



Länsstyrelsen
Norrbotten

Yttrande
Datum
2025-05-13

1 (7)

Diarienummer
3200-2025

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss om betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97

Er beteckning: LI2025/00051

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Norrbottens län ställer sig generellt positiv till flera av utredningens förslag men anser att det saknas hänsyn till Norrbottens förutsättningar och att utredningen undviker att ta ställning till vissa frågor. Utredningen tar inte ställning till frågan kring hur organiseringen ska gå till och ansvarsfördelningen för hur elektrifieringen ska bli verklighet utan överlåter endast frågan till framtida utredningar. Regional kunskap är viktig för en snabb och framgångsrik omställning och staten bör då genom Länsstyrelserna ha en ledande roll i omställningen.

Länsstyrelsen Norrbottens lämnar även synpunkter kring elektrifieringen som helhet och hur ett för hårt fokus på just elektrifiering riskerar att motverka andra alternativ som kan behövas i Norrbotten för att möta allmänhetens behov och förhindra sårbarhet i transportsystemet. Länsstyrelsen efterfrågar även tydlighet vad gäller de ekonomiska stöden för laddinfrastruktur för att utbyggnad ska kunna ske i hela landet och även på platser med sämre ekonomisk lönsamhet.

Utredningens förslag

Länsstyrelsen i Norrbottens län är generellt sett positiv till de flesta av förslagen då de bidrar till ökad vilja att investera och ta steget över till elektrifierade fordon.

Underlätta för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur

Länsstyrelsen är positiv till regelförändringar för att det ska bli enklare för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur. Möjligheten att ladda hemma är för många en förutsättning för att ta steget över till att investera i en elbil. De kontakter vi haft med samfälligheter har lyft omprövningen av anläggningsbeslutet och lantmäteriförrättningen som det stora hindret för att installera laddpunkter. Både gällande det krångliga förfarandet och de ökade kostnaderna. Det går heller inte att få investeringsstöd för dessa kostnader. Länsstyrelsen välkomnar därmed förslagen om att underlätta för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur.

Nätanslutning, energihubbar och kapacitetskartor

Länsstyrelsen är positiv till förslaget gällande kunskapsunderlag om nätanslutning för laddningsinfrastruktur. Nätkapacitet är ofta ett problem för utbyggnaden av laddinfrastrukturen, särskilt i mindre orter och glesbebyggda områden. Ledtiderna behöver kortas ned för att inte utgöra ett hinder. Här kan även dialog mellan aktörerna som Luleåmodellen (s.250) fungera som ett gott exempel. Länsstyrelsen i Norrbottens län arbetar inom ramen för handlingsplanen för elektrifiering på en Luleå-modell för hela Norrbotten (Norrmodellen). Skillnaden med Norrmodellen är att i stället för att samla stora energikonsumenter så samlar vi energibolagen. Även förslaget om kapacitetskartor kommer att underlätta etableringen av laddstationer särskilt i mindre orter då det blir enklare att se var det finns utrymme att etablera laddinfrastruktur.

Hamnar och flygplatser har potential att fungera som energihubbar i framtiden och länsstyrelsen ser positivt på förslagen om att förbättra dessa möjligheter. Genom att viktiga transportcentraler fungerar som fristående energihubbar ökar också beredskapsförmågan och robustheten i systemet. De får även större

frihet att skynda på sin egen elektrifiering. Här har Klimatklivet stor potential att bidra med stöd till elektrifiering- samt vätgasåtgärder.

Kap.6 Utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter (s. 133 ff)

Länsstyrelsen Norrbotten är generellt positiv till förslaget om utökade möjligheter att göra undantag för elektrifierade transporter men det kommer att krävas mer insatser än så. En möjlighet att särbehandla fordon gällande trafikregler för exempelvis bullernivå kan vara ett steg på vägen i de större städerna. Det är dock frågan vilken effekt detta förslag kommer ha på elektrifieringen av de tunga transporterna i Norrbotten. I dagsläget finns det i Norrbotten inga särskilt bullerkänsliga områden men om kommunerna har möjlighet att ge undantag i trafikföreskrifterna kan det i framtiden ge ökade incitament för att investera i elektrifierade transporter. Detta förslag får det dock att framstå som att det är bullret som är problemet snarare än utsläppen. Länsstyrelsen anser att alternativet om begreppet ”utsläppsfria fordon” bör utredas vidare så att det omfattar även andra fordon än elektrifierade.

För att aktörer ska ta steget över till elektrifierat är kostnad och lönsamhet avgörande. Elektrifierade fordon är i dagsläget inte bara dyrare och kräver dyr laddinfrastruktur utan problemet som aktörerna lyfter är ofta gällande vikten av fordonen vilket leder till minskad lastförmåga. Elektrifieringen kräver att aktörerna tar en stor investeringsrisk och det är heller inga kunder som är beredda att betala extra för miljövänliga transportalternativ. Det finns också en stor osäkerhet kopplad till räckvidd i Norrbotten med långa avstånd och kallt klimat. Länsstyrelsen i Norrbotten är positiva till att åtgärder tas för att minska totalkostnaden för elektrifierade transporter men om transportflottan i Norrbotten ska ställa om behövs fler åtgärder.

Kap.13 Samordning för en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn (s. 327 ff)

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att utredningen undviker problemet kring den nationella samordningen för elektrifieringen

och överlåter över ansvaret till andra. Länsstyrelsen Norrbotten anser vidare att regional kunskap är viktig för en snabb och framgångsrik omställning och att staten genom Länsstyrelserna bör ha en ledande roll i omställningen.

13.1 Ett behov av nationell styrning och samordning (s. 328 ff)

Det är positivt att utredningen konstaterar att elektrifieringen av transportsystemet är en komplicerad omställning som tar tid och kräver nationell styrning och samordning av ett antal nyckelaktörer. Det är en stor utmaning att hitta fungerande samordningsmodeller i syfte att aktivt arbeta för att lösa frågor som spänner över flera samhälls- och politikområden. Det handlar om vertikal och horisontell styrning.

Detta är ju något som både KOMET och bokstavsutredaren Peter Larsson redan konstaterat i sina tidigare utredningsuppdrag. För att öka tempot i omställningsarbetet krävs dels att processerna utvecklas och nya tvärsektoriella samverkansformer.

Tydliggörandet av samordningsansvaret (s. 334)

Utredningen påtalar behovet av organisatoriska lösningar för samverkan och styrning men förslaget är endast att tillsätta en ny utredning för ändamålet. Det är beklagligt att utredningen som har uppgiften att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn endast överlåter ansvaret till andra och framtida utredningar.

Energimyndighetens mandat

Den organisatoriska frågan är såklart komplex men samtidigt är det kritiskt att så fort som möjligt komma i gång med omställningsarbetet. Det är därför även här beklagligt att utredningen inte tagit ställning i frågan om Energimyndigheten har mandat att leda omställningsarbetet eller inte vilket fördröjer huvuduppgiften.

Alternativa samordningsmodeller (s.336 ff)

Utredningen listar ett antal alternativa samordningsmodeller vilka enligt Länsstyrelsen Norrbottens bedömning inte är tillräckligt förankrade inom statsförvaltningen i en horisontell bemärkelse. Omställningen kommer ur tidsbemärkelse att behöva ett

riksdagsbundet mål och därmed en robust parlamentariskt tillsatt ansvarsfördelning. Här efterfrågas tydlighet vad gäller ansvarsfördelningen för att undvika låsningar på regional nivå och möjliggöra omställningen på en överskådlig framtid.

Länsstyrelsen Norrbotten anser vidare att staten genom länsstyrelserna bör ha mandat i den framtida laguppställningen. Kunskap om geografin och lokal kännedom är viktig för en framgångsrik omställning. Här är AGON (s.248) ett gott exempel för en fungerande funktion på länsnivå.

Allmänna åsikter

Förutsättningar för elektrifiering i Norrbotten

Länsstyrelsen Norrbotten är positiv till förslag om elektrifiering men det saknas åtgärder för hela vägnätet och Norrbottens geografiska förutsättningar. Länsstyrelsen Norrbotten anser vidare att genom ett för stort fokus på enbart elektrifiering riskerar andra bra alternativ som biogas och vätgas att tryckas bort. En diversifierad fordonsflotta med olika fossilfria drivmedel gör oss även mindre sårbara ur beredskapssynpunkt.

Norrbottens län har stora områden där större statliga vägar helt saknas och som bara består av ett mycket lågtrafikerat finmaskigt vägnät där olika former av service i princip helt saknas. Detta är ett vägnät som har stor betydelse för många människors rörlighet gällande friluftsliv och livsstil som leder till fiskeplatser, vandringsområden och inte minst till många människors fritidshus. Trots att det är lågtrafikerat så har det stor betydelse och så länge allmänheten inte känner sig övertygad om att en elbil kan framföras i sådana områden året runt så finns risken att steget över till elbil inte tas. Om en elektrifiering av trafikflottan är vägen framåt så bör hänsyn tas till detta och konsekvenserna det kan få för människors vardag i perifera regioner som kommer vara svårt att täcka med laddstolpar. Detta riskerar påverka människors rörlighet och möjligheter att fortsätta med sina fritidssysselsättningar och livsstil på ett mycket tydligt sätt som inte kommer gynna befolkningen i Norrbottens län.

Fullständig fokus på elektrifiering riskerar att tränga undan andra goda alternativ

Länsstyrelsen Norrbotten anser vidare att vi inte får glömma bort att det finns andra alternativ som kan hjälpa oss att reducera utsläppen inom transportsektorn. Genom att både den svenska och den europeiska politikens fokus är att hela transportsektorn ska elektrifieras riskerar andra goda alternativ som biogas och framtida vätgas att trängas undan. Detta gäller inte minst fordon för biogas där utbudet av fordon kontinuerligt minskar tack vare denna politik. Biogas är ett alldeles utmärkt sätt att kraftigt minska koldioxidutsläppen och även annan miljöpåverkan, inte minst när man ser till hela produktionscykeln med framtagandet av fordon. Biogasen är dessutom i sig ett alldeles utmärkt bränsle som tillsammans med i sammanhanget mycket små förbrukningar av bensin ger en oändligt mycket bättre rörlighet i delar av landet som kommer ha svårt att bygga ut laddstationer. Det är förvisso fortsatt en förbränningsmotor men som ger nollutsläpp av koldioxid utöver de få tillfällen man behöver använda sig av fossilt bränsle för att ta sig ut i perifera områden. Biogasen kan med andra ord bidra med en trygghet och därmed inte påverka människors rörlighet och livsstil i delar av landet.

I strategisk synvinkel bör vi också ställa oss frågan hur vår säkerhet skulle påverkas med en helt elektrifierad transportsektor. En diversifierad fordonsflotta som inte enbart behöver förlita sig på elektricitet som drivmedel gör oss mindre sårbara ur en beredskaps- och säkerhetssynpunkt.

Investeringsstöd till elektrifiering

Det råder viss osäkerhet kring investeringsstöden för laddinfrastruktur när aktörerna efterfrågar tydlighet och enkelhet för att kunna planera och genomföra sina investeringar. Vidare behövs bättre förutsättningar för att investeringar i glesbebyggda områden med lägre kundunderlag ska bli verklighet.

Stöd till laddinfrastruktur finns i dagsläget utspridda på flera olika myndigheter och bara öppna under korta och begränsade tidpunkter. Osäkerheten kring finansiering och tilldelningen av medel till Klimatklivet har lett till långa handläggningstider hos Naturvårdsverket och även inställda utlysningar under hösten 2024. Om utbyggnad av laddinfrastrukturen ska bli verklighet i samtliga delar av landet efterfrågas bättre styrning och framförhållning för ett tydligt ställningstagande gentemot allmänhetens aktörer.

Långa handläggningstider inom Klimatklivet ställer till det särskilt i Norrbotten där klimatet begränsar säsongen för grävarbeten och kan medföra att åtgärderna tvingas skjutas upp till nästa säsong. Sökanden har behov av att planera sin verksamhet och regelverket förhindrar sökanden från att påbörja åtgärder innan beviljat beslut. Det riskerar att avskräcka potentiella sökanden och minska förtroendet för Klimatklivet. Då Naturvårdsverket för närvarande har begränsade möjligheter att förlänga projekt kan åtgärder i värsta fall riskera att inte bli av överhuvudtaget.

Bedömningen inom Klimatklivets utlysning för publik laddinfrastruktur har i Länsstyrelsens bemärkelse varit alltför hård då det inte tillåts den minsta komplettering av anbudet vilket lett till en stor del avslag på potentiellt sett bra laddstationer i glesbygden. Enkla skrivfel eller koordinatfel som borde kunnat åtgärdas utan att påverka konkurrensen har lett till beslut om avslag. I Norrbottens län blev drygt 40 procent av anbudet avslagna på grund av enkla fel i ansökan vilket ledde till att de få laddstationer som beviljades var belägna längs kusten och de större städerna snarare än i glesbygden där stödet verkligen behövs.

Många aktörer som investerat i laddinfrastruktur i glesbygden har uppgett att de gör det med vetskapen att de inte kommer bli lönsamma även ifall de skulle få 100 procent stöd för laddinfrastrukturen. Driftskostnaderna skulle fortfarande vara för höga i förhållande till kundunderlaget. Länsstyrelsen efterfrågar därför någon form av driftsstöd till laddstationer som skulle innebära en samhällsviktig service i glesbebyggda områden.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Lotta Finstorp med Arvid Boström handläggare inom klimat och energi som föredragande.

Övriga medverkande som bidragit till föredragandet är Mats Lindell handläggare inom samhällsplanering och kulturmiljö, Jimmy Bystedt handläggare av transport- och infrastrukturfrågor och Mariola Strande handläggare inom klimat och energi.