

Beteckning: 425-26734-2018

Länsstyrelsen Stockholm
Enheten för samhällsplanering

Fredrik Svensson
Fredrik.svensson@energigas.se

stockholm@lansstyrelsen.se

Stockholm den 31 oktober 2019

Remissvar Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon i Stockholms län

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Länsstyrelsen Stockholms remiss den 8 juli 2019.

Energigas Sverige ser mycket positivt på att en regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon tas fram. Det synliggör behovet av den samordning och de åtgärder som krävs för att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta. I planen finns många bra förslag på hur infrastrukturen för alternativa drivmedel kan stärkas men det vore önskvärt att ytterligare tydliggöra vem som tar ansvar för de olika delarna och hur dessa förslag ska genomföras i praktiken. Energigas Sverige håller med om att Sveriges DAFI¹-handlingsplan är bristfällig och att den borde uppdateras enligt vad EU-direktivet kräver samt att det vore önskvärt med en bättre nationell samordning av uppgifter för tank- och laddinfrastruktur för förnybara drivmedel.

Energigas Sverige instämmer i att det kan vara rimligt att infrastrukturutbyggnaden i ett inledande skede går snabbare än ökningen av antalet fordon som nyttjar densamma, men vill också poängtera att det är viktigt att den offentliga sektorn också tar sitt ansvar och ställer tydliga krav som stöttar infrastrukturutbyggnaden med tillkommande fordon vid upphandling av fordon och transporter. För att underlätta kravställning på fordon med de i planen prioriterade bränslena är det viktigt att en ny nationell miljöbilsdefinition som styr mot dessa kommer på plats snarast möjligt. En viktig aspekt att ta hänsyn till för att snabba på utbyggnationen av tankstationer för fordonsgas är också att undanröja hinder gällande mark- och arrendefrågor. Förutsättningarna för att etablera fordonsgasinfrastruktur bör därför beaktas redan i planprocessen.

I förslaget anges en drivmedelstrappa där det på ett bra och pedagogiskt sätt framgår hur olika kriterier kopplade till miljö- och samhällsmål utöver de grundläggande hållbarhetskriterierna kan påverka prioriterade val av förnybara drivmedel. I drivmedelstrappan hamnar grön el, närproducerad biogas från restprodukter och närproducerad vätgas högst. Även i utvärderingsmatrisen hamnar de relativt lika.

Energigas Sverige är positiva till att biogas lyfts fram som ett av de prioriterade bränslena men ställer sig mycket frågande till varför el och vätgas som drivmedelsval föreslås prioriteras före biogas. *Om* skälet är att Stockholm som region av någon anledning bedöms lämpa sig bättre för el än för biogas, bör detta med tydlighet framgå av texten. Det bör i så fall även förtydligas att prioriteringsordningen gäller specifikt för region Stockholm och inte är en rangordning av bränslena generellt. Även i det fall el fungerar praktiskt och ekonomiskt bör bränslenas samhällsnytta ses i ett bredare perspektiv.

¹ Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Energigas Sverige anser heller inte att el och vätgas bör klumpas ihop i scenariebeskrivningar etc. så som de nu görs i planen. Även om drivlinan är elektrisk och fordonen därmed får samma fördelar av inte avge lokala emissioner så finns det stora skillnader när det kommer till infrastruktur, som är fokus för den regionala planen. Utvecklingen av vätgasfordon och elfordon behöver inte heller (och kommer med största sannolikhet inte) följa varandra bara för att de båda är nollemissionsfordon. Bränslecellsfordon bör kunna öka även med en låg utveckling av batteridrivna elfordon och vice versa.

Vidare instämmer Energigas Sverige inte med bedömningen att vätgasfordon inte kommer att utvecklas i någon större grad före 2030. Den bedömningen är inte i linje med den utveckling av bränslecellsfordon som sker hos flera fordonstillverkare just nu och som också uppmärksammas i planen. Antalet vätgasfordon är i dagsläget väldigt få men det finns trots allt ett fåtal vätgasdrivna personbilar i Stockholms län så därför är det oklart varför det står noll som antal år 2018 och 2020 i tabell 14 på sidan 44. Energigas Sverige anser att det bör finnas en större potential för vätgasfordon till 2030. För att en mer positiv utveckling ska kunna ske för bränslecellsfordon är det dock viktigt att infrastrukturen byggs ut så att det finns bättre möjligheter att tanka.

Det vore intressant att höra mer kring vilken hänsyn som har tagits till den kapacitetsbrist på elnäten som för närvarande diskuteras i Stockholm och hur den kan påverka genomförandet av planen. Gas är på många sätt en möjliggörare även för elektrifiering och avlastar redan idag ett ansträngt elnät.

Energigas Sverige tycker att det är bra att drivmedelsalternativen har utvärderats utifrån flera olika miljö- och samhällsmål och att matriserna (figur 35 och 36 på sid. 76), med de olika miljö- och samhällsmålen tydligt visualiserar styrkor och svagheter hos de olika drivmedlen. Däremot anser Energigas Sverige att matrisen skulle kunna göras mer transparent i följande delar:

- Det behöver tydliggöras vilka målkonflikter som uppstår och hur de hanteras.
- Hur stor vikt har lagts vid de olika samhällsnyttorna? Hur viktas exempelvis klimatpåverkan jämfört med cirkulär ekonomi?
- Det behöver tydliggöras ytterligare vilken beräkningsmetodik som har använts för att beräkna växthusgasutsläpp. Biogasens växthusgasreduktion beror helt på hur man har satt systemgränserna. Med ett brett systemperspektiv bör biogasen i fler fall falla ut minst lika bra som el.
- Det saknas också information om hur man resonerar kring valet att endast basera elanvändningen på svensk elmix. Med en ökad elanvändning är det sannolikt att el kommer att behöva importeras från andra länder, särskilt vid användning i södra Sverige.

Utöver ovanstående anser Energigas Sverige att det är en brist att matriserna (figur 35 och 36 på sid. 76), enbart tar hänsyn till drivmedlet i sig. Ett sådant redovisningssätt ger elen oförtjänt bra värden i vissa fall, exempelvis när det gäller en giftfri miljö, anständiga arbetsvillkor etc. eftersom till exempel brytning av metaller till batterierna och batteriproduktionen då inte tas med trots att det har en betydande påverkan för elfordon.

Det skulle också vara intressant med ett förtydligande avseende vilket resonemang som ligger bakom slutsatsen att el ger en lika hög grad av landsbygdsutveckling som biogas. Biogas från gödsel och jordbruksrester har potential att både skapa en extra verksamhet för bönderna samtidigt som de får tillgång till biogödsel som kan ge en ökad grad av ekologiskt odlande och bättre biodiversitet.

Energigas Sverige ser positivt på att man i planen insett behovet av en utbyggd infrastruktur för biogas men att biogasens potential i övrigt troligen har underskattats på flera ställen. Det gäller både uppskattningen att endast fyra procent av bilbeståndet ska vara gasbilar 2030, samt att biogaspotentialen inte kommer att öka så mycket. Avseende gasbilarnas andel av bilbeståndet undrar Energigas Sverige varför inte fler källor använts för att nyansera den bilden. Exempelvis visar rapporten Scenarier för gasanvändning i transportsektorn till 2030 (Sweco, 2016-03-14) att ett högre antal gasfordon i Sverige år 2030 är möjligt om rätt styrmedel kommer på plats. Med tanke på att gasbilar faller väl ut inom ramen för både bonus-malus och miljözoner så ser vi en potential för en än mer optimistisk ökning. Avseende biogaspotentialen anser vi inte att antagandet att

matsvinnet kommer minska lika mycket som den tillkommande potentialen av idag outnyttjat matavfall är rimligt. Enligt EU:s avfallsdirektiv ska obligatorisk utsortering av matavfall införas senast den 31 december 2023. Det gäller då inte bara matavfall i hushållsavfallet utan även det matavfall som uppstår inom olika verksamheter. Energigas Sveriges bedömning är, i motsats till vad som anges i planen, att kraven på utsortering kommer att leda till en ökad biogaspotential.

Att i planen sätta ramvillkoret till att drivmedelspotentialen bygger på att vi i Sverige bör vara nettoexportör av drivmedel och att det även läggs stor vikt på att regionerna inte ska använda större mängder biodrivmedel än vad det finns potential för att producera inom länet ställer sig Energigas Sverige frågande till. Oavsett bör man dock ta hänsyn till att Sverige som potentiell nettoexportör av biodrivmedel kan exportera en typ av biodrivmedel samtidigt som andra typer av biodrivmedel importeras. Detta innebär att tillgången på till exempel biogas i Sverige kan vara större än de volymer som är produceras i landet. Gasbranschen har ett mål om att 12 TWh biogas ska användas till transportsektorn år 2030.

Slutligen instämmer Energigas Sverige i bedömningen att kollektivtrafiken är en viktig avsättning för den producerade biogasen. Kollektivtrafiken är en sektor som förbrukar stora mängder energi och har stor påverkan på regionen. Eftersom biogasen är en del i ett cirkulärt system skulle en minskad avsättning för gasen även kunna påverka avfallshanteringssystemet och möjligheten att på bästa sätt tillvara organiskt avfall. Infrastrukturen för gas finns dessutom redan på plats på många av bussdepåerna och den bör således prioriteras att utnyttjas så effektivt som möjligt för att maximera nyttan av redan gjorda investeringar. Av den anledningen är det mycket olyckligt om krav på en viss andel gasbussar tas bort från kollektivtrafikupphandlingar. Att bara låta klimatmålet ligga till grund för utvärderingen och inte ta hänsyn till fler miljö- och samhällsaspekter ger upphov till ger tydliga, onödiga och olyckliga målkonflikter.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Fredrik Svensson
Ansvarig Vägtransporter och Sjöfart