

Infrastrukturdepartementet
Enheten för utveckling och styrning av transportområdet

Angående Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) om regler för statliga elvägar

LFG har tagit del av rubricerad remiss och sammanfattar våra synpunkter i det följande:

LFG bedömer att elvägar kan vara ett bra komplement på lämpliga sträckor i det befintliga vägnätet i södra och mellersta Sverige. Vi anser att Trafikverkets koncept för utbyggnad av inledande 200 respektive 300 mil elväg är en rimlig ansats då den bl.a. omfattar E4, E6 och E20. Upplägget knyter ihop landets mest tätbefolkade regioner med stora transportbehov. LFG anser även att utredningens förslag till ansvarsfördelning i elvägssystemet för statliga elvägar i grunden är bra. Däremot anser vi att den förklarande bilden på sidan 14 inför nästa steg bör utvecklas ytterligare vad gäller hantering av mätvärden och betalning i relationen mellan elnätsägare, elleverantör och Trafikverket, för att bli komplett.

Vi anser att utbyggnad av elvägar i första hand bör ske genom breddning av befintlig väg så att elektrifierade vägsträckor tillkommer i form av kompletterande körfält med luftledning, vid sidan av redan befintlig vägbanan. På det sättet skapas mer kapacitet i vägnätet samtidigt som man på ett naturligt sätt kan bidra till att separera tunga elektrifierade lastbilar från övrig trafik, vilket innebär fördelar vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Dessutom kan eventuella störningar i elförsörjningen begränsas till att i första hand inverka på det elektrifierade körfältet och inte på vägen i helhet.

När det gäller utformningen av elvägsanläggningar i Sverige förespråkar LFG principen med konduktiv överföring av el via luftledning. Vi ifrågasätter principen med skena i vägen, oavsett om den är nedsänkt eller ligger ovanpå vägbanan. Vår uppfattning är att dessa lösningar bidrar till att skapa stora olycksrisker i synnerhet för motorcyklister. En ovanpåliggande skena i form av en aluminiumprofil med basen 30 cm och höjden 3,5 cm riskerar att bli direkt livsfarlig för en motorcyklist, även om målsättningen är att skenans ytor ska ha samma friktionskrav som vägen. Vi ser även potentiella problem med denna lösning vid t.ex. kraftiga regn då den riskerar att motverka avrinning, liksom vid snöfall och snöröjning. I sammanhanget är det som utredningen själv konstaterar även mycket viktigt att utforma svenska elvägsanläggningar på ett sätt som gör dem kompatibla med kommande anläggningar inom övriga EU liksom att ta höjd för att de ska klara framtida gemensamma regler inom EU.

Det som LFG emellertid betraktar som mest kritiskt i fråga om utbyggnad av elvägar, liksom elektrifiering generellt, är att upplägget bygger på att det finns tillförlitlig och reglerbar kraftproduktion i kombination med säker överföring av el med tillräcklig kapacitet. För delar av landet finns det i dagsläget anledning att ifrågasätta om någon av dessa förutsättningar finns.



LASTFORDONSGRUPPEN

Enligt vår uppfattning är det därför av största vikt att säkerställa produktion och överföring av el innan den stora elektrifieringen av samhället inleds på allvar. Ledtiderna för att bygga ny reglerbar kraftproduktion, liksom för att förstärka elnätet – oavsett om det gäller stam-, region- eller lokalnät är normalt sett långa.

Med en ökad elektrifiering, vilken inkluderar godstransporter på väg, ökar även samhällets sårbarhet. LFG:s uppfattning är att en ökad elektrifiering, såväl av vägtransporter som av samhället i stort, kommer kräva en helt ny nivå på beredskap för bl.a. naturkatastrofer, cyberattacker och terrorhandlingar. I det avseendet anser vi det vore bra om utbyggnaden av statliga elvägar sker i samråd med, inte bara Svenska kraftnät och elmarknadens övriga aktörer, utan även med Försvarsmakten, MSB och Polisen.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
LFG