

KÄRNKRAFTEN KRÄVER ETT BESLUT ÖVER BLOCKGRÄNSEN

VÅRA POLITIKER gör det inte lätt för de företag som skulle kunna investera miljarder i ny kärnkraft i Sverige.

Efter årtal av osäkerhet kring vad som skulle hända med den svenska kärnkraften när befintliga reaktorer tjänat ut, så välkomnade både industrin och energibranschen regeringens energiuppgörelse för drygt två år sedan. Möjligheten öppnades för att bygga och ersätta befintliga kärnkraftreaktorer och därmed trygga Sveriges behov av stabil så kallad basproduktion av el.

Nu diskuteras överenskommelsen av Centern och Folkpartiet, och den har dessutom inte stöd av oppositionen. Vidare, inom regeringens energiuppgörelse finns en passus som ibland har tolkats som att nya aktörer inte tillåts bygga kärnkraft i Sverige. **Frågan är – med de förutsättningar för ny kärnkraft som råder i Sverige idag – vem ska våga investera de miljarder som krävs?**

Frågorna kring kärnkraften är många och svåra men vi närmar oss en tidpunkt då vi måste diskutera dem och beslut måste fattas. Beslut som inte bara gäller idag – utan också om tio år.

Den kanske viktigaste frågan handlar om hur vi vill att vår basel ska produceras. En faktor som påverkar behovet av nya reaktorer gäller kärnkraftens driftegenskaper. Ett fungerande elsystem består av olika kraftslag och produktions sätt som kompletterar varandra. Kärnkraftverk, bränsleldade kraftverk (främst fossila bränslen) och vattenkraftverk som producerar el i jämn takt under många timmar av året, så kallad baslast. Systemet behöver också så kallad reglerkraft som enkelt och snabbt kan regleras utifrån svängningar i vårt elbehov, här används viss del av vattenkraften. Systemet kompletteras med oregelbunden kraft, som bara



Kjell Jansson, vd Svensk Energi, påtalar att vi närmar oss en tidpunkt då vi måste fatta beslut om kärnkraften.

kan produceras och användas vid speciella förhållanden, exempelvis vindkraft.

Det går att minska på ett kraftslag till förmån för någonting annat, men kraftslagets funktion – som baslast och reglerkraft – måste finnas. Sverige har sedan länge valt kärnkraft för baslast i vårt system, och sagt nej till mer vattenkraft. Svensk industris konkurrenskraft vilar på kostnadseffektiv och tillförlitlig baskraft. Alternativet till kärnkraft är främst fossilbränsleldade kraftverk. I många europeiska länder har man valt denna lösning, exempelvis i Danmark.

Hur ska de ekonomiska villkoren för eventuellt ny svensk kärnkraft utformas? Nuvarande svenska reaktorer

börjar falla för åldersstreck mot mitten av 2020-talet. Många önskar ersätta de gamla med nya, men blundar samtidigt för de enorma investeringar som krävs. Nu talas det om att höja produktions skatten på kärnkraft – en unik svensk skatt som redan idag är hög (cirka 5 öre per kWh el) – något som drastiskt minskar incitamentet att investera.

Vilka ambitioner ska gälla på klimatområdet? Kärnkraften är en viktig del i minskandet av utsläppen av växthusgaser och det är ett starkt argument för fortsatt användning. Utan kärnkraft måste målen för minskning av klimatpåverkande gaser sannolikt omvärderas. Världen kan inte ha de ambitiösa målen om minskning och samtidigt begränsa en så stor energikälla som kärnkraften.

Detta är viktiga frågor – och det finns fler – som måste börja diskuteras nu. Sverige kan inte vänta. Det handlar om ungefär halva den svenska elproduktionen som ska ersättas inom inte alltför lång framtid. Vi inom energibranschen känner ett stort ansvar för att belysa frågan, men det är inte vårt ansvar att fatta beslut om de lagar och regler som ska gälla och som vi ska agera i enlighet med.

Inom politiken behövs blocköverskridande uppgörelser som inte riskerar att rivas upp efter ett nytt val. Förutsättningarna för att bygga nya anläggningar måste vara tydliga och långsiktiga – speciellt om det gäller investeringar i kärnkraftverk. Det måste dessutom vara öppet för alla aktörer att investera. Frågan till samtliga politiska partier är: **hur kan vi tillsammans forma reglerna för att fullfölja det gemensamma ansvaret att trygga basen för eltillförseln i Sverige när kärnkraften tas ur drift?**

KJELL JANSSON, VD SVENSK ENERGI

Elbranschen backar upp ambitiöst mål om koldioxidfria transporter

Är det möjligt att Sverige redan till år 2030 har en fordonsflotta som inte är beroende av fossila bränslen? Ja, framhåller en rad branschföreträdare och andra aktörer som engagerat sig i frågan. Många av dem framträdde nyligen på Svensk Energis och Elforsks gemensamma konferens i Göteborg, där ämnet nagelfors ur en rad olika synvinklar.

REGERINGEN har i sin klimat- och energiproposition satt upp som mål att Sveriges fordonsflotta ska vara oberoende av fossila bränslen år 2030. Bra, tycker elbranschen som gärna hjälper regeringen att nå målet. Under året har Svensk Energi och Elforsk diskuterat frågan med en rad aktörer och också dragit upp riktlinjerna för en handlingsplan som skulle kunna leda fram till en koldioxidfri transportsektor.

På konferensen konstaterades att Sverige nu står inför ett genomgripande omställningsarbete. Att köra våra fordon utan koldioxidutsläpp innebär en lång rad av utmaningar och viktiga vägval. Men svårigheterna är inte främst av teknisk karaktär utan handlar snarare om betydande investeringar i bland annat infrastruktur och om att vi delvis måste ändra vårt sätt att resa och transportera. Och det handlar inte minst om att politikerna måste visa handling och en tydlig strategi.

I stort sett överens

Det finns en samsyn mellan de politiska blocken kring det övergripande målet att ställa om transportsektorn bort från oljan och med små utsläpp av koldioxid. Viktigt att notera är att båda blocken talar om vikten av att ha långsiktigt stabila regelverk och tydliga signaler om att kostnaderna för koldioxidutsläppen kommer att öka. Men det finns också skiljelinjer. Socialdemokraternas Anders Ygeman, ordförande i riksdagens trafikutskott, kritiserade i sitt anförande regeringen för att vara för långsam, att inte våga införa kraftigare styrmedel som kilometerskatt och för att sakna en tydlig

strategi. Udden var riktad mot kollegan i trafikutskottet, centerpartisten Anders Åkesson som dock kunde redogöra för ett antal konkreta åtgärder som ska träda i kraft under mandatperioden. Dit hör bland annat införandet av en så kallad supermiljöbilspremie på 40 000 kronor (från 1 januari 2012) och ett nationellt program för utveckling av elbilar och laddhybrider.

Behövs en kommission

Elbranschen har pekat på vikten av att det finns ett brett politiskt stöd för att nå det mycket ambitiösa målet om en fordonsflotta som inte är beroende av fossila bränslen. Elföretagens önskemål är därför att regeringen tillsätter en transportkommission med brett parlamentariskt stöd. Kommissionen kan göra avvägningar mellan olika intressen och skapa ett långsiktigt åtagande från de politiska partierna och berörda aktörer.

– Det finns en beredskap och ett intresse från transportsektorns alla aktörer att bistå en sådan kommission i arbetet. Det har vi noterat under vårt eget arbete hittills, sa Svensk Energis Henrik Wingfors.

Många av dessa aktörer framträdde under konferensen med inspirerande och intressanta föredrag. Dit hörde bland andra Trafikverkets nationella samordnare för klimatfrågor Håkan Johansson. Han påminde om att det inte bara är av klimatskäl vi måste minska oljeanvändningen. Det är en försörjningsfråga – i och med att tillgången på olja blir knappare och priset högre riskerar vi annars en ekonomisk kris, menade han.

Som ett par andra talare framhöll

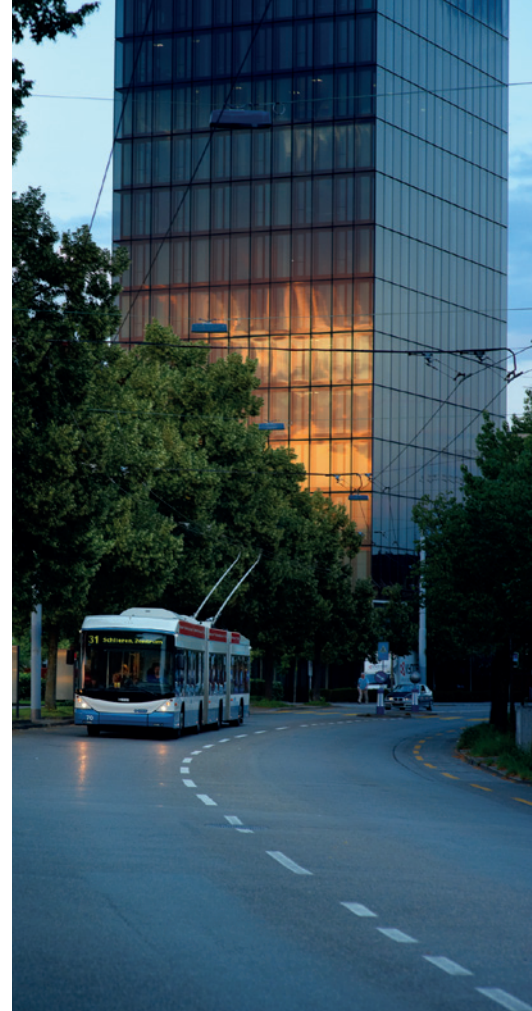


Foto: Siemens

också Håkan Johansson att omställningen inte bara är teknisk. Vi måste få ett mer transportsnålt samhälle där bilen får en minskad roll, där kollektivtrafiken förbättras och vi får ökade möjligheter att gå och cykla. Han visade på ett antal olika åtgärder som kan leda till en minskning av fossilanvändningen i transportsektorn med 80 procent till år 2030.

– Men det här innebär inte att vi måste bära en tagelskjorta. Antalet bilresor behöver bara minska med 20 procent, inte mer. Minskningen kan ske utan att tillgängligheten försämras, sa Håkan Johansson.

Bilen nödvändig

Den verklighetsbeskrivningen höll dock inte Bil Sweden's företrädare Jessica Alenius riktigt med om. Hon såg en ökad biltrafik framför sig i och med att Sveriges befolkning också ökar.

– Tack vare bilar och vägar kan vi välja att bo och leva långt ute i glesbygden och ändå kunna skjutsa barn till fotboll och ridning, åka och handla eller hälsa på släkt och vänner. Även för dem som bor i stadsmiljö är bilen i många fall nödvändig för att få livet att fungera, sa Jessica Alenius men medgav samtidigt att bilåkandet som det ser ut idag innebär miljöproblem.



Socialdemokraternas Anders Ygeman, ordförande i riksdagens trafikutskott.



Centerpartiets Anders Åkesson, riksdagens trafikutskott.



Bil Sweden's företrädare Jessica Alenius.



Chalmersforskaren Maria Grahn.



Sten Bergman, Elforsk.



Foto: Peter Jansson

– Men fordonsindustrin är en del av lösningen på de här problemen. Framtidens bilar, och de är redan här, drivs ju på ett sätt som inte påverkar miljön negativt.

Men även om dessa fordon redan finns utgör de av kostnadsskäl inga givna alternativ till de konventionella fordonen.

När det gäller drivmedel finns idag tre huvudsakliga alternativ till de fossilbaserade, nämligen biomassa, el och vätgas. Alla tre innebär utmaningar och konsekvenser, framhöll chalmersforskaren Maria Grahn, som kunde konstatera att biodrivmedel ur kostnadssynpunkt idag framstår som det mest attraktiva alternativet. Men det råder stor konkurrens om biomassan och den kommer inte räcka till att förse hela fordonsparken med bränsle.

Hur ska man då göra för att få de andra alternativen mera konkurrenskraftiga?

– Det enkla svaret är att det behövs någon form koldioxidskatt som gör de fossila bränslena dyrare. Men det behövs också subventioner som gynnar teknikutveckling, sa Maria Grahn.

Elbilen attraktiv

Långsiktigt framstår annars elbilen som ett mycket attraktivt alternativ, även om den är dyr att köpa idag. Men de mycket låga

driftkostnaderna och alla andra fördelar talar för elfordonen i det långa loppet.

Om detta vittnade bland andra Elforsks Sten Bergman, som redogjorde för de olika typer av elfordon som kan väntas finnas på våra vägar inom en relativt nära framtid. Dit hör inte bara rena elfordon med batteridrift utan även trådbundna fordon, såväl bussar som lastbilar.

Hur det än går i slutändan kan man konstatera att det råder en relativt god samsyn kring vilka åtgärder som krävs för att nå målet om en framtida fossiloberoende fordonsflotta. Och även om utmaningen är stor så har faktiskt, som nämns ovan, en liknande omställning skett tidigare (skiftet från fossila bränslen inom el- och värmesektorn). Bo Rydén, Profu, påminde om detta i sitt anförande. Han är en av dem som dragit upp riktlinjerna för den handlingsplan som elbranschen nu jobbat med under snart ett års tid i syfte att påskynda utvecklingen mot koldioxidfria och effektiva transporter.

Konferensen finns också skildrad på webb-tv. Se Elforsk eller Svensk Energis hemsidor. Eller gå direkt via denna länk: www.youtube.com/watch?v=3LpPCun_ekk

LARS MAGNELL
lars.magnell@krem.se

ELBRANSCHEN VILL HA FORTSATT SAMARBETE

Om Sverige ska bli framgångsrikt i arbetet med att ställa om transportsektorn är det viktigt att alla berörda aktörer samverkar. Det framhåller Elforsks Stefan Montin.



– Svensk Energi och Elforsk vill bidra till denna samverkan och tar därför nu initiativ till ett fördjupat samarbete mellan näringslivet, myndigheter, branschorganisationer, forskare med flera. Detta i syfte att få fram en konkret handlingsplan för den önskade omställningen.

Efter flera års väntan finns nu besked: "Så ska ursprungsmärkning av el gå till"

"Äntligen", säger Catherine Lillo, Svensk Energis expert, med anledning av de föreskrifter för ursprungsmärkning av el som Energimarknadsinspektionen har offentliggjort. Sedan år 2005 har det funnits ett lagkrav på märkning. Men det är först nu som branschen får veta exakt hur det ska gå till.

CATHERINE LILLO tycker det är bra att Energimarknadsinspektionen äntligen kommit med klara besked. Branschen har dock inte behövt treva i blindo, eftersom Svensk Energi gav ut en vägledning om detta redan år 2006. Hon säger:

– Nu får vi ett trovärdigt system. Vi slipper olikheter i hur elhandelsföretagen anger den sålda elens ursprung och dess miljöpåverkan. Vi har sett olika tolkningar på senare år. Därför är det bra att vi har föreskrifterna på plats. För kunden blir detta trovärdigt. Det borde



även bidra till att öka förtroendet för elbranschens aktörer.

– De nya föreskrifterna får full effekt först år 2013. Orsaken är att föregående års data ligger till grund för redovisningen. Intill dess gäller branschens vägledning.

Krav på ursprungsmärkning återfinns i ett tidigare EU-direktiv från början av 2000-talet. Syftet med direktivet var

att erbjuda elkunden möjlighet att välja elhandelsföretag både utifrån priset och miljöaspekten.

Svensk Energi har från första stund efterfrågat föreskrifterna. Därför var det nödvändigt att branschen tog saken i egna händer genom att ta fram vägledningen. Årligen har en särskild referensgrupp från medlemsföretagen sett över denna.

– Särskilt glada är vi över att föreskrifterna leder till att märkt el måste styrkas med ursprungsgarantier enligt föreskrifterna, säger Catherine Lillo och fortsätter:

– Kunder som valt exempelvis "vindel" eller "kärnkraftsel" kan därmed bli garanterad att just den elen är "reserverad" för just den kunden.

En viktig fråga har länge gällt hur "restposten" – det vill säga den omärkta elen – ska hanteras i det här avseendet. Energimarknadsinspektionen kommer dels att räkna ut storleken på restposten på nordisk nivå, dels kommer myndigheten att årligen specificera vilken miljöpåverkan som den restposten har.

KALLE KARLSSON
kalle.karlsson@svenskenergi.se

Svenskenergi.nu på nätet

Från och med årsskiftet 2011/12 upphör utskicket av Svenskenergi.nu per post, nyhetsbladet kommer att finnas på nätet, www.svenskenergi.se. För er som så önskar kommer vi att gå ut med mail med information om när ett nytt nummer finns tillgängligt.

Vi hoppas att det här inte ska orsaka stora problem för våra läsare. Om någon behöver postutskick, kontakta Inger Abrahamson, inger.abrahamson@svenskenergi.se, 08-677 26 39.