

Förslag till sträckor för elvägpilot

Enligt fastställelsebeslutet i Nationell Plan för transportsystemet 2018-2029 ska Trafikverket under planperioden bygga och driftsätta minst en elväg som en pilotsträcka. Utgångspunkten bör vara att pilotsträckan kan tas i drift 2021. Byggandet av pilotsträckan förutsätter omfattande medfinansiering från näringslivet. Statens finansiering får uppgå till högst 50 procent av kostnaden, dock till maximalt 300 miljoner kronor totalt.

Trafikverket ger härmed möjligheten för olika aktörer att lämna in förslag på potentiella sträckor för uppförande av en elvägpilot fram till den 15 februari 2019.

Förslag till sträckor för elvägpilot

Trafikverket har som ambition att testa elvägssystemet på minst en (eller flera) större pilotsträckor för att bygga upp kunskapen om systemets funktionalitet i sin helhet (kraftförsörjning, fordon, energimätning, avgiftshantering m.m.) inför en eventuell större utbyggnad. En viktig bedömningsgrund är därför möjligheterna att få fram ett bra planeringsunderlag och skapa förutsättningar för en effektiv planläggning.

Trafikverket kommer att välja ut ett antal pilotsträckor som bedöms ha potentialen att kunna generera den nytta som Trafikverket eftersträvar med piloten samtidigt som de inte bidrar till negativa konsekvenser med avseende på tillgänglighet, kapacitet och sträckornas omgivning. Den information Trafikverket behöver för att göra bedömningen om sträckan är en intressant pilotsträcka i ett första skede är:

- En beskrivning av elvägen, för att kunna bedöma hur lämplig sträckorna är relaterat till vägutformning och elvägens påverkan på omgivningen. Informationen som efterfrågas ska minst innefatta följande:
 - Vägnummer för sträckorna som inkluderas inom ramen för elvägpiloten
 - Typ av väg för olika elvägssträckor (Motorväg, 2+1, 1+1, landsbygdväg/tätortväg)
 - Start och slutpunkt för sträckorna som inkluderas inom ramen för elvägpiloten
 - Gärna kartinformation och en beskrivning av den tänkta Elvägssträckan

- För att Trafikverket ska få en bild av hur den framtida trafikeringen av elvägen förväntas utvecklas behövs en beskrivning av den förväntade trafikeringen av sträckorna. En beskrivning av trafikeringen innehåller minst följande:
 - Tung trafik på sträckan, dvs. hur mycket tung trafik förväntas trafikera elvägpiloten
 - Potentiell trafikering av tung trafik på de föreslagna sträckorna, dvs. hur stor del av den tunga trafiken är regelbunden och förväntas ha incitament att använda elvägen
 - Positivt om påvisat intresse från varuägare-transportföretag- och/eller åkerier för att nyttja elvägen finns, exempelvis genom Letter of Intent eller liknande

Informationen ovan ska bifogas till förslaget om pilotsträcka för elväg om Trafikverket ska kunna bedöma dess lämplighet. Om Trafikverket får ovanstående information räcker det för att kartlägga sträckan och genomföra grundläggande analyser av sträckans lämplighet, kompletterande frågor kommer att ställas till vid behov.

- Trafikverket har även medskickat att den tänkta tekniska lösningen ska klara nedanstående tekniska mognadskrav innan projektering av sträckan startas någon gång våren/sommaren år 2020 enligt nuvarande plan.
 - o Elvägstekniken ska vara demonstrerad, inklusive ingående komponenter och funktionalitet, i aktuell driftsmiljö. Detta omfattar samtliga delar av elvägssystemet så som fysiskt utformning, val av material, ingående komponenter, styrsystem och säkerhet. System för tillkommande tjänster så som tillträdeskontroll, mätning av energi, betalsystem ska redovisas men behöver inte vara demonstrerat i aktuell driftsmiljö tidigare.

- Trafikverket har även medskickat att krav på medfinansiering, enligt fastställelsebeslutet i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, kommer att behöva bestyrkas innan projektering av sträckan startas någon gång våren/sommaren år 2020 enligt nuvarande plan.

Framtagande av planeringsunderlag och fördjupat kunskapsunderlag för kandidater till elvägpiloter

I nästa skede kommer ett planeringsunderlag arbetas fram för de sträckor som bedöms intressanta att utreda vidare. Den fortsatta processen startar i mars 2019 och ska resultera i en Förberedande utredning (FU) som ska vara klar den 31 maj år 2019 för respektive förslag. Den FU kommer ligga till grund för framtagande av en vägplan och den fortsatta planprocessen. Det kommer även behöva tas fram ett fördjupat kunskapsunderlag för bedömning av den föreslagna elvägpiloten.

Det fortsatta arbetet med att ta fram underlaget kommer att behöva ske i nära samverkan och dialog mellan Trafikverket och olika nyckelaktörer för den fortsatta processen, dvs. aktörer som kan bidra med nödvändigt underlag och aktörer som bidrar till att få till en effektiv planprocess. Trafikverket kommer att ansvara för att sammanställa underlaget i en FU för respektive sträcka. Arbetet med att få fram och sammanställa allt underlag kommer att ske från 1 mars fram till 31 maj år 2019.

Arbetet med att ta fram underlaget kommer ske kontinuerligt under den angivna perioden med ett antal avstämningar via fysiska träffar och digitala möten. Planen är att genomföra minst en workshop för respektive elvägssträcka där vi samlar viktiga aktörer i regionen (geografiska) för framtagande av underlag.

- Planeringsunderlaget som behöver arbetas fram består bl.a. av det underlag som krävs för att göra en samlad effektbedömning att uppföra elvägen. Den samlade effektbedömningen består exempelvis av¹:
 - Effekter på de transportpolitiska målen
 - Fördelningsanalyser
 - Samhällsekonomiska analyser
 - Miljöeffekter
 - Barriär- och landskapseffekter
 - Fördjupat trafikeringsunderlag

Det kommer även tas fram ett fördjupat underlag för el- och väginfrastrukturen på elvägssträckorna under våren 2019 för att kunna få fram ett tillräckligt bra underlag. Det fördjupade underlaget går inte att precisera i dagsläget utan varierar beroende på sträckans egenskaper men några kritiska delar för samtliga sträckor är:

- Möjligheter att uppföra ett parallellt elnät som kan förse elvägen med ström. Exempelvis markåtkomst och service- och underhållsmöjligheter är viktiga aspekter att utreda oavsett sträckning för piloten, juridiska aspekter inkluderas dock inte i detta underlag.
- Fördjupade analyser av hur ett uppförande av hur en elväg påverkar övriga trafikanter, dvs. framförallt ur tillgänglighets- och kapacitetsaspekten då den höga nivån på trafiksäkerhet alltid ska bibehållas i vägsystemet.
- Fördjupade analyser som är av mer sträckberoende karaktär för att bedöma sträckans lämplighet på basis av att Trafikverket ska erhålla den nytta man eftersträvar med piloten utan större negativa konsekvenser med avseende på tillgänglighet, kapacitet och omgivningens påverkan inom givna tidsramar.

Trafikverket ansvarar för fortsatt utredning och framdrift i arbetet med att få fram en FU för respektive sträcka, om nödvändigt underlag som efterfrågats vid de olika tillfällena i processen finns på plats vid stipulerade tidpunkter. Trafikverket kommer att utvärdera de sträckor som det finns ett fullständigt underlag för vid fastställd tidpunkt. Beslut kommer därefter tas under sommaren för att gå vidare och arbeta fram vägplaner för en eller flera sträckor (max 3) där Trafikverket bedömer att det är lämpligast.

¹ För mer information om samlad effektbedömning ” <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Method-for-samlad-effektbedomning/>”. Det pågår en utveckling av specifikt underlag för elvägar som ska arbetas in i den samlade effektbedömningen som beräknas vara klart till arbetet påbörjas.

Offentlighet och sekretess

De svar som lämnas i enlighet med denna RFI kommer att vara allmänna handlingar vid Trafikverket. Allmänna handlingar är offentliga och ska vid begäran lämnas ut till tredje man, om det inte finns laglig grund för att sekretessbelägga efterfrågad information.

Uppgifter som inkommer till Trafikverket inom ramen för denna RFI kan komma att omfattas av sekretess enligt offentlighet- och sekretesslagen.

Om den som lämnar information anser att vissa uppgifter bör sekretessbeläggas med hänsyn till uppgiftslämnarens ekonomiska eller affärsmässiga förhållanden, uppmanas denne ange det i svaret. En sådan begäran bör innehålla en precisering av vilka uppgifter som avses och vilken skada uppgiftslämnaren skulle lida om uppgifterna röjs.

Observera att Trafikverket inte kan garantera att inkomna uppgifter kommer att omfattas av sekretess. Trafikverket är skyldigt att göra en särskild prövning i varje enskilt fall då någon begär att få tillgång till en allmän handling. Den som lämnar uppgifter inom ramen för denna RFI bör alltså vara medveten om att Trafikverket eventuellt behöver lämna ut information till den som begär detta.

Administrativ information om RFI

Svar på denna RFI emotses senast 2019-02-15. Eventuella uppdateringar och klargöranden av RFI:n kommer att skickas via CTM (Complete Tender Management - Trafikverkets elektroniska upphandlingssystem) till mottagare av RFI:n.

Svar skickas som bilagor i CTM.

Av RFI-svaren ska det tydligt framgå på dokumentets första sida:

namn (företags-/organisationsnamn),

kontaktperson,

kontaktuppgifter.

All korrespondens om denna RFI ska vara på svenska eller engelska.

Förbehåll och ansvarsfrihet

Detta dokument är inte en del av en upphandling, utan endast en förfrågan om information (Request For Information – RFI). Denna RFI utgör inte heller något åtagande från Trafikverkets sida, det vill säga att Trafikverket inte förbinder sig att genomföra en upphandling efter det att RFI:n har genomförts.

Bästa hälsningar

Peter Hinders

Kvalificerad Inköpare

010-125 41 09, peter.hinders@trafikverket.se