

Høringssvar til Analyseforudsætninger til Energinet 2025

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger til notatet "Analyseforudsætninger til Energinet 2025 – Transportsektoren Baggrundsnotat". Vejdirektoratet har ingen bemærkninger til de øvrige høringsdokumenter.

Til afsnit 1.1, Præsentation af AF25-forløbene for vejtransporten

AF25 omfatter, som del af den lette vejtransport, person- og varebiler samt motorcykler.

Bemærkning: Transportarbejdet fra cykler og knallert-30 var i 2023 2,83 mia. km., mens transportomfanget med motorcykler og knallert-40 blot var 0,595 mia. km. Det kan på den baggrund overvejes også inkludere cykler og knallert-30, der i væsentlig grad elektrificeres, i opgørelsen.

Afsnit 1.1.2 Gasforbrug i transportsektoren (s. 4):

Det fremgår at "det beregningsteknisk er lagt til grund, at gasforbruget fra lastbiler stiger i mindre omfang frem mod 2035".

Bemærkning: Baggrunden for denne forventede stigning i lastbilernes gasforbrug over en kortere periode er ikke yderligere begrundet – heller ikke under metodeafsnittet, afsnit 1.3.2 (Tung vejtransport – lastbiler og busser), og er i øvrigt ikke konsistent med KF25-fremskrivningen.

Til afsnit 1.4.2 Følsomhedsberegninger for vejtransportens energiforbrug – Opladning af elektriske køretøjer (s. 9):

Der lægges op til "at regne på scenarier for både mindre og større andele af offentlig lynladning, da denne teknologi forudsættes at fortsætte sin udvikling, hvor hurtigere opladningstider og lavere omkostninger kan gøre det til den foretrukne opladningsteknologi".

Bemærkning: En udvikling som beskrevet er sandsynlig, men for den del af opladningen, der foregår i private husstande (elbilister med egen opladningsmulighed), er det vanskeligt at se, hvordan opladning på offentligt tilgængelige ladere vil være et konkurrencedygtigt alternativ (både fsva. pris og bekvemmelighed), hvorfor den andel af lademarkedet må forventes at være forholdsvis upåvirkelig. Det mest sandsynlige skift i opladningsmønstre vil således være fra offentligt tilgængelige kantstensladere (AC) til offentligt tilgængelige hurtig-/lynladere (DC).

Til 1.5 Fremadrettede udviklingsønsker (s. 10):

Der er forudsat et ladetab på 5 pct., men induktiv opladning kan fremadrettet blive en mulighed, hvilket kan indebære et større ladetab.



Bemærkning: Et ladetab på 5 pct. er i den lave ende. Rambøll har på vegne af Vejdirektoratet analyseret dette og er nået frem til et tab ved AC-ladning på mellem 10 pct. og 25 pct., mens det for DC-ladning estimeres til at være mellem 2 pct. og 10 pct.

Der ses aktuelt en kraftig forøgelse af elbilernes mulige maksimale ladeeffekt og det afspejles i ladernes kapacitet (fx Megawatt-ladere). Med den stigende ladeeffekt følger også et højere energiforbrug til bl.a. køling af laderne.

Det er meget sandsynligt, at induktiv opladning vil vinde indpas i fremtiden. Det er dog iflg. producenterne (fx Porsche og Witricity) ikke nødvendigvis forbundet med højere ladetab end konventionel (kabel)opladning.