

Datum: 2025-05-07

Ärendenummer: SLK-2025-00249

Landsbygd- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2025/00051

Göteborgs Stads yttrande över Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Göteborgs Stad har givits tillfälle att yttra sig över remiss från Landsbygd- och infrastrukturdepartementet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97). Göteborgs Stad instämmer i huvudsak med delbetänkandets förslag och bedömningar. Göteborg Stad delar utredningens uppfattning att omställningen av transportsektorn sker för långsamt och välkomnar att regeländringar som underlättar elektrifiering utvärderas då elektrifieringen är central för att nå klimatmålen.

Det finns dock vissa områden där Göteborgs Stad ser skäl att yttra sig som presenteras efter utredningens huvudområden.

Utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter

Förslag som berörs: 6.1 Undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas i ett särskilt bullerkänsligt område.

Göteborgs Stad ställer sig positivt till förslaget om att ge kommuner möjlighet att införa särskilda bestämmelser för lastbilar utan förbränningsmotorer men ser några aspekter som det finns skäl att yttra sig över.

Göteborg Stad delar uppfattningen att det största hindret för elektrifiering av den tunga fordonsflottan är den höga kostnaden för fordonen. En investering i ett elfordon måste därmed göras mer lönsamt och det bidrar ökad nyttjandegrad till. Göteborgs Stad anser att det finns behov av att överväga fler alternativ för undantagszoner för eldrivna tunga fordon och föreslår att möjligheten till undantag i lokala trafikföreskrifter inte enbart ska gälla bullerkänsliga områden, utan även kunna motiveras utifrån klimatmål, såsom riktvärden för luftkvalitet.

Göteborgs Stad vill också understryka att buller från motor eller drivlina bara är en del av problembilden. Betydande ljudnivåer kan uppstå från hantering av såväl lastbärare som från dörrar och diverse anordningar på fordonet som i sig utgör ett hinder för både sena och tidiga leveranser.

Göteborg Stad vill framhäva vikten av att skapa en tydlig och nationellt harmoniserad definition av fordonsslaget "utsläppsfria fordon" för att underlätta skyltning, kontroll och tillsyn.

Om definitionen baseras på EU:s CO2-kriterier kan det innebära att även fordon med förbränningsmotorer som drivs med bränsle tillåts, vilket kan minska fördelarna med tystare elfordon. Enhetliga fordonskategoriseringar behövs för att undvika komplexitet och otydlighet för transportutförare vid olika regleringar. Göteborg Stad vill slutligen betona att uppföljning av regelefterlevnad är viktigt för att säkerställa rättvis konkurrens och att kommuner ges möjlighet att övervaka och bötfälla överträdelser.

Utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur

Förslag som berörs: 7.1 Samfällighetsföreningar får besluta om installation av laddningsinfrastruktur

Sammanfattningsvis är Göteborg Stad positiv till förslagen som syftar till att underlätta laddinfrastruktur för samfälligheter. Det är nödvändigt att göra det praktiskt och ekonomiskt möjligt för boende i samfälligheter att ladda sina elbilar. Det finns även ett behov av att underlätta markanvändning för detta ändamål. Göteborg Stad vill lyfta behovet av att förtydliga möjligheterna att använda till exempel impedimentmark och tillfälliga bygglov för att främja etablering av laddinfrastruktur.

Åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning

Förslag som berörs: 9.1 Åtgärder som föreslås för en mer effektiv anslutningsprocess, 11.1 Utvidgade möjligheter att använda energihubbar och koppla samman IKN-nät, 12.1 Elnätsföretagen ska offentliggöra kapacitetskartor

Göteborg Stad är positiv till intentionerna bakom förslagen för att korta ledtiderna för nätanslutning genom etablering av energihubbar, men bedömer att delar av de regelförslag som utredningen lägger fram kopplat till lättnader i krav på koncession är allt för långtgående. Förslagen kan i sin nuvarande utformning bidra till rättsosäkerhet för koncessionsinnehavare och riskerar att driva samhället mot en ineffektiv och suboptimerad utbyggnad av elnätet. Koncession- och anslutningsplikten är central för elnätsbolagens verksamhet och för en samhällsekonomiskt effektiv infrastrukturutbyggnad.

Göteborg Stad är kritisk till att en ökad utbyggnad av interna nät och delningsnät är en effektiv lösning för att korta ledtiderna för nätanslutning. Även om det i vissa fall kan bidra till kortare ledtider för anslutning till det koncessionspliktiga nätet, bedöms de grundläggande orsakerna till långa ledtider framförallt vara kompetensbrist och tillståndprocesser. Ett alternativ är att elnätsbolag bör erhålla samma regellättnader som interna nät och delningsnät för att förbättra deras förmåga till snabba anslutningar. Ett annat alternativ är att kravställa eller underlätta för nätbolag och kunder att hitta villkor för överföring och flexibel prissättning som speglar nyttor och förbättrar nyttjandet av elnätet.

Göteborg Stad avstyrker de specifika förslagen på lättnader i kraven på koncessionsplikt i IKN-förordningen och tillägg i ellagen avseende generell dispens från koncessionsplikt. Bedömningen är att utredningens tolkning av rättspraxis gällande sammankoppling av interna nät är för långtgående och att den föreslagna nya 22 d § skulle lägga en för stor bevisbörda på nätbolagen och skapar osäkerhet.

Göteborg Stad ser kapacitetskartor som föreslås för att korta ledtider som ett bra sätt att öka transparensen kring det aktuella läget i elnätet. Staden anser att utredningens förslag är nödvändiga för att skapa en likvärdig bild av kapacitetsläget.

Göteborgs Stad vill dock betona vikten av likvärdiga beräkningsregler där Energimarknadsinspektionen utformar regler för hur kapacitet ska beräknas. Det är därtill avgörande att även Svenska Kraftnät och regionnätägare (genom det generella kravet på DSO:er) åläggs att göra kapacitetskartor då det ofta är dessa nät som sätter de långsiktiga förutsättningarna att bedöma möjligheten till anslutning, särskilt för större etableringar. Att kapacitetskartor endast speglar nuläget riskerar att ge falska negativa eller positiva besked. För att förbättra situationen bör kapacitetskartor kompletteras med tydligare krav på koncessionsinnehavaren där fokus inte bara ligger på befintlig kapacitet utan även på hur snabbt koncessionsinnehavaren kan svara på förfrågningar och inkludera eventuella utbyggnadsåtgärder samt tydligare krav på hur snabbt en anslutning ska åstadkommas.

Övriga inspel

Förslag som berörs: 13.1 Ett behov av nationell styrning och samordning? och 14.5 Fordonsvikt elektriska lastbilar

Göteborg Stad är positiv till att utreda och tydliggöra en samordnad styrning och samordning. För att säkerställa effektiv styrning bör en av myndigheterna ges ett tydligt mandat att leda det samlade nationella arbetet med elektrifieringsomställningen. Staden efterfrågar särskilt inrättandet av en samlad nationell instans som hanterar standardisering av säkerhet, planering och dimensionering av laddinfrastruktur i tätorter. Det vore även önskvärt med rekommendationer kring uppställning, brandskydd, säkerhet kring laddinfrastruktur, resiliens för elanslutningar och fler liknande frågor som är mycket viktiga för de aktörer, både myndigheter och näringsliv, som arbetar med övergången till elektrifierade lösningar.

Kompetensförsörjning är ett centralt område för en effektiv energiomställning. Det är viktigt att statens samordning inkluderar riktade utbildnings- och arbetsmarknadsinsatser för att säkerställa en kvalificerad arbetsstyrka inom elfordonsteknik, elinstallationer och stadsplanering. Göteborgs Stad vill även understryka fastighetsbranschens viktiga roll för en omställning mot ökad elektrifiering i transportsystemet där det kan finnas behov av riktade kompetenshöjande insatser.

Göteborg Stad bedömer att beredskapsfrågan är viktig i sammanhanget. Samhällsviktiga transporter måste kunna säkerställas även vid exempelvis långvariga avbrott i strömförsörjningen. Betänkandet belyser ansvaret kring dessa frågor översiktligt, samt nämner reservkraft för prioriterade laddningsstolpar i en not från MSB, men ger ingen riktigt tydlig bild över hur ett funktionellt och robust system för detta skulle kunna tänkas se ut för transportsektorn. Detta skulle behöva förtydligas.

I förordning (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen ges möjlighet att framföra ellastbilar med en maxvikt på 4,25 ton i stället för 3,5 ton om de är eldrivna. Göteborgs Stad ser gärna att liknande regelverk skulle kunna appliceras på särskilda transporter, främst inom serviceresor. Det finns en utmaning att elektrifiera rullstolsbussar. Anpassningar av fordonet, exempelvis hjälpmedel för resenärer, samt den batterikapacitet som behövs för detta ändamål överstiger maxvikten.

En maxvikt på 3,5 ton medför en ansenlig begränsning i passagerarantal, och därmed behov av fler fordon än nödvändigt. Det bör utredas om också 3,5 tons bussar kan tillåtas öka maxvikten till 4,25 ton om de är utsläppsfria.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade Jörgen Fogelklou (SD) som yttrande en skrivelse från den 28 april 2025, se bilaga.

Göteborg den 7 maj 2025

Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld

Bilaga

Yttrande (SD)

Kommunstyrelsen 2025-05-07

Ärende 24

Yttrande angående - Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Remissen presenterar en rad viktiga och framåtblickande förslag för att stödja elektrifieringen av transportsektorn. Förslagen innefattar såväl nödvändiga lagändringar som praktiska åtgärder för att skapa förutsättningar för en snabbare och mer effektiv elektrifiering. Särskilt positivt är de föreslagna förändringarna inom tre centrala områden: utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter, utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur samt åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning, genom etablering av energihubbar och kapacitetskartor.

Vi ser positivt på dessa åtgärder, som sammantaget bidrar till att skapa en mer hållbar och effektiv infrastruktur för elektriska transporter. Den föreslagna flexibiliteten för kommuner att ge undantag för elektrifierade transporter är ett välkommet steg för att underlätta omställningen på lokal nivå. Möjligheten för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur skapar också förutsättningar för ett ökat och mer jämlikt utbud av laddningsstationer, vilket är en nyckelfaktor för att främja användningen av elektriska fordon.

Särskilt viktiga är de föreslagna åtgärderna för att korta ledtiderna för nätanslutning. Genom att skapa energihubbar och kartlägga kapacitet på ett tydligt och strukturerat sätt kan stora delar av den elektrifiering som krävs genomföras snabbare, vilket är avgörande för att möta den snabbt växande efterfrågan på eldrivna transporter. Samtidigt ger det en möjlighet att undvika flaskhalsar och ineffektivitet i infrastrukturen.

Vi är i grunden positiva till den ökade elektrifieringen av transportsektorn och ser dessa förslag som ett konkret och konstruktivt steg mot att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem för framtiden.