



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97

Regeringskansliets diarienummer: LI2025/00051

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Skåne (nedan kallat Länsstyrelsen) välkomnar utredningen och tillstyrker dess förslag. Länsstyrelsen föreslår vissa tillägg. Länsstyrelsen anser att utredningens förslag överlag är bra dock inte tillräckliga för att uppnå klimatmålen för transportsektorn.

Utredningens uppdrag att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Utredningen har fått i uppdrag att:

- analysera utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter,
- analysera och vid behov lämna förslag som underlättar för samfälligheter att bygga laddpunkter för elfordon,
- ta fram kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur,
- vid behov lämna förslag på ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn,
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Sammanfattning av Länsstyrelsens viktigaste synpunkter på utredningen

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om undantag för lastbilar som drivs med el eller vätgas i särskilt bullerkänsligt områden. Länsstyrelsen har dock synpunkt på kommunens ansvar vid skyltning av dessa undantag.

Länsstyrelsen tillstyrker även förslaget om en ny bestämmelse i lagen om förvaltning av samfälligheter, som innebär att samfälligheter enklare ska kunna fatta beslut om investeringar in laddinfrastruktur för boende. Länsstyrelsen föreslår även att förtydligande av begreppet ”merkostnader av betydelse”.

Länsstyrelsen instämmer i förslaget och har inte några synpunkter på författningsförslagen för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov.

Länsstyrelsen instämmer i förslaget att båda typerna av elnätsföretag (transmissionsnätsföretag och distributionsnätsföretag) ska publicera kartor med tillgänglig effekt. Länsstyrelsen föreslår även att kartor ska visa tillgänglighet av insättning av el, vilket kommer underlätta etableringen av lokal elproduktion av intermittenta karaktär. På sikt bör en organisation ges i uppdrag att samla in och publicera samtliga kartor. Länsstyrelsen anser också att frekvensen för kartpublicering samt de kostnader som uppstår för distributionsnätsföretag bör följas upp.

Länsstyrelsen har inte några synpunkter och instämmer i samtliga förslagen gällande behovet av nationell styrning och samordning.

Länsstyrelsen har inte några synpunkter på de ytterligare överväganden i utredningen som rör stora hinder för elektrifiering av transportsektorn.

Utöver vårt yttrande över utredningens förslag lämnar Länsstyrelsen egna förslag på åtgärder för att påskynda omställningen av transportsektor, under rubriken Allmänna synpunkter. Länsstyrelsen föreslår bland annat en nationell databas för icke-publik och semi-publik laddning, vilken kan effektivisera utnyttjandet av laddpunkter och underlätta hemmaladdning. Länsstyrelsen föreslår även en vidareutveckling av plattformen Drivmedla som ett stöd i omställningen av transporter.

Förslaget om undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas i ett särskilt bullerkänsligt område (se kap. 6.1)

Länsstyrelsen instämmer i förslaget att ändra trafikförordningen (1898:1267) så att lokala föreskrifter om förbud mot trafik med lastbil,

som meddelas av kommun i ett bullerkänsligt område, får innefatta undantag för lastbil som drivs med el eller vätgas. Eftersom el- och vätgasdrivna tunga fordon är mycket tystgående, anser Länsstyrelsen att tillåtelse av sådana transporter i bullerkänsliga områden främjar effektiv utnyttjande av fordonen för transportföretagen. Samtidigt skapar detta incitament för transportörer att ställa om till fossilfria alternativ.

Vidare instämmer Länsstyrelsen i utredningens förslag om att en bred översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urbana miljöer, samt relaterad lagstiftning, bör göras i syfte att göra regelverket mer effektivt för att främja elektrifieringen av transportsektorn.

Länsstyrelsen delar dock inte utredningens bedömning att det bör vara upp till kommunerna själva att avgöra om utmärkning/skyltning av undantag ska ske. Undantaget riskerar att bli verkningslös om det inte tydligt kommuniceras till transportörer att undantag gäller. Länsstyrelsen föreslår därför att Transportstyrelsen förtydligar bestämmelser i trafikförordningen så att när ett undantag från förbudet mot trafik med lastbil beslutas på kommunal nivå, ska även utmärkning/skyltning av undantaget vara obligatorisk.

Förslaget om att samfällighetsföreningar får besluta om installation av laddningsinfrastruktur (se kap 7.1)

Länsstyrelsen instämmer i utredningens förslag om en ny bestämmelse i lagen om förvaltning av samfälligheter, som innebär att en samfällighet ska kunna fatta beslut om investering i laddinfrastruktur utan att behöva ansöka hos Lantmäteriet om ändring av anläggningsbeslutet. En sådan ansökan är i dagsläget ofta mycket kostsam. Förslaget kommer väsentligt underlätta etablering av laddinfrastruktur för alla som har parkeringsplatser i samfälligheter, inklusive många bostadsrättsföreningar. Tillgång till laddning där bilen är parkerad är avgörande för omställningen till elektrifierade personbilstransporter och utgör en grundpelare i en välutvecklad laddinfrastruktur.

Länsstyrelsen föreslår dessutom ett förtydligande av innebörden av begreppet ”merkostnader av betydelse” för varje samfällighet, så att lagändringen blir ännu enklare att tillämpa i praktiken. En sådant förtydligande skulle Lantmäteriet kunna få i uppdrag.

Förslaget på åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov (se kap 11.1)

Länsstyrelsen instämmer i utredningens förslaget om undantag från nätkoncession för att koppla samman ett eller flera interna elnät där överföring av el för någon annans räkning får ske. Länsstyrelsen bedömer att detta kommer påskynda utvecklingen av energihubbar.

Förslaget är viktigt nationellt och inte bara för Skåne. Eftersom energihubbar har en stor potential att skapa flera nyttor i det lokala energisystemet. Genom interna elnät möjliggör energihubben integration och hantering av produktion, lagring och konsumtion av energi.

I Skåne kommer energihubbar att spela en central roll i regleringen av den intermittenta energiproduktionen på lokal nivå, bland annat genom att hantera energitoppar och därmed bidra till ett mer effektivt utnyttjande av elnätet. Exempel på sådana lösningar kan vara en laddplats som också inkluderar solceller och batterilagring, eller en flygplats eller hamn där anläggningen inte bara förser transporter med energi utan också optimerar energianvändningen inom området och minskar lokala utsläpp av växthusgaser.

Energihubbar är även mycket viktiga utifrån försörjningsberedskap perspektiv och arbetet med energihubbar kommer vara en byggsten i arbetet med trygg energiförsörjning alternativt energiberedskapen. Det är även viktig att understryka att energihubbar kommer spela mycket viktig roll för kommunerna och planering av deras verksamheter under höjd beredskap.

Förslaget på att elnätsföretagen ska offentliggöra kapacitetskartor (se kap. 12.1)

Länsstyrelsen instämmer i utredningens förslag om att båda typerna av elnätsföretag (transmissionsnätsföretag och distributionsnätsföretag) ska publicera varsin karta som visar var det finns tillgänglig kapacitet inom respektive nätområde. Länsstyrelsen stödjer även förslaget att föreskrifter för hur ledig kapacitet ska beräknas tas fram. Enligt förslaget ska distributionsnätsföretag uppdatera informationen åtminstone en gång i kvartalet och transmissionsnätsföretagets minst en gång i månaden.

Förslaget kommer att underlätta och väsentligt påskynda etableringsprocessen för alla elintensiva verksamheter. När det gäller etablering av laddinfrastruktur innebär det att laddoperatörer genom att konsultera publicerade kartorna enklare kan identifiera lämpliga platser. Detta kommer att förkorta ledtiderna eftersom ansökningar kan riktas till rätt plats redan från början.

Förslaget skapar incitament till etableringar av såväl laddinfrastruktur som andra elkrävande verksamheter, särskilt för aktörer som annars tvekar att påbörja en process som riskerar avslag och onödig tidsförlust.

För att ytterligare underlätta för etableringen av lokal elproduktion av intermittenta karaktär, särskilt solcellsanläggningar, föreslår vi att kartorna även visar tillgänglighet för inmatning av eleffekt.

Länsstyrelsen föreslår att en organisation ges i uppdrag att samla in all kapacitetsdata från elnätsföretag och publicera informationen på en gemensam plattform. Utredningen uppger att Svenska Kraftnät redan har inlett ett sådant arbete varför Länsstyrelsen föreslår att det utreds om Svenska Kraftnät har möjlighet att utveckla och driva en nationell kapacitetskarta. För att undvika förseningar i kartpublicering bör elnätsföretagen tillsvidare publicera sina egna kartor i enlighet med utredningens förslag.

Länsstyrelsen föreslår även att en uppföljning görs av de kostnader som uppstår för distributionsföretag i samband med publicering av kartorna. Om det visar sig att dessa kostnader inte är av betydande karaktär, vilket utredningen befarar, vill Länsstyrelsen föreslå att både distributions- och transmissionsföretag ska publicera sina kapacitetskartor månadsvis. Detta skulle öka tillförlitligheten i den publicerade informationen och göra systemet ännu mer effektivt för sökande samt mer fördelaktigt samhällsekonomiskt sett.

Förslag på utredning kring behov av nationell styrning och samordning (kap. 13.1)

Länsstyrelsen instämmer med utredningen att regeringen bör tydliggöra behovsbilden när det gäller nationell styrning och samordning i syfte att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet. Länsstyrelsen stödjer även förslaget att en särskild utredning bör genomföras om behovet av och möjligheterna till att tillgängliggöra mark för laddning.

Länsstyrelsen tillstyrker särskilt förslaget om utredning om behovet av mark för hemma- och depåladdning som semipublik laddning och publik snabbladdning.

Länsstyrelsen ser ett särskilt behov av utredning av ett verktyg som skulle förenkla översikt på tillgänglig mark för hemma- och depåladdning som semipublik laddning och publik snabbladdning. Länsstyrelsen ser även problematik i frågan om tillgängliggörande av platser på kommunal mark för publik laddning av tunga transporter, där kommunerna anser att det inte är kommunens ansvar.

Länsstyrelsen tillstyrker även förslaget om en särskild granskning av behovet och möjligheterna till koppling mellan publicering av mark för laddning och publicering av kapacitetskartor.

Ett mark-effekt kartverktyg som integrerar informationen om tillgänglig mark för etablering med data om tillgång till effekt skulle vara ett mycket användbart verktyg för aktörer som vill etablera elkrävande verksamheter, till exempel snabbladdning eller elintensiv industri. Ett sådant verktyg skulle bidra till att påskynda elektrifiering av flera sektorer, särskilt transporter och industri.

Samtidigt bedömer Länsstyrelsen att kartverktyget som kopplar mark till effekt skulle kunna stärka nyttan av kapacitetskartor som föreslås i remissen, genom att göra dessa ännu mer effektiva och användbara för planering och beslut.

Ytterligare överväganden av SOU

Länsstyrelsen instämmer i utredningens bedömning i samtliga punkter där det har identifierats att det inte finns några stora hinder för elektrifiering av transportsektorn. Länsstyrelsen vill särskilt lyfta fram behovet av uppdaterade databaser över laddstationer för tyngre fordon. Här delar Länsstyrelsen utredningens uppfattning om att en sådan databas kommer att underlätta för alla typer av elfordon att hitta lämplig laddningsinfrastruktur.

Allmänna synpunkter

Förslag från Länsstyrelsen Skåne om register (databas) för att underlätta hemmaladdning för boende utan tillgång till egen parkering

Länsstyrelsen föreslår även att ett nationellt register eller en databas för laddningspunkter som omfattar icke-publik laddning, depåladdning och semipublik laddning.

Länsstyrelsen ser ett stort behov av laddmöjligheter för hemmaladdning för personer som bor i flerbostadshus utan tillgång till egen parkeringsplats. Samtidigt konstaterar Länsstyrelsen att det finns platser där laddning sker enbart dagtid på ett icke-publikt sätt. Ett nationellt register skulle bidra till en mer effektiv användning av befintlig laddinfrastruktur och möjliggöra sam användning. Exempelvis kan sam användning nyttjas mellan verkstäder eller kontor som laddar främst under dagtid och privata personer som har behov av laddning under kvälls- eller nattid. Att i högre grad utnyttja redan befintlig laddinfrastruktur innebär inte bara ekonomisk nytta för ägaren, utan även miljövinster i form av minskad överetablering och ökad resurseffektivitet.

Registret bör omfatta depåladdning och hemmaladdning vid både privata och offentliga verksamheter. Viss information finns redan idag samlad men inte publicerad- exempelvis samlas uppgifter inom ramen för Energimyndighetens Regionala elektrifieringspiloter, och Naturvårdsverket förvaltar en databas över icke-publika laddpunkter som finansierats genom stödformen Ladda bilen. Dock finns ett stort antal ytterligare aktörer som installerat icke-publika laddpunkter och som med fördel bör ges möjlighet att rapportera in dessa till det nationella registret.

Förslag från Länsstyrelsen Skåne om att vidareutveckla plattformen Drivmedla som stöd till omställning av transporter

Länsstyrelsen konstaterar att en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur kräver tillgång till en rad olika informationskällor, samlade i ett gemensamt planeringsverktyg. [Drivmedla](#) är ett sådant verktyg som togs fram inom projektet ReDriv. Det är en redan färdigbyggd, öppen plattform som samlar data om publika laddpunkter och fossilfria drivmedel, samt erbjuder vägledning och

möjliggör samarbete mellan olika aktörer såsom myndigheter, kommuner och företag.

Länsstyrelsen ser stor potential i att vidareutveckla Drivmedla för att inkludera fler aspekter som kan stödja omställningen av transportsektorn.

Exempel på information som enligt utredningen (SOU 2024:97) vore relevant att integrera i Drivmedla är:

- Kapacitetskartor över tillgänglig effekt inom elnätet
- Kartor över tillgänglig mark, särskilt kommunalt ägd och rapporterad mark
- Register över icke-publika och semipublika laddpunkter, exempelvis depåladdning och hemmaladdning vid både privata och offentliga verksamheter

En sådan vidareutveckling skulle bidra till en mer effektiv etablering av ny och användning av befintlig laddinfrastruktur genom att främja samutnyttjande – till exempel mellan verkstäder och kontor som laddar fordon under dagtid, och privatpersoner utan möjlighet till hemmaladdning som har behov på kvälls- eller nattetid.

Drivmedla skulle även kunna underlätta för aktörer att hitta lämplig mark med tillgänglig effekt för etablering av snabbladdning eller energihubbar, och därmed bli ett strategiskt verktyg för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin med klimat- och energistrateg Dagmara Nawrocka som föredragande. I den slutliga handläggningen har även följande medverkat: Rima Daoud, avdelningschef för Miljöavdelningen, Matilde Törnqvist, Klimat- och energienhetens chef, Kristina Eriksson och Jenny Sandin, klimat- och energistrateger på Klimat- och energienheten.