
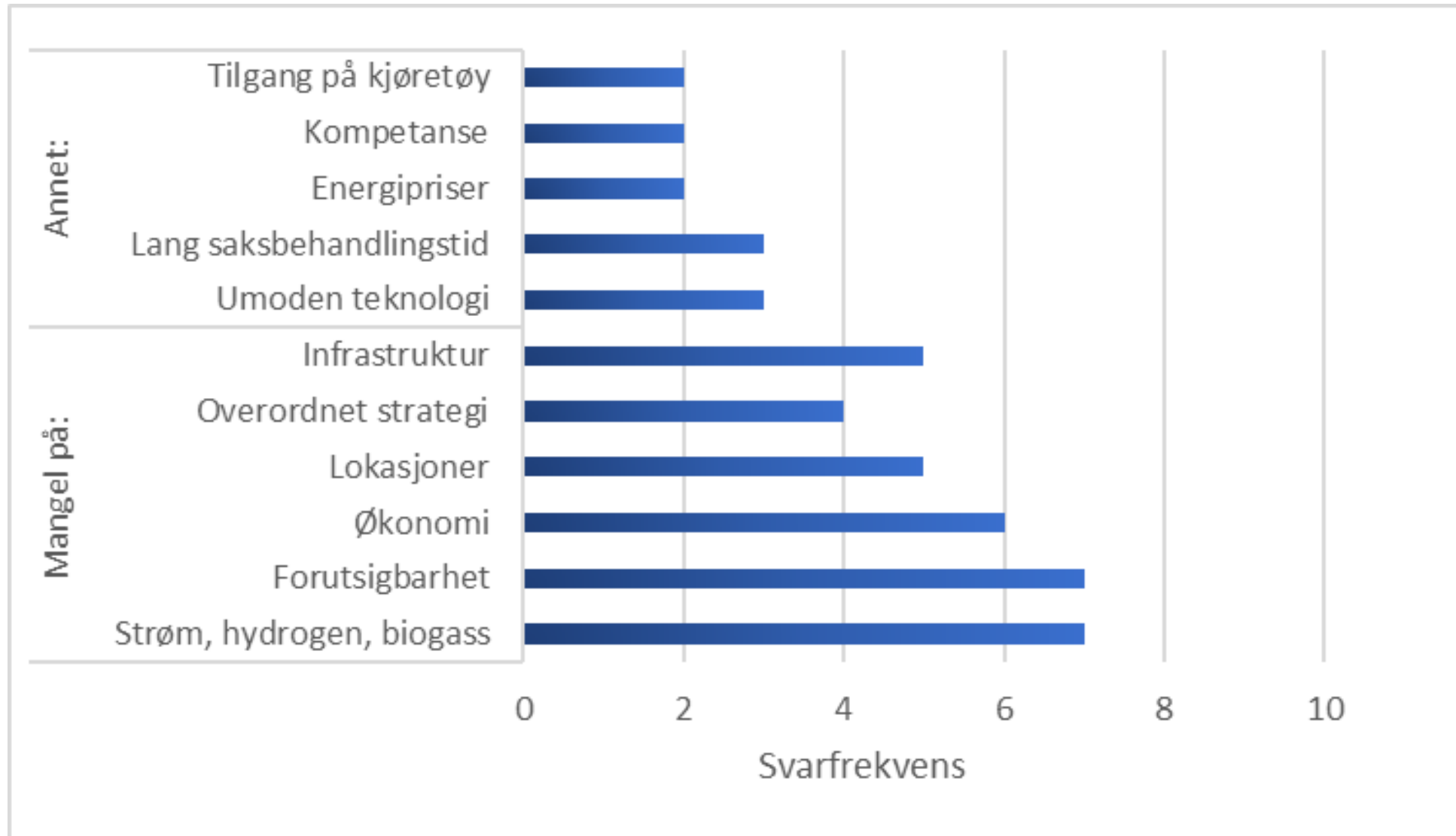


Oppsummering fra workshop



Energistasjoner for grønn næringstransport
Kick-off
28. september 2022

A. 1 - Hva er de viktigste barrierene for overgang til nullutslipp?



A. 1 - Hva er de viktigste barrierene for overgang til nullutslipp?

Sammendrag av svar:

Staten bør koordinere -> inn i NTP -> inn i regionale planer -> inn i kommunale planer.

Ingen insentiver for private aktører å holde av areal.

Tungtransport kan drukne i etterspørselen fra personbil.

Lønnsomhet utfordrende når spleiselaget ikke etableres, fordeling mellom offentlig støtte og næring er ikke satt.

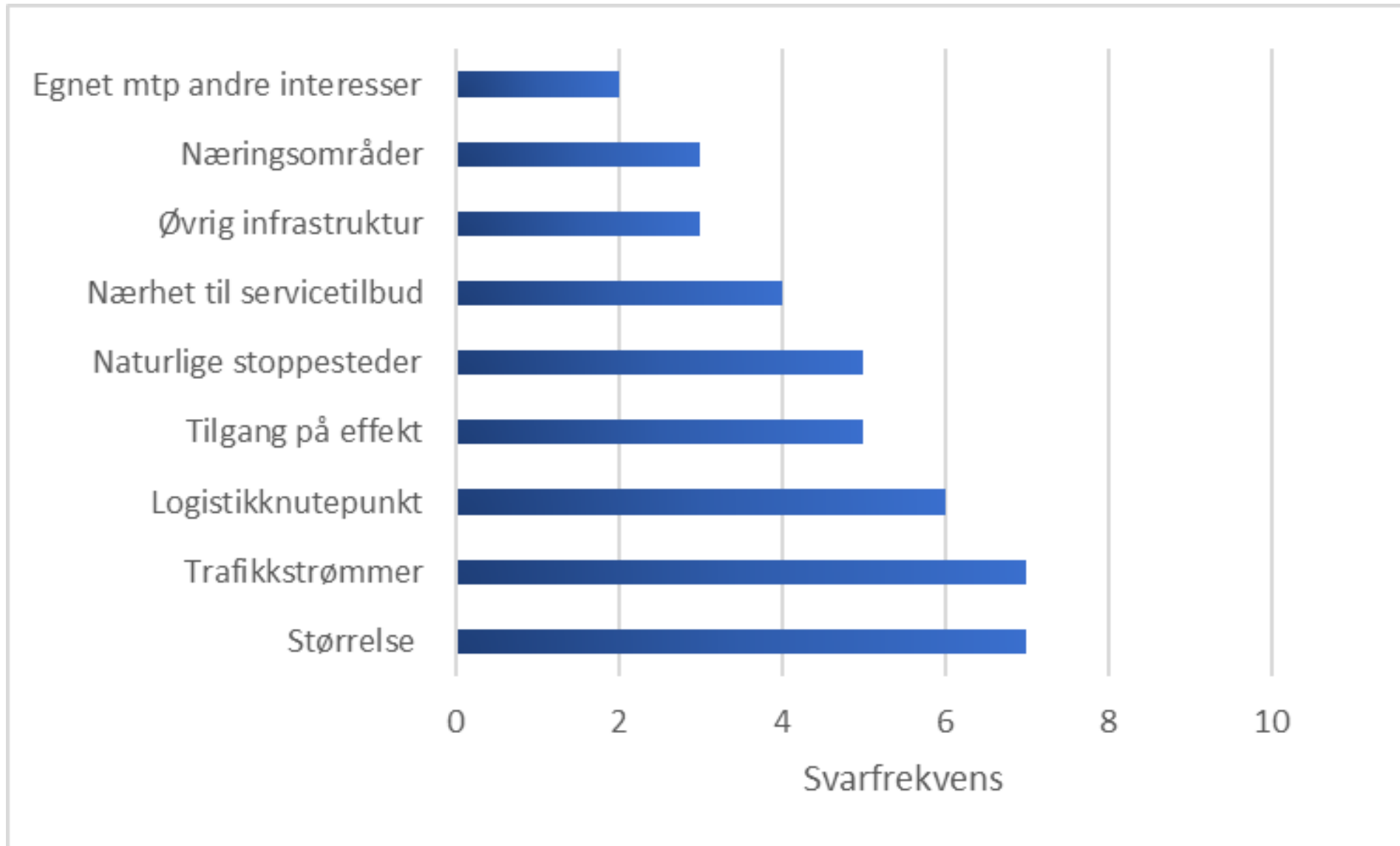
Tunge investeringer, marked/offentlig? Enovastøtten er for liten. Støtteordninger som er forutsigbare. Vilje til å betale for merkostnad. Staten tar for liten risiko initialkost.

Tilgang på areal. Sikkerhetskrav. Arealutfordringer i byer, politisk vilje må til for å frigjøre areal.

Næringsinteresser har behov for raskere svar. Planleggingsprosedyrer i kommunene mangler regulering.

Mangel på kunnskap om teknologi, satsning på hvilken? Teknologinøytralitet.

B. 1 - Hva er en egnet lokasjon, hva er de viktigste kriteriene for areal?

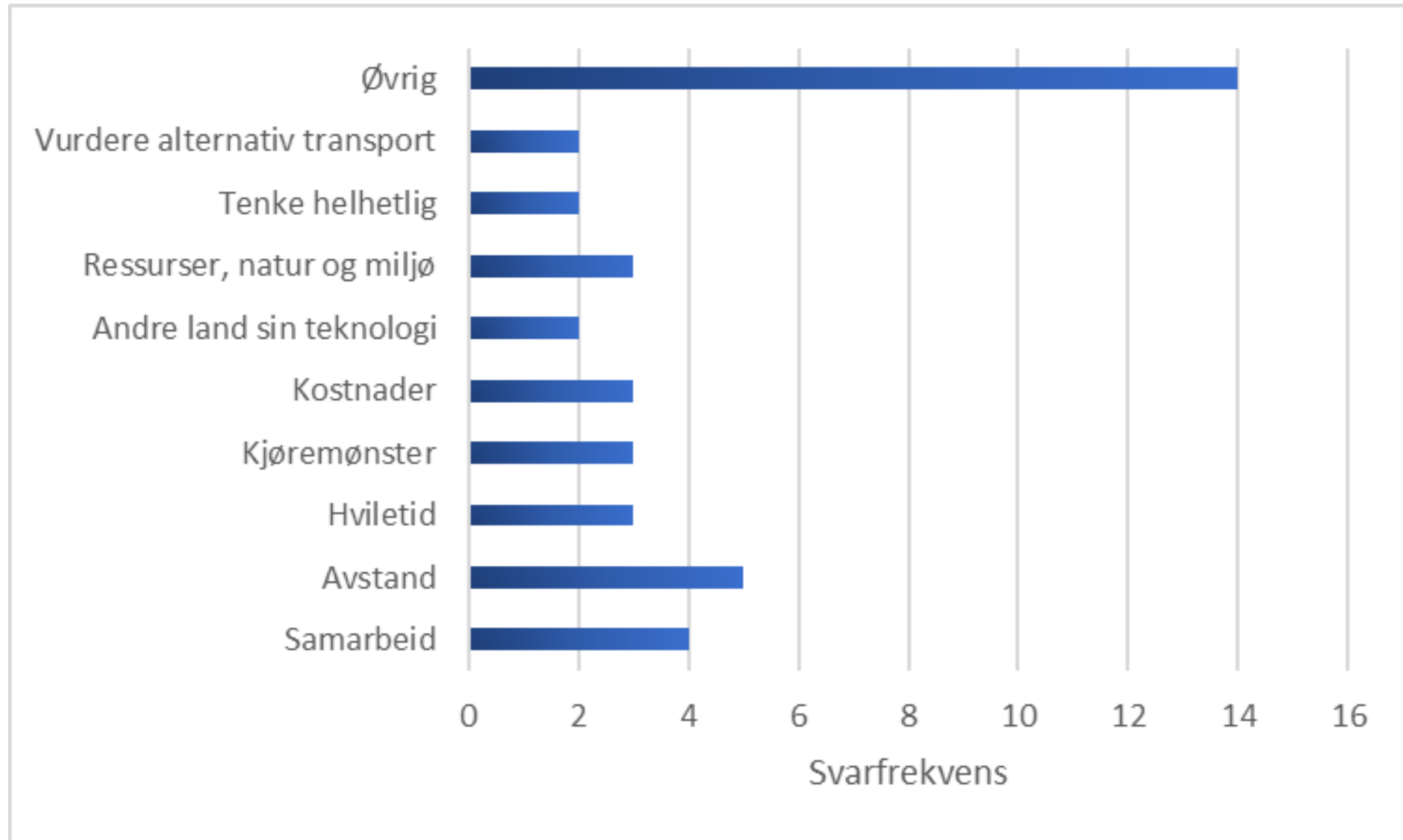


B. 1 - Hva er en egnet lokasjon, hva er de viktigste kriteriene for areal?

Sammendrag av svar:

- Nok plass mtp sikkerhet (sjåfør, andre trafikanter). Ladepunkter kommer til å kreve mest areal.
- Jevnt spredd ut langs veien, enkel tilgang fra hovedtransportnettet, nærhet til vei/hovedknutepunkt. Døgnhvileplass, minimumsfasiliteter, tilpasning til hviletidsbestemmelser.
- Transportnøytral hub, se på potensiale ved godsterminaler, få opp godsmengde på bane. Deling av energi, samarbeid for næringsområdet, tilgjengelig biogass/energi/hydrogen. Samarbeid på tvers av bedrifter og bransjer, knutepunkt hvor flere aktører med samme behov ferdes.
- Kort vei til hovedfartsåre, avkjørsel/påkjørsel. Attraktiv beliggenhet. Samlokasjon med terminaler, nærhet til lager, nærhet hovedveinett. Ikke for komplisert. Fasiliteter, samlokalisering med servicetilbud, ivareta sjåførbehov. Likt konsept som "bensinstasjoner".
- Behovet for strøm kan endre seg - tilrettelegge for det i planleggingen.
- Ikke for store konflikter med andre hensyn.
- Depotlading (natlading) er mer fleksibel mht lokalitet, kortsiktig lading mer bunden. Ulike behov hvor det kreves mindre kapasitet. Både underveislading, depot, natlading, oppstillingsplasser.

B. 2 - Hvilke hensyn bør ivaretas mtp korridorsammenheng, nasjonalt og grensekryssende?



B. 2 - Hvilke hensyn bør ivaretas mtp korridorsammenheng, nasjonalt og grensekryssende?

Annet:

Ulike behov by/land.

Vurdere synergieffekter for andre formål (omlasting, samlasting, næringspark).

Vurdering av utvalgsriterier kan brukes til å velge områder.

Starte på rett sted men bli en del av en korridor. Bør starte i Oslo-området, hvor det er høyt trykk og etableringer.

Nasjonal ladestrategi må følges opp, regulerer inn i arealplan for ladeformål.

Heller tenke helhetlig, korridor blir for begrensende.

Sikkerhet, redundans, kritisk infrastruktur.

Systemer for planlegging av transport og reise, f.eks en app.

Hva er fremtidens behov? Bærekraft - begrense forbruk og begrense transport!

Hensyn til alternativ transport - Hva er fremtidens transportkorridor? Havn, kyst, båt, jernbane.

Offentlig og regionalt samarbeid er viktig. På tvers av landegrenser, grensekryssende sammenheng, EU-perspektiv.

Staten bør kanskje eie den nasjonale infrastrukturen, staten må finansiere en større andel bompenger.

Hensyn til andre land sin teknologi: Forutsetning for at de som jobber internasjonalt tør å ta risiko for investering i utslippsfrie kjøretøy.

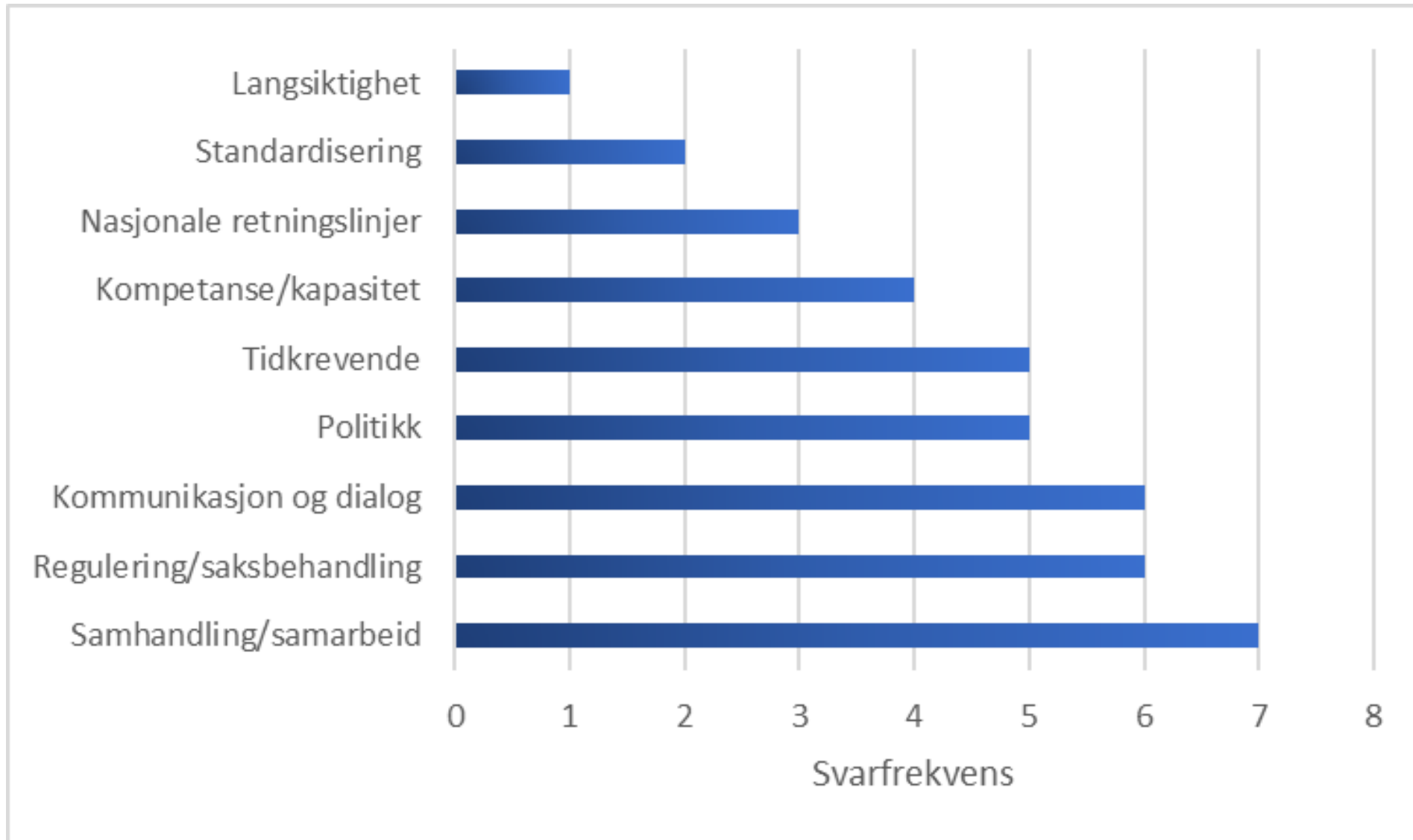
Passende avstand tilpasset rekkevidde, ladepunkt per 300 km (4h) eller 250 km (3,5h). 30 mil med 40 tonn og 80km/h gir 4 timers intervall.

Grensekryssing - lade i havner og over grensen for å ha mulighet for å lade i neste land.

Påvirke NTP til å inkludere grønne energistasjoner.

Hvor er det enklest å få strøm? Hvor er det mulig/kapasitet?

C.1 Hvilke flaskehalser er det i saksbehandling for etablering av infrastruktur?



C.1 Hvilke flaskehals er det i saksbehandling for etablering av infrastruktur?

Infrastruktur burde få særregulering i lik linje med trafostasjoner iht energiloven. Det beste er å regulere tomter i samarbeid med netteier. Regulere inn nettstasjoner i arealplaner. Kan få til gode løsninger med gode konsekvensutredninger, uten at det må ta mye tid.

Interessant å høre om hvordan Oslo prioriterer utbygging av energistasjoner. Kan det lages en pilot slik at vi får omsatt til skudd "nå" og "får til noe"? Enklere reg.prosess og fleksibilitet i arealplan.

Politisk dragkamp mhp arealverdier. Infrastruktur mer hensyntatt i arealplaner, KPA for å sikre areal. Ikke alt mulig annet ikke ønsket bør etablere seg der. 4-års syklus, politikere forstår ikke alvoret. Faglige orienteringer i forkant av politiske vedtak.

Effektiv intern samordning i kommuner, kommunal dialog med reg. myndigheter, mange aktører må involveres - koordinerende funksjon. Samhandling og kompetanseutveksling. For lite tverrkommunalt samarbeid.

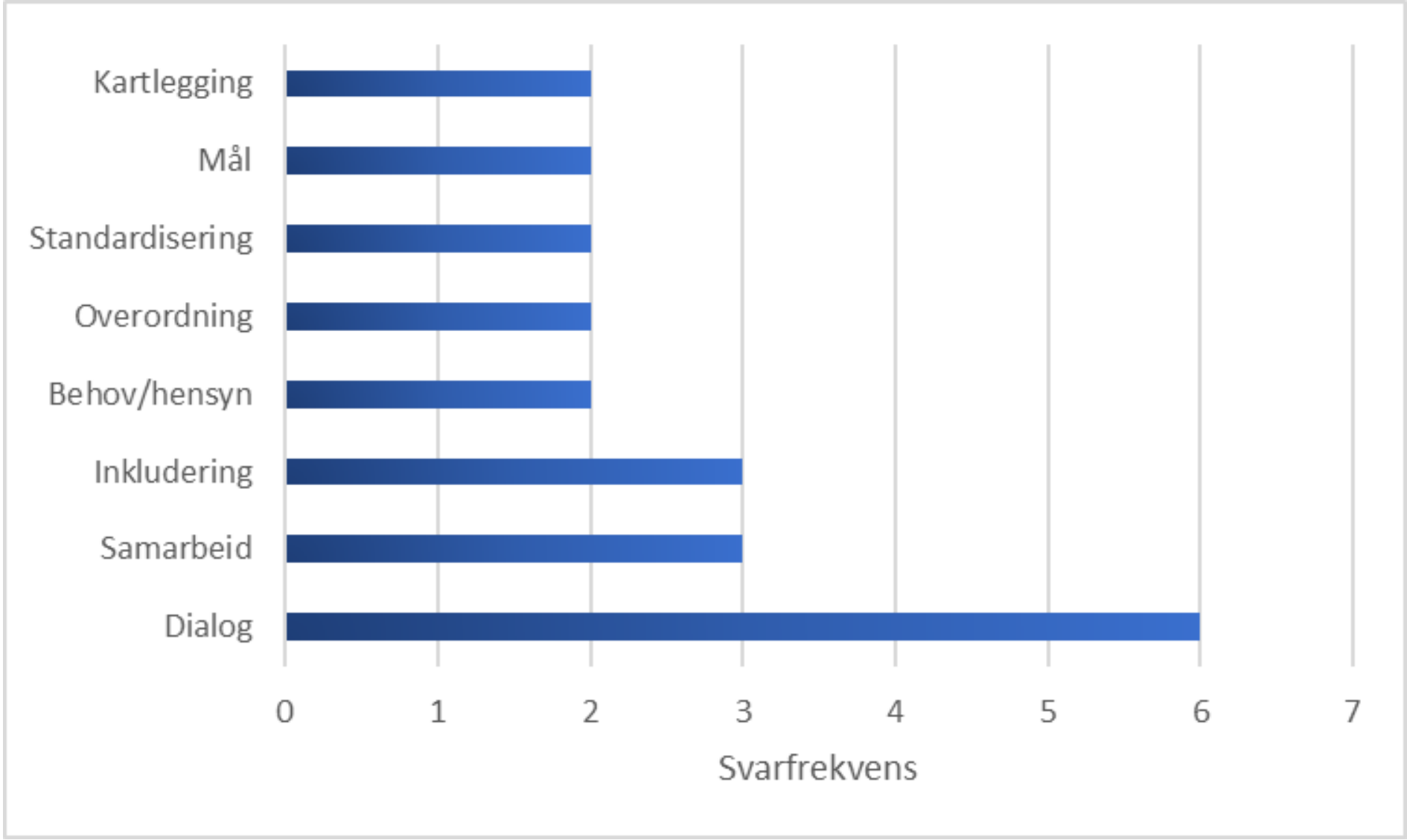
Behov for omregulering, overordnede retningslinjer i saksbehandlingsforskriften. Lage reguleringsplan, eget reguleringsformål for energistasjon. Regulering er en omstendelig prosess. En veileder for bedre koordinering.

Saksbehandlere må ha referanser, felles kompetanse på tvers (plan, byggesak, kommunal teknisk avdeling, klima og miljø). Kompetanse både hos søker og saksbehandler. Viktig å ha veiledning.

Arbeide parallelt, Plan- og bygningsetaten og nettselskapet. Saksbehandlingen tar for lang tid. Tar lang tid i ulike instanser.

"Task force Raymond" - Alle etatene/virksomheter skal med! De relevante enhetene i kommunen sitter sammen og jobber systematisk, for å sikre god forankring.

C.2 Hvordan effektivisere saksbehandling gjennom bedre samarbeid kommune vs næringsliv?



C.2 Hvordan effektivisere saksbehandling gjennom bedre samarbeid kommune vs næringsliv?

Etablere gode arenaer for kunnskaps/erfaringsoverføring!

Tidlig og koordinert dialog, utviklingsprosjekter må kommunisere. Underveis og kontinuerlig, kanskje lettere muntlig enn skriftlig. Videreutvikle konferanse - hvor er vi og hva må til? Opprette dialog om noe er usikkert. Kunnskapsoverføring, forventningsavklaring. Få frem utfordringen.

Kommunens miljø/klimastrategi må forenes med næringslivets behov. Næringslivet må legge fram sine behov for at kommunene skal kunne løse dem. Må svare ut de hensyn som skal ivaretas.

Kartlegge nettkapasitet på områder regulert til energistasjoner. Smart plassering av næringsarealer, ABC tilnæringsmetoden. Kartgrunnlag som viser de tekniske fasilitetene oversiktlig. Godt plangrunnlag. Bidra i fellesskap om å identifisere aktuell plass.

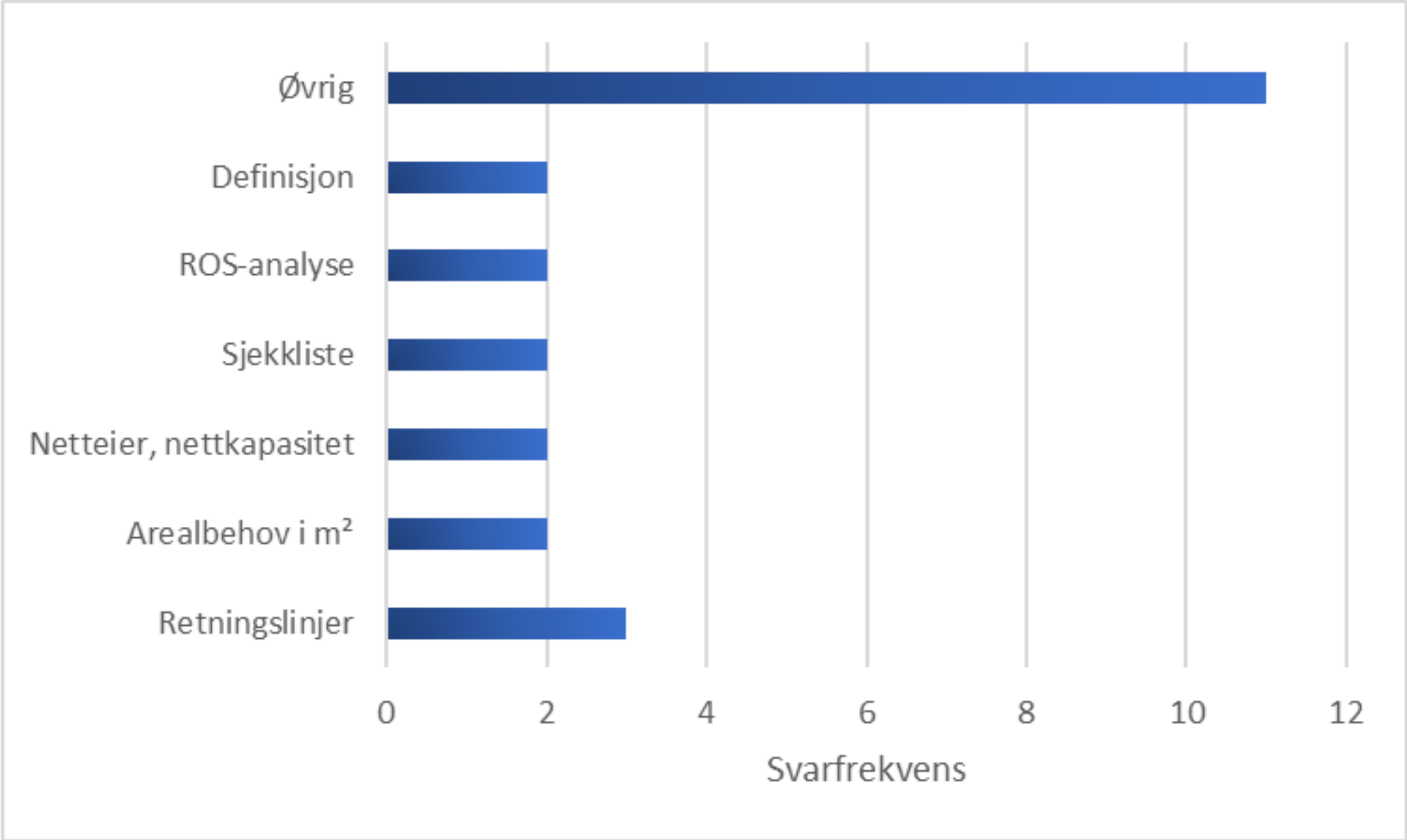
Mål om få til noe. Hvis kommunen overordnet mål om tilrettelegging av arealer: åpen innstilling for alternative løsninger.

Involvere næringslivet i rullering av kommuneplanen. Bruke næringslivet systematisk. Offentlige bør stille større krav til store aktører om samarbeid. Invitere netteier til å bli en del i planleggingen, ikke overlatt transportnæringen til seg selv. Næringslivets organisasjoner og KS må være på banen ift å påvirke.

Ved å ha overordnet plan i bakhånd blir saksbehandling mer forutsigbar. Ha en ferdig kartlegging av mulighetsområdet, krafttilgang, miljøforhold osv.

Veiledning som avklarer problemstillinger og forenkler arbeidet. Søknadsprosedyrene er krevende.

C.3 Hva bør en energistasjonsveileder for saksbehandling og arealplanlegging inneholde?



C.3 Hva bør en energistasjonsveileder for saksbehandling og arealplanlegging inneholde?

Annet:

Målrettet veileder til nytte for søker og kommune/saksbehandler: arealkriterier for å optimalisere areal, hva kommunen trenger for å godkjenne, og slippe "dårlige" søknader.

Oppdeling i faser; fra planfase til prosess. Gi rom for fleksibilitet.

Hva må til av materiale/kunnskap? Brannsikkerhet.

Forskjellige forutsetninger kommune (saksbehandlere, politikere) og næringsliv (areal, energi).

Oversikt over hvilke aktører som må involveres, og når.

Oversikt over støtteordninger.

Nettbasert løsning.

Trekke frem gode eksempler.

Miljøregnskap.

Oppsummer essensen fra rapporter (eks. Trondheim kommune).

Servicebehov (mat/dusj/overnatting).

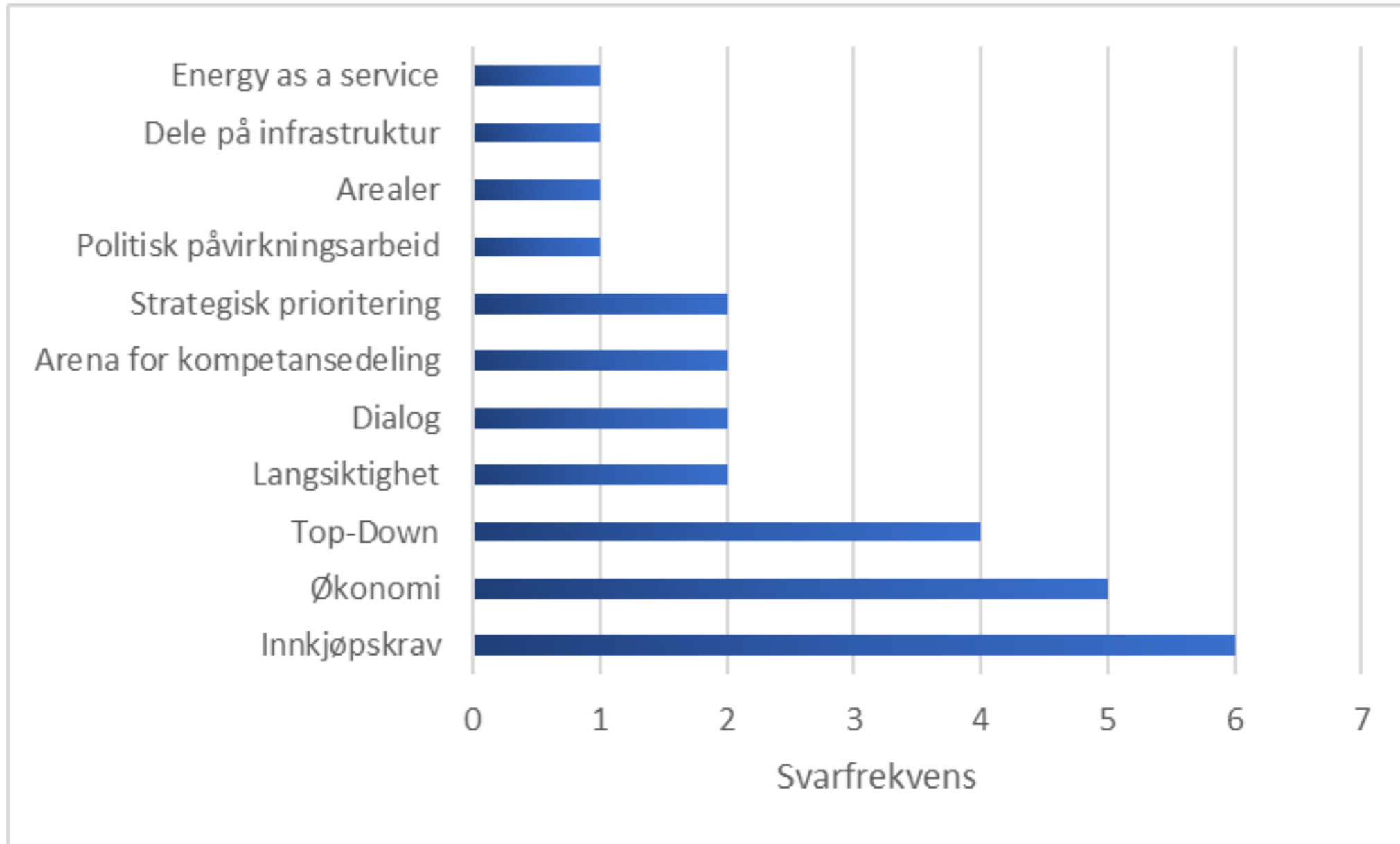
Trafikkgrunnlag.

Rendyrka energistasjonene, blir nødt til å bruke både eksisterende infrastruktur og nye områder.

En del forutsetninger skal på plass for å få kalle seg energistasjon, krav til hva den skal inneholde.

Nasjonale retningslinjer, minimumskrav til prosjektet for søker.

D. Hva annet kan kommuner og fylkeskommuner gjøre for å bidra til omstillingen?



D. Hva annet kan kommuner og fylkeskommuner gjøre for å bidra til omstillingen?

Felles stemme inn i nasjonal transportplan.

I den grad det finnes i markedet, stille krav i anskaffelser. Grønn innkjøpsmakt ved offentlige anskaffelser.

Strategisk prioritering av næringsområder kan bidra til økt eksport og grønn omstilling. Regionale planer, infrastrukturplaner.

Kompetanseheving i administrasjonen, opplæring av politikere/beslutningsfattere.

Fri parkering for varebiler på el - hydrogen – biogass. Fritak i bomringen. Etablere fond. Betalingsvilje og økonomiske støtteordninger.

K/FK bør tenke på energistasjoner når de jobber med plansaker - har vært for lite framme i pannebrasken!

Sette krav til hvem som kan søke. Overordnede føringer/strategier og klare føringer ned lokalt, Stat->FK/K. Stille krav om antall stasjoner.

Samle industri geografisk slik at kundegrunnlaget øker. Stille felles krav som naboen/nabokommunen.

Være åpne om hva er utfordringen, tett dialog og samarbeid. Løfte opp temaet internt slik at ledere tar eierskap i arbeidet.

Midlertidige behov for energi på byggeplasser - kommunen tilrettelegger.