

Betänkandet - Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Remisstid den 16 maj 2025

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat betänkandet *Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet* (SOU 2024:97) till bland annat Stockholms stad för yttrande. Betänkandet redovisar förslag till ändringar i lagstiftningen inom tre olika områden; 1) Utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter, 2) Utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddinfrastruktur och 3) Åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning, i form av energihubbar och kapacitetskartor.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har skickat underremiss till dotterbolagen Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB.

På grund av den korta remisstiden har exploateringskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslagen och anser att de bör genomföras skyndsamt men anser att det är olyckligt att utredningen inte har valt att föreslå att utsläppsfria fordon läggs till som ett eget fordonsslag och införs som en definition i lagen eller förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Exploateringskontoret ställer sig positivt till förslag till justeringar av lagstiftningen i enighet med betänkandet.

Miljöförvaltningen tillstyrker alla förslagen i betänkandet men anser att det behövs förändring inom följande områden: 1) incitament som minskar eldrivna fordons höga investeringskostnad, 2) utsläppsfria fordon som eget fordonsslag, 3) differentierad prissättning för trängselskatt och parkering, 4) åtgärder för att stärka tillsynen och säkerställa regelefterlevnaden inom miljözoner, 5) utökat uppdrag till Energimyndigheten för samordning inom elektrifieringsområdet, 6) anpassning till förutsättningar i storstäder och hänsyn till att elektrifiering träffar fler mål än klimatmålet.

Trafikkontoret välkomnar förslagen i betänkandet men lyfter ett antal konkreta förslag på ytterligare åtgärder och lagändringar som borde ha inkluderats i betänkandet, bland annat införande av utsläppsfria fordon som eget fordonsslag, differentierad prissättning av trängselskatt och parkering för utsläppsfria fordon, förbud mot parkering för fordon som inte uppfyller miljözoners krav samt statliga ekonomiskt stöd för inköp och upphandling av elektrifierade fordon.

Stockholms Stadshus AB ser fördelar med att underlätta regelverket för att möjliggöra att elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur kan gå snabbare, betonar vikten av att inblandade myndigheter samverkar så att den nödvändiga omställningen kan ske så effektivt som möjligt samt noterar att elektrifieringen medför utmaningar med kompetensförsörjningen och anser att det är statens ansvar att, tillsammans med industrin, säkerställa att utbildningar erbjuds.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Mänskligheten och planeten befinner sig i en djupt allvarlig kris för klimatet, och i den krisen krävs handling. Det är brådskande att undanröja hinder och stimulera omställningen av transporter och minska utsläppen av växthusgaser. Som ett resultat av regeringens politik ökade dessvärre utsläppen från transportsektorn under 2024, efter många år av minskade utsläpp. Detta är en utveckling som omgående behöver vändas och en hög takt i omställningen mot utsläppsfria fordon måste ske. Nationella regelverk, incitament och styrmedel på kort och medellång sikt behövs för att stimulera detta.

Jag ser positivt på förslagen i betänkandet, i synnerhet förslaget om att lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil i bullerkänsliga områden får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor. Förslaget i betänkandet är dock inte tillräckligt eftersom det enbart gäller för tunga fordon och endast medger att lokala trafikföreskrifter som gynnar eldrift motiveras av bullerskäl. I en storstadsmiljö med tät bebyggelsestruktur, stort behov av leveranser, höga klimatambitioner och många människor som rör sig till fots och på cykel finns goda argument för att få införa lokala föreskrifter baserat på utsläpp av klimatgaser eller andra hälso- och miljöskadliga ämnen. Definitionen borde därför inte enbart gälla tunga fordon utan också personbilar, motorcyklar, mopeder och lätta lastbilar eftersom dessa också är nödvändiga att ställa om för att minska klimatpåverkan från transporter och förbättra stadens luftkvalitet.

Det är positivt att Stockholms stads pågående arbeten lyfts fram som goda exempel i betänkandet. Som landets största stad har Stockholm en roll och ett ansvar att gå före, testa lösningar och söka samarbeten som kan vara svårare att få till på andra platser i landet. Jag saknar dock förslag i betänkandet som gör att Stockholm kan fortsätta driva på omställningen lokalt.

Det finns flera konkreta förslag som lyfts fram i remissvaren från bland annat miljöförvaltningen och trafikkontoret. Bland annat att göra utsläppsfria fordon till ett eget fordonsslag, tillåta differentierad prissättning av trängselskatt och parkering för utsläppsfria fordon, tillåta kommuner att förbjuda fordon som inte uppfyller miljözoners krav att stanna eller parkera inom en miljözon samt att återinföra statliga ekonomiska stöd till aktörer som ska köpa elektrifierade fordon eller upphandla entreprenader och transporttjänster.

Omställningen till utsläppsfria fordon kan inte vänta och regeringen misslyckas stort med att öka elektrifieringen av transportsystemet. Ytterligare en utredning utan tillräckliga insatser gör att frågor skjuts på framtiden och omställningen tappar fart ytterligare. Jag hoppas att regeringen tar till sig av kritiken i detta remissvar och inför flera av de konkreta förslag som Stockholms stad lyfter fram.

Stockholm den 7 maj 2025

Lars Strömgren

Bilaga

Remiss – Betänkandet – Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97, dnr KS 2025/284-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat betänkandet *Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)* till bland annat Stockholms stad för yttrande. Betänkandet redovisar förslag till ändringar i lagstiftningen inom tre olika områden; 1) Utökade möjligheter för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter, 2) Utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddinfrastruktur och 3) Åtgärder för att korta ledtiderna för nätslutning, i form av energihubbar och kapacitetskartor.

Inom det första området förslår betänkandet en ny bestämmelse i trafikförordningen. Bestämmelsen möjliggör att lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil i bullerkänsliga områden får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor. Vidare föreslås en bredare översyn och analys av bestämmelserna i trafikförordningen som reglerar utsläpp och trängsel, med beaktande av elektrifieringen av transportsektorn och omställningen till hållbara och utsläppsfria städer.

Inom det andra området förslår betänkandet en ny bestämmelse i lagen om förvaltning av samfälligheter som innebär att det inte krävs någon ny anläggningsföretag för att installera laddinfrastruktur på en parkeringsplats eller i ett garage som förvaltas av en samfällighetsförening. Syftet med bestämmelsen är att göra det enklare och mindre kostsamt för samfällighetsföreningar att installera laddinfrastruktur och därmed likställa deras förutsättningar med bostadsrättsföreningar och fastighetsägare som har sin parkering ordnad på annat sätt.

Inom det tredje området föreslår betänkandet bland annat att hamnar och flygplatser ska undantas krav på nätkoncession och därmed lättare kunna fungera som energihubbar i framtidens energisystem.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har skickat underremiss till dotterbolagen Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB.

På grund av den korta remisstiden har exploateringskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige i Stockholms stad har i budgeten för 2025 beslutat att staden ska ha som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med

80 procent jämfört med år 2010 och att samma år nå en utsläppsfri innerstad. Därtill arbetar staden för ett transporteffektivt samhälle och minskad biltrafik. Det är således viktigt att en snabb omställning till utsläppsfria fordon kan ske utan ökade trafikmängder, eller på andra sätt som befäster beteenden och normer som staden samtidigt arbetar med att förändra. Under 2024 ökade utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken med 18 procent på nationell nivå och en effektiv och snabb omställning till elektrifiering av vägtrafiken är nödvändig för att vända trenden.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslagen i betänkandet och understryker vikten av att de genomförs skyndsamt. En ändring i trafikförordningen som möjliggör att lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil i bullerkänsliga områden får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor kan stärka stadens arbete med off-peak transporter. Stadsledningskontoret anser dock, till skillnad från utredaren, att utsläppsfria fordon bör läggas till som ett eget fordonsslag och införas som en definition i lagen eller förordningen om vägtrafikdefinitioner och att en sådan definition inte enbart bör gälla tunga fordon, utan också personbilar, motorcyklar, mopeder och lätta lastbilar. Motiv till detta är att vidga möjligheterna för kommuner att införa trafikföreskrifter och kontroll av regelefterlevnad som undanröjer hinder för elektrifieringen, minskar transporternas klimatpåverkan, förbättrar stadens luftkvalitet och minskar störande buller.

Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att definitioner och regler som i förlängningen berör fordon utan förbränningsmotor, fossilfria fordon samt utsläppsfria fordon inte definieras på olika sätt i olika delar av trafikförordningen. Det är av särskild vikt att sådana definitioner ligger med övriga bestämmelser om utsläppsklasser för fordon, t.ex. miljözoner i allmänhet och för Miljözon klass 3 i synnerhet. En enhetlig reglering är viktig för att skapa effektiva och uthålliga regelverk som gagnar både miljön och samhället, samtidigt som det möjliggör anpassning för aktörer som ska investera i fordon. Vidare anser stadsledningskontoret att det är viktigt att lokala trafikföreskrifter åtföljs av ändamålsenliga verktyg för att kontrollera regelefterlevnad och agera vid regelöverträdelser.

Stadsledningskontoret ser positivt på betänkandets förslag om att regelverk som rör fordons bruttovikter successivt ska följas upp och anpassas så att de inte medför hinder för omställningen till utsläppsfria fordon på grund av högre fordonsvikt.

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget om berör förvaltning av samfälligheter väsentligt kan underlätta utbyggnaden av kostnadseffektiv hemmaladdning och därför kan ha stor betydelse för elektrifieringen i Stockholm.

Stadsledningskontoret välkomnar också det faktum att hamnar belyses som en viktig plats och tänkbar verksamhet för att underlätta elektrifieringen av transportsystemet. Stockholms Hamnar har redan investerat mycket i landström för fartyg och färjor och stadsledningskontoret ser mycket positivt på förslaget om att undanta hamnar kravet på nätkoncession.

Stadsledningskontoret konstaterar att betänkandet inte i tillräcklig grad beaktar att det sker en betydligt snabbare omställning av fordonsflottan i Stockholm och andra storstadsregioner än i övriga landet och att det därför saknas tillräckliga förslag som gör att Stockholms stad kan driva på omställningen lokalt. Stadsledningskontoret anser att det är olyckligt att betänkandet inte tar tillfället i akt att lägga fram ytterligare förslag som möjliggör differentierad prissättning av parkeringsavgift eller trängselskatt, eller andra anpassningar av lagstiftningen som beaktar trängsel och utsläpp. I brist på sådana författningsförslag anser stadsledningskontoret att den utredning på området som föreslås i betänkandet bör tillsättas skyndsamt.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ser positivt på en ändrad lagstiftning med avseende på bestämmelserna i trafikförordningen som reglerar utsläpp och trängsel och att det förs in en ny bestämmelse i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas. Förslaget bidrar till att uppnå transportsektorns klimatmål och har positiva effekter avseende trafiksäkerhet och framkomlighet samt miljö och hälsa.

Betänkandet föreslår att det förs in en ny bestämmelse i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) som reglerar att en samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning som avser en parkeringsplats eller ett garage, utan hinder av 18 § andra stycket SFL, får installera laddningsinfrastruktur på parkeringsplatsen eller i garaget. Då kontoret främst arbetar med att anlägga allmän platsmark berörs kontoret inte direkt av förslaget utan det berör främst andra delar av stadens verksamhet. Kontoret anser dock att det är en positiv justering av lagstiftningen då möjlighet till hemmaladdning är en förutsättning för att kunna äga en elbil.

Betänkandet föreslår ett antal åtgärder för att undanröja hinder för att elektrifiera transportsektorn genom att möjliggöra byggande och användandet av energihubbar för transportsektorns behov. Detta innebär att det ska vara möjligt att sammankoppla interna elnät utan krav på nätkoncession. Kontoret anser att detta kan möjliggöra för fler depåer för tunga lastbilar och på så sätt bidra till en omställning inom transportsektorn.

Kontoret delar analysen att det är svårt att identifiera platser där elnätets kapacitet är tillräcklig för det behov en laddningsstation har och välkomnar att en kapacitetskarta tas fram. Kontoret anser att det ligger i linje med det arbete som staden bedriver kopplat till det samordningsuppdrag som trafiknämnden har inom elektrifiering.

Kontoret delar bilden att en ändamålsenlig och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur kräver samverkan och kontoret är positivt till förslaget att låta regeringen utreda och tydliggöra behovsbilden gällande nationell styrning.

Sammantaget ställer sig exploateringskontoret sig positivt till förslag till justeringar av lagstiftningen i enighet med betänkandet.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 3 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänna synpunkter

Miljöförvaltningen välkomnar betänkandet och anser att det är både angeläget och brådskande att de regelverk som hindrar omställningen till en fossil- och utsläppsfri fordonsflotta ses över och ändras. Stockholms stad har som mål att minska utsläppen av växthusgaser med 80 procent till 2030 (jämfört med år 2010) och att samma år nå en utsläppsfri innerstad. Därtill arbetar staden i enlighet med framkomlighetsstrategin för ett transporteffektivt samhälle och minskad biltrafik. Det är således viktigt att en snabb omställning till utsläppsfria fordon kan ske utan ökade trafikmängder, eller på andra sätt som befäster beteenden och normer som staden samtidigt arbetar med att förändra.

Miljöförvaltningen anser att betänkandet ger en god överblick av kunskapsläge, pågående initiativ och aktörer som är viktiga för omställningen. Det är positivt att färdiga lagändringsförslag presenteras eftersom det möjliggör ett snabbt verkställande. Vidare anser miljöförvaltningen att betänkandet inte tar konkret ställning i den utsträckning som är önskvärt inom vissa områden. Förvaltningen anser att det är brådskande att på kort sikt undanröja hinder och därigenom stimulera omställningen och minska utsläppen av växthusgaser.

Ett exempel på detta är att betänkandet inte föreslår önskvärda anpassningar av Trafikförordningen utan istället föreslår en ny utredning om hur lagstiftningen kan anpassas för att beakta trängsel och utsläpp i större utsträckning. Miljöförvaltningen hade förväntat att sådana förslag tagits med i detta betänkande. Det är nu angeläget att detta arbete kommer igång. Under år 2024 ökade utsläpp från transportsektorn efter många år av minskade utsläpp. För att återigen vända denna utveckling behöver en hög takt i omställningen upprätthållas. Nationella regelverk, incitament och styrmedel på kort och medellång sikt behövs för att stimulera detta.

Betänkandet beaktar inte, i tillräcklig utsträckning, de skillnader som finns mellan olika delar av landet. Den generella utveckling som presenteras, såsom ökande trafikvolym och fördelningen mellan olika trafikslag, återspeglar inte den utveckling och de resmönster som finns i Stockholm. I Stockholm och andra storstadsregioner sker en betydligt snabbare omställning av fordonsflottan och den nedgång i försäljningen av elfordon som observerats i resten av landet är inte lika

tydlig i storstadsregionerna. Eftersom transportutvecklingen och omställningstakten är ojämnt fördelad i landet är det viktigt att dessa variationer synliggörs i statliga utredningar. Förslag till åtgärder måste anpassas och understödja önskad utveckling i både storstäder, mellanstora städer och i glesbygd. Elektrifiering av fordonsflottan är särskilt viktig att arbeta med i täta stadsmiljöer där såväl buller som luftkvalitet, vid sidan om klimatfrågan, är angelägna frågor. Betänkandet saknar förslag som gör att Stockholm kan fortsätta driva på omställningen lokalt.

En ytterligare aspekt som relaterar till ovanstående är att det kommunala perspektivet inte är tillräckligt väl belyst. Betänkandet beskriver planeringsprocessen för transportinfrastruktur och ansvarsfördelning inom transportsektorn men utelämnar helt kommunernas planeringsprocesser och ansvar. Detta trots att Betänkandet redogör för att 1/3 av det svenska vägnätet utgörs av kommunala gator och vägar samt att det betonas att markåtkomst är avgörande för elektrifiering av transportsektorn.

Stockholms stad har regelbunden kontakt med såväl fastighetsägare, transportörer, transportköpare och taxibolag. I alla dessa sammanhang poängteras vikten av att utsläppsfria fordon ges ekonomiska förutsättningar att konkurrera med konventionella fordon. Vikten av att nyttja upphandling av fordon och transporttjänster som medel för att stimulera omställning uppmärksammas också. Med bakgrund av detta anser förvaltningen att betänkandet inte i tillräcklig utsträckning analyserar och presenterar åtgärdsförslag som kan inverka på priset att köpa och använda eldrivna fordon (TCO, Totalt Cost of Ownership). Utredningen noterar bara att det höga inköpspriset för elfordon är ett stort hinder för omställningen, men det saknas konkreta förslag inom områden som skatter, avgifter, styrmedel och incitament som kan stärka de utsläppsfria alternativens konkurrenskraft. Att exempelvis erbjuda statliga ekonomiska stöd till aktörer som ska köpa/leasa fordon eller upphandla entreprenader och transporttjänster kan vara kraftfulla sätt att undanröja hinder för elektrifieringen.

Förslag till ändring i trafikförordningen

Miljöförvaltningen är positiv till den nya bestämmelse som föreslås i trafikförordningen som ger kommunen möjlighet att undanta el- eller vätgasdrivna lastbilar att trafikera bullerkänsliga områden.

Miljöförvaltningen föreslår också, till skillnad från utredningen, att utsläppsfria fordon läggs till som ett eget fordonsslag och införs som en definition i lagen eller förordningen om vägtrafik-definitioner. Vidare anser förvaltningen att definitionen inte enbart ska gälla tunga fordon utan också personbilar, motorcyklar, mopeder och lätta lastbilar eftersom dessa också är nödvändiga att ställa om för att minska transporternas klimatpåverkan och förbättra stadens luftkvalitet och störande buller från trafiken. Motiv till detta är att vidga möjligheterna för kommuner att införa trafikföreskrifter, kontroll av regelefterlevnad och incitament som undanröjer hinder för elektrifieringen. Miljöförvaltningen anser att det i en storstadsmiljö med tät bebyggelsestruktur, stort behov av leveranser, höga klimatambitioner och många människor som rör sig till fots och på cykel finns starka skäl att även kunna införa

lokala föreskrifter utifrån utsläpp av klimatgaser eller andra hälso- och miljöskadliga ämnen.

Miljöförvaltningens förslag är således att regeländringen som rör fordonsslag införs som ett komplement till undantaget från nattförbudet för lastbilar utan förbränningsmotor. Det är också viktigt att de utökade befogenheter som föreslås även åtföljs av ändamålsenliga verktyg att kontrollera regelefterlevnad och agera vid regelöverträdelser.

Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att definitioner och regler som berör fordon utan förbränningsmotor, fossilfria fordon samt utsläppsfria fordon definieras lika i alla delar av trafikförordningen. En enhetlig reglering är viktig för att skapa effektiva och uthålliga regelverk, som gagnar både miljön och samhället, samtidigt som det skapar en tydlighet för aktörer som ska investera i fordon.

Biogas är ett viktigt bränsle för att underlätta övergången till fossilfria transporter. På lite längre sikt är dock utsläppsfria och tystgående fordon att föredra i stadsmiljö. En möjlig lösning kan därför vara att fordonsregleringen för Miljözon klass 3 på ett förutsägbart och tidsangivet sätt anpassas till en framtida definition av utsläppsfria fordon. På liknande sätt som kraven för Miljözon klass 1 och Miljözon klass 2 skärps successivt.

Nedan ges några konkreta exempel på hur kommuner kan tillämpa regler om utsläppsfria fordon i lokala trafikföreskrifter:

- Differentierad prissättning trängselskatt och parkering: Precis som det konstateras i betänkandet är det högre priset på elfordon ett stort hinder för omställningen av fordonsflottan. Att reducera kostnaderna för att inneha, köra och parkera elfordon kan göra att detta hinder minskar i betydelse. En möjlighet att införa föreskrifter och reglering som baseras på utsläpp och drivlina skulle öppna upp för exempelvis lägre parkeringstaxor eller trängselskattsavgift för fordon som orsakar en mindre lokal miljöpåverkan.
- Incitament för effektiva och utsläppsfria transporter: Ett allmänt undantag för utsläppsfria fordon skulle kunna skapa incitament för HCT-fordon (High Capacity Transport) med utsläppsfria drivlinor. I Stockholm hade det varit önskvärt att i framtida policy för HCT-fordon kunna ange att enbart utsläppsfria fordon får köra på de vägar där HCT-fordon tillåts. Då kan betydande klimatnytta och transporteffektivitet uppnås.
- Stärka tillsynen och säkerställa regelefterlevnaden inom miljözoner: Polisen är tillsynsmyndighet för miljözoner och ansvarar för att övervaka regelefterlevnad för rörliga fordon. Deras resurser är begränsade och därmed även deras möjlighet att utföra kontroller av utsläppsklasser. För att stärka regelefterlevnaden i miljözoner, och därmed den åtgärdens effekt, är kompletterande åtgärder lämpliga. En sådan åtgärd är att införa förbud mot att stanna eller parkera fordon som inte uppfyller miljözonens krav, dvs inte är utsläppsfria. Ges kommunerna möjlighet att undanta utsläppsfria fordon från

förbud att stanna och parkera i miljözon kan kommunala parkeringsvakter bidra till tillsyn och avlasta polisen.

Bredare översyn av trafikförordningen

Miljöförvaltningen välkomnar förslaget om en bredare översyn och samordning av bestämmelser i Trafikförordningen som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö. Staden delar uppfattningen att det finns ett behov att se över och analysera hur trafikförordningen och relaterad lagstiftning kan utvecklas för att främja elektrifieringen av transportsektorn samt minska utsläpp och trängsel.

Samfälligheter

Betänkandet föreslår en ny bestämmelse i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. Förslaget innebär att det inte krävs någon ny anläggningsförrättning för att installera laddningsinfrastruktur på en parkeringsplats eller i ett garage som förvaltas av en samfällighetsförening. Istället kan samfällighetsföreningen själva besluta i frågan. Syftet med bestämmelsen är att göra det enklare och mindre kostsamt för samfällighetsföreningar att installera laddningsinfrastruktur och likställa deras förutsättningar med bostadsrättsföreningar och andra fastighetsägare.

Många bostadsrättsföreningar och radhusområden i Stockholm har sina parkeringsplatser i samfällighetsföreningar. Att underlätta för hemmaladdning för boende i flerbostadshus betonas ofta som en central åtgärd för att påskynda elektrifiering och göra omställningen rättvis, särskilt av de laddoperatörer och fordonstillverkare som Stockholms stad samverkar med. Förvaltningen bedömer att det förslag som presenteras väsentligt kan underlätta utbyggnaden av kostnadseffektiv hemmaladdning, och har betydelse för elektrifieringen i Stockholm.

Energihubbar

Miljöförvaltningen välkomnar att hamnar belyses i betänkandet som en viktig plats och tänkbar verksamhet för att underlätta elektrifieringen av transportsystemet. Stockholms hamnar har redan investerat mycket i landström för fartyg och färjor och regionens hamnar fungerar som viktiga knutpunkter för det internationella varuflödet mellan Sverige och övriga Östersjöregionen. Hamnarna är också en naturlig punkt att passera för en stor del av den godstrafik som trafikerar Stockholm, vilket gör att lösningen inte genererar mer trafik. Att betänkandet föreslår åtgärder som kan undanröja hinder för att hamnar kan bli energihubbar, och därmed möjliggör ett effektivt nyttjande av elnät och stadens ytor, är bra.

Kapacitetskartor

Miljöförvaltningen är positiv till att betänkandet skyndsamt vill att kapacitetskartor tas fram. Kapacitetskartorna skulle vara bra hjälpmedel för kommuner som ska påbörja utbyggnad av laddningsinfrastruktur och identifiera lämpliga platser för detta. För kommuner som kommit längre i arbetet med laddningsinfrastruktur kan

uppdaterade kapacitetskartor stötta i sällningen mellan tänkbara platser för laddningsinfrastruktur.

För att kapacitetskartorna ska vara användbara behöver de vara så pass detaljerade att det går att få en nulägesbild av kapaciteten på enskilda platser. Det vore önskvärt att i vidare uppdrag och förslag mer utförligt beskriva den detaljeringsgrad som krävs av kapacitetskartorna så att de fungera för de användarfall som ska tillgodose. Ett exempel på användningsområde är då en laddoperatör eller ett transportföretag vill veta om det finns tillräcklig elnätkapacitet för utbyggnad av laddningsinfrastruktur på en given plats.

Nationell samordning

Betänkandet påtalar vikten av nationell samordning och styrning för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och då i synnerhet för att lösa effekt- och markfrågor för de tunga fordonens behov av laddningsinfrastruktur. Omställningen behöver ske synkronisera av aktörer från olika branscher.

Den invändning miljöförvaltningen har mot det förslag som presenteras är att betänkandet föreslår en ny utredning gällande nationell samordning snarare än en utveckling och förstärkning av det uppdrag som idag redan finns hos Energimyndigheten. Förvaltningen tror att ett nytt utredningsuppdrag gör att frågor skjuts på framtiden och stjälar fokus från det arbete som har inletts bra av Energimyndigheten.

Miljöförvaltningen håller med om betänkandets slutsats att mer fokus behöver läggas på effekt- och markfrågor för att nå en effektiv utbyggnad av laddningsinfrastruktur för tunga fordon. Såväl markåtkomst som elnätseffekt är ytterst utmanande frågor i Stockholmsregionen och det är viktigt att dessa områden ges ett utökat fokus. Det är bra om Energimyndigheten får ett utökat uppdrag för att jobba med dessa frågor.

Avslutningsvis anser miljöförvaltningen att det även finns ett stort behov av en tydligare regional styrning och samordning för att hantera mellankommunala frågor som idag hindrar elektrifieringen av transportsektorn lokalt, regionalt och även nationellt. I Stockholmsregionen behövs samsyn och samordning för att underlätta utbyggnad av laddningsinfrastruktur för tunga fordon och arbetsmaskiner.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänna synpunkter

Trafikkontoret välkomnar detta Betänkande och anser att det är både angeläget och brådskande att de regulatoriska begränsningar som idag hindrar omställningen till en fossil- och utsläppsfri fordonsflotta ses över och åtgärdas. Stockholms stad har som mål att minska utsläppen av växthusgaser med 80 procent till 2030 (jämfört med år

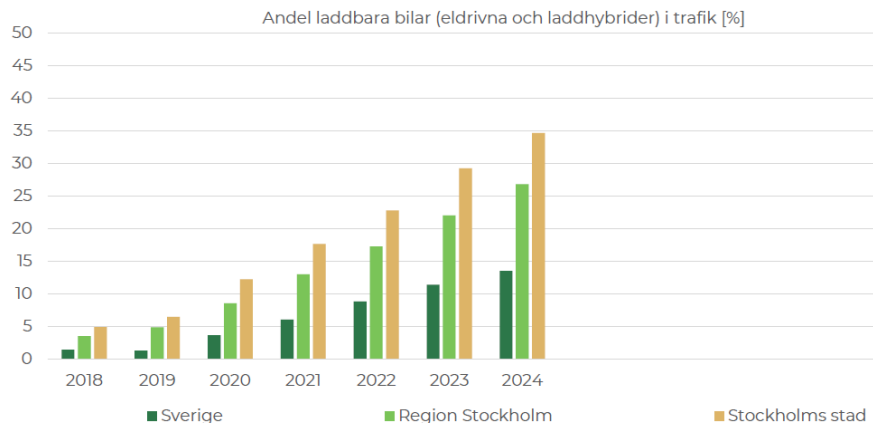
2010) och att samma år nå en utsläppsfri innerstad. Därtill arbetar staden i enlighet med Framkomlighetsstrategin för ett transporteffektivt samhälle och minskad biltrafik. Det är således viktigt att en snabb omställning till utsläppsfria fordon kan ske utan ökade trafikmängder, eller på andra sätt som befäster beteenden och normer som staden samtidigt arbetar med att förändra.

Trafikkontoret anser att Betänkandet ger en god överblick av kunskapsläge, pågående initiativ och aktörer som är viktiga för omställningen. Därtill ser kontoret att det är positivt att färdiga lagändringsförslag presenteras i Betänkandet då det möjliggör ett snabbt verkställande. Med det sagt anser trafikkontoret att Betänkandet inom vissa områden inte tar konkret ställning i den utsträckning som är önskvärt givet att det är brådskande att på kort sikt undanröja hinder och därigenom stimulera omställningen och minska utsläppen av växthusgaser, precis som det noteras i utredningen.

Ett exempel på detta är att Betänkandet istället för att föreslå konkreta anpassningar av Trafikförordningen som kan undanröja hinder istället föreslår en ny utredning om hur lagstiftningen kan anpassas för att i större utsträckning beakta trängsel och utsläpp. Trafikkontoret hade gärna sett att sådana förslag behandlades redan i detta Betänkande och ser det som ytterst angeläget att konkret arbete påbörjas inom kort. Under år 2024 ökade utsläpp från transportsektorn efter många år av minskade utsläpp. För att återigen vända denna utveckling behöver en hög takt i omställningen upprätthållas, och då behövs nationella regelverk, incitament och styrmedel på kort och medellång sikt för att stimulera detta.

Vidare anser trafikkontoret att det är positivt att Stockholm stads pågående arbeten lyfts fram som goda exempel i Betänkande och att det därigenom sprids till andra kommuner och organisationer i Sverige. Trafikkontoret ser att Stockholm som landets största stad har en roll och ett ansvar att gå före, testa lösningar och söka samarbeten som är svårare att få till på andra platser.

Trafikkontoret för kontinuerliga dialoger med andra storstadsregioner i landet för att säkerställa att städerna tillsammans bidrar till en snabb omställning till fossil- och utsläppsfria transporter. Stockholm deltar även aktivt i Viable Cities satsning på klimatneutrala städer där samtliga kommuner som deltar konstaterar nödvändigheten att arbeta med omställning i transportsystemet för att kunna nå klimatneutralitet. Givet dessa dialoger anser trafikkontoret att Betänkandet inte i tillräcklig utsträckning beaktar de skillnader som finns mellan olika delar av landet. Den generella utveckling som Betänkandet presenterar, såsom ökande trafikvolym och fördelningen mellan olika trafikslag, återspeglar inte den utveckling och de resmönster som kontoret ser i Stockholm. I Stockholm och andra storstadsregioner sker en betydligt snabbare omställningstakt av fordonsflottan (se figur nedan) och den nedgång i försäljningen av elfordon som observeras i resten av landet är inte lika tydlig.



Figur 3: Utveckling av andelen laddbara personbilar i landet, regionen och staden. Baserat på Fordon i län och Kommuner, Trafikanalys

Eftersom transportutvecklingen och omställningstakten är ojämnt fördelad i landet är det viktigt att dessa variationer synliggörs i statliga utredningar, och att förslag till åtgärder anpassas och understödjer önskad utveckling i både storstäder, mellan stora städer och i glesbygd. Trafikkontoret menar att elektrifieringen är särskilt viktig att arbeta med i täta stadsmiljöer där såväl buller som luftkvalitet, vid sidan om klimatfrågan, är viktiga att arbeta med. Kontoret saknar förslag i Betänkandet som gör att Stockholm kan fortsätta driva på omställningen lokalt och till gagn för hela landet.

En ytterligare aspekt som relaterar till ovanstående är att det kommunala perspektivet enligt trafikkontoret inte är tillräckligt väl belyst. Betänkandet beskriver planeringsprocessen för transportinfrastruktur och ansvarsfördelning inom transportsektorn men utelämnar i dessa delar helt kommunernas planeringsprocesser och ansvar. Detta trots att Betänkandet redogör för att 1/3 av det svenska vägnätet utgörs av kommunala gator och vägar samt att det betonas att markåtkomst är en helt avgörande fråga för elektrifiering av transportsektorn.

Precis som det noteras i Betänkandet leder Stockholms stad arbetet med Elektrifieringsspakten vilket möjliggör regelbunden dialog och interaktion med 100 organisationer som vill arbeta för en snabb elektrifiering. Därtill är staden i regelbunden kontakt med såväl fastighetsägare, transportörer, transportköpare och taxibolag som direkt och indirekt påverkas av införandet av miljözon klass 3 i Stockholms innerstad. I alla dessa sammanhang poängteras vikten av att utsläppsfria fordon ges ekonomiska förutsättningar att konkurrera med konventionella fordon. Ofta lyfts även vikten av att nyttja upphandling av fordon och transporttjänster som medel för att stimulera omställning. Med bakgrund av detta anser trafikkontoret att Betänkandet inte i tillräcklig utsträckning analyserar och presenterar åtgärdsförslag som kan inverka på det som benämns som Total cost of ownership (TCO). Utredningen noterar bara att det höga inköpspriset för elfordon är ett stort hinder för omställningen, men det saknas konkreta förslag inom områden som skatter, avgifter, styrmedel och incitament som kan stärka de utsläppsfria alternativens konkurrenskraft. Att exempelvis erbjuda statliga ekonomiska stöd till aktörer som ska

köpa fordon eller upphandla entreprenader och transporttjänster ser trafikkontoret som viktiga sätt att undanröja hinder för elektrifieringen.

Förslag till ändring i trafikförordningen

Trafikkontoret ser positivt på den nya bestämmelse som föreslås i Trafikförordningen som ger kommunen möjlighet att undanta el- eller vätgasdrivna lastbilar att trafikera bullerkänsliga områden. Kontoret delar utredningens analys att förslaget är ett viktigt steg i en nödvändig elektrifiering av fordonsflottan och att det skulle bidra till effektivare leveranser med lägre energianvändning.

Stockholms stad har sedan många år tillbaka arbetat med denna typ av transportlösningar men då i form av projekt och tidsbegränsade försök. Dessa har precis som Betänkandet belyser visat på mycket goda resultat för både stad, godsmottagare och transportföretag. Därför ser trafikkontoret mycket positivt på en bestämmelse som möjliggör ett mer långsiktigt arbete med frågan och framhåller att det är angeläget att lagförslaget antas och att så sker skyndsamt.

Förslaget innebär att stadens off peak-arbete stärks med ännu ett verktyg, utöver de projekt som redan pågår, såsom off peak med särskilda villkor och avskaffandet av nattförbud i miljözon. Förslaget bidrar därtill att uppnå stadens och transportsektorns klimatmål, samtidigt som det har positiva effekter på trafiksäkerhet, framkomlighet, transporteffektivitet, miljö och hälsa.

Trafikkontoret välkomnar även Betänkandets förslag om att regelverk som rör fordons bruttovikter successivt ska följas upp och anpassas så att de inte medför hinder för omställningen till utsläppsfria fordon på grund av högre fordonsvikt. Kopplat till detta vill kontoret samtidigt betona vikten av att utveckla styrmedel som samtidigt gynnar mer effektiva transporter sett till fordonsstorlek och ruttval, inte enbart en elektrifiering. Viktigt är också att ökade bruttovikter för fordon samordnas med kommunerna, eftersom tyngre fordon kan orsaka skador på vägar och känsliga konstruktioner.

Trafikkontoret föreslår också, till skillnad från utredningen, att utsläppsfria fordon läggs till som ett eget fordonsslag och införs som en definition i lagen eller förordningen om vägtrafik-definitioner. Trafikkontorets förslag är att regeländringen som rör fordonsslag införs som ett komplement till undantaget från nattförbudet för lastbilar utan förbränningsmotor. Förslaget som presenteras i Betänkandet gäller enbart för tunga fordon och medger endast att lokala trafikföreskrifter som gynnar eldrift motiveras av bullerskäl. Trafikkontoret anser att det i en storstadsmiljö med tät bebyggelsestruktur, stort behov av leveranser, höga klimat-ambitioner och många människor som rör sig till fots och på cykel finns goda argument för att få införa lokala föreskrifter baserat på utsläpp av klimatgaser eller andra hälso- och miljöskadliga ämnen. Trafikkontoret anser även att definitionen inte enbart ska gälla tunga fordon utan att också personbilar, motorcyklar, mopeder och lätta lastbilar bör omfattas eftersom dessa också är nödvändiga att ställa om för att minska klimatpåverkan från transporter och förbättra stadens luftkvalitet. Motiven till

kontorets ställningstagande är att definitionen utsläppsfria fordon skulle skapa en tydlig rättslig ram och vidga möjligheterna för kommuner att införa trafikföreskrifter, kontrollera regelefterlevnad och incitament som undanröjer hinder för elektrifieringen.

Trafikkontoret vill även framhålla att det är väldigt viktigt att de utökade befogenheter som föreslås även åtföljs av ändamålsenliga verktyg att kontrollera regelefterlevnad och agera vid regelöverträdelser. I och med Stockholm stads arbete med införande av miljözon klass 3 har behovet av detta blivit särskilt tydligt.

Trafikkontoret anser också att det är viktigt att definitioner och regler som i förlängningen berör fordon utan förbränningsmotor, fossilfria fordon samt utsläppsfria fordon inte definieras på olika sätt i olika delar av trafikförordningen. Trafikkontoret tycker att det är av särskild vikt att den regleringen som införs till följd av Betänkandets förslag ligger med övriga bestämmelser om utsläppsklasser för fordon, t.ex. miljözoner i allmänhet och för Miljözon klass 3i synnerhet. En enhetlig reglering är viktig för att skapa effektiva och uthålliga regelverk som gagnar både miljön och samhället, samtidigt som det skapar en tydlighet för aktörer som ska investera i fordon vad de bör anpassa sig till.

I skrivande stund ser trafikkontoret att biogas är ett viktigt bränsle för att underlätta övergången till fossilfria transporter. På lite längre sikt är dock utsläppsfria och tystgående fordon att föredra och en möjlig lösning kan därför vara att fordonsregleringen för Miljözon klass 3 på ett förutsägbart och tidsangivet sätt anpassas till en framtida definition av utsläppsfria fordon. På ett sådant sätt skärptes kraven för Miljözon klass 1 och Miljözon klass 2 successivt.

Nedan ges några konkreta exempel på hur kommuner kan tillämpa regler om utsläppsfria fordon i lokala trafikföreskrifter:

- Differentierad prissättning trängselskatt och parkering: Precis som det konstateras i Betänkandet är det högre priset på elfordon ett stort hinder för omställningen av fordonsflottan. Att reducera kostnaderna för att inneha, köra och parkera elfordon kan dock vara ett sätt att göra att detta hinder minskar i betydelse. En möjlighet att införa föreskrifter som baseras på utsläpp och drivlina skulle öppna upp för lägre parkeringstaxor eller trängselskattsavgift för fordon som orsakar en mindre lokal miljöpåverkan.
- Incitament för effektiva och utsläppsfria transporter: Ett allmänt undantag för utsläppsfria fordon skulle också kunna skapa incitament för att införa och använda HCT-fordon (High Capacity Transport) med utsläppsfria drivlinor. I Stockholm hade det varit önskvärt att i framtida policy för HCT-fordon kunna ange att enbart utsläppsfria fordon får köra på de vägar där HCT-fordon tillåts. Då kan betydande klimatnytta och transporteffektivitet uppnås och väsentliga hinder för omställning för både kommuner och transportbransch undanröjs.
- Stärka tillsynen och säkerställa regelefterlevnaden inom miljözoner: Polisen är tillsynsmyndighet för miljözoner och ansvarar för att övervaka

regelefterlevnad för rörliga fordon. Deras resurser är dock begränsade och därmed även deras möjlighet att utföra explicita kontroller av utsläppsklasser. För att stärka regelefterlevnaden i miljözoner, och därmed den åtgärdens effekt, hade kompletterande åtgärder varit lämpliga. En sådan åtgärd är att införa förbud mot att stanna eller parkera fordon som inte uppfyller miljözonens krav, dvs inte är utsläppsfria. Ges kommunerna möjlighet att undanta utsläppsfria fordon från förbud att stanna och parkera i miljözon kan kommunala parkeringsvakter bidra till tillsyn och på samma gång avlasta polisen.

Bredare översyn av trafikförordningen

Trafikkontoret välkomnar förslaget om en bredare översyn och samordning av bestämmelser i Trafikförordningen som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö. Staden delar uppfattningen att det finns ett behov att se över och analysera hur trafikförordningen och relaterad lagstiftning kan utvecklas för att främja elektrifieringen av transportsektorn samt minska utsläpp och trängsel.

Samfälligheter

Den nya bestämmelse i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) som föreslås ser staden som en positiv justering av lagstiftningen då möjlighet till hemmaladdning är en förutsättning för att kunna äga och köra elbil, vilket innebär att laddningsinfrastrukturen för hemmaladdning kommer att behöva byggas ut på ett kostnadseffektivt sätt. Vidare är det ett sätt att minska behovet av laddinfrastruktur på gatumark vilket är positivt eftersom de ytorna då kan nyttjas för andra ändamål än uppställning och laddning av fordon.

Många bostadsrättsföreningar och radhusområden i Stockholm har sina parkeringsplatser i samfällighetsföreningar. Att underlätta för hemmaladdning för boende i flerbostadshus betonas ofta som en central åtgärd för att påskynda elektrifiering och göra omställningen rättvis, särskilt av de laddoperatörer och fordonstillverkare som Stockholms stad samverkar med. Trafikkontoret bedömer att det förslag som presenteras väsentligt kan underlätta utbyggnaden av kostnadseffektiv hemmaladdning, och således bedöms det ha stor betydelse för elektrifieringen i Stockholm.

Energihubbar

Trafikkontoret välkomnar det faktum att hamnar belyses som en viktig plats och tänkbar verksamhet för att underlätta elektrifieringen av transportsystemet. Stockholms hamnar har redan investerat mycket i landström för fartyg och färjor och regionens hamnar fungerar som viktiga knutpunkter för det internationella varuflödet mellan Sverige och övriga Östersjöregionen. Hamnarna är också en naturlig punkt att passera för en stor del av den godstrafik som trafikerar Stockholm vilket gör att lösningen inte genererar mer trafik. Att det föreslås åtgärder som kan undanröja hinder för att hamnar kan bli energihubbar, och därmed möjliggör ett effektivt nyttjande av elnät och stadens ytor, ses som positivt.

Kapacitetskartor

Trafikkontoret anser att det är mycket positivt att Betänkandet skyndsamt vill att kapacitetskartor tas fram och att den tydliggör att förutsättningarna för detta finns. Kapacitetskartorna kommer vara ett viktigt instrument för de kommuner som ska påbörja sin utbyggnad av laddningsinfrastruktur och identifiera lämpliga platser för detta. För kommuner som kommit längre i arbetet med laddningsinfrastruktur kan uppdaterade kapacitetskartor vara ett sätt att stötta i sällningen mellan tänkbara platser för laddningsinfrastruktur.

För att kapacitetskartorna ska vara användbara är det viktigt att de är så pass detaljerade att det går att få en nulägesbild av kapaciteten på enskilda platser. Det vore önskvärt att i vidare uppdrag och förslag mer utförligt beskriva vilken detaljeringsgrad som krävs av kapacitetskartorna för att de ska fungera för de användarfall de är tänkta att tillgodose. Ett tydligt sådant användarfall är då en laddoperatör eller ett transportföretag vill veta om det finns tillräcklig elnätskapacitet för utbyggnad av laddningsinfrastruktur på en given plats.

Nationell samordning

Trafikkontoret ser positivt på att utredningen ser vikten av nationell samordning och styrning för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och då i synnerhet för att lösa effekt- och markfrågor för de tunga fordonens behov av laddningsinfrastruktur. Omställningen behöver ske synkroniserat i tid och rum av aktörer från olika branscher och med olika verksamhetslogik.

Den invändning trafikkontoret har mot det förslag som presenteras är att Betänkandet föreslår en ny utredning av frågorna snarare än en utveckling och förstärkning av det uppdrag som idag redan finns hos Energimyndigheten. Trafikkontoret ser en överhängande risk att ett nytt utredningsuppdrag gör att frågor skjuts på framtiden och stjälar fokus från det arbete som har inletts av Energimyndigheten.

Med det sagt håller trafikkontoret med om Betänkandets slutsats att mer fokus behöver läggas på effekt- och markfrågor för att nå en effektiv utbyggnad av laddningsinfrastruktur för tunga fordon. Såväl markåtkomst som elnätseffekt är ytterst utmanande frågor i Stockholmsregionen och det är viktigt att dessa områden ges ett utökat fokus. Här ser vi att det är av nödvändigt att en fortsatt utredning, eller ett utökat uppdrag till Energimyndigheten, stärks upp med kompetens om kommunal styrning i allmänhet, samt kommunal fysisk planering och trafikplanering i synnerhet.

Avslutningsvis anser trafikkontoret att det även finns ett stort behov av en tydligare regional styrning och samordning för att hantera mellankommunala frågor som idag hindrar elektrifieringen av transportsektorn lokalt, regionalt och även nationellt. I Stockholmsregionen finns ett stort behov av stärkt samsyn och samordning för att underlätta utbyggnad av tillräcklig och ändamålsenlig laddningsinfrastruktur för tunga fordon och arbetsmaskiner. Regional samordning rörande markåtkomst för laddinfrastruktur och efterfrågan på elektrifierade transporter och entreprenader kan

öka tydligheten gentemot aktörer som idag eftersöker långsiktiga spelregler då de ska göra investeringar i laddningsinfrastruktur eller fordon.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 4 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen delar dotterbolagens synpunkter. Koncernledningen ser fördelar med att underlätta regelverket för att möjliggöra att exempelvis elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur kan gå snabbare.

Koncernledningen betonar vikten av att inblandade myndigheter samverkar, så att den nödvändiga omställningen kan ske så effektivt som möjligt.

Koncernledningen noterar att elektrifieringen medför utmaningar med kompetensförsörjningen och menar att det är statens ansvar, tillsammans med industrin, att säkerställa att utbildningar erbjuds.

Underremiss

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Parkering har under en längre period arbetat aktivt med att främja övergången till mer hållbara transportlösningar genom att erbjuda laddmöjligheter i bolagets egna anläggningar. Stockholm Parkering ställer sig positivt till förslagen i betänkandet.

Stockholms Hamns AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar har fört en nära dialog med utredaren under framtagandet av betänkandet. Hösten 2023 var utredaren på studiebesök hos bolaget och genomförde ett dialogmöte. Stockholms Hamnar lämnar inga synpunkter på de områden i utredningen som berör andra områden än sjöfart och hamn.