berörda myndigheters arbete kopplat till stödet.

Den remitterade promemorian är utformad som ett förslag på hur en förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter kan formuleras. Syftet med elektrifieringspilotesystemet är att främja och skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter. En regional elektrifieringspilot definieras som "ett projekt där aktörer går samman för att bygga infrastruktur med strategiskt placerade laddstationer eller tankstationer för fossilfri vätgas, som möjliggör tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av godstransporter".

Promemorian utgår från bedömningen att en stor del av landets godstransporter sker inom samma region och att elektrifiering av relativt korta lokala och regionala vägtransporter har stor potential att bidra till att uppnå klimat- och miljömålen. För att skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter föreslås att stödet till regionala elektrifieringspiloter ska omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig. För att skapa förutsättningar för läroeffekter av piloterna föreslås att stödet ska villkoras med samverkan, informations- och kunskaps spridning, datadelning, samt att laddnings- och tankningsstationerna ska hållas i drift under minst fem år. Det föreslås även att det ska finnas möjlighet att i viss utsträckning ge stöd till utveckling, test och demonstration inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna samt insatser för kunskapsutbyte, kunskapsöverföring, nätverksbyggnad, informationsspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB. Trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB och Stockholms Stads Parkerings AB har inte inkommit med svar.

Exploateringskontoret och miljöförvaltningen har på grund av kort remisstid svarat med kontorsyttranden.

### Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret vill initialt framhålla Stockholm mycket höga ambitioner inom klimat- och miljöområdet. Stockholm har under många år bedrivit ett framgångsrikt miljöarbete som tog sin början ibland annat tidiga satsningar på fjärrvärme och en väl utbyggd kollektivtrafik. Redan 1976 antog staden sitt första heltäckande miljöprogram. Efter detta har en rad program tagits fram med fortsatt höga ambitioner och nya utmaningar. *Miljöprogram 2020–2023* är stadens tionde i ordningen och i det uttrycks att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar, där staden intar rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Arbetet för miljö och klimat ska göra tydliga avtryck och stadens egna verksamheter ska gå före för att visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad.

Stockholms stads ambitiösa klimatmål är att vara fossilfritt år 2040 och en viktig förutsättning för en omställning till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen och tillgången till förnybara bränslen. Laddinfrastrukturen behöver byggas ut och nya produktionsmetoder och produktionsanläggningar för fossilfria drivmedel behöver utvecklas. Med en ökad elektrifiering och ökad tillgång av förnybara bränslen kan förutsättningar för en fossilfri stad skapas där bland annat näringsliv och handel får tillgång till de transporter som behövs för att ett fossilfritt Stockholm ska fortsätta fungera och utvecklas.

Stadsledningskontoret är därför överlag positiv till föreslagen förordning som möjliggör statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tung trafik. Elektrifiering av godstransporter är en förutsättning för att uppnå klimatmålen för transportsystemet. Stadsledningskontoret vill dock framhålla några synpunkter och invändningar i utformningen av förordningen.

Inledningsvis finns en risk att skrivningar i förordningen om delad data kan riskera att bli ett hinder. Det bör övervägas ett förtydligande om att all data ska vara anonymiserad samt att aktörer har rätt att inte dela sån data som kan stå i strid med företagets policys och/eller röja affärshemligheter.

För att påskynda processen vid planering och utförande av elektrifieringspiloter bör berörda elnätsägare ges möjlighet att vara med vid planering och lokalisering av pilotområden. Vidare kan Stockholms stad som markägare skapa förutsättningar för statligt stöd i de projekt som staden driver för att privata aktörer och byggherrar ska kunna ansöka om medel vid genomförandet av projektet.

Stadsledningskontoret efterfrågar även förtydliganden kring vilken infrastruktur som får ingå i stödet och att det bör preciseras hur stort stöd ett projekt kan få samt om stödets storlek kan skilja sig beroende på vilka typer av organisationer som är med.

Stadsledningskontoret ser även en risk med att definitionen av en *regional* elektrifieringspilot är för snäv och att ett stöd som enbart riktas till *byggandet* av laddinfrastruktur inte får avsedd effekt utan också bör innefatta bland annat utveckling av nya fordon och laddinfrastruktur och logistikmodeller där olika trafikslag tas i beaktande. Bland annat saknas i förslaget till förordning en koppling till de nationella och regionala satsningarna på elvägar som är betydelsefulla i sammanhanget. Definitionen av regionala elektrifieringspiloter kan därför ses över i syfte att fånga in ett bredare systemperspektiv. Inom Stockholms stad har exempelvis Stockholms hamn AB påbörjat en dialog med näringslivet avseende en potentiell etablering av laddinfrastruktur för tunga lastbilar till och från hamnområden, och ser därför fram emot fler nationella initiativ och satsningar, vilka ger incitament till pilotprojekt för denna typ av investeringar.

## **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret ställer sig positiva till förslaget om att inrätta en förordning som möjliggör statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tung trafik. Elektrifiering av godstransporter är en förutsättning för att uppnå klimatmålen för transportsystemet.

Kontoret är en av medverkande förvaltningar i Elektrifieringspakten, som är ett nätverksbaserat samarbete tillsammans med näringslivet och andra nyckelaktörer för att snabba på omställningen till en elektrifierad transportsektor fram till år 2030. Förslaget från Regeringskansliet är förenligt med Elektrifieringspakten och även det budgetarbete som stadens tekniska förvaltningar bedriver när det gäller elektrifiering och anordnandet av smarta ställplatser för godstrafik. Kontoret kan som markägare skapa förutsättningar för statligt stöd i de projekt som kontoret driver för att privata aktörer och byggherrar ska kunna ansöka om medel vid genomförandet av projektet.

Kontoret ser dock en risk med att definitionen av en regional elektrifieringspilot är för snäv och att ett stöd som enbart riktas till byggandet av laddinfrastruktur inte får avsedd effekt utan också bör innefatta bland annat utveckling av nya fordon och laddinfrastruktur och logistikmodeller. Kontoret föreslår därför att regeringskansliet ser över definitionen av regional elektrifieringspilot i syfte att fånga in ett bredare systemperspektiv.

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 30 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen delar uppfattningen om att utbyggnaden av laddinfrastrukturen inte får bli ett hinder för elektrifieringen av tunga transporter och är därför överlag positiv till stödet.

Miljöförvaltningen vill lyfta risken att önskemål enligt 4 § punkt 3 ("Stöd får, om det finns medel, lämnas för att genomföra en regional elektrifieringspilot om stödmottagaren delar fordons-, laddnings och tanknings-relaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden") kan riskera att bli ett hinder. Det bör övervägas ett förtydligande om att all data ska vara anonymiserad, och även att aktörer har rätt att inte dela sån data som kan stå i strid med företagets policys och/eller röja affärshemligheter.

Miljöförvaltningen är även positiv till att kostnader relaterat elnätstärkningar ingår i stödet. Det bör dock påpekas att handläggningstider och själva utförandet för att få fram mer kapacitet beroende på område samt behov kan ta väldigt lång tid. För att påskynda processen bör därför berörda elnätsägare vara med vid planering och lokalisering av pilotområden.

Slutligen tycker Miljöförvaltningen att det bör preciseras hur stort stöd ett projekt kan få, och om stödets storlek kan skilja sig beroende på vilka typer av organisationer som är med.

## **Stockholms Hamn AB**

**Stockholms Hamn AB:s** yttrande daterat den 31 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar välkomnar regeringens ambitioner med att skapa förutsättningar för elektrifieringen inom transportsektorn och ser positivt på förslaget till statligt stöd för region-

ala piloter som satsar på tankinfrastruktur för både el och vätgas för tunga transporter. Bolaget vill särskilt lyfta fram hamnarnas betydelse och roll i den form av piloter som avses i förordningen.

#### Hamnen som nod

Den traditionella hamnvärlden förändras snabbt och dagens moderna hamnar har en allt mer central roll att spela förutom sin traditionella roll som del i transportkedjan. Förändringar i demografi, teknologi och hållbarhet påverkar den dagliga verksamheten och trenden går mot att hamnar framöver i allt större utsträckning fungerar som strategiska noder bland annat för multimodala transporter, elektrifiering, digitalisering och automatisering. En av framtidens stora utmaningar är hållbara transporter och även här ses hamnar som viktiga noder för transporter med låg miljöpåverkan. Framöver spås även dagens upparbetade handelsvägar samt hamnarnas konkurrenskraft, ekosystem och distribution av gods, att se annorlunda ut jämfört med hur det ser ut i dag.

Bolagets hamnar och hamndelar utgörs av Nynäshamns Hamn och nya Stockholms Norvik Hamn i söder, Stockholms Hamn i den urbana noden Stockholm och Kapellskärs Hamn i norr. Samtliga har som syfte att säkerställa ett transportmässigt fungerande och miljömässigt hållbart sätt att försörja Stockholm-/Mälardalsregionen med varor och gods.

Det är viktigt för Stockholms Hamnar som en modern hamn i rörelse att ta del av trender inom området och driva och delta i utvecklingsprojekt, av det slaget som ingår i den remitterade promemorian. En central utgångspunkt är Stockholms Hamnarnas nya miljö och klimat-handlingsplan med bland annat målet att nå nollutsläpp från sjöfarten inom hamnområdet till år 2040.

#### Satsningar på elektrifiering

Mycket fokus när det gäller att lösa transportsektorns miljöpåverkan är på ökad elektrifiering. Förutom den av regeringen utsedda Elektrifieringskommissionen finns inom Trafikverket en rad initiativ och projekt som syftar till att möjliggöra eldriven vägtrafik genom att bygga ut bland annat laddinfrastrukturen både i stationär eller dynamisk form (då laddning sker vid transport). Bolaget har en löpande dialog med Trafikverket inom dessa områden, inte minst när det gäller kopplingen mellan Stockholm Norvik Hamn och hållbara vägtransporter på Södertörn.

Även Stockholms stad driver arbetet framåt i form av en elektrifieringspakt för fördjupad samverkan mellan staden, fordonsindustrin, energibolag och övriga aktörer, i arbetet med att elektrifiera transportsektorn i Stockholmsregionen. Bolaget deltar i detta arbete och ser bland annat ett behov av att ta fram en sammanhållande strategi för att bidra till elektrifiering av fartygsdriften då den maritima sektorn strävar efter att minska sin påverkan på miljön med hjälp av elektrifiering, av och för sjötransporter.

Bolaget har i sammanhanget även uppmärksammat EU:s vätgasstrategi som tagits fram inom ramen för ”Den gröna given” och analyserar i nuläget EU Kommissionens förslag ”Fit for 55” och dess betydelse för hamnverksamheten. Fem förslag inom förslaget till klimatpakt berör sjöfart och hamnverksamhet. Bolaget är i dag en av de ledande hamnarna runt Östersjön i att erbjuda landel vid kaj till sjöfarten. Ett genomförande av ”Fit for 55” enligt nuvarande förslag skulle trots detta innebära en fortsatt utbyggnad av landel i en hög takt för att uppfylla EU:s krav.

Även inom industrin sker många ambitiösa satsningar på elektrifiering både på land och till havs. Exempel på detta är Scania och Volvo, två av Sveriges största företag, som elektrifierar sin lastbilsflotta samt färjerederiet Stena Line som arbetar progressivt med elektrifiering av fartygsflottan.

#### Fortsatt arbete och genomförande

Stockholms Hamnar ser, som nämnts ovan, positivt på regeringens förslag till förordning till regionala elektrifieringspiloter.

Bolaget konstaterar att godstransportsystemet är specialiserat och komplext. Det finns inte en enskild lösning utan samtliga trafikslag kommer att behövas för att möta både dagens och framtidens transportbehov på hållbara inrikes godstransporter. Lastbilstransporter, järnväg och inre vattenvägar kommer samtliga att ha viktiga (och olika) roller i detta system.

På sikt blir elektrifiering med all säkerhet avgörande för att uppnå ett hållbart transportsystem, även för tunga fordon. Det handlar inte enbart om att skapa en fungerande teknisk lösning och att den elektricitet som används härrör från förnybar energi. Det handlar om leveransen av hela livsmiljön för nollutsläpp från tunga transporter och att ta ansvar för det systemet. Det kan uppnås genom gemensamma mål, fullt integrerat samarbete mellan intressenter och en enighet bland berörda aktörer om att vara pionjärer tillsammans.

Bolaget saknar i förslaget till förordning en koppling de nationella- och regionala satsningarna på elvägar, som är betydelsefulla i sammanhanget, samt önskar ett förtydliganden kring den infrastruktur som får ingå i stödet samt stödnivåns maxgräns.

Bolaget har en påbörjad dialog med en inom näringslivet framstående fordonsaktör på vägsidan för arbetet med en potentiell etablering av laddinfrastruktur för tunga lastbilar, till och från hamnområden. Bolaget ser därför fram emot fler nationella initiativ och satsningar, vilka ger incitament till pilotprojekt för denna typ av investeringar.