

Kommunstyrelsen

Tiina Ohlsson
tiina.ohlsson@malung-salen.se
070-6539863

Dnr KS/2025:111

Malung-Sälens kommuns yttrande angående utredningen om utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter SOU 2024:97 (LI2025/00051)**Beskrivning av ärendet**

Regeringen beslutade den 15 juni 2023 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn (Dir. 2023:80). Den 20 juni 2023 förordnades generaldirektören Mattias Viklund som särskild utredare.

Utredningens uppdrag är att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn och består av flera deluppdrag.

Kommunen delar utredarens bedömning att regelverket för kommuner behöver förenklas för att ytterligare bidra till elektrifieringen av transportsystemet. Vi ser positivt på åtgärder som underlättar för kommunerna att driva på omställningen och skapa förutsättningar för en hållbar transportinfrastruktur. Utredaren förslag behöver dock utvecklas för att omfatta även förutsättningarna i glesbygd och fjällmiljö.

Yttrande

Förslaget är bra, men är uppenbart avsett att hantera en ren storstadsproblematik. Vidare är det av största vikt att man fastställer att det är buller från själva lastbilen, och inte lastningen/lossningen av gods, som utgör den största bullerkällan. Det går mycket väl att föreställa sig fall där det är hanteringen av själva godset som genererar mest buller. Detta behandlas på s. 139 i utredningen, och där hänskjuts buller vid lastning/lossning till annan lagstiftning. Detta kan leda till problem i uttolkningen, om det blir kommunernas miljökontor som ska hantera ljud från distribution av varor åtskilt från fordonens eventuella buller.

Det är enkelt att föreställa sig de gränsfall som en sådan lagstiftning kan orsaka. Det finns redan kommersiellt tillgängliga släpfordon med elmotor. Om en lastbilskombination med en dragbil med förbränningsmotor färdas – med avstängd motor – med hjälp av släpfordonets elmotor, blir det svårt att utifrån förslaget om ändring av vägtrafikförordningen bedöma om det är tillåtet eller ej. Det är också möjligt att fordonstillverkare tar fram ett lastfordon av hybridtyp, dvs både med elmotor resp. förbränningsmotor. En sådan lastbil torde naturligtvis få framföras även i de områden som kommer att omfattas av ett förbud, trots att det finns en förbränningsmotor i fordonet.

Det förtjänar också att påpekas att det av säkerhetsskäl införts bestämmelser som anger att alla elbilar tillverkade från 1 juli 2021 måste avge ett konstgjort ljud i färd upp till 20 km/tim. Syftet med ljudet är att höja säkerheten för oskyddade trafikanter. Det är dessutom ett ljud som ska ändras med fordonets hastighet. Det finns tillverkare som tagit detta ett steg längre, t ex Volvo lastvagnar, som när detta EU-krav var ett faktum införde fyra olika konstgjorda ljud för sina lastbilar, olika ljud för olika situationer så som backning, inbromsning, acceleration etc. Det har också inträffat olyckor med synskadade som inte hört elfordon.

På sid 138 framgår att bestämmelserna inte bara ska vara begränsad till elektrifierade lastbilar utan även ska gälla "lastbil utan förbränningsmotor som drivs med vätgas". Ett sådant fordon är med nödvändighet ett elektrifierat fordon. Vätgas kan enbart användas för fordonsdrift på två sätt; antingen som ett alternativt drivmedel i en förbränningsmotor, eller som drivmedel för s.k. bränsleceller. Dessa omvandlar vätgas till elektricitet genom en kemisk reaktion. Ett sådant fordon är en elbil, men man tankar den med vätgas.

Slutsatsen som utredaren gör – att avstå från att lägga fram förslaget på "utsläppsfria fordon" som redovisas på sid. 165 är relevant och en god kompromiss, framför allt då målsättningen är att sänka TCO för de nya ellastbilar som behöver införskaffas.

Underlätta för laddning av elfordon även i fritidsområden

Förslaget om en ny bestämmelse i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter är bra. Precis som utredaren beskriver är det regelverk som rör gemensamhetsanläggningar komplicerat. De fördelar, som utredaren beskriver, utgår från att en samfällighetsförening anordnar laddinfrastruktur i anslutning till det som torde utgöra ett permanent boende. I Sälenfjällen finns en mycket stor andel boende i form av bostadsrättsföreningar. Vår erfarenhet är att dessa föreningar redan stött på problem kopplade till det komplicerade regelverk kring gemensamhetsanläggningar, och därför ännu inte skaffat laddplatser i anslutning till föreningens parkeringsplatser. Detta har lett till att åtskilliga bostäder i Sälenfjällen (världens fjärde största skidort) idag saknar möjlighet till "icke-publik laddning". Även om byggnaderna i flera fall utgörs av andra byggnader än rena flerfamiljshus (friliggande fritidshus, parhus, stugbyar, etc.) så är parkeringarna i flera fall gemensamma. De senaste säsongerna har vi erfart långa köer vid snabbladdningsplatserna en bit från fjällområdena, t ex i Malung – ca. en timmes bilfärd från fjällen. Detta beror sannolikt på att elbilsägarna inte haft möjlighet att "hemmaladda" inför hemfärden, utan i stället satsat på att snabbladda längs vägen hem. Den laddinfrastruktur, som finns i orter en liten bit ifrån fjällområdena som t ex Mora, Malung och Vansbro är inte dimensionerad för dessa tillfälliga anstormningar av laddkunder. Alla möjliga åtgärder, som kan underlätta även för fritidsboende att garanteras "icke-publik laddning" behöver vidtas. Flera av dagens elbilar har sådan kapacitet och räckvidd att det är fullt möjligt att åka från från Sälen till Mälardalen på en laddning. Detta bygger dock på att elfordonsägarna har

möjlighet att ladda riktigt fullt inför hemresan, vilket bäst görs med "icke-publik laddning".

Utredningen sammanfattar på ett mycket bra sätt på sidorna 181 och framåt de grundläggande problemen som förhindrar en utbyggnad av "Icke-publik laddning" i flera av landets större turistorter. Juridiken kring gemensamhetsanläggningar är komplex, och förenklingar är ett måste för en utbyggnad av laddningsmöjligheter även för de som inte äger sin egen fastighet, inte minst i större turistorter. Malung-Sälens kommun delar utredarens uppfattning att en installation av laddningsinfrastruktur kan leda till mer attraktiva bostäder.

De flesta elfordonstillverkare marknadsför idag sina modeller med argumentet att man inte behöver tillgång till "icke-publik laddning" för att äga och köra en elbil, utan det snabbt växande nätverket med offentliga laddstationer är tillräckligt. Detta är inte helt osant, men vår erfarenhet är att en så utvecklad "icke-publik laddning" som möjligt är en förutsättning för omställning till fossilfria resor till och från fjällen. Det kommer inte att räcka till med offentliga laddstationer under de närmaste åren, om omställningen till elfordon fortsätter. De hyresgäster samt bostadsrättsinnehavare som önskar få tillgång till "icke-publik laddning" ska inte riskera att fastna i ett krångligt regelverk gällande gemensamhetsanläggningarna.

Generellt kring offentliga laddstationer

Genomgående för betänkandet är att det mänskliga perspektivet ges litet utrymme. De aktuella transportbehov, vilket är grunden för elektrifieringen, utgörs ännu främst av persontransporter. I Malung-Sälens kommun är detta huvudsakligen transporter till och från fritidsboende. Trots dagens snabba "superchargers" på flera tiotals kilowatt är laddning av ett elfordon fortfarande långt mer tidsödande än en tankning. Även om infrastruktur i form av kapacitet i elnät byggs ut, så behöver även resenärerna själva omsorg och "service". Flera av aktörerna inom flytande drivmedel (bensinstationer) satsar också på snabbladdning. Dock växer många offentliga laddstationer fram. Flera av dessa saknar varje form av service för resenärerna. Inte minst behovet av toaletter för resenärerna förtjänar att lyftas fram.

Som utredaren konstaterar kommer resandet med bil att öka, även om allt större andel sker med fossilfria fordon. Samtidigt läggs allt fler bemannade "bensinstationer" ned, och ersätts med automatstationer. Flera offentliga laddstationer placeras där det inte är allt för nära till grundläggande servicefunktioner för resenärerna, så som tillgång till mat och toaletter. Under högsäsong har Malung-Sälens kommun noterat, så som nämnts tidigare, att köerna till de offentliga laddstationerna i Malung varit extremt långa. I kombination med ovan nämnda brist på service åt resenärerna har detta uppmärksamats på ett negativt sätt av media. Det vore olyckligt om det på detta vis dras ett löjets skimmer över de bilister som kör elbil.

I utredningens uppdrag framgår att utredningen ska identifiera regelhinder. Det framgår också av uppdraget att utredningen ska, om möjligt, föreslå

ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Om elfordon ska bli ett realistiskt alternativ till fossilfordon även på så pass långa resor som en fjällsemester är det ytterst viktigt att inte ägarna av elfordon drar sig för att ta elbilen till fjällen. Därmed är det viktigt att den ännu ganska tidsödande laddningen kan utföras på platser där man också kan få en bit mat, byta blöja på småbarnen samt göra toalettbesök.

Detta är inte minst relevant om man ser till den utbyggnadsplan, som redovisas på s. 94-96 i betänkandet (TEN-T).

Övrigt:

Under punkt 3.5.3 nämns specifika tillverkare. Dagsaktuella händelser har visat att framgång snabbt kan vändas till sin motsats. Det är inte relevant att Tesla model Y var marknadens mest sålda bil under 2023.

"Dubbelriktad laddning", dvs. att batteriet i en elbil som inte används ska kunna användas som resurs är en mycket god tanke. Framför allt i Sälenfjällen bör ett sådant system kunna utvecklas. Målsättningen är att när man väl nått sitt resmål kan man klara sig helt utan bil under den vecka (oftast är det en vecka) man bor på destinationen. Det finns väl utvecklade system med skidbussar som betjänar hela destinationen. Ett utbyggt system med dubbelriktad laddning torde kunna utgöra en rejäl effektbuffert på en destination som Sälenfjällen.

3.6.2 – Dubbdäcksförbud i Stockholm. Detta är inte relevant i en utredning som syftar till att identifiera problem beträffande elektrifiering av det svenska transportsystemet. Det förtjänar trots det en kommentar. I större delen av norra Sverige är dubbdäck nästintill en grundförutsättning för att kunna färdas tryggt och säkert under vinterhalvåret. Majoriteten av de trafikolyckor som sker i Sälenfjällen är sannolikt en följd av otillräckligt väggrepp. Att då låta delar av det svenska väg- resp. gatunätet omfattas av ett förbud är märkligt. Det förefaller mera ändamålsenligt att likt Norge införa en extra dubbdäcksavgift, "piggdekkgebyr", om man kör inom vissa delar av de större städerna med dubbdäck. Exempelvis kan en familj som bor vid Hornsgatan i Stockholm, och har ett fritidshus i Sälenfjällen, inte köra med dubbdäck hemifrån till sitt resmål utan att bryta mot lagen.

På sid 99 refereras till "Artikel 20a.3" Där beskrivs att medlemsstaterna ska vidta åtgärder som kräver att fordonstillverkarna tillgängliggör specifik information, i realtid, från batteriets styrsystem och om lämpligt bilens position. Utifrån ett strikt tekniskt perspektiv finns säkert skäl att fordonstillverkarna ska förse fordonen med system som redovisar bilens position. Det finns dock integritetsaspekter kring detta, inte minst utifrån det oroliga omvärldsläget, som gör att det kanske inte är förnuftigt att alla fordon, personbilar så väl som tyngre fordon, automatiskt redovisar var de befinner sig. Detta bör utredas närmare.

På sid 102-203 redogörs för villkoren för stöd till utbyggnad av publik laddningsinfrastruktur: "Medlemsstaterna måste för att kunna bevilja stöd

kontrollera att marknaden på affärsmässiga villkor inte kommer att bygga ut infrastrukturen inom tre år på den angivna platsen.”

Med tanke på den snabba teknikutvecklingen förefaller det svårt att kunna göra en korrekt bedömning av vad som är affärsmässiga villkor tre år fram i tiden.

Under 5.2.5 redovisas EU-kommissionens handlingsplan för elnät, bland annat med syfte att utnyttja elnäten bättre. I anslutning till vad som nämnts ovan om ”Dubbelriktad laddning” torde detta vara ett sätt att mot ersättning förmå elbilsägare att upplåta bilens lagringskapacitet för att utjämna variationer i ett lokalnät, som till exempel det i Sälenfjällen.

Vi står bakom Energiföretagens branschpraxis, som vi anser vara väl genomarbetad och en bra riktlinje för arbetet framåt.

Det främsta hindret vi identifierar är effektutrymmet mot det överliggande elnätet, vilket i dagsläget utgör en flaskhals för elektrifieringen. För att möjliggöra en snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur och andra elektrifierade transporter behöver detta hanteras på nationell nivå genom förbättrad nätkapacitet och effektresurser.

Specifika utmaningar och möjligheter vid Scandinavian Mountains Airport: Brist på konkret information: Det är svårt att få fram tydliga prognoser och krav för laddinfrastruktur och vätgasbehov på flygplatsen framöver.

Solcellspark med batterilagring: En lösning med en solcellspark i kombination med batterilagring skulle vara optimalt för att möjliggöra laddning av elflyg och eventuell produktion av vätgas.

Logistikutmaningar: Det behöver utredas om parkeringarna på flygplatsen behöver anpassas för att säkerställa att mindre elflygplan har tillgång till laddningsmöjligheter.

Säkerhetsaspekter: Elektrifieringen av flygplatsens verksamhet medför nya krav på säkerhet, inklusive hantering av brandrisker och utbildning av personal. Kommunen ser ett behov av tydliga riktlinjer och utbildningsinsatser för att säkerställa en trygg och effektiv övergång.

Utredaren bör tydligare framhålla flygets behov av stöd för elektrifiering av flygplatserna både markbundna och luftburna fordon och transporter.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och samverkan kring dessa frågor för att skapa bästa möjliga förutsättningar för en hållbar och elektrifierad transportinfrastruktur.