



Yttrande över betänkande Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Synpunkter

Helsingborgs stad är i grunden positiva till de föreslagna åtgärderna som betänkandet presenterar. De är viktiga åtgärder för att möjliggöra en ökad elektrifiering av transportsektorn och avgörande för att vi ska nå målen kopplade till stadens Klimat- & energiplan och för att nå vårt mål om att vara klimatneutrala till 2030.

Kapitel 6

Helsingborgs stad har inga synpunkter på de föreslagna åtgärderna i kapitel 6 utan ställer oss bakom förslagen som betänkandet lyfter.

Kapitel 11

Helsingborgs stad anser att förslagen i kapitel 11 i grunden är positiva och vill driva på en förändring, däremot undrar vi om de verkligen skapar den systemnytta som önskas. Vi håller med om behovet av tjänster och förmågor som indirekt nämns i utredningen men anser att de föreslagna författningsändringarna inte är ändamålsenliga för att uppnå dessa.

IKN-lagstiftning

Vårt kommunala energibolag Öresundskraft AB ser en än mer komplex IKN-lagstiftning, med ett förfarande som leder till ökad risk avseende elsäkerhet och kundskydd. De tillstyrker däremot behovet av ett förändrat förordningsmotiv, men snarare i syfte att "börja om" avseende IKN-lagstiftning, än att lägga till än mer undantag och dispenser. De tillstyrker även behovet av mer informationsmaterial, i synnerhet avseende vilka skyldigheter IKN-ägare åtar sig, på både lång och kort sikt och med ett tydligt fokus på elsäkerhetsfrågor.

Storskalig elektrifiering av flygplatser och hamnar

I likhet med betänkandet ser vi ett stort behov av att elektrifiera hamnar och flygplatser.

Betänkandet presenterar utmaningar med denna storskaliga elektrifiering, detta utifrån att det finns ett ökat energi- och effektbehov. Betänkandet presenterar också ett förbud mot solceller på flygplatser och att en lösning för detta är sammankoppling av IKN-nät. Vi vill lyfta att vi inte ser den röda tråden mellan utmaningarna och föreslagna lösningen.

Vi ifrågasätter om det finns hinder för de "energihubbar" vilka presenteras som en plats som inkluderar olika typer av energiproduktion, lagring och

konsumtion i ett lokalt energisystem och hur de föreslagna författningsändringarna skulle gynna dem. Eftersom det inte finns någon juridisk definition av vad en energihubb är så har vi svårt att förstå begreppet.

Effektproblematik

För att komma åt effektproblematiken, vilken är den huvudsakliga problematiken, så anser vi inte att IKN-nätet är det verktyg som är bäst lämpat, utan snarare att det tills vidare är villkorade avtal, eller energilager i nära anslutning till kundens leveranspunkt. För att möjliggöra både en robustare anslutning, med verktyg för att mitigera effektproblematik, samt för att uppnå en större systemnytta över hela året.

Kompletterande förslag till kapitel 11

Öresundskraft AB har ett kompletterande förslag, där nätföretag i undantagsfall, såsom vid anslutning av storskalig anläggning med direkt anknytning till transportsektorn, i 4 kap. 39 § i ellagen, kan ges tillåtelse att äga och driva energilager för att uppnå ett robustare elnät som nyttjas mer effektivt. Ett sådant undantag skulle ge nätföretagen en mer robust verktygslåda som de själva har rådighet över. Det kan också bidra till ett mer samhällsekonomiskt fördelaktigt elnät, både för den enskilde där nyttan i praktiken är den samma som utredningens förslag. Men även för kollektivet då övriga systemtjänster möjliggörs för nätet i helhet. Vi är medvetna om att det kvarstår ett antal frågor med ett sådant förfarande, särskilt ur ett konkurrens- och nätregulatoriskt-perspektiv.

Övriga kapitel

Helsingborgs stad vill även lyfta att vi ställer oss särskilt positiva till förslagen i kapitel 7 "Underlätta för samfälligheter att installera laddinfrastruktur" och kapitel 9.1.2 "Els förslag om effektivisering av anslutningsprocess".

Vi är även positiva till förslagen i kapitel 12 "Kapacitetskartor" och vill tillägga att Öresundskraft AB ser ett stort värde av kapacitetskartor utifrån ett samhällsperspektiv. Samtidigt ska inte nyttan av kapacitetskartorna övervärderas i sammanhanget. Detta till följd av att de logistiska behoven planeras utifrån andra perspektiv än var kapacitet finns tillgängligt för tillfället.

Trafikförordningen kopplat till laddning på publika ytor

Helsingborgs stad saknar förslag på att förändra trafikförordningen kopplat till laddning på publika ytor. Vi saknar förslag kopplat till att man på vissa platser ska kunna ställa krav på att laddning sker under tiden man står på parkeringsplats avsedd för laddning. Vi ser att det är önskvärt att införa möjligheten att reservera parkeringsplatser för endast elbil.

Beredskap och resiliens i elektrifieringen

Beredskapsfrågan är viktig för Helsingborgs stad. Vi vill gärna lyfta vikten av att ha en mångfald av bränsleslag utöver el för att inte samhället ska stanna vid ett eventuellt bortfall av någon bränslekälla. Möjligheten att kunna använda biogas och HVO100 som drivmedel skapar en robust transportsektor.

Kommunstyrelsen