

§ 85

Dnr KS 2025/000127-2

Yttrande- Remiss om betänkande SOU 2024:97 - Effektiv elektrifiering av transportsystemet

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Yttrandet från kansli- och utvecklingsenheten godkänns och översänds till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet som Oskarshamns kommuns yttrande över betänkande SOU 2024:97 om *Utredningen om elektrifierade transporter*.

Ärendet

Oskarshamns kommun har beretts möjlighet att yttra sig över Regeringens betänkande av *Utredningen om elektrifierade transporter*, Regeringskansliets dnr. LI2025/00051. Remissvaret ska ha kommit in till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet senast den 14 maj 2025.

Remissen till Oskarshamns kommun avser kap. 6 och kap. 11 i betänkandet, men möjlighet finns att yttra sig över fler kapitel. Kansli och utvecklingsenheten har därför i samråd med Oskarshamn Energi AB, Smålandshamn AB och tekniska kontoret, valt att yttra sig även över kapitel 7, 12 och 13. En sammanfattning av de kapitel som kansli- och utvecklingsenheten valt att yttra sig över framgår av stycken nedan. Betänkandets kapitel anges inom parentes i respektive rubrik.

Bakgrund

Regeringen beslutade 2023 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå åtgärder i samband med det övergripande uppdraget att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Fokus har varit att identifiera hinder och föreslå åtgärder, eftersom marknaden inte på egen hand bedöms kunna ta Sverige mot en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddningsinfrastruktur i hela landet.

Utbyggnaden av publik laddningsinfrastruktur styrs idag i stor utsträckning av AFIR¹ med krav på laddningsstationer inom vissa avstånd och kapacitetskrav. Regeringens utredare bedömer att kompletterande åtgärder behövs. I rubrikerna nedan sammanfattas utredningens förslag.

Kommunens möjlighet att medge undantag för elektrifierade transporter (kap. 6)

Kostnaden för en verksamhetsutövare att investera i en ellastbil med tillhörande laddningsinfrastruktur är betydligt högre än motsvarande investering i en lastbil som drivs med exempelvis diesel. Kommuner har möjlighet att förbjuda bullrande transporter i bullerkänsliga områden, i synnerhet nattetid. Regeringens utredare föreslår att ge kommunerna möjlighet att göra undantag i ett sådant förbud, avseende transporter som sker med fordon som saknar förbränningsmotor, exempelvis fordon som drivs med el eller vätgas. Detta, menar utredaren, kan innebära en större nyttjandegrad av fordon och därmed bättre lönsamhet. Betänkandet föreslår att möjligheten införs genom en ny bestämmelse i trafikförordningen². Den föreslår också att det görs en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

² 1998:1276

Det blir enklare för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur (kap. 7)

Utöver kostnad för investering av fordon, är det enligt betänkandet, bristen på tillgång till hemmaladdning som är det största hindret för privatpersoner att skaffa elbil. Parkeringsplatser kan vara anordnade inom ramen för en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening. För samfällighetsföreningar finns idag kravet på ny anläggningsförrättning hos Lantmäteriet om ändamålet med samfälligheten ändras, exempelvis om laddning av fordon tillkommer. Betänkandet föreslår därför att det införs en bestämmelse i lagen om förvaltning av samfälligheter³ som innebär att beslut om att installera laddningsinfrastruktur istället ska fattas på en föreningsstämma med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna. Betänkandet föreslår också att Lantmäteriet ges i uppdrag att upprätta information om tillämpningen av bestämmelsen.

Bättre möjlighet att bygga och använda energihubbar för transportsektorns behov (kap. 11)

Hamnar och flygplatser överför stora mängder energi i form av fossila bränslen. Övergången till en helt elektrifierad sjö- och luftfart bedöms ta betydlig längre tid än för den övriga transportsektorn. Vägtransporter, kranar och omlastningsfordon kommer att elektrifieras före sjöfarten. Allt fler fartyg använder redan landström och kapacitetsbehovet kommer att öka. Flygplatser kan idag bygga interna elnät, men motsvarande möjlighet finns inte för hamnar. Betänkandet bedömer att det finns en möjlighet för både hamnar och flygplatser att ytterligare effektivisera elanvändningen och i högre utsträckning hantera effektoppar lokalt inom det interna elnätet. Betänkandet föreslår därför att möjligheten att bygga och använda elnät som inte omfattas av krav på nätkoncession förbättras. Undantag från koncessionsplikten finns i den så kallade IKN-förordningen⁴. Betänkandet föreslår vidare att Energimarknadsinspektionen får meddela dispens från kravet på nätkoncession även för sådana elnät som inte omfattas av något generellt undantag i IKN.

Kapacitetskartor ska bidra till en effektiv utbyggnad av elnäten (kap. 12)

Information om var det finns tillgänglig kapacitet upplevs enligt Regeringens utredare som otillräcklig och anslutningsbesked ges först efter att elnätsföretaget har gjort en bedömning av påverkan på leveranssäkerhet och elkvalitet. Detta medför att aktörer planerar för uppförande av laddningsinfrastruktur utan att känna till om det finns tillräcklig kapacitet i elnäten. Så kallade kapacitetskartor bör därför införas så snart det är möjligt. Betänkandet har valt att lämna förslag som innebär att offentliggörande av en kapacitetskarta ska ske av varje individuellt elnätsföretag. För att skapa en sammanhållen metodik över hela Sverige för hur ledig kapacitet ska beräknas, föreslår man att Energimarknadsinspektionen ska meddela föreskrifter om detta.

Betänkandet vill dock framhålla att det arbete om en nationell kapacitetskarta som Svenska kraftnät genomför, bör fortsätta samt att nyttorna med en sådan karta noga bör övervägas.

Nationell styrning och samordning (kap. 13)

En ändamålsenlig och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn kräver enligt betänkandet ett stort mått av planering och samordning. Sådan planering sker idag genom en rad olika planeringsinstrument, såsom kommunal och regional energiplanering, nätutvecklingsplaner och fysisk planering enligt plan- och bygglagstiftningen. Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur kräver tillgång till mark, vilket behöver beaktas vid den fysiska planeringen. Utredningen bedömer att en

³ 1973:1150

⁴ Förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857)

ökad samordning av dessa planeringsinstrument och en ökad samverkan mellan staten och aktörer, både privata och offentliga, kan innebära behov av statlig styrning.

Betänkandet föreslår att regeringen ger en myndighet i uppdrag att utreda frågan om behovet av och möjligheterna till mark för laddning, och i samband med detta beakta:

- behovet av mark fördelat såväl på hemma- och depåladdning som semipublik laddning och publik snabbaddning, samt
- tillgången till mark i förhållande till tillgången till effekt.

Kansli- och utvecklingsenhetens yttrande

Oskarshamns kommun är en betydande aktör inom både industri och energi i Sverige. Kommunens geografiska läge vid Östersjön och dess historiska industriella utveckling har gjort den till ett nav för flera viktiga branscher. Oskarshamn och omkringsliggande region har en stark industriprofil, särskilt inom tillverkningsindustrin och verkstadsindustrin.

Oskarshamn har även en strategiskt viktig roll som transportnav i sydöstra Sverige, framför allt genom sin hamn. Hamnen har historiskt varit central för stadens utveckling och spelar fortfarande en avgörande roll för industri, logistik och regional infrastruktur. Hamnens läge vid Östersjökusten gör den till en viktig knutpunkt för både nationella och internationella transporter. Oskarshamns hamn (Smålandshamn AB) är den enda djuphamnen i sydöstra Sverige som kan hantera både gods- och passagerartrafik. Den har kapacitet att ta emot stora fartyg och fungerar som en viktig länk för industri och energisektorn i regionen.

Oskarshamn har också länge varit en av Sveriges mest betydelsefulla energikommuner, särskilt inom kärnkraft och framtida energilösningar med Oskarshamns kärnkraftverk, underjordslaboratoriet på Äspö, Blykalla AB och Oskarshamn Energi AB i fokus. Oskarshamns kärnkraftverk med en installerad effekt på 1450 MW producerar idag 8-10% av Sveriges totala elproduktion årligen. En del av kapaciteten används redan idag för både elnätstjänster och produktion av vätegas. En viktig tillgång är regionens el-överföringskapacitet. Transmission och distributionskapaciteten i regionens elnät är mycket god och det finns kapacitet att ansluta betydande mängd produktion och användningskapacitet i nätet.

Tillsammans med några av de större svenska universiteten, bland annat Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), det lokala näringslivet, exempelvis Scania, Saft batteries, OKG och Oskarshamn Energi, samverkar Oskarshamns kommun i energifrågor inom ramen för Centrum för ny energiteknik i Oskarshamn, CNETO. I denna samverkansplattform ansöker vi nu om medel från Energimyndigheten för att genomföra projekt med bland annat fokus på elektrifiering av tunga transporter knutna till nationella och regionala transportbehov och med fokus på anknytning till Östersjön genom hamnen.

I Oskarshamns kommun har utsläpp av fossil koldioxid till 80 % sitt ursprung från transporter. Detta, tillsammans med kommunens starka position inom energi, industri och logistik som beskrivs ovan, medför att kommunen har ett stort intresse av att åtgärder vidtas i syfte att åstadkomma en effektiv elektrifiering av transportsektorn.

Oskarshamns kommun genom Kansli- och utvecklingsenheten har valt att yttra sig över kap. 6-7 samt 11-13 i Regeringens betänkande SOU 2024:97.

Kommunens möjlighet att medge undantag för elektrifierade transporter (kap. 6)

Vi tycker att syftet med förslaget är bra, men vill framföra följande synpunkter:

- En högre nyttjandegrad av enskilda fordon medför att långsam laddning (depåladdning) inte är möjlig i samma omfattning. Detta ställer högre krav på laddningshastighet och därmed

högre effektkrav på elnätet. Detta kan potentiellt medföra högre kostnad för den enskilde aktören.

- Undantaget bör gälla sådan trafik som inte orsakar sekundärt buller, exempelvis vid tömning av glas, rangering av containers, skramlande last vid farthinder, etc.
- Ytterligare incitament riktat mot i synnerhet de små och mellanstora aktörerna, kommer troligtvis behövas för att dessa ska se de ekonomiska incitamenten med att införskaffa elektriskt drivna fordon.

Det blir enklare för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur (kap. 7)

Vi ställer oss positiva till lagförslaget och vill göra följande tillägg:

- Såvida det inte redan görs, tycker vi att det också vore bra om det riktades konkreta krav, åtminstone vid bildandet av nya samfällighetsföreningar av den sort som utredningen beskriver, att laddningsinfrastruktur ska möjliggöras redan i samband med bildandet.

Bättre möjlighet att bygga och använda energihubbar för transportsektorns behov (kap. 11)

Vi ställer oss positiva till förslaget. För Oskarshamn hamn skulle det innebära en stor utvecklingspotential om förslaget genomfördes.

Kapacitetskartor ska bidra till en effektiv utbyggnad av elnäten (kap. 12)

Vi anser att förslaget om kapacitetskartor i grunden uppfyller ett bra syfte men har följande förbehåll:

- Risker med att offentliggöra kapacitet i ledningsnätet utifrån ett säkerhetsperspektiv, behöver vara noga utredda innan förslaget genomförs.
- Det behöver vara tydligt vad kapacitetskartorna ska redovisa. Kartorna behöver hållas uppdaterade för att återspegla omvärldens förändringar.
- Om kartorna ska visa kapaciteten i lokalnäten, måste man vara medveten om att kapaciteten möjligen inte finns uppåt i elnätet (på region- och stamnätsnivå), vilket indirekt påverkar kapaciteten på lokalnätetsnivå.

Nationell styrning och samordning (kap. 13)

I vår dialog med näringslivet har vi fått signaler om att man är intresserad och nyfiken på att ställa om sin fordonsflotta, och att vi som kommun har en viktig roll att spela i den framtida samhällsplaneringen. Vår huvudsakliga roll förväntas vara i egenskap av markägare, planläggare och bygglovmyndighet. Det har också uttryckts önskemål om att "någon" tar ansvaret för att samordna dialogen och identifierar strategiska platser för publika laddningsstationer utifrån tillgång av effekt. För att identifiera strategiska platser, krävs bland annat kunskap om viktiga transportflöden, frekventa viloplatser och tillgång till effekt i elnätet. Oskarshamn kommun har mycket stort intresse av att vara med i ett sådant arbete ur ett nationellt och internationellt perspektiv, och har därvid följande önskemål:

- en nationell samordning av arbetet
- ett nationellt utpekande av ansvar i frågor som exempelvis finansiering av stödjande väginfrastruktur, kapacitetshöjande åtgärder på elnätet, etc.
- en vägledning avseende prioritering, ansvar och tillvägagångssätt i de fall det finns motstående intressen. Exempel på detta kan vara om det inte finns någon kommunalt ägd mark i områden som pekats ut som strategiska för laddningsinfrastruktur och man därför behöver föra dialog med privata markägare, eller om marken omfattas av riksintresse, Natura 2000 eller annat skyddsanspråk.
- Införande av ytterligare incitament och vägledning för kommuner att uppfylla krav som omfattas av lagen (1977:439) om kommunal energiplanering.

Konsekvenser för barn och unga

Beslutet förväntas inte få någon påverkan på barn och unga.

Koppling till styrande dokument

Beslutet förväntas bidra till översiktsplanens följande utvecklingsstrategier:

Skapa goda lägen för företagsamhet – ett klimat att växa i

Oskarshamn kommun vill vara ledande inom framtidens energifrågor. Vi vill verka för en hållbar samhällsutveckling som tillåter att ny teknik införs.

Alltid nära till Oskarshamn

Beslutet bidrar i någon mån till att stärka arbetsmarknadsregionen. Vi vill se oss som en viktig nod i Östersjön och bidra till att utveckla hamnens verksamhet och stärka och utveckla våra vägar och järnvägar. Vi vill också bidra till att minska transportsektorns klimatpåverkan.

Beslutet förväntas varken bidra till eller motverka majoritetens inriktning för 2025 – 2028, fastställd av kommunfullmäktige 2024-11-25, § 127.

Ärendets behandling

I ett tjänsteutlåtande från kansli- och utvecklingsenheten föreslås att yttrandet från kansli- och utvecklingsenheten godkänns och översänds till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet som Oskarshamn kommuns yttrande över betänkande SOU 2024:97 om *Utredningen om elektrifierade transporter*.

Dagens sammanträde

Ordföranden ställer proposition på förslaget från kansli- och utvecklingsenheten och finner att arbetsutskottet beslutar bifalla detta

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande, kansli -och utvecklingsenheten

Missiv

Betänkande SOU 2024:97 - Effektiv elektrifiering av transportsystemet

Skickas till

För åtgärd:

Kommunstyrelsens kansli