



Stockholms Stadshus AB
Dnr SSAB 2025/38
Dnr SH: 2025/105

Remiss av Betänkandet -Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97

Regeringen beslutade den 15 juni 2023 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn (Dir. 2023:80). Utredningen har tagit namnet Utredningen för elektrifierade transporter.

Stockholms Hamnar har fått möjlighet att föra en nära dialog med utredningen och utredningen har gjort studiebesök och genomfört dialogmöte med bolaget i Värtahamnen under hösten 2023.

Bolaget svarar här på de delar av utredningen som berör hamn och sjöfart.

Ärendet

Utredningen lämnar förslag till ändringar i lagstiftningen inom tre olika områden: utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter, utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddinfrastruktur samt åtgärder för att korta ledtider för nätanslutning, i form av energihubbar och kapacitetskartor.

Utredningen beskriver vidare problembilden med långa ledtider för nätanslutning, geografiska skillnader i ledtider och hur problembilden förväntas utvecklas, inklusive åtgärder som vidtas för att effektivisera och utveckla anslutningsprocessen. Även utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning och aktörsdialog beskrivs. Utredningen lyfter också frågan om det finns ett behov av nationell styrning och samordning för att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet. Avslutningsvis redogörs för några ytterligare överväganden relaterade till elektrifieringen av transportsektorn

Problembilden för elanslutning

En elektrifiering av transportsektorn och utbyggnad av laddningsinfrastruktur förutsätter tillgång till el och effekt. Regeringen konstaterar att elbehovet i Sverige väntas öka kraftigt med anledning av den elektrifiering som samhället står inför.

Den gröna omställningen kommer att innebära en övergång från ett statiskt elnät anpassat efter tung industri till ökad digitalisering och ett mer flexibelt och smart elnät samt ett ökat antal lokala lösningar. I dagens elsystem utnyttjas den maximala överföringskapaciteten i elnätet endast en mindre del av tiden. Övrig tid finns det oftast ledig överföringskapacitet. Tekniska lösningar och flexibilitetsmekanismer, såsom exempelvis lagring och lokala flexibilitetsmarknader, innebär att elnäten kan nyttjas mera effektivt.

Orsaken till långa ledtider för återkoppling till sökanden uppges vara bristfällig information från sökanden samt, för stora anslutningar, brist på elnätskapacitet. Brist på elnätskapacitet är ett större problem i södra Sverige. En viktig orsak till långa ledtider från genomförd nätutredning till etablerad anslutning är tidskrävande nätförstärkning.

Bättre möjligheter att bygga och använda energihubbar för transportsektorns behov.

Utredningen har identifierat att hamnar och flygplatser kan spela en viktig roll som energihubbar i framtidens energisystem. Båda verksamheterna överför i dag stora mängder energi i form av fossila bränslen. Övergången till en helt elektrifierad sjö- och luftfart bedöms ta betydligt längre tid än för den övriga transportsektorn. På vägen mot ett sådant mål kommer också många delar inom hamnar och flygplatser, som exempelvis vägtransporter, kranar och omlastningsfordon, att elektrifieras. Högre användande av landström i hamnar bidrar redan i dag till att minska utsläppen och ett ökat effektbehov.

I takt med att allt fler fartyg använder landström ökar också kapacitetsbehovet från elnätet. Det finns redan i dag en möjlighet för flygplatser att bygga interna elnät för användningen av el inom området. Motsvarande möjlighet för hamnar finns inte, men ett sådant förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utredningen bedömer att det finns en möjlighet för hamnar och flygplatser att ytterligare effektivisera elanvändningen och i högre utsträckning hantera effekttoppar lokalt inom det interna elnätet.

Utredningen föreslår att möjligheten att bygga och använda elnät som inte omfattas av krav på nätkoncession förbättras. De nät som omfattas av undantag från koncessionsplikten finns i IKN-förordningen. Utredningen lägger fram två förslag som förbättrar möjligheterna att anlägga så kallade energihubbar. Bland annat föreslås att sammankoppling av interna elnät ska tillåtas. Detta möjliggör för till exempel elproduktion eller laddningsinfrastruktur att anslutas till det interna elnätet för exempelvis en flygplats eller en hamn.

Stockholms Hamnars synpunkter

Kommuner får möjlighet att medge undantag för elektrifierade transporter

Stockholms Hamnar har inte någon synpunkt inom området.

Det blir enklare för samhälligheter att installera laddinfrastruktur

Stockholms Hamnar har inte någon synpunkt inom området.

Problembilden för elanslutning

En elektrifiering av transportsektorn förutsätter tillgång till el och effekt.

Stockholms Hamnar delar utredningens beskrivning av problembilden. Det tar allt för lång tid att få till nya anslutningar och ibland får bolaget inte tillgång till den effekt som efterfrågas.

Ett särskilt stort problem är att anslutningar är förknippade med höga anslutningsavgifter. Anslutningsavgifterna för landelanslutning kan kosta hundratals miljoner kronor. Det är för de allra flesta hamnar helt omöjligt att få kostnadstäckning för nödvändiga investeringar i elanslutning till följd av kommande EU-krav.

Det är nödvändigt att utökade statliga investeringsstöd tas fram för att kunna uppfylla EU:s målsättningar. Enligt EU-direktivet AFIR (förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel) är det medlemsländernas ansvar att säkerställa att kraven om t ex utbyggnad av landelanslutning av fartyg uppfylls. Idag läggs det kravet helt och fullt på kommunalt ägda hamnar.

Bolaget vill gärna passa på att lyfta betydelsen av ”Klimatklivet” i detta sammanhang och efterlyser härmed fler nationella satsningar och dedikerade medel med inriktning på sjöfarten. Detta för att säkra den gröna omställningen av sjöfart och hamnar i Sverige, samt möjligheten att bygga långsiktig konkurrenskraft för näringen.

Det är även nödvändigt att se över kraven på redundans i elsystemet vid framdragning av el till landelanslutningar. Att dra fram dubbla uppsättningar kablar är kraftigt fördyrande och det är helt onödigt, eftersom fartygen vid ett elavbrott kan producera sin egen el ombord.

Bättre möjligheter att bygga och använda energihubbar för transportsektorns behov.



Stockholms hamnar delar utredningens förslag om att undanta hamnar från kravet på nätkoncession. Detta är även något som Trafikanalys rekommenderade i sin rapport i december 2022, där de föreslog att lämplig myndighet får i uppdrag att ta fram förslag till förordning för ett stöd till land- och laddinfrastruktur för fartyg.

Bolaget skulle även välkomna investeringsstöd för att kunna etablera anläggningar för lokal produktion och lagring av energi.

Detta svar har inte behandlats av Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Magdalena Bosson
Vd, Stockholms Hamn AB