

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Ida Nelson

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Betänkande Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet

SKRs sammanfattande ställningstaganden

- SKR tillstyrker förslaget om att införa ny bestämmelse i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter och ser att det uppdrag som föreslås tilldelas Lantmäteriet är viktigt för genomslag.
- SKR är positiva till förslaget om att ge kommuner möjlighet att med lokala trafikföreskrifter införa särskilda bestämmelser för lastbil utan förbränningsmotorer, men anser att såväl buller som luftkvalitet bör kunna utgöra omständigheter för en sådan reglering.
- SKR tillstyrker förslaget om att tillsätta en utredning som tar ett samlat grepp och en bredare översyn av Trafikförordningen och ser att ett sådant uppdrag bör beakta möjligheter för omställningen av transportsystemet som helhet.
- SKR bedömer den föreslagna omfattningen av undantagen från nätkoncession som rimliga men framhåller att utvidgningar av kretsen för undantag för icke koncessionspliktiga nät behöver beakta konkurrensmässiga och skattemässiga konsekvenser.
- SKR anser att nödvändiga regeländringar behöver komma till i närtid för att möjliggöra tillträde till rastplatser för installation av laddningsinfrastruktur och ser det därför som positivt att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att utreda frågan.
- Om en utredning om markfrågor kopplat till effekt- och lastbehov tillsätts så anser SKR att det är högst angeläget att i arbetet inkludera kompetens om kommunal planering, liksom kunskap lokala och regionala utvecklingsplaner och behov.

SKRs ställningstagande

SKR anser att elektrifiering av transportsystemet är en viktig del av transportsektorns omställning där det behövs ett helhetsperspektiv och åtgärder som inkluderar hela landet, samtidigt som lokala skillnader beaktas. För att påskynda utvecklingen mot en ökad grad av elektrifiering av fordonsflottan så krävs kraftfulla åtgärder, bland annat för att undanröja de regulatoriska hinder som hämmar en omställning till ett elektrifierat transportsystem.

Vätrafikens negativa externa effekter är både lokala och globala. Elfordonens fördelar jämfört med fordon med förbränningsmotorer är till stor del lokala, med minskad bullerpåverkan på omgivningen samt nollutsläpp av exempelvis partiklar och kväveoxider från avgasrör. Inom kommuners ansvar ligger bland annat ansvar för att skydda människors hälsa och miljön, samt att följa lagstadgade miljökvalitetsnormer och mål för såväl luftkvalitet som buller. Kommuner ansvarar också för trafiksäkerhet, trängsel och andra faktorer som påverkar livsmiljön i kommunen. Inom dessa områden är den lokala påverkan från trafiken faktorer som kan påverka huruvida normer och mål uppnås. Kommuner och regioner har även lokalt antagna klimatmål som i många fall är mer ambitiösa än de nationella målsättningarna, för att minska den lokala och regionala trafikens påverkan globalt. Transporternas globala påverkan är bland annat beroende av hur bränslet framställts, där hela livscykeln behöver beaktas för att bedöma dess klimatpåverkan.

I omställningen till en ökad grad av elektrifiering behöver också utvecklingen inom andra områden och målkonflikter hanteras. Resiliens och beredskapsperspektivet är exempel på frågor som behöver beaktas i arbetet, där även tillgången till elektroniska kommunikationer är en förutsättning för transportsektorns elektrifiering. SKR vill framhålla att lokalt och regionalt producerad energi, såväl fossilfri el som biodrivmedel, är en del av en hållbar omställning och ett resilient energisystem med minskade importbehov som står rustat inför en omställning inom flera sektorer. Det är angeläget att åtgärder för att främja elektrifiering samspelar med utvecklingen av andra förnybara drivmedel och att insatser för att påskynda en elektrifiering av fordonsflottan inte hämmar utvecklingen av exempelvis Euro 7 motorer. SKR anser dock, med beaktande av transportsektorns omställning som helhet, att flera av utredningens förslag skulle kunnat vara mer långtgående och att fler förslag skulle läggas fram inom ramen för utredningen snarare än förslag om nya utredningar.

Undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas i ett särskilt bullerkänsligt område

SKR ställer sig positiva till föreslagna ändringar i Trafikförordningen (1998:1276) som ger kommuner möjlighet att med lokal trafikföreskrifter införa särskilda bestämmelser för lastbil utan förbränningsmotorer. Med förslaget öppnar utredningen för en principiell ändring i Trafikförordningen som möjliggör differentierad reglering baserat på drivlina. Sådana undantag görs idag i flera kommuner som pilotprojekt men det saknas möjlighet till permanent reglering, vilket utgör ett hinder för kommuner.

SKR ställer dock frågande till att en sådan principiell förändring i Trafiklagstiftningen ges en så begränsad tillämpning i författningsförslaget, till att endast omfatta lastbilar i bullerkänsliga områden.

Kommittédirektivet ger utredningen i uppdrag att analysera om det finns skäl och förutsättningar för att ändra regelverket så att kommuner kan göra undantag för elektrifierade transporter på vissa platser och under vissa omständigheter. Utifrån kommuners ansvar och rådighet kopplat till vägtrafikens lokala effekter anser SKR att såväl buller som luftkvalitet bör kunna utgöra omständigheter och motivera möjligheten att genom lokal trafikföreskrift införa särskilda bestämmelser för lastbil utan förbränningsmotorer.

Översyn av trafikförordningen behöver beakta omställningen av transportsystemet som helhet

SKR tillstyrker förslaget om att tillsätta en utredning som tar ett samlat grepp och en bredare översyn av Trafikförordningen, gällande bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö. Som utredningen konstaterar så har Trafikförordningen inte som syfte att främja en omställning av transportsektorn och lagstiftningen omfattar flera hinder för kommuner som genom reglering vill främja en omställning och minska transportsystemets lokala och globala negativa effekter. I Trafiklagstiftningen finns det även en rad hinder för en reglering som främjar en omställning till ökad andel gång, cykel, kollektivtrafik och annan delad mobilitet. SKR ser att ett uppdrag om en översyn av Trafikförordningen måste beakta omställningen av transportsystemet som helhet, exempelvis när det kommer till transportsystemets negativa externa effekter och en överflyttning till andra trafikslag.

Utvidgade möjligheter att använda energihubbar och koppla samman IKN-nät

Utredningen föreslår ändringar i förordning (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen, i syfte att påskynda utvecklingen av energihubbar. Den föreslagna omfattningen av undantagen från

nätkoncession förefaller rimliga. Vid en utvidgning av kretsen för undantag för icke koncessionspliktiga nät behöver dock även konkurrensmässiga och skattemässiga konsekvenser och effekter jämt emot övrigt nätverksamhet beaktas.

Ökad nationell styrning och samordning

SKR är positiva till en ökad samordning inom laddinfrastrukturuområdet för att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet. Utredningen vill se ett ökat fokus på effekt- och markfrågor i samordningen, framförallt för de tunga fordonens behov av laddningsinfrastruktur. SKR anser att ett sådant uppdrag bör kunna inrymmas i det samordningsuppdrag som Energimyndigheten har idag. Energimyndighetens uppdrag kom till för att skapa just ökad samordning och bland annat en ökad tydlighet gällande stöd och rådgivning i frågorna. SKR anser inte att det skulle vara gynnsamt för utvecklingen på området att tilldela någon annan myndighet ett samordningsuppdrag inom samma område, utan att Energimyndighetens uppdrag istället kan förtydligas och utvecklas ytterligare inom de områden som utredningen föreslår.

SKR anser också att det finns ett behov av utökad samordning av frågorna inom regeringskansliet. SKR ser att en ökad samordning mellan departementen kan skapa bättre förutsättningar för en effektivare styrning av hur utbyggnaden för laddinfrastruktur hanteras och samordnas, liksom större utväxling i genomförande av uppdrag och utredningar på området.

Utredning av markåtkomst måste inkludera kompetens om kommunal planering

SKR delar utredningens uppfattning om att frågan om markåtkomst är viktig för utbyggnaden av laddinfrastruktur, framförallt för den tunga trafiken. Gällande tillträde till rastplatser för installation av laddningsinfrastruktur anser SKR att nödvändiga regeländringar behöver komma till i närtid och vi ser det som positivt att regeringen i mars 2025 gav Trafikverket uppdrag att utreda möjlighet till laddning på rastplatser.

Det finns bland flera aktörer inom laddinfrastrukturuområdet en utbredd uppfattning om att det generellt finns en stor mängd kommunalt ägd mark som idag saknar användningsområde och därmed står till förfogande för utbyggnad av laddinfrastruktur. Även föreliggande utredning drar dessa slutsatser. SKR vill framhålla att det kommunala markinnehavet varierar stort, liksom vilken typ av mark som kommunen innehar. Den mark som ofta kommer på fråga i sammanhanget är allmän platsmark (gatumark) i tätorter, där de olika anspråken generellt redan är flera. Allmän plats är ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov, där de behoven kan vara flera. I städer är laddplatser nära kopplat till frågan om

parkering, medan snabbbladdning längs större vägar och i glesbygd är mer att betrakta som tankstationer. Frågan om laddinfrastruktur på gatumark kan därför även behöva beaktas i kontexten av hur vanlig parkering hanteras i kommunen. Flera kommuner har strategiska inriktningar om att parkeringsanspråket i första hand ska lösas på kvartermark till förmån för att exempelvis skapa förutsättningar för att gå och cykla, tillgänglighetsåtgärder för personer med funktionsvariation eller angöring för leveranser. Målkonflikter behöver hanteras utifrån lokala förutsättningar och prioriteringar.

Om en bredare utredning om markfrågor kopplat till effekt- och labbehov tillsätts så anser SKR att det är högst angeläget att i arbetet inkludera kompetens om kommunal trafikplanering och fysisk planering, liksom kunskap om lokala och regionala utvecklingsplaner och behov. Beskrivningar av förutsättningar för trafikplanering och kommunal fysisk planering präglas av ett nationellt perspektiv i föreliggande utredning och det har heller inte funnits någon kommunal planeringskompetens kopplad till utredningen. Det finns också stora osäkerheter i bedömningar av energibehov på regional nivå och fördelningen mellan olika sektorer, där kunskapen om utvecklingsbehoven som finns lokalt och regionalt behöver beaktas. För att utreda frågan om markanvändning vidare och utforma förslag inom området behövs en djupare kunskap om ansvarsfördelning mellan planeringsnivåer, de olika roller och ansvar som finns inom kommunen, samt kunskap om lokala och regionala framtida behov.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande