



Datum  
2019-10-18

Diarienummer  
KS-2019/1924.109

Handläggare  
Maria Strandberg  
Maria.Strandberg@huddinge.se

Kommunstyrelsen

## Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon – svar på remiss från Stockholms län

### Förslag till beslut

#### *Kommunstyrelsens beslut*

Bifogat yttrande enligt bilaga 1 till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 18 oktober 2019, överlämnas till Länsstyrelsen i Stockholms län som Huddinge kommuns svar på remissen Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon.

### Sammanfattning

Huddinge kommun lämnar yttrande över remissversion av Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon. Syftet med planen är att ge vägledning kring etablering av publik infrastruktur för förnybara drivmedel för att beslutade miljö- och klimatmål ska kunna nås. Planen betonar att för att nå 2030-målet för transportsektorn behöver både tillgången till drivmedel och takten i omställningsarbetet öka.

Remissinstanserna har ombetts att svara på följande frågor: *Hur kan målkonflikter som behandlas i planen hanteras? samt Hur ska vi arbeta tillsammans i Stockholms län för att realisera planen?* Huddinge kommun ser positivt på förslaget och anser att det ligger i linje med kommunens egna strategier och mål. Dock anser kommunen att det finns en rad målkonflikter som kan påverka planens genomförbarhet, bland annat risken för kapacitetsbrist i elnätet och skilda förutsättningar för kommersiell etablering av laddinfrastruktur i olika delar av regionen. Kommunen tycker att planen utgör ett bra kunskapsunderlag i den fortsatta planeringen och ser regional samverkan som avgörande för att stimulera etablering av ladd- och drivmedelsinfrastruktur.

### Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen i Stockholms län har på regeringens uppdrag tagit fram ett förslag till regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. 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

HUDDINGE KOMMUN

Postadress  
Huddinge kommun  
Kommunstyrelsens förvaltning  
141 85 Huddinge

Besök  
Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 300 00  
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se



beslutade miljö- och klimatmål ska kunna nås. Kommuner ska kunna använda planen som ett stöd i den löpande planeringen.

Utgångspunkten i förslaget är att de kommersiellt tillgängliga förnybara drivmedel som finns på marknaden i dag är de alternativ som främst har möjlighet att bidra till omställningen av länets transportsektor. Samtliga alternativ behöver öka betydligt för att 2030-målet ska nås. För att optimera insatser bör drivmedel prioriteras i följande ordning: el (inkl. vätgas), biogas, etanol. Som sekundära drivmedelsval anges i följande ordning biodisel och fossila drivmedel (drivmedel med lågt förnybart innehåll).

En viktig slutsats i planen är att majoriteten av insatserna kopplat till infrastruktur behöver ske i närtid, före 2025, om 2030-målet för transportsektorn att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent jämfört med 2010 ska kunna nås.

I förslaget till regional plan beräknas antalet laddbara fordon öka kraftigt framöver och behovet av fler snabbaddpunkter i länet är omfattande. Från det drygt 100 punkter som finns idag till över 3 000 stycken år 2030. Vidare lyfter planen att Sveriges och Stockholms läns produktion av förnybara drivmedel behöver öka.

Förslaget presenterar även möjliga insatser för att realisera planen. Här nämns bland annat stödjande insatser, projekt och samverkan på en regional nivå samt möjliga insatser från kommunernas sida för att stimulera etablering av ladd- och tankinfrastruktur.

## Remissinstansernas synpunkter

### Klimat- och stadsmiljönämnden

Klimat- och stadsmiljönämnden anser att den föreslagna planen är ambitiös och att rapporten kan användas som underlag i kommunens planeringsarbete. De förslag som presenteras kring möjliga kommunala insatser för att stimulera etablering av ladd- och tankinfrastruktur är bra. Huddinge kommun har genomfört flera liknande insatser och kommer även fortsätta med det arbetet. Nämnden ser att kommunala bidrag och regionalt stöd i form av samordning och vägledning kan stimulera kommunernas insatser.

### Förvaltningens synpunkter

Remissinstanserna har ombetts att särskilt fokusera på följande frågor

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

Huddinge kommun ser positivt på att det tagits fram ett förslag till en regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Planens innehåll ligger i linje med kommunens strategier om att minska utsläppen av växthusgaser och öka andelen transporter som drivs av förnyelsebara drivmedel.



Datum  
2019-10-18

Diarienummer  
KS-2019/1924.109

## Målkonflikter och utmaningar

Planen pekar på att en stor del av utbyggnaden av infrastruktur för nya laddstolpar bör ske innan 2030. I Stockholmsregionen finns en stor risk för kapacitets-/effektbrist på el, vilken bedöms vara störst fram till åren runt 2030 då en utbyggnad av elnätet inom projektet Stockholm Ström färdigställts.

Kapacitetsbristen i elnätet riskerar att påverka kommunernas planer för bostadsbyggnad och näringslivetableringar. Huddinge kommun ser därför att en utbyggnad av laddinfrastrukturen, när det inte finns en samlad strategi för hur frågan om kapacitetsbrist i elnätet ska hanteras, kan skapa målkonflikter i kommunernas arbete. Detta bör planen förhålla sig till på ett tydligt sätt.

Kommunen kan arbeta för att underlätta för etablering av nya drivmedelsstationer, men har själva inte rådighet över etableringar. När det gäller laddinfrastruktur för elfordon hindrar kommunallagen kommuner utan eget elbolag från att sälja el samt att subventionera allmänna ytor till vissa fordonsslag, varför en expansiv etableringen av publika laddplatser i kommunal regi potentiellt kan vara problematiskt enligt likställighetsprincipen. Här behöver planen ta hänsyn till att förutsättningarna för kommersiell etablering av laddinfrastruktur ser olika ut på olika platser i regionen.

Idag sker 80–95 procent av laddningen genom hemladdning. För att ställa om till ett ökat elbilsanvändande kan kommunerna därför behöva göra avvägningen var fokus i arbetet ska ligga – i att få till laddinfrastruktur vid bostäder genom detaljplanearbete, information till exempelvis bostadsrättsföreningar samt samverka med kommunala bostadsbolag, alternativt i att stimulera utbyggnad av den publika infrastrukturen för snabbaddning. Då hemladdningen i första hand belastar elnätet nattetid ser kommunen att det är viktigt att styra mot det, speciellt i förhållande till kapacitetsproblematiken som beskrivs ovan. Huddinge kommun har genom sin Klimat- och energirådgivning deltagit i projektet *Fixa laddplats*, där man informerat bostadsrättsföreningar hur man går tillväga för att sätta upp laddplatser.

Huddinge kommun ser positivt på att planen lyfter att omställning till förnybara drivmedel inte är den enda lösningen för att nå transportpolitiska målsättningar. Det totala transportbehovet behöver även minska och fler transporter flyttas över från bil till gång, cykel eller kollektivtrafik, inte minst för att hantera trängselproblematiken i storstadsregioner. Här är det viktigt med en samhällsplanering som underlättar för hållbara transporter samt att arbeta med mobility management för att skapa beteendeförändringar. Ur klimatsynpunkt är det även viktigt att se till livscykelperspektivet på elfordon, samt att de mineraler som finns i dagens batterier är en ändlig resurs. Även ur detta perspektiv blir arbetet för att flytta över transporter till kollektivtrafik, gång och cykel relevant.

Godstransporter kommer även i fortsättningen i stor utsträckning ske i enskilda fordon på väg, och där finns därför en stor potential i omställning till fossilfria drivmedel. Det kan bli relevant att skilja på gods- och persontransporter i planen. Satsningar på att öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel för



persontransporter gör att investeringar i el-infrastruktur i viss utsträckning kan begränsas till specifika stråk viktiga för länets godstransporter.

### Hur ska vi arbeta för att realisera planen?

Huddinge kommun anser att det är av stor vikt att kommuner, länsstyrelsen och regionen fortsätter arbetet med att stimulera etablering av ladd- och drivmedelsinfrastruktur. Kommunen anser att planen kan utgöra ett viktigt kunskapsunderlag i planeringen. Kommunen har i första hand möjlighet att påverka utbyggnaden av laddinfrastruktur genom att få in förutsättningar för laddplatser i detaljplaner, att föra dialog med byggaktörer, bostadsrättsföreningar och centrumägare kring etablering av laddstolpar samt genom samverkan och styrning av kommunala bolag. Huddinge kommun arbetar även i enlighet med avfallsplanen för att insamlingen av matavfall ska öka, vilket är en förutsättning för utvecklingen av lokalt producerad biogas.

Ytterligare en möjlighet för kommunen i att medverka till att planen realiseras är att arbeta med den egna fordonsflottan. Även om endast en marginell del av den totala fordonsflottan är kommunal är detta ett område där kommunen har full rådighet. Huddinge kommun arbetar mot målet om att kommunens egen fordonsflotta ska vara fossilbränslefri 2025.

Flera av de insatser som planen förespråkar begränsar sig till den egna kommunen, men kräver samarbete med flera kommuner och/eller hela regionen. För Huddinge kommun är samarbete med grannkommunerna på Södertörn ofta lämpligt då det redan finns etablerade forum för detta. Kommunen ser att mellankommunala samarbeten kan underlättas av bidrag till kommunerna samt av regional samordning och vägledning.

Planen lyfter som en av flera möjliga insatser att Länsstyrelsen och region Stockholm ska verka för stödjande insatser för att få till en god spridning av infrastruktur för förnybara drivmedel i länet, men går inte närmare in på vilken typ av insatser. Här skulle planen kunna förtydliga på vilket sätt stöd till kommuner där etableringen inte löses av kommersiella aktörer ska ske.

### Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Kommunstyrelsens förvaltning bedömer inte att förslaget till regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon har några direkta ekonomiska eller juridiska konsekvenser.



Datum  
2019-10-18

Diarienummer  
KS-2019/1924.109

Camilla Broo  
Kommundirektör

Helené Hill  
Samhällsbyggnadsdirektör

Maria Strandberg  
Översiktsplanerare

## Bilagor

- Bilaga 1. Yttrande till Länsstyrelsen i Stockholms län
- Bilaga 2. Förslag till Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och laddfordon
- Bilaga 3. Klimat- och stadsmiljönämndens remissvar

## Beslutet delges

Länsstyrelsen i Stockholms län