

Beskrivelse av en typisk befaring av en mulig lokasjon for energistasjoner for tungtransport

(Lotta Möllerfalk, Østlandssamarbeidet, Eva Næss Karlsen, Osloregionen, januar 2025)

Innledning

Østlandssamarbeidet og Osloregionen IPR har i perioden 01.08.2022-31.12.2024 gjennomført prosjektet *Energistasjoner for grønn næringstransport*, med støtte fra Klimasats. Prosjektets formål har vært «å bidra til raskere etablering av energistasjoner for grønn næringstransport på Østlandet».

En av aktivitetene i prosjektet har vært å gjennomføre befaringer på aktuelle lokasjoner for energistasjoner. Dette notatet gir en beskrivelse av en typisk befaring av en mulig lokasjon. Siste delen av dokumentet viser rapport fra gjennomført befaring på Magnormoen i Eidskog kommune.

Det vises til at prosjektet har utviklet en [veileder for etablering av energistasjoner](#), som er et nyttig verktøy for kommuner og fylkeskommuner i arbeidet med omstilling til grønn næringstransport. Veilederen har også nytteverdi for tiltakshaver og andre aktører.

Det vises også til [et notat, utarbeidet av planavdelingen i Eidsvoll kommune \(september 2023\)](#). Notatet tar for seg en kartlegging av ulike tomters arealformål og planstatus, som et grunnlag for vurdering av hvor det potensielt kan etableres energistasjoner for fremtidens tunge kjøretøy i kommunen.

Før befaring

Hvordan er lokasjonen blitt identifisert? Henvendelse fra ekstern aktør eks. tomteeier, industriaktør, etc., dialog med kommune/fylkeskommune, eller annet.

Deltakere

Hvem skal inviteres på befaringsen? Energistasjonsprosjekt, representant fra fylkeskommune og kommune (typisk sett ofte næringsjef, av og til politikere), SVV (hvis lokasjonen er en døgn- eller ukehvileplass), lokalt nett/strømselskap, næringsaktører, tomteeier, transportaktører og andre interessenter som GLP, næringsutviklingselskap (som Elverum Vekst, Klosser, tilsvarende), interesseorganisasjoner.

I tillegg inviteres gjerne potensielle utbyggere med på befaring, dette etter avklaring med tomteeier.

Sjekkliste

Før befaring er det lurt å sjekke følgende:

- Hvem eier, hva ser eier for seg på tomten? (kan de se for seg alternative løsninger som opsjonsavtaler ed tanke på krafttilgang? Samarbeid?)
- Hvem initierte befaringsen og hvorfor? (Er det en kommune som ønsker å initiere noe her, en privat aktør, en hvileplass?)
- Hvor stort er arealet?
- Hva er reguleringen?
- Hva finnes her fra før, er det toaletter, evt annet servicetilbud i nærheten (rom/mat/butikk)? Er det et grønt areal, ferdig asfaltert? Hvor mye kan man tilpasse utformingen?

- Er det bygg på tomten i dag, hvem eier i tilfelle disse? (Dette er relevant blant annet med tanke på forsikringer, sikkerhetsavstander, brannsikkerhet. Ulike forsikringselskaper stiller ulike krav til forsikring ved etablering av ladepunkter.)
- Hvordan ser tomten ut – er det flatt, ferdig opparbeidet?
- Hvilke andre aktører deler området eller nærområdet?
- Er det noen utviklingsplaner på området i dag?
- Hvordan er av- og påkjørsel? (Her er det relevant å se på størrelse, svingradius, hvordan veien er trafikkert, om det er en sving like før eller etter som kan gjøre det vanskelig med sikt, om det eksempelvis er en brå bakke som kan gjøre det vanskelig å komme seg ut igjen, og lignende).
- Er det en fylkesveg?
- Hvordan er sikten til området, med tanke på skilting? Vil det være tydelig visuelt at det er en energistasjon her?
- Er det mulig å kjøre rett fram inn og ut, eller må man snu?
- Er det mulig å parkere uten å ta opp eventuell lade/fylleplass?
- Hvor ligger nærmeste trafo?
- Hva er nettkapasitet i området?
- Hvilket høyspentnivå tilhører arealet?
- Er det personbilladere i nærheten, og hvem eier disse? (Sjekke om de eventuelt er anleggskonsesjonærer eller ikke.)
- Linje eller kabel (relevant mtp sensorikk)?
- Hva finnes av nettutviklingsplaner lokalt/statlig?
- Tidshorisont på nettutvikling?
- Sjekk av stoppmønsterdata og ÅDT (årsdøgnstrafikk) - hvor mange biler kjører forbi i dag, hvordan forventes dette utviklet?
- Hvor er nærmeste lade- eller fyllpunkt i dag?
- Hvilke andre områder i nærheten kunne vært aktuelt?
- Hva er unikt med tomten?
- Hvilke USP (unique selling point) har tomten?

Befaringen

Typisk starter befaringen i et møterom, eks. i forbindelse med lokasjonen eller på kommunehuset eller lignende. Som regel er energistasjonsprosjektet ordstyrer, hilser velkommen og har en kort presentasjon etter en runde rundt bordet. Øvrige aktører som gjerne har en presentasjon er kommunen, av og til tomte-eier, og eventuelle andre aktører som SVV, NLF, lignende.

Sett av tid til diskusjon og spørsmål rundt bordet før man tar en runde ut på selve lokasjonen.

Videre arbeid

- Veien videre etter befaring er ulik, og avhenger blant annet av følgende.
- Er dette en lokasjon som det er verdt å gå videre med?
- Hva kan energistasjonsprosjektet bidra med?
- Hva kan kommune/fylkeskommune bidra med?
- Hva trengs for å få til en etablering her?
- Har det vært en dialog eller kontakt med potensielle etableringer?
- Hvem kan gå ut til potensielle aktører for etablering på lokasjonen?

Eksempel på gjennomført befaring

19.1 2024 Energirådhuset, Magnormoen, Kl. 12-14

Deltakere

Lotta Möllerfalk – [energistasjonsprosjektet](#) og Innlandet fylkeskommune

Kommuneordfører – Kamilla Thue

Jogeir Munkeby - Gasum

Guttorm Tysnes – regionsjef NLF

Knut Ruud – Ruuds transport i Nord Odal. Investert i 4 elektriske lastebiler, venter på de akkurat nå. Har bygget egne ladere. (Med Enovastøtte, fikk hjelp av NLF med å skrive søknad. Men mener det er tungvint, og for lite)

Wegar Monsen - Supercharge/powercharge. Bedrifts- og underveislading..

Elvia: Jon, Erlend, Olav

Steinar Grønnerud – Eidskog kommune

Torfinn Smines – kommuneplanlegger

Martin Røed – powercharge, landet rammeavtale med Posten, Bring. Deres største flaskehals er alltid strømmen.

Svein Busch Iversen – Oslo Buss, fossilfrie. Har 18 elbusser og 4 biogassbusser. Eget ladeanlegg til bussene, planlegger offentlig ladeanlegg på samme tomt, støttet av Oslo kommune.

Morten von Krogh – Norske energistasjoner.

Åpen diskusjon:

NLF tror det går saktere enn myndighetene mener, men raskere enn hva bransjen takler.

Her løftes Elvias catch 22. Når de i en tilknytningshenvendelse ikke får nok info (fordi den ikke finnes?) og derfor er mer konservative i å gi tilknytning så blir ting vanskelig og tar mer tid. De er ikke enig i effektkvote på 0,6, de vil være mer reservert.

Det løftes att Enova ikke åpner for energiproduksjon også i søknad om støtte.

Ruud tror ikke lastebileierne klarer dette økonomisk selv. Må ha langsiktighet. Stasjoner/etableringer som dette potensielt kan bli er fullstendig avgjørende for at bransjen skal klare det. Samtidig løftes det at nærhet til grensen kan medføre en sårbarhet på pris. Vil det være rimeligere å lade/fylle i Sverige? (Nærmeste ladestasjon for tungtransport i Sverige er i Arvika, 45 km unna. I Karlstad har Gasum LBG, 120 km unna.) Det er annen prisdynamikk for lading kontra diesel.

Det burde være null nettleie på tungbillading (avgiftsfri diesel). Store selskaper har råd til å kjøpe el-lastebilen med den lille støtten de får. De små faller helt av.

NLF har 3000 bedrifter. 80% har 5 biler eller færre. Det blir stadig mer fusjoner og større, men fortsatt overveiende små aktører. Og de små kan ikke gamble.

Vi er et kaldt land, fluktuerende temperaturer. Kinesiske produkter har ikke tatt høyde for høy kondens. Dette er nå-problematikk men vil ikke være et tema i fremtiden, løsninger kommer.

Vi må samarbeide. Kan ikke putte alle egg i samme kurv.

Eidskog:

Liten grensekommune men stor og ambisiøs region. Regionen har laget en videosnutt om området som presenteres.

200 daa ledig. Regulert til næring, industri, handel.

En region som har ganske hårete ambisjoner rundt klima, miljø.

Har vedtatt at de skal være klimanøytrale innen 2030. Et av delmålene er at regionen skal bidra og legge til rette for miljøvennlig logistikk og transport. Dette er derfor veldig relevant.

Norges største grensepassering. 8000 biler/lastebiler hver dag. (16 % tungtransport?)

63% av klimautslippene i regionen er fra transport. Ønsker å være med og legge til rette for energistasjoner.

Har et delmål – 200 daa med næringstomter som ønskes fylt opp med næring. Ønsker at dette skal gi ringvirkninger, positiv effekt utover rent klima.

I forkant er det ladere for personbil, og en bensin/dieselpumpe.

Dette er et område som de har hatt klart mange år.

Ligger nært riksgrensen. Området er viktig for Norge også, men er også tett på hva som skjer i Sverige. Har også lokal industri der. (Nærmeste ladestasjon for lastebil i Sverige er under bygging i Arvika. [REF.](#))

Tysnes løfter campingen som problematisk, ønsker de en masse lastebiler på nabotomten?

Torfinn – Eier er fremoverlent, men det er selvsagt en jobb å pusle alt sammen.

Kamilla – har jobba mye med Magnormoen og Morokulien – det er kap.problemer på andre siden grensen. Må ha større kap på både toll- og kontrollstasjon. Har fått til en mulighetsstudie.

Hva kan man gjøre på motsatt side av veien? Man vil ha mest mulig arbeidsplasser på denne siden (aktuell) av veien. Det er et stort behov for å gjøre noe med anlegget der.

Wegar: Det er et selskap, Nedig AS på sørlandet, som har et bra konsept med metallkonstruksjon med tak over parkeringsplassene hvor det er solceller. Han foreslår å dra inn solcelleselskaper og lobb den idéen med disse også på befaringer.

97% av godsverdiene i Innlandsnorge fraktes på lastebil.

Det blir masse godstransport på veien også i fremtiden.

Holt på Granli er eneste pluss tre som har tilrettelagt for å bruke jernbanen direkte. Snakkes om å se ting i sammenheng.

Elvia deler en presentasjon om muligheter for ladeinfrastruktur i området (eget vedlegg).

Elvia bygger nå mer nett i Innlandet. Eidskog er en del av Minne-Sverige (Statnett eier, Elvia drifter: 132kV)

Elvia eier trafoen i Eidskog. Trafoen er i dag en begrensing. Det er ikke forsvarlig for dem å tilknytte så veldig mye mer. De store punktlastene er det ikke plass til i den trafoen som det er i dag. De har fått henvendelser om nye solparker i området, og noe av det klarer de. 10 MW av ny produksjon fra sol i Innlandet ligger i Eidskog. Men solkraften hjelper ikke mot nytt forbruk. Effektbalansen hjelpes ikke av solkraften. Hjelper kun på energibalansen.

Ruud mener det må premieres bedre med solceller. Men dette er politikk.

Ordfører ønsker innspill på hva som trengs for å kunne bidra. Hjelp oss å sikre og utvikle bedrifter. (sender referatet)

*Innspill fra dagen til politikerne: Det er nå åpnet for å gi fritak i bompeng for biogass. Dette er en kommunal beslutning. Innlandet fylkeskommune **oppfordrer** kommuner til å se på dette, som en del av en virkemiddelpakke for å fremme biogass.*

Wegar: lage hydrogen ut fra overskuddsstrøm, ref solceller. Alt må ikke puttes på batteri. Også bedrifter kan drive med H₂-produksjon. Nok så enkelt.

Markedsprisene styrer hva du får av solprodusert kraft.

Oslobuss: wheel to grid (bussene er som batterier)

Men Elvia mener det ikke monner nok for å være en nytte i deres nettdrift. Må være på størrelse 500 MW for å virkelig utgjøre en forskjell.

Statnett sier det er fullt, men det er ikke fullt for alt. De prioriterer elektrifisering, generelt forbruk. Prioriterer forsyningsikkerhet. (eks mast som forsvant i Våler).

Kommer til å konsesjonssøke enda en trafo i stasjonen her. Har egentlig ikke nok modne prosjekter til å bygge, men håper at det å snakke om det kan føre til at prosjekter dukker opp. Har derfor valgt å planlegge byggingen. Vil det kunne hjelpe å styre utviklingen gjennom at Elvia er i fremkant, heller enn å respondere reaktivt ved behov?

Har sendt ut brev til Eidskog kommune hvor de ber om støtte i saken. Burde være nokså rett frem.

Her er en region som ville vært egnet for et stort batteri.

Forsyningsikkerheten her er ikke så god som den burde være, enda et argument for å forsvare en ny trafo.

Oppgradering av Eidskog stasjon. Bør være et enkelt tiltak. Skriv det i brevet tilbake (det er politisk behandling på saken) så hjelper det Elvia i konsesjonsprosessen. Beskjedent tiltak som burde være enkelt å være enig i. Her har det vært planlagt for utvidelse fra start.

Planlegger å sende søknaden til NVE. Evt investeringsbeslutning Q3 2024, evt bygging i 2026. Dette er et forsøk på å gjøre det motsatte av hva de har gjort hittil, dvs å jobbe proaktivt, forutfor et konkret prosjekt.

For lokasjonen:

Må forsterke en stubb med 22kV for den lokasjonen vi ser på i dag. Ca 1 km.

Det er alternative områder i Eidskog med mindre behov for forsterking.

Tomten

Området har ingen adresse, men ligger langs en veg som heter Furumoen som går parallelt med Arko-vegen.

Det totale arealet på området er (hele området som er markert som en firkant) på 38958 m², men hele området vil ikke bli avsatt til dette formålet, hvor stort område som vil bli avsatt til dette er noe kommunen er avhengig av å få en tilbakemelding på. Men aktuelt område er markert med en litt mindre firkant med rødt.

Den røde sirkel markerer Energirådhuset hvor vi hadde møtet.

Lokasjonen ligger med som del av Trinn 6 hos Enova.

Det grønne området på kartet, mellom lokasjonen og riksvegen, er i dag en ladestasjon for personbil. Det er også mulig å fylle fossilt drivstoff ved siden av.

Det er god synlighet til tomten fra vegen. Det er god sikt ved av- og påkjørsel. Tomten er stor og flat, og det er mulig å tilpasse utbygging etter hva som vil være mest egnet. Her vil det være plass til en fullskala transport- eller logistikkhub.

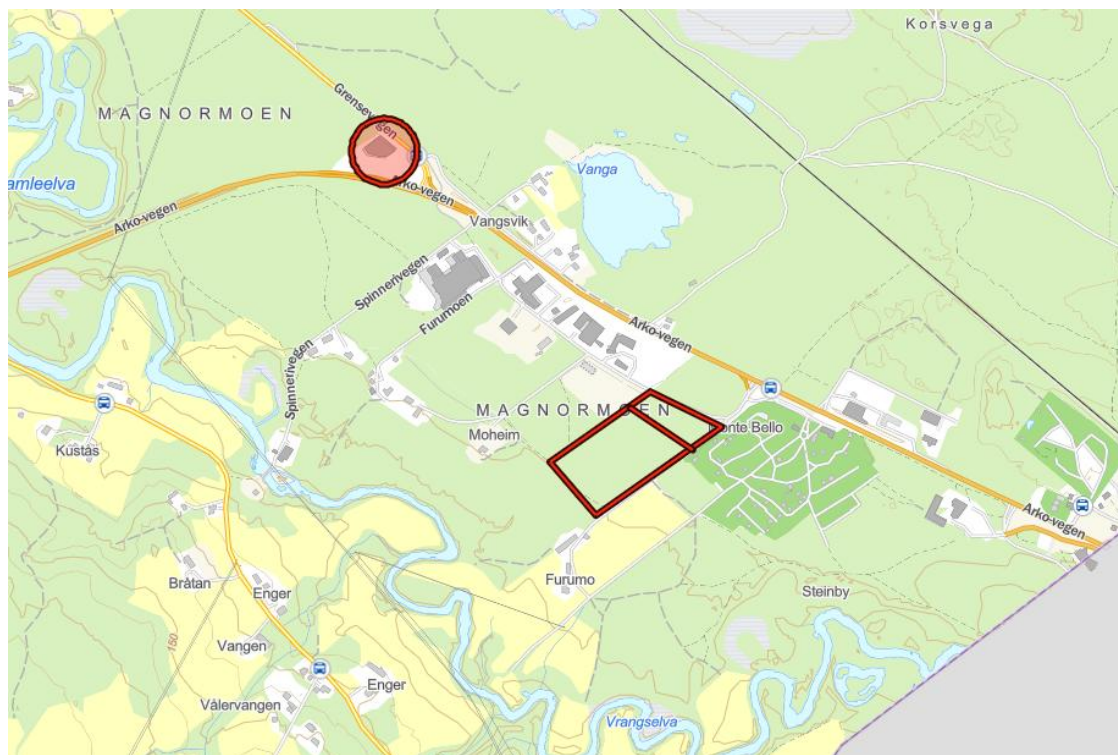




Foto: Lotta Möllerfalk, Østlandssamarbeidet



Foto: Lotta Möllerfalk, Østlandssamarbeidet