

# Rapport fra arbeid med energistasjoner i Mossregionen.

Oppsummering fra to workshops.



 Osloregionen  Østlandssamarbeidet  ITS enewhere



## Innhold

Workshop i Vestby kulturkvartal 20. mai 2024.....	3
Opplegg: .....	3
Resultat:.....	3
Workshop i Moss 30. oktober 2024 .....	4
Opplegg: .....	4
Resultat:.....	6
Råde.....	6
Våler.....	7
Vestby .....	8
Moss .....	9
Veien videre:.....	10

## Workshop i Vestby kulturkvartal 20. mai 2024.

### Opplegg:

Denne første workshopen samlet for første gang et bredt spekter med aktører i Mossregionen for å drøfte denne konkrete problemstillingen. Vi hadde derfor et behov for å introdusere temaet, høre fra litt forskjellige synspunkter og bli kjent med hele bildet. Vi hadde et ganske fullt program der vi både prøvde å tegne det store bildet og forklare hvorfor vi var der, forstå de ulike aktørenes behov og utfordringer, høre noen suksesshistorier og hva som rører seg, samt gi de ulike aktørene mulighet til å informere salen om sitt verdensbilde.

- *Det store bildet - Ingvild Kilen Rørholt, Zero*
- *Næringens utfordringer og muligheter – Ole Andreas Hagen, NHO*
- *Næringens utfordringer og muligheter – J. Kristian Bjerke, Norsk Lastebileier-Forbund*
- *Hvordan ser ASKO på behovet fremover? v/John Strand, ASKO*
- *Hvordan ser POSTEN på behovet fremover? v/Oddvar Hole Horneberg, Posten*
- *Hvordan kan vi få nok ren energi fremover? v/ Anders Martin Moe, MHTech*
- *Hvordan ser Drivkraft på rollen til energistasjonene? v/ Arnhild Warttinen, Drivkraft*
- *Hvordan realiserer vi løsningene – hvilken rolle kan det lokale energiselskapet ha? v/ Marianne Riddervold Karhs, Østfold Energi*
- *Havnen som energistasjon – v/Øystein Høsteland Sundby, Moss Havn*
- *Hva er viktig for transportørene – v/Morten Nore, Moss Transportforum,*
- *Energistasjonen som kraftsentrum – v/Morten Von Krogh, Norske Energistasjoner AS*

Etter innleggene hadde vi gruppearbeid der vi tok for oss kart som dekket strekningen fra svenskegrensen og inn mot Oslo. Hver gruppe drøftet med bakgrunn i presentasjonene og tilgjengeliggjort underlag, omtrentlig hvor man så et behov for energistasjoner innenfor dette området. Hovedperspektivet lå på transportørene og sjåførenes behov ut fra stoppmønsteranalysen, etablerte depoter og eksisterende infrastruktur.



### Resultat:

Med det aktørbildet som var samlet og de forutsetningene som lå til grunn mtp. kompetanse og prosess, var det naturlig at fokuset ble mest på hvilke barrierer aktørene så. Vi hadde disse spørsmålene som skulle besvares, eller benyttes som stikkord for diskusjonen:

1. Hvor langs traseen vil dere anbefale å etablere nye energistasjoner, når og hvorfor?
2. Hvilke energibærere bør legges hvor?
3. Kan depotlading gjøres tilgjengelig for andre aktører for drop-in?
4. Er det andre steder vi bør ha fokus på enn langs korridorene?
5. Hvilke tilleggsfunksjoner bør legges i til eller samlokaliseres med energistasjoner, for å møte ulike aktørers behov?
6. Service anlegg, handel, friluft, opplevelser etc
7. Hvilke barrierer er de viktigste å fjerne for å få til en raskere etablering på disse lokasjonene?
8. Hvem må samarbeide mer og hvordan?
9. Hvordan sikrer vi at vi bygger fremtidsrettet?

Plasseringer som deltakerne ser for seg som mulige energistasjoner i vår region er stort sett Karlshus, Flyplassen, Patterødkrysset m/innlandshavn, Moss havn, Tegnebyholtet (transformatorstasjon), Rødsbrua, Unil, Delifeltet i Vestby og Vestby nord. Noen har også gått litt videre utover grensene våre og inkludert Elvestadkrysset og Kalnes. Det er verdt å merke seg at de fleste som har vært konkrete har IKKE lagt alle energibærerne på samme plass, men heller fordelt utover de eksisterende kryssene og i forhold til infrastruktur som allerede finnes. Workshopen viste oss også med stor tydelig den kompleksitet i aktørbilde, behov og rammebetingelser som energistasjoner skal finne sin plass innenfor. Null-utslippsteknologi for transportnæringen er fortsatt under utvikling, risiko og kostnader ved investeringer er fortsatt et sentralt tema. I tillegg til dette kommer utfordringene knyttet til de ulike energibærerne, knappheten på arealer og energi og ikke minst et fokus på viktigheten av å tilpasse systemet til sjåførens hverdag. Vi testet også ut veilederen som i stor grad tar for seg denne kompleksiteten, og fikk første erfaring med den.

## Workshop i Moss 30. oktober 2024

### Opplegg:

Denne workshopen var en oppfølging av den i mai der vi jobbet videre med 4 av de områdene som ble identifisert i forrige workshop. Introduksjonen til workshopen inneholdt følgende punkter:

- Bakgrunn for prosjektet og hvorfor vi samles i dag. v/Osloregionen
- Hovedpunkter i veilederen v/Osloregionen
- Oppsummering fra forrige workshop v/Charlotte Aune Bryne, Moss Kommune og Torun Degnes, MNU
- Kommuneplanene i Mosseregionen og plan prosessen i Moss v/Vibeke Arnesen, Moss Kommune

I og med at vi skulle jobbe tettere på konkrete arealer ga Vibeke Arnesen en kort status på kommuneplanene i de fire aktuelle kommunene – Mosseregionens kommuner. Vi ga en kort repetisjon av innholdet i veilederen og refererte til et forberedende møte med Elvia. Det var ikke like bredt aktørbilde på deltakerlisten denne gangen, og det ga mulighet til å ha litt mer spissede diskusjoner rundt bordene. Etter innledningen var det tid for gruppearbeid i 4 grupper.





Hvert bord tok for seg én av de fire kommunene i Mosseregionen. På hvert bord lå følgende grunnlagsmateriale:

- Plottede kart. Ulike utsnitt med de tomtene vi anså som aktuelle markert. Hadde i all hovedsak FKB som bakgrunn, men noen utsnitt viste også plangrunnlag.
- Gule lapper, klistremærker og tusjer.
- Alle planbestemmelser var skrevet ut, både kommuneplanens arealdel og aktuelle detaljreguleringer.
- Trykte eksemplarer av veilederen for etablering av energistasjoner.
- En administrativ gjennomgang av tomtene vi hadde markert som tok for seg størrelse, planformål, litt forhistorie eller signaler om bruk, administrativ vurdering av muligheten.
- Elvias forhåndsvurdering av hvert område.
- Fire spørsmål som skulle/kunne besvares dersom man trengte litt støtte for å få i gang diskusjonen:
  1. Hva slags generelle eller detaljerte bestemmelser i kommunens planer skaper barrierer for etablering av energistasjoner?
  2. Hva slags samarbeid bør utforskes i næringsområdene for å kunne realisere tilstrekkelig kapasitet for lading/fylling av fossilfri energi? Finnes det barrierer som må fjernes: regelverk, økonomi, annet? (Hva må være tilgjengelig? Hvilke energibærere? Hvor mye må være tilgjengelig på hvilke tidspunkt?)
  3. Finnes det andre perspektiver som kan hindre eller forsinke etablering? Areal og eierforhold? Investeringsmidler? Forretningsmodeller? Teknologiske løsninger? Prosjekterings- og godkjenningprosesser?
  4. Finnes det andre perspektiver eller tiltak som fremmer etableringer som vi bør gjøre mer av?

Gruppeinndeling. Hvert bord hadde en kommuneansatt som hadde plankompetanse, én gruppeleder (som ikke var for kommunal) og én referent. Oppsummering fra de enkelte gruppebordene:

#### Råde

- Et område er regulert til veiservice der det også er en bensinstasjon. MEN deler innkjøring med to butikker. Det kunne man sikkert funnet en løsning på.
- En utfordring er at det ikke finnes noen logistikkaktører der pr. i dag som kan være med å finansiere opp. Samtidig gjør det kanskje at konkurransen mot depotlading blir mindre enn den er f.eks. i Vestby.
- Flere av områdene kan egne seg. Gode prosjekter som er prosjektert for å blande minst mulig og å unngå rygging. Mest ideelt med nærmest mulig E6 for å redusere trafikk lenger inn mot Karlshus.
- Utfordring: pris på hurtiglading.
- Det blir avgjørende om Norge eller EU vinner drakampen om klimasaken. Hvis EU vinner skjer det nok mye fort.
- Når diesel blir dyrt så går utskiftningen raskere på lastebiler (7-8 år) enn på personbiler (rundt 12 år).
- **Snorklipp for ladestasjon i 2026. Flytende biogass bør inn i tillegg til lading. Hydrogen i mindre omfang og på sikt.**



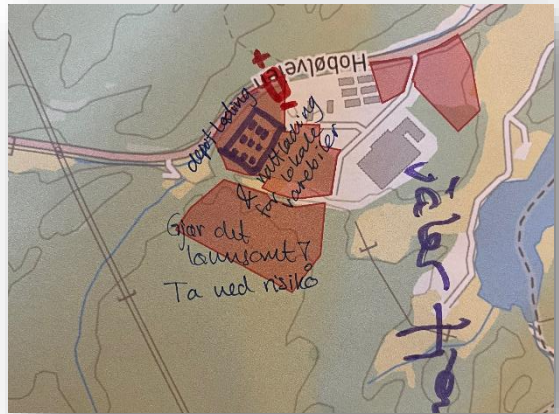
## Våler

### Barrierer:

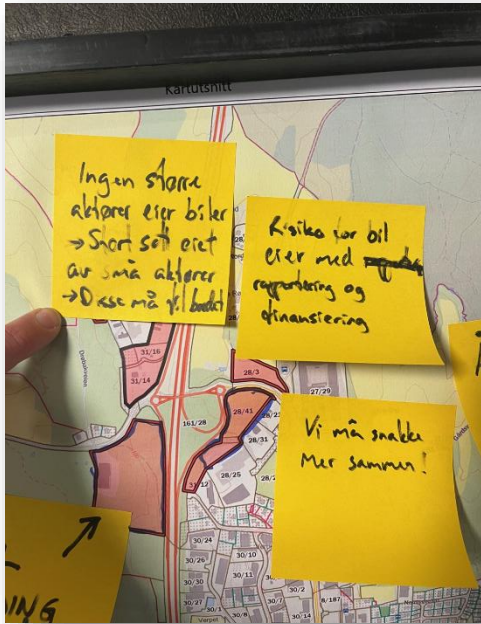
- Kostnad og satsing
  - Sårbart å kun satse på strøm
  - Betalingsvilje: aktører vil ikke betale mer enn det det koster med diesel (bruk).
  - Forbruker vil ikke betale ekstra for grønne løsninger. Det betyr at viljen til å legge om må ligge hos vareeier. Kan leiemuligheter være en løsning?
- Bestemmelser
  - Nyttighet av batteri for solceller er begrenset med dagens regler. Det at man må føre egenprodusert strøm ut på grid bør endres. Burde det vært forskjell på private husholdninger og næring?
  - Bestemmelser i næringsområdet krever tilrettelegging for lading av elbiler og elsykler. Disse bør utvides til næringstransport også (gjennom KPA?).

### Muligheter:

- Næringstransport er ikke bare lastebil
  - Varebilaktørene etc.
  - Ladere må være tilgjengelig for all trafikk for å utnytte bruk best mulig.
  - De som kjører rute på tid behøver smarte systemer med bl.a. booking.
  - Felles system for alle aktører/brukere.
- Næringsområdets aktører
  - Selge overskudd?
  - Markedsøkonomiske løsninger.
- Logistikknæringen
  - Av- og pålasting
  - Lademuligheter
  - Flerfunksjoner: hurtiglading, lasting, pause
- Nærenergireformen
  - Bør følge med på denne
  - Blir det lov til å selge strøm man produserer? Må det være innenfor samme GBNR?
- Ta i bruk innkjøpsmakten med som offentlig aktør
  - Scope 3 må vektlegges mer!
- Offentligprivat samarbeid om å søke på Interreg/EU-midler til prosjekter som fører til flere etableringer i Mosseregionen? **Snorklipp for å rigge et samarbeid og sende inn søknad: 2026.**
  - Østlandssamarbeidets EU-prosjekt
  - TEN-T korridoren.







## Vestby

### Barrierer:

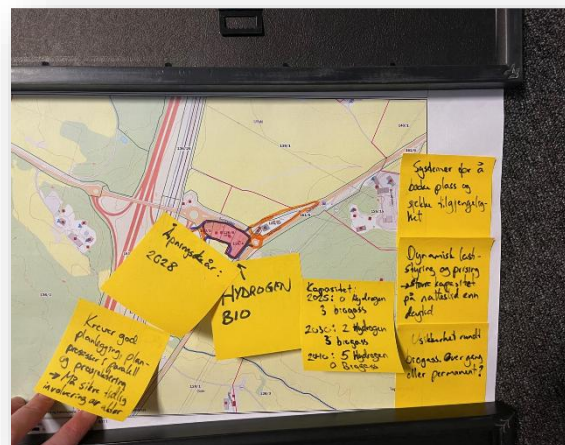
Ingen. I Vestby får man til det meste.

### Muligheter:

- Vestby Nord har plass til underveislading: 8-12 MW = 15 plasser i 2030. 20-25 MW = 50 plasser i 2040. Åpningsår 2028.
  - Ingen større aktører eier biler. Det er stort sett eiet av små aktører og disse må få ladet.
  - Risiko som bileier med regulering og finansiering.
  - Vi må snakke sammen mer!
  - Transportaktørene kan samarbeide for å etablere en minimumsetterspørsmål slik at risikoen for utbygger av energistasjonen blir redusert.
- Sonsveien/Tegnebyholtet har plass til

Hydrogen og biogass på tomter som ligger mellom de to rundkjøringene: 2025 = 0 H, 3 biogass; 2030 = 2 H, 3 biogass; 2040 = 5 H, 0 biogass.

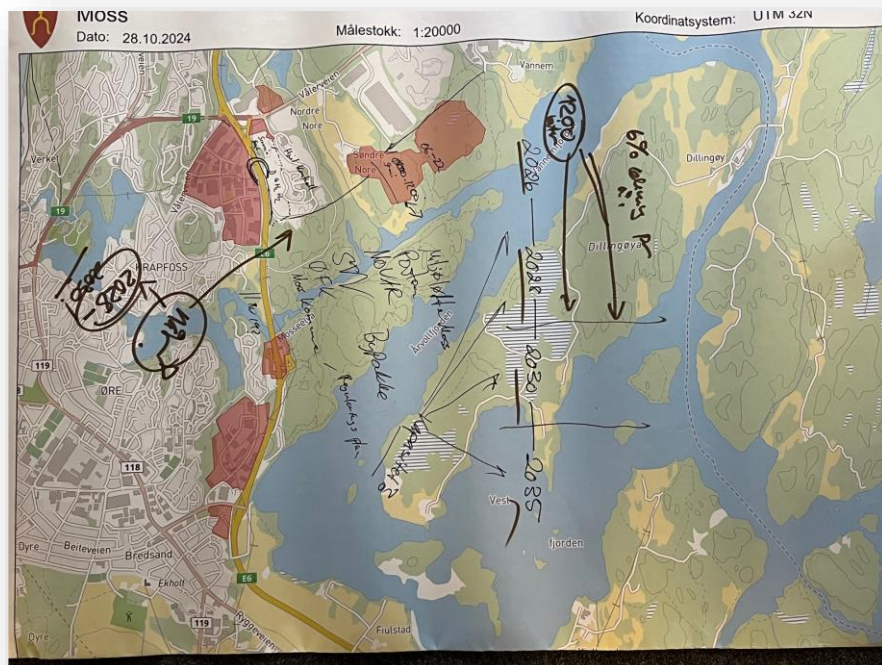
- Usikkerhet om biogass er en permanent løsning eller en overgangsløsning.
- **Snorklipp: 2025.**
- Disse forslagene krever for planlegging. Planprosess og prosjektering bør kjøres parallelt, og det må være tidlig involvering av aktører.
- Må ha systemer for å booke plass og sjekke tilgjengelighet.
- Dynamisk laststyring og prising. Større kapasitet nattetid enn på dagtid.
- En utfordring er verdikjeden med mange små aktører som ikke klarer investeringene. Men tror det tvinger seg frem likevel.
- Næringsområde: Her blir det nok ikke lading/fylling for andre enn de aktørene som er der, for det blir vanskelig mtp trafikkavvikling.
  - Samarbeid om energi på næringsområdet med overskuddssol fra ASKO kan frigjøre energi andre steder i kommunen.
- Vestby sentrum ble ikke vurdert.





## Moss

- I Moss er det mange ting som skjer samtidig f.eks bypakke-utredning, RV19, jernbane. Disse tingene må sees i sammenheng og man må ha samarbeid på tvers av aktører: Miljøloftet Moss, Posten, SVV, MOVAR, ØFK, Moss kommune. Vi må forvente trafikkøkning.
- Posten legger beslag på 70 % av kapasitet til lading. Bør dele.
- Næringsområdet på Vanem kan bygges slik at man får en hensiktsmessig trafikkavvikling med innkjøring ett sted og utkjøring et annet. Kan man også få en ny avkjøring for tungbiler fra E6 ved nedlagt deponi (MOVAR), så kan man avlaste systemet rundt Mosseporten. Kanskje kan deponiet også romme noe underveislading/fylling av biogass/Hydrogen. Da er det kort vei til en del servicefunksjoner, og det som mangler kan man kanskje også få plass til i området. **Snorklipp en gang mellom 2028-2030.**
- Ladepris må ha et tak: max 4 kr, helst 3,50 kr. Dette kan kanskje kryssfinansieres med bompenger?
- Vi må ha fleksibilitet i teknologiske løsninger for ikke å skape hindringer.
- Vi må ha gode planprosesser.
- Vi må ha mer:
  - Incentiver
  - Regulering/konsesjon
  - Endrede regler for ENOVA-støtte
  - Subsidiert energi – max pris?
  - Ruteoptimalisering.



## Veien videre:

Fortsatt er idéene og vurderingene på et overordnet nivå og må videreutvikles og sjekkes ut grundigere, selv om engasjementet og ambisjonene er tydelige på at vi kan få dette til! Det er også viktig i veien videre å beholde et helhetlig og overordnet fokus på behovene – både til sjåførere, næringene og de offentlige aktørene som ansvarer for ulike deler av dette. Energien og kjøretøyene flyter over kommunegrensene og behovet finnes kanskje et annet sted enn der dagens bensinstasjoner er plassert – og kanskje også et annet sted enn det man tenker i utgangspunktet.

Ser man mer konkret på de fire områdene som det ble jobbet med i denne workshopen så vil det være viktig å fortsette med følgende konkrete avklaringer:

1. Avsjekk med Råde om planene er realistiske.
2. Avsjekk med Moss om deponiet/MOVAR.
3. Lage et innspill/notat til hver kommune.
4. Tilbakemeldinger til deltakerne fra næringslivet.
5. Oppfølging med Elvia.
  - i. Kunnskap om nærenergireformen.
  - ii. Råde-case, trengs det en omprosjektering?
6. Osloregionen koordinere hvordan man hensyntar energibehov og planlegging i grensesnittet mellom næringsaktører/energiaktører/det offentlige (KPA, samfunnsutvikling).

For å kunne jobbe systematisk, målrettet og effektivt videre er det behov for både kunnskapsgrunnlag og koordinering blant aktørene. Det er blant annet foreslått å gjennomføre avgrensede forstudier, forprosjekter eller hovedprosjekter. Dette knyttet både til konkrete muligheter for etableringer av energistasjoner, men også knyttet til større prosjekter som eksempelvis interreg-prosjekter.

Tematikken for prosjektet, workshopene og de kommende aktivitetene er relevante på generell basis i regionen, i nasjonen og også over landegrensene. Erfaringsdeling, samarbeid og koordinering på mange nivåer vil være viktig for en fremtidig hensiktsmessig, effektiv og trygg etablering.