

Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Det nationella basutbudet består av flygplatserna Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Malmö, Stockholm Bromma, Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Visby och Ronneby.

Swedavias synpunkter över utredningen redogörs för enligt nedan.

Övergripande synpunkter

Swedavia anser att det är positivt med förslag som underlättar elektrifiering av transportsystemet. För att underlätta för offentliga och privata aktörer samt enskilda att använda elfordon för transporter är det väsentligt att laddningsinfrastruktur är brett tillgänglig i samhället. Aktuell SOU innehåller åtgärder som vi bedömer har positiv inverkan på användning av elfordon samt för ökad takt i utbyggnad av laddningsinfrastruktur.

Kapitel 11 Förslag på åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov

Swedavias flygplatser har idag interna nät som försörjer flygplatsens verksamheter, hyresgäster och kunder med el för diverse ändamål. Merparten används för flygplatsernas och kringverksamheters drift. Ett växande inslag för elanvändning är för laddning av elfordon. Laddning sker både av fordon som används inom flygplatserna och av externa fordon såsom parkerande resenärers och anställdas bilar samt av taxibilar. Swedavia har ett antal egenägda elbussar som trafikerar inom flygplatserna.

Idag producerar Swedavia ytterst lite egen el. Det ingår i Swedavias strategiska arbete att utforska möjligheter för egen produktion och lagring av fossilfri el inom flygplatsområdena. En potentiell energikälla är solcellsparker, vilka för med sig utmaningar i relation till säker luftfart. Därmed välkomnar Swedavia utredningens förslag för sammankoppling av icke koncessionspliktiga elnät för överföring av el för egen och andras räkning. Förslagen förenklar för Swedavia att kunna ta ytterligare steg för att etablera våra flygplatser som energihubbar.

För att få verklig framdrift och förverkliga flygplatser som energihubbar menar vi att begränsningar, redogjorda för i El 2023–100645, kring utbyggnad av nät och anslutning av nya kunder till flygplatsernas interna elnät behöver ses över. För att finansiera investeringar i elnät och elproduktion för elflyg och för elintensiv vätgashantering är det gynnsamt för Swedavia om fler elkunder är möjliga att ansluta till flygplatsernas elnät. Med mer tillåtande regelverk möjliggörs fler användningsområden och kunder vilket är gynnsamt för utveckling av effektiva energihubbar.

Kapitel 12 Kapacitetskartor

Swedavia instämmer i att kapacitetskartor är ett bra underlag för aktörer som överväger etableringar av exempelvis laddningsinfrastruktur. Tillgång till information från sådana kapacitetskartor kan även vara positivt vid planering av elintensiva investeringar på våra tio flygplatser.

Vi anser inte att Swedavia är ett elnätsföretag eftersom Swedavia endast driver icke-koncessionspliktiga, och relativt små, elnät. Därmed menar vi att Swedavia inte ska omfattas av utredningens förslag om kapacitetskartor. Vi bedömer att det finns skäl för detta som föranleder att ett antal frågor behöver utredas vidare.

Swedavias flygplatser har olika förutsättningar vad gäller ägande av fastigheter och interna elnät. Gemensamt för alla tio flygplatser är att de är skyddsobjekt. Det innebär att känslig information om exempelvis elnätens uppbyggnad inte är lämpliga att offentliggöra. Detsamma gäller eventuellt även för kapacitet i de aktuella elnäten. Förslagen i utredningen behöver, enligt vår uppfattning, vägas mot flygplatsernas status som skyddsobjekt.

Försvarsmakten äger flygplatserna Luleå och Ronneby vilket vi bedömer behöver beaktas i fortsatta utredningar.

På Arlanda flygplats har Swedavia ett icke-koncessionspliktigt nät utan ett underliggande koncessionspliktigt nät som innehas av annan aktör. För övriga nio flygplatser finns icke koncessionspliktiga nät i vår regi och underliggande koncessionspliktiga nät som innehas av annan aktör.

För de nio sistnämnda flygplatserna uppstår en eventuell situation där ägare av underliggande koncession redovisar en karta där flygplatserna ingår. Det framstår inte som en bra lösning att andra elnätsbolag redogör för Swedavias tillgängliga kapacitet, både av praktiska och affärsmässiga skäl samt av säkerhetsskäl.

I det fall Swedavia ändå ses som ett elnätsföretag menar vi att undantaget för skyldighet som nämns på sida 311 i utredningen bör kunna vara tillämpligt på Swedavias samlade elnät.

Om Swedavia kommer omfattas av krav på kapacitetskartor medför det nya uppgifter för Swedavia. Uppgifterna kräver resurstilldelning för sammanställning och kartframställning. Swedavia drivs utifrån affärsmässiga villkor och utifrån avkastningskrav till staten. Tillkommande uppgifter och krav som medför kostnader riskerar att påverka prissättning och därmed våra kunder.

Fredrik Jaresved

Direktör Strategiska initiativ och innovation

jan.eklund@swedavia.se

Tel: 073-867 73 17