



Statens vegvesen

OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENTET

Postboks 8148 Dep

0033 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Anne Gjertrud Caspersen /
22073254

Vår referanse:
23/161866-3

Deres referanse:
23/1705-

Vår dato:
10.10.2023

Svar på høring av Statnetts konseptvalgutredning for nettforsterkning mellom Sørlandet og Østlandet

Vi viser til Olje- og energidepartementets brev datert 16. august 2023 med høring av Statnetts konseptvalgutredning for nettforsterkning mellom Sørlandet og Østlandet. Nedenfor følger Statens vegvesens vurderinger knyttet til behov for tilgang til elektrisk kraft. Vi har ikke innspill til hvilket konsept som bør velges for nettforsterkning mellom Sørlandet og Østlandet.

Økt kraftbehov knyttet til lading av elkjøretøyer

Det er nødvendig å sikre tilstrekkelig ladekapasitet for å nå 55 pst. reduksjon i klimagassutslippene for veitransporten. Et nytt [kunnskapsgrunnlag](#) fra Miljødirektoratet trekker fram nullutslipps tunge kjøretøy som et av de viktigste klimatiltakene å få gjennomført raskt.

I 2022 la regjeringen fram en [nasjonal ladestrategi](#) som beskriver hvordan ladetilbudet skal utvikles framover for å legge til rette for elektrifisering av veitransporten.

For lette kjøretøyer ventes markedsaktørene å dekke behovet for flere hurtigladere.

Det ventes bedre tilgang til tunge elektriske kjøretøyer fra 2025-2026. Hvis de fleste nullutslipps tunge kjøretøyene blir elektriske, er det anslått behov for 1 500-2 500 hurtigladere (oppstillingsplasser) langs riksveinettet for tunge elkjøretøyer i 2030. Tilgang til strømmettet, med tilstrekkelig kapasitet, vil være en flaskehals i flere områder.

[Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy \(vegvesen.no\)](#), besvarer en av oppgavene i Nasjonal ladestrategi, og presenterer behov for offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge elkjøretøy langs riksveinettet, utarbeidet første halvår 2023 av Statens vegvesen i samarbeid med Nye Veier og Enova. Planen består av tre faser: 1) Igangsetting, 2) Utrulling og 3) Supplering og forsterking av ladenettet. Planen følges opp av [støtteprogram til underveislading for tunge kjøretøy](#) fra Enova. Ladeuttak med høy effekt er viktig for tunge kjøretøy, for å kunne lade batteriene tilstrekkelig i pausen. I tillegg skal tidsbestemte krav fra EU til avstander og minimumseffekt for ladestasjoner langs hovedveinettet innfris. Den første tidsfristen er 2027, og kravene til effekt øker over tid.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Områder og strekninger der det forventes størst omfang av tunge elkjøretøyer og nullutslipps logistikkjeder prioriteres først. Første etappe er etablering av ladeplasser mellom de store byene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim, dette inkluderer Rv.3 og E6 mellom Oslo og Trondheim og E18 mellom Oslo og Kristiansand.

Dagens døgnhvileplasser på E18 mellom Oslo og Kristiansand har opptil 30 oppstillingsplasser. Det vil på sikt være behov for 30 ladepunkter for lading over natt i tillegg til korttidslading med høyere effekt på disse plassene.

Gjennom arbeidet med kunnskapsgrunnlag og ladeplan har det kommet en systematisk og vedvarende tilbakemelding fra aktørene i verdikjeden for lading: Det er krevende å få tilgang til kraft. Flere ladeoperatører melder om ladestasjoner som ikke lar seg realisere eller som er satt på «vent» på uvisst tid. Tilbakemelding fra nettselskapene kan ta tid, andre aktører kan ha låst kapasitet i nettet, og det oppleves som om nettselskapene er for passive i forhold til utvikling av strømmettet. Det bør derfor vurderes om grensen for alminnelig forbruk, 1 MW, bør justeres opp, siden de fleste ladelokasjoner vil kreve forbruk i overkant av 1 MW. Videre er det behov for å utvide ladestasjoner i takt med økningen i elektriske kjøretøy, det må være enklere å be om mer effekt etter hvert som behovet endres. Tilknytning, saksbehandlingstid og begrensninger i nettet framstår som den største og mest sannsynlige hindringen mot elektrifisering av tungtransporten i Norge.

Mål om nullutslipp av klimagasser fra ferjetrafikken

Ferjene er en viktig del av det norske transportsystemet. Årlig transporteres 20 mill. kjøretøyer og 40 mill. passasjerer på norske bilferjer. Det er om lag 130 ferjesamband i Norge. Staten, gjennom Statens vegvesen, har direkte ansvar for 16 av disse. Fylkeskommunene og kommunene har ansvar for de øvrige sambandene. Selv om de aller fleste av sambandene er fylkeskommunale transporteres om lag halvparten av trafikken på riksveiferjene.

Det pågår en storstilt elektrifisering av den norske ferjeflåten, og i 2022 var det 77 fartøyer med batteri om bord, i kategorien ferjer/mindre passasjerskip¹. Varslede forskriftskrav om nullutslipp fra båt- og ferjesamband, som ble sendt på høring mai 2023, vil kunne bidra til å ytterligere forsterke overgangen til energibærere som ikke gir utslipp ved ordinær drift. Så lenge det er strøm tilgjengelig i området peker hel- eller delvis elektrifisering seg ut som en av de viktige teknologiene for å oppnå nullutslipp. Dette er forhold som kan komme til å bidra til at det blir fremført større mengder strøm til langt flere ferjekaier enn dem som har dette i dag.

Med hilsen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET, Postboks 8010 DEP, 0030 OSLO