

Kommunstyrelsen

2025-03-25

Dnr SBN 2025-188  
KS 2025-226

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
e-post till [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
med kopia till  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
Diarienummer LI2025/00051

## Yttrande över - Remiss - betänkande Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

Linköpings kommun välkomnar både utredningsförslagen om utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter och förslagen på åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov.

Sammanfattande synpunkter från Linköpings kommun:

- Linköpings kommun stödjer förslaget om att lokala föreskrifter om förbud mot trafik med lastbil i bullerkänsligt område, ska få innefatta bestämmelser om undantag för tunga transporter utan förbränningsmotorer. Nyttan ligger framför allt i möjligheten till att kunna styra transporter till särskilda tider på dygnet utan att orsaka störningar. (Kapitel 6)
- Kommunen ser förslaget som en möjlighet att ytterligare främja användningen av alternativa drivmedel och teknologier, vilket också kan minska luftföroreningar och bidra till en mer miljövänlig, säkrare och tystare stadsmiljö. (Kapitel 6)
- Genom att minska trafikbelastningen på centrala områden dagtid, möjliggörs ett mer effektivt flöde av transporter och logistik. Då krävs dock att företag och organisationer som mottar leveranser har personal och verksamhet igång även utanför dagtid. (Kapitel 6)
- Linköpings kommun stödjer också förslaget att göra en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö. (Kapitel 6)
- Kommunen är positiv till förslagen på åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov. Energihubbar genom sammanslagning av IKN-nät (icke koncessionspliktiga nät) har potential att ge ett effektivare elsystem och minska flaskhalsar i distributionen. (Kapitel 11) Det finns juridiska och tekniska aspekter kring sammankopplade IKN-nät som är viktiga att beakta. Till exempel

behöver det finnas regler som garanterar långsiktighet när mindre aktörer vill driva IKN-nät. Det finns också behov av strikt elsäkerhetskontroll vid sammankopplade IKN-nät. (Kapitel 11)

- IKN-nät kan innebära att det anläggs dubbel infrastruktur i onödan, något som man bör arbeta för att förebygga. (Kapitel 11)
- Förslaget kan innebära en konkurrensfördel för exempelvis hamnar och flygplatser jämfört med fristående kommersiella solcellsparker. (Kapitel 11)
- Kommunen ser positivt på utredningens förslag om framtagande av informationsmaterial som visar hur delning av el kan främjas i energigemenskaper. (Kapitel 11)

### **Specifika kommentarer till huvudförslagen**

#### **Undantag för lastbil utan förbränningsmotor i bullerkänsligt område (avsnitt 6.1.1, s. 134)**

##### **Utredningsförslaget**

Utredningen föreslår att lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas i lokala trafikföreskrifter får undantas från förbud mot tung trafik i särskilt bullerkänsligt område.

##### **Kommunen får större mandat att gynna hållbara drivmedel**

Linköpings kommun välkomnar förslaget att under särskilda tider på dygnet kunna förbjuda tunga transporter för att minska störningar, men samtidigt kunna tillåta transporter som kör elektrifierat eftersom de inte orsakar lika mycket buller. Kommunen har då möjlighet att göra bedömning och analysera både vilka platser som är lämpliga samt när i tid som åtgärden är mogen att genomföra. Förslaget ger kommuner ett tydligare mandat för att underlätta elektrifieringen av transportsystemet och övergången till mer hållbara lösningar.

##### **Önskvärt att ta fram en nationell vägledning**

För kommuner innebär förslaget ett viktigt verktyg för att främja en hållbar utveckling. Genom att undanröja behovet av dispensförfarande blir handläggningen smidigare och mer flexibel, vilket gör det enklare att implementera och följa upp på dessa förändringar.

Det vore önskvärt att det tas fram en nationell vägledning kring hur bedömningar kan göras för denna typ av föreskrift, där man bland annat belyser vilka aspekter som ska tas med i bedömningen samt rekommendation kring process för införande.

### Ökad trafiksäkerhet genom minskad trängsel

Förslaget kan leda till minskad trängseln i stadens centrala delar och en ökad trafiksäkerhet särskilt runt viktiga målpunkter som centrum och skolområden. Möjligheten att optimera trafikflöden och servicefunktioner som sophämtning och godsleveranser under hela dygnet kan ge ett bättre utnyttjande av stadens väginfrastruktur och lastplatser. En förbättrad logistik gynnar inte bara handeln utan skapar också en mer funktionell och lättillgänglig stadsstruktur med kortare väntetider, tryggare och säkrare för oskyddade trafikanter samt en förbättrad stadsmiljö för både företag och invånare.

Dock krävs då även att mottagande företag har personal och verksamhet igång nattetid.

### Minskat buller ger bättre hälsa och trivsel

Buller är en välkänd miljöutmaning, särskilt på natten när många söker vila och återhämtning. Genom att minska ljudnivåerna från förbränningsmotorer kan vi skapa en tystare och mer behaglig stadsmiljö som gynnar hälsan och välbefinnandet. En tystare stad innebär en bättre livskvalitet för alla, särskilt i områden där människor vistas mycket, som runt skolor, bostäder och offentliga platser.

## Översyn och samordning av bestämmelser (avsnitt 6.1.1, s. 136)

### Utredningsförslag

Utredningen föreslår en bred översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö och relaterad lagstiftning. Dessutom föreslår den en analys om huruvida bestämmelserna bör utvecklas för att främja elektrifieringen av transportsektorn och uppnå andra transportpolitiska målsättningar, samt om de bör samordnas i ett särskilt kapitel i trafikförordningen eller i en särskild lag.

### En välkommen översyn i linje med kommunens mål

Linköpings kommun är positiv till förslaget om en översyn och analys. Detta bedöms kunna gynna målen i *Klimat- och energiprogram för Linköpings kommun 2022-2030*, där ett av de prioriterade insatsområdena är hållbar mobilitet och resurseffektiva transporter.

## Förslag på åtgärder för att möjliggöra energihubbar för transportsektorns behov: Utvidgade möjligheter att använda energihubbar och koppla samman IKN-nät (avsnitt 11.1.1, s. 282)

### Utredningsförslagen

Utredningen föreslår ett nytt undantag från kravet på nätkoncession, som innebär att en elledning som sammankopplar två interna elnät inte behöver

ansöka om nätkoncession. Ett sådant elnät får inte begränsa distributionsnätsföretaget att anlägga sitt elnät.

### Generellt bra förslag som kan ge god miljönytta

Linköpings kommun anser att utredningens förslag generellt är bra och bidra till elektrifiering av samhället i stort och inte bara transportsystemet. Energihubbar kan ge ett effektivare elsystem och minska flaskhalsar i distributionen.

Möjligheten att slå ihop två IKN-nät kan ha en miljönytta i vissa fall, exempelvis om det råder kapacitetsbrist i anslutningen till koncessionspliktigt nät som då riskerar att fördyra eller fördröja en nyanslutning på konventionellt vis. På så vis kan förslaget snabba på utbyggnaden av förnybar elproduktion, lagring och användning på den platsen.

Förslaget skulle kunna vara positivt för Linköping City Airports möjligheter att på sikt klara elektrifieringen av verksamhet, och så småningom fossilfritt elflyg för kortdistansflygningar, och de effektoppar den utvecklingen bedöms föra med sig.

### Påverkan på elnätet och teknisk implementering

Det är önskvärt att energihubbarna placeras där kapacitet finns. Energinätsföretag bör vara involverade i placeringen av hubbar. Det krävs också förstärkning av nätet om hubbarna skapar stora effektoppar. Dessutom är det viktigt att undvika att energihubbar leder till bakmatning som äventyrar elsäkerheten.

Det finns möjlighet att optimera energihubbar genom lokal solkraft, batterier och smarta elnätslösningar. Laddning bör ske nära produktionen, och energidelning ske virtuellt snarare än genom fysisk sammankoppling av nät.

### Regulatoriska och affärsmässiga aspekter

En risk med att icke-koncessionspliktiga nät drivs av mindre aktörer utan långsiktig plan är att projekt i en del fall misslyckats till följd av konkurser eller bristande engagemang hos IKN-nätägaren över tid. Därför behöver det finnas regler och en tydlighet kring ansvar.

Om det redan finns anslutningar eller goda anslutningsmöjligheter till befintligt koncessionspliktigt nät, blir sammanslagningen av IKN-näten mer av en parallell infrastruktur. En av drivkrafterna till att slå ihop IKN-näten kan då vara att man vill minska elnätsavgifter och energiskatter. Ett förslag är att ha lägre elöverföringsavgift på korta sträckor, för att minska incitamentet att skapa parallella infrastruktur (sammankopplade IKN-nät) i syfte att undvika skatter och avgifter.

Förslaget kan innebära en ekonomisk fördel för exempelvis hamnar och flygplatser som genom förslaget kommer att få bättre ekonomi på sin produktionsanläggning och på så vis en konkurrensfördel jämfört med företag som äger kommersiella solcellsparker. Produktionsanläggningar som undantas genom förslaget kan vara av betydande storlek och på så vis skulle detta kunna skapa en osäkerhet kring andra projekt, exempelvis stora solcellsparker, vars utbyggnad då riskerar att hindras eller fördröjas.

#### Informationsinsatser för främjande av energigemenskaper inom icke koncessionspliktiga elnät

Vidare ser kommunen positivt på utredningens förslag om framtagande av informationsmaterial som visar hur delning av el kan främjas i energigemenskaper. Kopplat till den lokala klimat- och energiomställningen bedöms det kunna finnas potential, och även intresse, för bildande av energigemenskaper varför sådant kunskapsunderlag som föreslås vore användbart även för kommunen.

Det vore särskilt värdefullt med exempel på olika utformningar av IKN-nät och IKN-nätssammanslagningar som är godkända, enligt utredningens förslag. Detta för att göra det lättare att komma igång med etableringar och minska osäkerhet.

För Linköpings kommun

Kommunstyrelsens ordförande