

Ruth Meyer

kommunstyrelsen

## Svar på remiss avseende ”Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon”

### Ärende

Danderyds kommun har beretts möjlighet att ge synpunkter på Länsstyrelsen i Stockholms förslag till Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon. Samrådstiden sträcker sig till den 1 november 2019.

Länsstyrelsen föreslår att planen ska utgöra ett stöd och vägledning vid kommunal planering av drivmedelsinfrastruktur (inklusive laddinfrastruktur) och att den även bör vara styrande i länsstyrelsens bedömningar av transportåtgärder i länet.

### Kommunledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att överlämna kommunledningskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

### Bakgrund

Syftet med planen är att ge kunskap om nuläge och vägledning kring hur etablering av publik infrastruktur för förnybara drivmedel bör ske i Stockholms län för att beslutade miljö- och klimatmål ska kunna nås. Utgångspunkten är att de förnybara drivmedel som finns på marknaden i dag (el, biodiesel, etanol, biogas och vätgas) är de alternativ som främst har möjlighet att bidra till omställningen av länets transportsektor. Stora insatser behöver ske i närtid om utsläppen från transporterna ska minska med 70 procent jämfört med 2010 enligt 2030-målet.

För att uppnå en diversifiering av förnybara drivmedel samt optimera insatserna framöver föreslås drivmedel prioriteras i följande ordning:

Primära drivmedelsval i prioritetsordning

1. El (inkl. vätgas)
2. Biogas
3. Etanol

Sekundära drivmedelsval i prioritetsordning

1. Biodiesel

Ruth Meyer

## 2. Fossila drivmedel (drivmedel med lågt förnybart innehåll)

Förslaget är på remiss under perioden 2019-07-08 – 2019-11-01. Efter remisstidens slut lämnas den till Länsstyrelsen i Stockholm för beslut.

Länsstyrelsen önskar särskilt synpunkter på nedanstående frågor:

- Hur ska vi arbeta tillsammans i Stockholms län för att realisera planen?
- Hur kan målkonflikter som behandlas i planen hanteras?

### **Kommunledningskontorets yttrande**

Kommunledningskontoret anser att planen ger en mycket utförlig beskrivning av nuläget av förnybara bränslen i regionen men planen föreslår en orealistisk utbyggnad av snabbbladdare, laddning till elfordon med hög effekt 50 kW. För Danderyds del anger planen att 143 snabbbladdningspunkter behövs.

Danderyds kommun har ingen egen produktion av biobränsle och ger därför endast synpunkter på utbyggnaden av laddinfrastruktur för elfordon i detta remissvar samt hur kommunen kan medverka till ökad efterfrågan av biodrivmedel.

### **Behov av ytterligare analys och strategier gällande utbyggnad av snabbbladdare**

När det gäller förslaget för utbyggnaden av snabbbladdare lämnas följande frågor och synpunkter som föreslås tas i beaktande innan fastställande av planen:

- Nyckeltalet som anger antalet snabbbladdare (0,0141 per 1000 elbilar) kommer från en rapport skriven 2018 och använder data för laddning från 2016. Mycket har hänt med utveckling av batterier sedan dess och räckvidden har blivit mycket längre vilket kan påverka laddningsmönstret.
- I slutet av rapporten i bilaga 6 hänvisas till en studie utförd av ICCT, International Council on Clean Transportation, där ett nyckeltal 0,0014 d.v.s. 1 laddare på 700 bilar föreslås. Detta skiljer sig markant från nyckeltalet på 0,0141 som anges i början av rapporten. Det behöver förtydligas vad som gäller.
- Det finns ingen analys hur självkörande fordon kommer att minska antalet fordon och effektivisera transportarbetet.
- Snabbbladdare behövs framförallt för yrkestrafik såsom taxi, budbilar och lätta lastbilar. Planen skulle kunna kompletteras med förväntat antal bilar i yrkestrafik för att identifiera behovet av snabbbladdare.
- Hur kommer det sig att det är lite diskussion om destinationsladdning och hemmaladdning (laddning till lägre effekt)

Ruth Meyer

i rapporten och hur denna påverkar laddningsmönstret för elbilar. Genomsnittsbilen i Sverige kör 5 mil om dagen och står parkerad 23 timmar?

Det råder akut effektbrist i Stockholmsområdet och planering av nya verksamheter och exploatering av nya bostadsområden stoppas till följd av detta. Effektbristen kommer på sikt att lösas och stamnätet planeras vara utbyggt till 2030. Planen anger dock att investeringen i snabbbladdare bör ske 2020–2025 för att möta behovet av en snabbt växande elfordonsflotta. Med tanke på effektbristen och den målkonflikt som råder mellan olika intressenter föreslås att en noga analys genomförs av laddmönster för olika målgrupper. När kartläggning för detta har gjorts bör planen kompletteras med strategier för utbyggnad av de olika laddningstyperna, snabbbladdare, destinationsladdning och hemmaladdning.

### **Behov av ytterligare samordning mellan privata och offentliga aktörer**

Länsstyrelsen efterfrågar synpunkter på kommunens roll i realiseringen av planen. Följande åtgärder föreslås kommunen att genomföra för att bidra till planens genomförande:

- Ställa krav på upphandling av fordon som drivs av el eller förnybara bränslen. Detta görs redan till stor del i Danderyds kommun.
- Verka för att samla in matavfall och intensifiera informationsinsatser. Detta görs också redan till stor del i Danderyds kommun.
- Peka ut mark i översiktsplanen, områdesplaner och detaljplaner som är lämplig för laddinfrastruktur och verka för att etablering av laddinfrastruktur sker i samverkan med drivmedelsstationer.
- Fortsätta att informera och ge råd om hur bostadsrättsföreningar, småhusägare och verksamheter kan installera laddplatser exempelvis inom projektet ”Fixa laddplats”.
- Verka för god skyltning till tankning och laddning av förnybara drivmedel.

När det gäller installation av laddinfrastruktur anger planen att detta framförallt ska lösas av marknaden. Kommunen kan då hjälpa till att anvisa mark för detta ändamål. Det råder osäkerhet kring möjligheten för privata aktörer att sätta upp laddstolpar på kommunal mark som är planlagd som allmän platsmark. Allmän platsmark är ett område som i detaljplan är avsett för ett gemensamt behov och får därför endast tillfälligtvis upplåtas för enskilda verksamhet. Om en laddstolpe som ägs och drivs av en enskild aktör inte är att betrakta som tillfällig är det därför inte möjligt att upplåta allmän platsmark för aktörens verksamhet. Är ett område istället planlagt som kvartersmark finns möjlighet att upplåta marken i en mer långvarig form. Givet att allmän platsmark ej kan nyttjas för att anlägga

Ruth Meyer

laddinfrastruktur som inte ägs av kommunen, krävs istället att lämpliga platser inom privata fastigheter eller kommunal kvartersmark kan identifieras. Det finns alltså ett stort behov av samordning mellan det privata och det offentliga i den här frågan om laddinfrastruktur i den omfattning som föreslås ska kunna komma till stånd. Det finns också ett behov att se över regelverket för allmän platsmark för att möjliggöra för privata aktörer att sätta upp laddinfrastruktur.

Nedan följer några generella synpunkter som föreslås tas i beaktande innan fastställande av planen:

- Kartmaterialet är svårläst och skulle behöva förtydligas.
- Det saknas förklaring av BEV och PHEV i begreppsdel.

Åsa Heribertson  
KommundirektörRuth Meyer  
Energi- och klimatstrateg**Handlingar i ärendet**

1. Tjänsteutlåtande, Svar på remiss avseende ”Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon
2. Remissbrev
3. Förslag till Regional plan för infrastruktur för förnybara bränslen och elfordon

Expedieras

Länsstyrelsen (beslut och tjänsteutlåtande märks med diarienummer 425-26734-2018 och skickas till [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se))