

Kommunstyrelsen

## **Motion - Vätgasbilar i Nacka**

*Motion den 17 december 2018 av Sidney Holm och Lisskulla Zayane (MP)*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut:

Kommunfullmäktige noterar att det i första hand är branschens och statens ansvar att se över och besluta om samhällets långsiktiga energibehov. Kommunstyrelsen noterar även att infrastrukturen för produktion och distribution av vätgas ännu inte är mogen.

Motionen anses därmed färdigbehandlad.

### **Sammanfattning**

Motionärerna föreslår att kommunen undersöker möjligheten att anordna tankstationer för vätgas i kommunen för att öka intresset hos Nackaborna för vätgasdrivna fordon. Det är statens ansvar att besluta om vilka drivmedel som bör användas i landet och initialt är ett stort statligt engagemang nödvändigt innan vätgas kan bli kommersiellt gångbart. Utvecklingen bör drivas av berörda branschorganisationer. Enheten för strategisk stadsutveckling menar att pådrivandet av utveckling och installation av vätgasanläggningar inte är ett kommunalt ansvar. Vidare är tekniken för storskalig framställning och distribution av vätgas i dagsläget outvecklad, likaså är stationer för småskalig vätgasproduktion för fordonsbruk på prototyp- eller pilotstadiet. Bilar drivna med bränsleceller är fortfarande dyra i relation till fossildrivna bilar.

### **Förslagen i motionen**

Motionärerna föreslår att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bygga en station för vätgas som drivmedel för fordon i Nacka. Syftet är att kommunen ska ta en mer aktiv roll i omställningen mot ett fossilfritt samhälle samt att öka intresset hos Nackaborna för drivmedlet och öka förekomsten av bilar som drivs på vätgas.

## **Enhetens utredning och bedömning**

### **Infrastruktur kräver nationell inriktning**

Utbyggnad av infrastrukturen för vätgas krävs för att bränslecells bilen ska bli en massmarknadsprodukt och kunna fungera som ett vettigt alternativ till fossil- eller batteridrivna bilar. För att öka användningen i samhället av vätgas som energibärare, som fordonsbränsle och för t.ex. uppvärmning av hus behövs sannolikt lika delar politisk vilja och handlingskraft, forskningsanslag samt statliga subventioner. Utvecklingen behöver vara branschdriven.

Av de anledningarna finns det goda skäl att avvakta framväxten av storskalig framställning av vätgas i Sverige liksom utvecklingen av stationer med bränsleceller för kommersiell drift, något som inte ligger inom den kommunala räckvidden.

### **Produktion och distribution**

I Sverige finns det flera aktörer som tittar på att använda vätgas för industriella tillämpningar, framförallt för att ersätta kol vid tillverkning av stål. Storskalig användning av vätgas, framställd med el från förnyelsebara energikällor, skulle reducera de klimatpåverkande utsläppen från en industriprocess som dras med stora utsläpp. Det skulle kunna innebära framväxten av en storskalig produktion av vätgas som då kan komma transportsektorn till del.

Ett hinder för en expansion till hushållskunder är utbyggnad av infrastrukturen. Infrastrukturen kan bara bli lönsam om det finns många som efterfrågar vätgas. Samtidigt vill ingen välja vätgas om inte infrastrukturen finns på plats. Detta dilemma är svårt att hantera för företag, eftersom det innebär en stor marknadsrisk. Ett stort engagemang från staten är därför nödvändigt för att etablera vätgas som energibärare.

### **Tankstationer**

I Mariestads kommun invigs under våren/sommaren 2019 en anläggning för att producera vätgas med hjälp av el från solceller. Gasen ska dels användas i en tankstation för fordon, dels i två förskolor som ska värmas med denna typ av el/gassystem. Det låga energiinnehållet i vätgas per massenhet innebär att tankstationer för vätgas blir stora och kostsamma. Kostnaden för solcellspark och vätgasanläggning i Mariestads kommun beräknas enligt kommunens egna uppgifter till 14 miljoner kronor, med målsättningen att få 90 procent av finansieringen genom bidrag.

Om satsningar på vätgas för transporter kan anses vara motiverade är ett första steg att öka antalet tankstationer. Idag finns det fyra stationer i Sverige för att tanka vätgas i fordon. Stationer för vätgas som fordonsdrivmedel, som framställer sin egen gas genom elektrolys, genererar färre inomkommunala transporter av oljeprodukter, vilket på längre sikt kan påverka riskklassningen av det kommunala vägnätet.



### **Bränslecellsfordon**

När det gäller fordon med bränsleceller drivna av vätgas är dessa i dagsläget inte prismässigt konkurrenskraftiga jämfört med konventionellt drivna fordon. De fåtal modeller av bränslecells-bilar som finns på marknaden idag kostar mellan 550,000 – 750,000 kronor. Utvecklingen av batterifordon är dessutom snabb. Jämfört med batterier möjliggör bränsleceller dock längre körsträckor och snabbare tankning, viktiga egenskaper för kollektivtrafik och i en delningsekonomi där flera personer delar på samma fordon. Den svenska fordonsmarknaden är emellertid för liten för att självständigt driva en utveckling av vätgasdrivna fordon och tillhörande tankningsmöjligheter. Det innebär att Sverige kan förväntas bli en följare i denna utveckling.

Mot ovanstående bakgrund konstaterar enheten att utvecklingen av vätgasproduktion och -distribution behöver vara branschdriven samt att den förutsätter ett tydligt nationellt engagemang. Motionen föreslås därmed vara färdigbehandlad.

### **Förslagets ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

### **Konsekvenser för barn**

Förslaget till beslut innebär inga särskilda konsekvenser för barn.

### **Bilaga**

*Motion "Vätgasbilar i Nacka" av Sidney Holm och Lisskulla Zayane (MP) daterad den 17 december 2018.*

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Eric Telander  
Kvalificerad administratör  
Enheten för strategisk stadsutveckling