



# OSLOREGIONENS INNSPILL TIL REGJERINGENS LADESTRATEGI

Behandlet i Osloregionens Interessepolitiske utvalg 29. april 2022



## Innledning

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) takker for muligheten til å gi innspill til regjeringens ladestrategi og til kunnskapsgrunnlaget som ble levert 1. mars 2022. Dette skriftlige høringsinnspillet utfyller vårt muntlige innlegg i departementenes innspillsmøte 21. mars.

Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 64 kommuner inkludert Oslo kommune. Dette er kommuner fra Innlandet, Viken, Vestfold og Telemark fylkeskommuner og Oslo. Regionen har til sammen ca. 2,2 millioner innbyggere. Osloregionen IPR jobber for at hovedstadsregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region.

Osloregionen har over lang tid vært opptatt av å redusere utslipp fra veitrafikken i vår region, spesielt tungtrafikken da 70 prosent av godstransporten på vei i Norge går via Osloregionen. Regionen står også for 55 prosent av de totale utslippene fra vei i norsk veitrafikk. I våre tidligere innspill til Nasjonal Transportplan, Klimakur 2030 og Klimamelding 2021-2030 har vi etterlyst tiltak og virkemidler spesielt rettet mot infrastruktur for tynge kjøretøy, og poengtert at omlegging til utslippsfrie drivstoff er avgjørende for å nå norske klimamål.

Med dette som bakteppe ønsker Osloregionen en nasjonal ladestrategi velkommen, men vil understreke at strategien bør omfatte mer enn batterielektriske løsninger. Strategien må svare på behovet for et nasjonalt løft for infrastruktur for hurtiglading, men også løsninger for andre utslippsfrie energibærere som biogass og hydrogen. Osloregionen mener derfor at regjeringen bør utvide sitt perspektiv til å utarbeide en strategi for lade- og fyllinfrastruktur. Energistasjoner bør tilby minst en type nullutslippsenergi utover elektrisitet.

## Nasjonalt krafttak for hurtiglading

Et krafttak for ladeinfrastruktur (og energistasjoner) er helt avgjørende både for å nå lokale og nasjonale klimamål i 2030 og frem mot nullutslippsamfunnet i 2050.

En av Osloregionens hovedprioriteringer i 2022 er å bidra til å redusere utslipp fra transportsektoren gjennom å arbeide for energistasjoner og ladeinfrastruktur for tungtransport på Østlandet. Vi ønsker å være en pådriver og katalysator for at kommunene i Osloregionen identifiserer relevante arealer til

dette formålet, og vi har etablert samarbeid med Grønt Landtransportprogram med tanke på identifisering, koordinering og planlegging av mulige lokasjoner for energistasjoner i vår region. Vi har også søkt Klimasatsmidler for blant annet å utarbeide en veileder for etablering av denne type infrastruktur.

I arbeidet så langt har vi identifisert en del av de samme barrierene som er beskrevet i kunnskapsgrunnlaget fra Statens Vegvesen og Miljødirektoratet:

- Lang saksbehandlingstid i kommuner og nettselskaper
- Manglende areal
- Lite samarbeid mellom aktørene
- Begrensninger i nettkapasitet
- Kostnader ved tilknytning og bruk av strømmettet

## Behov for incentiver og støtteordninger

Når det gjelder saksbehandlingstid i kommunene mener Osloregionen at det er behov for et kompetanseløft hos saksbehandlerne i mindre kommuner. En nasjonal veileder slik Osloregionen har søkt om midler til å utarbeide kan bidra til å øke kunnskapsnivået, men det er også behov for en mer enhetlig kommunal saksbehandling av ladeinfrastruktur og energistasjoner. Kommunene har ulik praksis når det gjelder hvorvidt disse er søknadspårliggende etter Plan- og bygningsloven, så her bør det komme en klargjøring.

Osloregionen mener at forgang i infrastruktur for hurtiglading er et behov som markedet ikke kan løse alene. Det er behov for ulike støtte- og incentivordninger. Dette gjelder spesielt i i utkantområder med lav årsgjennomsnittstrafikk. Incentivordningene må også rettes mot kommunene slik at de finner det lønnsomt å avsette arealer til lade- og fyllestasjoner. Pr. i dag er arealer til dette formålet ikke tilstrekkelig inkludert i kommunenes arealplaner, men det er viktig å få fart på dette nå som mange kommuner er i ferd med å behandle arealdelen i sine kommuneplaner.

Når det gjelder lading privat for lette kjøretøy (personbiler og lette varebiler) mener Osloregionen at det er på høy tid at Enova innfører tilskuddsordninger for ladeinfrastruktur i borettslag og sameier, etter mønster fra blant annet Klima- og energifondet i Oslo og Viken fylkeskommune. Dette er en kostnadseffektiv ordning som vil være en viktig stimulans til overgang fra fossile til elektriske person- og mindre varebiler. Enova bør også kunne gi tilskudd til etablering av lade- og fyllestasjoner, inkludert driftsstøtte i en innledende fase. Osloregionen finner det for øvrig uholdbart at Enova nå er i ferd med å avvikle sin støtteordning for fyllestasjoner for biogass, i en situasjon hvor støtten heller burde økes.

## Areal den største barrieren?

Aktørene i markedet synes å være enige om at areal er en av de største barrierene for å få forgang i utbygging av lade- og fyllestasjoner. Energistasjoner er arealkrevende, særlig i og rundt de store byene. Klimaetaten i Oslo kommune har beregnet at arealbehovet for en gjennomsnittlig hurtigladestasjon for personbiler i Oslo vil være 179 kvadratmeter pluss tilførselsareal på minimum det dobbelte.

Osloregionen mener at flere tiltak må virke sammen hvis arealbarrieren skal fjernes. Som tidligere nevnt, er det behov for et kompetanseløft for saksbehandlere i kommunene, mer enhetlig og effektiv

praksis i saksbehandlingen og incentiver rettet mot kommuner for å avsette areal til formålet. I tillegg mener Osloregionen at følgende virkemidler bør vurderes:

- Et reguleringsteknisk «hurtigspor» for saksbehandling der hvor kommunene ønsker å tilrettelegge for energistasjoner
- Mer samordnet areal- og transportplanlegging mellom forvaltningsnivåene (staten, fylkeskommunene og kommunene) som inkluderer behov for arealkrevende energistasjoner
- Nasjonale føringer for bedre dialog mellom Statens Vegvesen/Nye Veier og kommunene/fylkeskommunene for å sikre tilgjengelig areal i utbyggingsprosjekter for samferdsel
- Bruk av infrastruktur som bussanlegg og havner hvor det er ledig kapasitet deler av døgnet

## Saksbehandling og kapasitet i strømmettet

Kunnskapsgrunnlaget fra Statens Vegvesen og Miljødirektoratet beskriver godt utfordringene rundt saksbehandlingstid hos nettselskapene og manglende kapasitet i strømmettet. Kommuner i Osloregionen opplever dette som store barrierer for å få fortgang i utbygging av ladeinfrastruktur. Osloregionen støtter tankene i kunnskapsgrunnlaget om å få på plass en strømlinjeformet og standardisert søknadsprosess, for eksempel gjennom en bransjenorm for nettilknytning.

De samme utfordringene gjør seg gjeldende når det gjelder kapasitet i strømmettet. Osloregionen er enig i at et offentlig felles system som viser tilgjengelig kapasitet i nettet regionalt eller nasjonalt, kombinert med at søknader i samme geografiske område blir vurdert i sammenheng, kan bidra til å senke barrieren.

## Elektrifisering av båttrafikken

Oslofjorden og andre vassdrag i Norge har store utfordringer knyttet til utslipp og forurensning. Elektrifisering av fritidsbåt-trafikken vil bidra til å redusere problemet, og en rekke kystkommuner arbeider nå sammen om dette. Osloregionen mener at den nasjonale ladestrategien bør inneholde incentiver for å få på plass ladeinfrastruktur også for fritidsbåter.

## Andre utfordringer

I tillegg til utfordringene nevnt ovenfor er det også andre barrierer som bør senkes i den endelige lade- og fyllerstrategien. I kunnskapsgrunnlaget er det blant annet pekt på manglende forbrukervennlighet i form av sprik i stasjonenes utforming, de digitale plattformene og betalingsløsningene. Osloregionen håper at regjeringen vil foreslå standardiserte løsninger på dette området slik at ladeprosessen blir så enkel som mulig for alle brukere.

Osloregionen vil også be regjeringen se på utvikling av ladeinfrastruktur for anleggsmaskiner. Bygg- og anleggsindustrien har høye klimagassutslipp, men stadig flere offentlige og private utbyggere ønsker overgang til fossilfrie- og utslippsfrie løsninger. Elektriske anleggsmaskiner bør lades med elektrisitet, ikke med diesellaggregater slik det til tider er nødvendig å gjøre nå.

Osloregionen ber også regjeringen vurdere behovet for flere døgnhvileplasser for førere av tunge kjøretøy i sammenheng med utvikling av den endelige lade- og fyllerstrategien.

