

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Stadsledningskontoret
Henrik Axelsson
henrik.axelsson@vasteras.se

Kopia till
Diariet

Remissvar över betänkandet SOU 2024:97 Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (LI2025/00051)

Sammanfattning

Västerås stad anser att frågorna som utredningen lyfter är angelägna och instämmer i stort med de ändringar utredaren föreslagit. Vi anser dock att även länsstyrelsen ska ha möjlighet att besluta om trafikföreskrifter gällande undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas.

Undantag för lastbil utan förbränningsmotor (avsnitt 6.1)

Vi anser att även länsstyrelsen ska ha möjlighet att besluta om trafikföreskrifter gällande undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas. Skälen för detta är följande.

Genom att även länsstyrelsen får möjlighet att besluta om trafikföreskrifter gällande undantag för lastbil utan förbränningsmotor kan ytterligare underlätta för transporter nattetid, där buller idag är ett problem. Det skulle även ge bättre framkomlighet för tunga transporter på allmän väg utanför tätbebyggt område, eftersom det möjliggör att transporterna sprids ut över dygnet. Vilket kan minska trängsel under dagtid.

Inom Västerås kommun har länsstyrelsen tidigare fattat beslut om förbud mot fordonstrafik nattetid på allmän väg på grund av buller, där det skulle kunna vara rimligt att tillåta lastbil utan förbränningsmotor.

Behovet att främja elektrifierade transporter och uppnå andra transportpolitiska målsättningar (avsnitt 6.2.3)

Förslaget är bra, men det kommer att krävas åtgärder lokalt hos de som tar emot leveranserna, till exempel hos butiker och skolor. Anledningar kan vara brist på ytor för tillfällig förvaring och för varor med höga värden eller att låsbara kyl/frysboxar för livsmedel behöver installeras utomhus. Stora investeringskostnader kan bli ett hinder för att detta ska genomföras.

Underlätta för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur (avsnitt 7)

Vi anser att det är positivt att förenkla processen så att fler samfälligheter kan anlägga laddinfrastruktur. Efterfrågan på att kunna ladda elbilar har gjort att det nu finns ett nät av publika laddstationer för personbilar på kvartersmark i tätorten, som erbjuder både normal-, semi- och snabbladdning. I det stora perspektivet betyder det att det är fullt genomförbart att ha en elbil även om det inte finns laddningsmöjlighet vid bostaden.

Men för att långtidsparkering av bilar även fortsatt ska ske inom den egna fastigheten krävs att fastighetsägare ansvarar för laddinfrastruktur (normalladdning) för den egna fastighetens behov (boende, besökande, verksamheter). Detta på samma sätt som de har ansvar för parkering för fastighetens behov. Avsaknad av laddningsmöjlighet kan leda till ett ineffektivt användande av parkeringsplatser om långtidsparkering flyttas till att ske utanför den egna fastigheten. Undantag är äldre fastigheter i citykärnan, där parkering och elbilsaddning erbjuds i parkeringshus inom gångavstånd från bostaden.

Övriga synpunkter

Det finns behov att se över innebörden av vägmärke T24 laddplats då definitionen av laddplats i förordning om vägtrafikdefinitioner är en plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats. Det finns ett behov av att fastighetsägare ska kunna reglera och övervaka laddplatser på privat fastighet utan att en trafikmyndighet involveras.