

Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) "Regler för statliga elvägar"

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner:

- anser att elvägsutredningens förslag till regler för statliga elvägar är rimliga och ger bra förutsättningar för utbyggnaden av statliga elvägar och ställer sig därför bakom utredningens förslag i stort,
- menar att det framåt är viktigt att sätta in frågan om elvägar i ett systemperspektiv där hela transportsystemet, elektrifieringen av detsamma, och de europeiska sambanden vägs in,
- anser att det är bra att det ekonomiska ansvaret för byggande, drift och underhåll av elvägar ligger på statlig nivå,
- menar att bestämmelserna för allmän väg med kommunalt väghållaransvar ska undantas i regleringen,
- menar att det är viktigt att medelstilledningen till länsplanerna ses över så att bland annat ökade kostnader för utbyggnad av elvägar kompenseras,
- anser att förslaget till ansvarsfördelning och avgiftshantering är bra på övergripande nivå men att det kan behöva utredas ytterligare hur tjänster och avgiftssystem ska tillämpas när det blir aktuellt med utbyggnad av kommunala och privata elvägar.

Sveriges Kommuner och Regioner synpunkter

Övergripande synpunkter

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) välkomnar betänkandet om regler för statliga elvägar som en pusselbit av flera i arbetet för en minskad klimatpåverkan från transportsektorn. En snabb omställning av transporter på de svenska vägarna är nödvändig för att de nationella klimatmålen ska kunna uppnås, inte minst målet om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030. Det är också viktigt att Sverige går före och visar att en omställning är möjlig eftersom klimatfrågan är global. Elvägar är en intressant teknik som kan vara ett komplement till stationär laddning, och underlätta elektrifieringen av tunga transporter.

SKR anser generellt att det är viktigt att utforma regelsystem som inte är kostnadsdrivande eller leder till betungande administration. SKR:s övergripande uppfattning är att betänkandet är pragmatiskt och realistiskt med rimliga förslag som ger goda förutsättningar för utbyggnad av elvägar och med bra ansvarsfördelning och villkor

för brukaravgifter. Förslaget bygger på anpassning av befintlig lagstiftning, i kombination med viss nödvändig ny lagstiftning, vilket är positivt.

Frågan om elvägar behöver dock sättas i ett större perspektiv då uppdraget om regler för elvägar varit mycket snävt. Frågan om tillgänglig och tillräcklig nätkapacitet är avgörande för att såväl elvägar som stationär laddning ska kunna byggas ut längs vägnätet i tillräckligt hög takt. Det är av största vikt att tillräcklig överföringskapacitet kan säkras för elektrifieringen av transportsektorn, liksom för andra viktiga verksamheter som berör kommuner och regioner. Det är också angeläget att tillräckligt mycket fossilfri el kan produceras så att inte växthusgasutsläppen enbart förflyttas från fordonen till elproduktionsplatsen. Samtidigt innebär elvägar att mindre batterier krävs i fordonen och därmed mindre åtgång av andra begränsade resurser, vilket är positivt.

SKR menar också att transporter som helhet behöver sättas i ett större systemperspektiv. Det saknas idag en analys över på vilka stråk som elvägar skulle vara till störst nytta, och var istället t.ex. en övergång bäst sker till järnväg. Gods- och logistikstrukturen behöver hanteras som en helhet där kombiterminaler, logistikcentrum och "last mile"-transporter tas med. Eftersom personbilar och lätta nyttofordon har ännu större klimatpåverkan än tunga transporter behöver också utbyggnaden av elvägar samordnas med utbyggnaden av stationär laddning, inte minst inom ramen för det förslag till ny förordning som EU-kommissionen har presenterat när det gäller utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. En kraftsamling behöver ske för att möjliggöra såväl utbyggnaden av laddinfrastruktur som elinfrastruktur. Då kollektivtrafik färdas på vissa av de vägsträckor som också trafikeras med tung trafik är det även viktigt att tillse att inte kollektivtrafikens bussfiler får minskat utrymme när elvägar utvecklas.

Det finns viss risk för att utbyggnaden av elvägar bygger fast sig i en specifik teknik. Satsningen på den elektrifierade väginfrastrukturen behöver därför både vara flexibel och robust, så att inte en teknik konkurrerar ut andra möjliga lösningar. Det bör också noteras att lagstiftningen för elkraft idag inte är anpassad för infrastrukturprocesser, och kan skapa flaskhalsar på grund av långa processer för tillståndsgivning m.m.

I framtiden kommer det sannolikt att utvecklas elvägar som går mellan länder. Därför är det också viktigt att planera för hur elvägar på sikt ska fungera över landsgränser och att driva frågan om standardisering på EU-nivå kring teknik, betalningslösningar, säkerhetskrav m.m. så att inte parallella system skapas i Europa. En aspekt är också att det undantag som förutsätts från krav på nätkoncession enligt ellagen i IKN¹-förordningen även kan gälla utifrån kommande förändringar av EU-direktiv.

Regler om byggande, drift och underhåll av elvägar

SKR menar att det är bra att det ekonomiska ansvaret ligger på nationell nivå när det gäller utbyggnad, drift och underhåll av elvägar. Det är också rimligt att staten, eller i förekommande fall kommunerna, ansvarar för byggande och drift av elvägar på allmänna vägar i enlighet med utredningens förslag.

¹ Icke koncessionspliktiga nät

Enligt utredningen (s 159) gäller bestämmelserna om byggande av väg i väglagen också för en kommun som övertagit väghållaransvaret för allmän väg i tätort. För det fall att kommunen skulle bygga elväg inom gatumark gäller bestämmelserna i plan- och bygglagen (2010:900) och miljöbalken (1998:808). SKR menar att de vägar som nämns ovan och som kommunerna har tilldelat ett väghållaransvar för inte alltid är i direkt anslutning till en statlig väg. Som följd av detta kan ansvaret bli fragmentiserat och inte alls rationellt utifrån hur det beskrivits i utredningen. Det är inte rimligt att kommunerna ska ha olika regelverk att förhålla sig till vid utbyggnad av elväg inom en tätort. SKR anser därför att bestämmelserna för allmän väg med kommunalt väghållaransvar ska undantas från bestämmelserna som ska gälla för allmän statlig väg enligt utredningens förslag.

Utifrån ett regionalt perspektiv och det regionala samordningsansvaret framhåller SKR vikten av att se över medelstildelningen till så väl länsplaner som nationell plan om en storskalig utbyggnad av elvägssystem på det allmänna vägnätet ska kunna genomföras. Enligt Trafikverkets förslag till utbyggnadsplan för elvägar berörs främst vägar där investeringar bekostas av den nationella planen, men i en framtid kan även regionala statliga vägar komma i fråga för elvägsanläggningar. Då måste medelstildelningen till länsplanerna ses över och justeras så att utrymme för sådana investeringar finns och att det inte blir ökade kostnader för länsplanerna som sedan inte kompenseras med nya medel. SKR vill också påpeka vikten av att samråda med länsplaneupprättarna så att helheten, inte minst frågan om "last mile" hanteras. SKR anser att det är positivt att utredningens förslag till ändring av väglagen ska samrådas med regionala kollektivtrafikmyndigheter om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken.

Regler om avgifter och villkor för statliga elvägar

SKR menar att förslagen till ansvarsfördelning är bra och att det är positivt att aktörer som redan idag har liknande ansvar får ansvar även för elvägar och att kunden betalar för använd el genom en brukaravgift. Det är också positivt med en enkel och tydlig prissättning enligt förslaget. Det kan dock behöva utredas vidare hur tjänster och avgiftssystem ska tillämpas när det blir aktuellt med utbyggnad av kommunala och privata elvägar och SKR menar därför att det är viktigt att det även utreds och fastställs ett regelverk för kommuner som anlägger elvägar. När avgiftsnivåer läggs fast i framtiden är det även viktigt att ta särskild hänsyn till kollektivtrafiken så att den, om det blir aktuellt, har möjlighet att använda elvägarna inom ramen för sitt samhällsuppdrag.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knappe

Ordförande