

PM: Sammanställning från workshop om ansvarsfull datadelning för utveckling av Sveriges laddinfrastruktur för tunga transporter

Bakgrund till workshop

Arbetet i Arbetsgruppen Fossilfria transporter inom Samverkansprogrammet Näringslivet klimatomställning har fördelats inom två utskott. En om biodrivmedel och en om elektrifiering. Inom elektrifieringsutskottet identifierades ett behov av mer samverkan för att nå en snabb och effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon. Grundtanken är att laddinfrastrukturen är en delad resurs som behöver optimeras. För att detta ska ske krävs data från olika aktörer som behöver samordnas och därmed kan det finnas ett intresse av att dela data.

Utgångspunkt för workshop

Arbetsgruppen Fossilfria transporter inom Samverkansprogrammet Näringslivets klimatomställning arrangerade den 22 april 2021 en digital workshop om ansvarsfull datadelning för utveckling av Sveriges framtida laddinfrastruktur för tunga transporter. Syftet med workshopen var att

- identifiera behov och kravställning av delade dataströmmar och datautrymme, samt
- identifiera och knyta samman aktörer med möjligheter att arbeta vidare med frågan.

I workshopen deltog drygt 20 representanter från fordonsindustrin, elbolag, Regeringskansliet, myndigheter, branschorganisationer, lärosäten och institut. Representanterna delades in i tre blandade grupper som var för sig diskuterade uppsatta frågeställningar.

Utgångspunkten för workshopen var att diskutera behov, drivkrafter, hinder och möjliga lösningar för att genom delade dataströmmar och datautrymme kring tunga transporter kunna optimera placering av laddinfrastruktur för tunga transporter. En ytterligare ambition var att identifiera organisationer som var intresserade och villiga att arbeta vidare med frågan på sikt.

Resultat av workshop

Diskussionerna i de tre grupperna skilde sig åt. En gemensam nämnare i diskussionerna var att fordonstillverkarna ser begränsade behov av delade dataströmmar jämfört med representanter från akademi och institut. Istället lyfter fordonstillverkarna fram andra behov och initiativ som mer prioriterade för att säkerställa en tillräcklig utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga transporter i Sverige. Nedan sammanfattas resonemangen från workshopen.

Den underliggande logiken för placering av laddinfrastruktur är att tunga fordon ska laddas när de ändå står still, men de ska inte behöva stå still för att laddas. Speditörerna kan med andra ord inte avvika från sina logistikflöden för att ladda fordon. De platser där fordonen idag står still består i huvudsak av terminaler, depåer och truck-stops. Det finns idag inga indikationer på att elektrifierade tunga fordon kommer röra sig på ett annat sätt än dagens transportflöden. Samtidigt är elektrifiering av tunga fordon en teknik som är tidigt i sin mognadsgrad och det finns en risk att låsa in sig i lösningar för laddinfrastruktur baserat på rörelsedata från dagens elektrifierade transporter som sker i inom ramen för mindre testprojekt. De projekt som följer elektrifierade tunga transporter idag rör också en mycket liten del av hela fordonsflottan. Vidare finns det tillgänglig data idag om dels var tunga fordon står still, dels huvudsakliga transportleder.

Utifrån resonemangen ovan ger inte datadelning som följer fordon i realtid några direkta mervärden för att besluta om var laddinfrastrukturen ska placeras. De behov som främst lyfts är av mer kunskap för att säkerställa tillräcklig effekt i elnätet till de platser där lastbilar idag står still. På längre sikt (2030-2050) när alla fordon är elektrifierade kommer samtliga terminaler, depåer och truck-stops ha infrastruktur för laddning på plats. Frågan i närtid är var utbyggnaden ska börja och hur man skapar ekonomiska incitament för utbyggnaden. Vidare finns frågor om eventuella risker som följd av trängsel vid laddplatser och hur framtida bokningssystem kan utformas.

Förslag på framtida åtgärder för att utveckla laddinfrastrukturen för tunga transporter i Sverige

Konsensus under workshopen är att det inte finns tid för långdragna utredningar. Behovet av laddinfrastruktur för tunga transporter finns redan nu och växer. Deltagarna i workshopen föreslog dock två konkreta underlag som behöver utforskas närmre för att ta arbetet vidare.

Jämföra transportflöden med elnätskarta för att identifiera var laddinfrastrukturen bör byggas ut och om elnätet har tillräcklig kapacitet

Behov: Det saknas information om huruvida elnätet har tillräcklig kapacitet för att kunna bygga laddinfrastruktur för tunga fordon

Åtgärd: Sammanställa och korsköra data som visar var tunga transporter i Sverige idag står still (inkl. terminaler och depåer där det är lämpligt att bygga laddinfrastruktur) samt data som visar tillgänglig effekt i elnätet vid dessa platser. Därefter jämförs transportflöden med elnäten för att identifiera om befintligt elnät har tillräcklig kapacitet för att motsvara behoven hos de tunga fordonen.

Aktörer som bör vara involverade:

- Fordonstillverkare samt transport- och logistikföretag som tillhandahåller data om transportflöden
- Elnätsägare som tillhandahåller data om elnätens kapacitet
- Neutral part (till exempel RISE eller universitet) som sammanställer och analyserar data

Utforska affärsmässiga och legala hinder och incitament för utbyggnad av laddinfrastruktur

Behov: Speditörerna behöver ha kunskap om och garantier för att det finns el på de platser där deras fordon optimalt sett ska laddas. För detta behöver elnätsbolagen ha kunskap om behovsvolymer vid olika tidpunkter (utifrån förslagsstudien ovan). Dessutom behöver förutsättningar finnas för nätägarna att agera proaktivt och bygga ut kapacitet till platser där behov förväntas öka. Idag finns det bristande affärsmässiga incitament och legala hinder där nätägarna måste avvakta en begäran om effekt för att bygga ut nätet, vilket innebär en moment22-situation då behovet av effekt först kommer när laddinfrastrukturen är utbyggd.

Åtgärd: En analys krävs för att utröna förutsättningarna för att tillåta en installerad laddinfrastruktur vars effekt är större än vad nätet tillåter utifrån kunskap om hur användningen av infrastrukturen sannolikt ser ut vid enskilda tillfällen.

Aktörer som bör vara involverade:

- Fordonstillverkare
- Elnätsägare
- Tillståndsmyndigheter
- Regeringskansliet