

i.remissvar@regeringskansliet.se

Fredrik.norlund@regeringskansliet.se
Diarielcenter

Trafikverkets remissvar gällande Energimarknadsinspektionens rapport Kapacitetsutmaningen i elnäten samt promemorian Ökade incitament för kostnadseffektiva lösningar i elnätsverksamhet (I2020/03164)

Trafikverket bedriver inte nätverksamhet och har inte för avsikt att bedriva nätverksamhet inom något verksamhetsområde enligt det uppdrag myndigheten har som infrastrukturförvaltare. Trafikverkets interna nät är därför inte en del av allmänna elnätet.

Dock är Trafikverket en omfattande elanvändare med en årlig förbrukning på 2,7 TWh, vilket under 2020 motsvarade ca 2 % av landets energiförbrukning. Trafikverkets olika elektriska anläggningar och kraftförsörjningssystem ansluter mot lokalnät och regionnät över hela landet med uppskattningsvis ca 14 000 lågspänningsabonnemang och ca 170 högspänningsanslutningar. Trafikverkets remissvar utgår därför ifrån myndighetens omfattande efterfrågan på effekt och en kundrelation till en stor mängd elnätsföretag.

Svar på remiss av Rapport Kapacitetsutmaningen i elnätet (Ei R2020:06)

Järnvägsnätet

Förslagen i nätkoncessionsutredningen (SOU 2019:02) öppnar för möjligheten att bygga oreglerade koncessionerade nät, vilket delvis är en anpassning efter järnvägens behov, och förslag på hur koncessionsprocessen kan effektiviseras. Om ellagen ändras i riktning enligt förslagen i nätkoncessionsutredningen skulle det ge förbättrade förutsättningar för Trafikverket att bygga ut ett effektivare kraftförsörjningssystem för järnvägen i syfte att optimera driften och skapa en inneboende redundans mot störningar i såväl det egna nätet som i det allmänna elnätet. Trafikverket välkomnar den föreslagna förändringen i denna del.

Efterfrågan på effekt till järnvägsföretagens fordon motsvarar idag till stora delar tilldelad kapacitet enligt tågplanen. Möjligheten för järnvägsföretagen att förändra planerad trafik efter kapaciteten i elnätet är begränsad. I det fall att järnvägens kraftförsörjning skulle ses som en del av det allmänna elnätets kapacitetsplanering krävs omfattande förändringar i processen för att tilldela kapacitet i järnvägssystemet, vilket i sin tur skulle riskera att försämra järnvägens konkurrensfördelar mot andra transportslag. Trafikverket anser att en sådan förändring behöver föregås av en betydligt mer djuplodande analys än den som nätkoncessionsutredningen presenterat.

Trafikverket har idag etablerade metoder för att planera behovet av både effekt och distributionskapacitet för att klara prognostiserade trafikökningar i järnvägen. Kapacitetsplaner och trafikprognoser finns att tillgå för att kunna ingå i samlad nationell plan för elsystemet, om en sådan upprättas. Trafikverket välkomnar mot denna bakgrund utredningens förslag på införande av generella nätutvecklingsplaner som kan bli ett ytterligare verktyg för att klara framtida kapacitetsutmaningar, och bidrar gärna med sina underlag i en kommande planering.

Elektrifiering av vägtransporter

Möjligheterna att elektrifiera vägtransporter bygger idag huvudsakligen på tre möjliga vägval eller en kombination av dessa: stationär laddning, elvägar eller vätgas i kombinationer med bränsleceller. Vätgas kan även användas direkt som bränsle i förbränningsmotorer. Hur Trafikverket på bästa sätt ska kunna bidra till en nationell planering av elnätens kapacitet i samband med en ökad elektrifiering av vägtrafiken beror av vilka framtida förvaltningsuppgifter myndigheten tilldelas inom detta område. Dessa frågor analyseras och utreds för närvarande. Trafikverkets roll kommer sannolikt att variera beroende på vilken elektrifieringsteknologi som blir dominerande. Elvägar kräver sannolikt en omfattande involvering från Trafikverket i elektrifieringen, medan utbyggnaden av laddinfrastruktur respektive vätgas/bränsleceller som drivkällor ger Trafikverket en mer begränsad roll.

Trafikverket har under hösten 2020 fått i regeringsuppdrag att ta fram en plan för utbyggnad av elvägar och utreda behovet och efterfrågan av laddinfrastruktur för tunga fordon vilken överlämnades till regeringen den 1 februari 2021 (Trafikverket publikation 2021:012 samt 2021:013). Vidare har regeringen tillsatt en särskild utredare (dir I 2020:04) som fram till september 2021 ska utreda hur ett regelverk för elvägar ska utformas. Resultaten av dessa arbeten kan komma att leda till att Trafikverket kan få ett utökat eller oförändrat uppdrag för vägtrafikens elektrifiering. I ett alternativ med en mer omfattande roll för Trafikverket kan det ge behov för Trafikverket att engagera sig i en liknande kapacitetsplanering för ett elektrifierat vägnät som idag sker för järnvägen.

Generellt sett vill Trafikverket påpeka att det är angeläget att vid utformningen av regleringen för elmarknaden väga in de behov av kompletterande elnät för matning av elektrifierade vägtransporter som kan komma att aktualiseras framöver. Parallella elnät längs de större vägarna som ansluter utrustning för elektrifiering kan vara ett tekniskt och ekonomiskt attraktivt alternativ för denna elektrifiering. Ändamålsenligheten och behovet av sådana elnät behöver löpande stämmas av mot den övriga elmarknadsregleringen och effekter för den samlade samhällsekonomiska effektiviteten bedömas. Vem som bör och kan vara huvudman för sådana parallella nät behöver också närmare analyseras samt konsekvensbeskrivas. Om sådana nät kan spela en roll för att hantera kapacitetsbrister i elnätet är en annan fråga som behöver bedömas.

Eftersom det återstår att utreda och ta ställning till Trafikverkets framtida roll för elektrifieringen av vägtrafiken är det ännu för tidigt för Trafikverket att vid denna tidpunkt lämna några mer detaljerade synpunkter på hur kapacitetsutmaningen i elnätet förhåller sig till elektrifiering av vägtransporter.

Differentierade nättariffer och flexibilitetsmarknader

I rapporten finns bland annat rekommendationer om differentierade nättariffer som skall utformas så att det blir dyrare de tider som näten är hårt belastade. Detta kommer att innebära högre elnätkostnader för Trafikverket, som i slutändan drabbar järnvägsföretagen, då vår möjlighet till att styra förbrukningen till andra tider är ytterst begränsad.

Förslagen om flexibilitetsmarknader är Trafikverket försiktigt positiv till. För Trafikverket kommer det att krävas mycket resurser för att kunna delta på dessa marknader. Det är även här svårt för Trafikverket att minska förbrukningen under höglåsttider. Å andra sidan kan frivilliga flexibilitetslösningar öka elnätens kapacitet som gör det möjligt för Trafikverket att över tid erbjuda den effekt som motsvarar trafikens behov.

För att få en fungerande flexibilitetsmarknad krävs vidare att det finns en jämnvikt mellan köpare och säljare. I detta fall är det nätföretagen som har ett behov men det är inte alls lika säkert att elförbrukarna har ett lika stort behov/intresse av detta. Man kan jämföra med handeln med EPAD (Prissäkring mot prisskillnad mellan elprisområden) för prisområde SE4, södra Sverige. Där finns ett stort behov bland elförbrukare att prissäkra sig men det finns väldigt få säljare av kapacitet i det området.

3.5 Nätkoncessionsinnehavarens ansvar för befintliga kunder

På den avreglerade elmarknaden har elanvändaren ett antal rättigheter som lagtekniskt motsvarar nätkoncessionsinnehavarens skyldigheter. Ellagen ska på så sätt skydda både de legala monopolen och elanvändaren. Distributionsnätbolagen bör ha en sådan kunskap om det egna nätet att befintliga kunder inte ska kunna nekas en efterfrågan på högre effekt beroende av kapacitetsbrist i det anslutande nätet. Trafikverket anser att det finns en risk med att distributionsnätbolagen dimensionerar näten efter största möjliga bortfall vilket kommer att leda till en minskad vilja att ansluta nya kunder. Trafikverket delar Energiföretagens uppfattning att Svenska Kraftnät har ansvaret för begränsningar i stamnätet och vid större permanenta produktionsbortfall.

Svar på remiss av Energimarknadsinspektionens promemoria Ökade incitament för kostnadseffektiva lösningar i elnätsverksamhet (Ei PM2020:01)

Trafikverket har tagit del av promemorian. Trafikverket har inga invändningar på de regeländringar som föreslås.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit avdelningschef Anders Aabakken och handläggare Helena Andersson, verksamhetsområde Underhåll Teknik och Miljö. Samtliga verksamhetsområden /centrala funktioner samt Färjerederiet har beretts möjlighet att lämna synpunkter på remissen.

Samråd har skett med Lars Johansson Funktionsansvarig Elupphandling CF Inköp och Logistik, David Löfgren utredare kraftsystem och Björn Ållebrand specialist energimätning verksamhetsområde Underhåll Järnvägssystem, Håkan Mörtzell sakkunnig ellagstiftning Underhåll samt Björn Hasselgren senior utredningsledare Nationell Planering och Magnus Lindgren senior sakkunnig Transportkvalitet verksamhetsområde Planering för program "Elektrifiering av det statliga vägnätet för tunga transporter".

Lena Erixon
Generaldirektör