SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2025-05-14

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/00051
Handläggare: Lars Sandberg och Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 95 % av landets sjötrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Utredningens förslag

Utredningen lägger flera förslag som kan komma att påverka kollektivtrafiken. Utredningen föreslår

- att det görs en bredare översyn och analys av bestämmelserna i trafikförordningen som reglerar utsläpp och trängsel, med beaktande av elektrifieringen av transportsektorn och omställningen till utsläppsfria och hållbara städer.

- att det ska skapas bättre möjligheter att bygga och använda energihubbar för transportsektorns behov. Energihubbar integrerar olika typer av energiproduktion, – lagring och –konsumtion i ett lokalt energisystem. I en energihubb kan en laddningsstation integrera batterilagring med produktion, till exempel via solceller.

  Två förslag läggs. För det första att sammankoppling av interna elnät ska tillåtas. Detta gör det möjligt för till exempel elproduktion eller laddningsinfrastruktur att anslutas till det interna elnätet för exempelvis en flygplats även i de fall då det reguljära undantaget i IKN-förordningen[1] inte är tillämpligt. För det andra föreslås att Energimarknadsinspektionen

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

ska få meddela dispens från kravet på nätkoncession även för sådana elnät som inte omfattas av något undantag i IKN-förordningen.

- att regeringen utreder och tydliggör behovsbilden gällande nationell styrning och samordning av elektrifieringen av transportsystemet, för att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet, med särskilt fokus på effekt- och markfrågor för de tunga fordonens behov av laddningsinfrastruktur

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

I likhet med bland annat Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet[2] framhåller utredningen på att det finns risk för rekyleffekt vid elektrifieringen av vägtrafiken. Denna rekyleffekt av elfordonens lägre driftkostnader kan ta sig olika uttryck. Fordonsanvändaren kan köra mer, köpa fler fordon, köpa större och tyngre fordon eller köpa fordon med fler elkrävande funktioner. Även att köpa ett elfordon med bättre prestanda, det vill säga kraftfullare batteri, kan ses som en direkt rekyleffekt.[3] Utvecklingen mot allt fler eldrivna fordon riskerar att öka trafikarbetet och därmed trängseln, slitaget och behoven av ny infrastruktur eftersom dessa fordon har lägre körkostnad.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till utredningens förslag om att göra en bredare översyn och analys av bestämmelserna i trafikförordningen som reglerar utsläpp och trängsel, med beaktande av elektrifieringen av transportsektorn och omställningen till utsläppsfria och hållbara städer och att det i översynen bör göras en analys av hur relevanta bestämmelser kan utvecklas för att främja elektrifieringen av transportsektorn och uppnå andra transportpolitiska målsättningar. Den mest effektiva åtgärden för att minska risken för och effekten av denna rekyleffekt är att öka transporteffektiviteten genom bland annat ökad andel resande med kollektivtrafik. Genom ökad kollektivtrafikandel och ökad transporteffektivitet minskar trängseln och köerna på vägar och gator, slitaget och bullret, liksom energiförbrukningen och behovet av material fordon och batterier, bl.a. sällsynta jordartsmetaller.[4] Vi anser därför att den föreslagna översynen även ska analysera och lägga förslag som ökar transporteffektiviteten och kollektivtrafikandelen. Vi vill även understryka att det är viktigt att inte tillåta att eldrivna lastbilar och privatbilar körs i kollektivtrafikkörfält eftersom detta skulle öka restiden för kollektivtrafikresenärerna, minska transporteffektiviteten och öka klimatutsläppen.

Vi är även positiva till förslagen om skapas bättre möjligheter att bygga och använda energihubbar för transportsektorns behov eftersom förslagen skapar bättre förutsättningar för att bygga och använda energihubbar för kollektivtrafikens behov.

---

[2] Klimatpolitiska rådets rapport 2019
[3] Naturvårdsverket (2023) Miljöeffekter av elektrifiering av transporter
[4] Svensk Kollektivtrafik (2023) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram

Utredningen listar ett flertal möjliga aktörer som skulle kunna komma i fråga som möjliga innehavare av energihubbar. Det typiska företaget har enligt utredningen ett stort energibehov samt möjligheter att etablera anläggningar för produktion och/eller lagring av energi. Bland de mest framträdande exemplen som identifierats finns regionala kollektivtrafikbolag.[5] Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning att det kan komma att finnas behov av energihubbar inom kollektivtrafiken, däremot ställer vi oss frågande till begreppet regionala kollektivtrafikbolag. Det verkar vara en sammanblandning av begreppen regional kollektivtrafikmyndighet, länstrafikbolag och trafikföretag. En mängd aktörer äger fastigheter inom kollektivtrafiken, t.ex. depåer, där energihubbar kan vara aktuella, regionala kollektivtrafikmyndigheter, fastighetsbolaget Jernhusen, kommuner och trafikföretag m.fl. Det behöver därför vara funktionen, t.ex. depå som styr om energihubbar får inrättas. Det kommer vara en stor investering att etablera energihubbar och för att det ska bli långsiktigt hållbart och utan hinder i framtida upphandlingar behöver det finnas lösningar för detta och att detta inte hindras i lagstiftningen.

Energihubbar kan vara en viktig del av transportsektorns beredskap och skrivningar i t.ex. den kommande *lagen om kommuners och regioners grundläggande beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap* ställer krav på egen energiförsörjning. Det är dock mycket viktigt att påpeka att energiförsörjning och laddning av hundratals elbussar med egen anläggning under bara några dagar är en väldigt stor utmaning med enorma kostnader. För att kollektivtrafiken, som är en samhällsviktig verksamhet, ska kunna rulla även med elektrifierad fordonsflotta under kris och krig behöver även andra lösningar för energiförsörjning finnas och säkerställande att styrel finns tillgängligt för kollektivtrafiken.

EU ställer höga krav på upphandling och elektrifierade bussar och personbilar och tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas egna miljömål driver det en snabb elektrifieringstakt. Till 2030 är vår prognos att ca 40 % av bussflottan utgörs av elfordon. Att dessa kan laddas och köras är en förutsättning för att trafiken ska rulla.

Som utredningen skriver kommer den förestående elektrifieringen av de tunga fordonen att kräva en kraftig utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur som kommer att krävas en tempoökning och samordning på nationell och regional nivå för att få en effektiv utbyggnad av laddinfrastrukturen. En ändamålsenlig och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad kräver enligt utredningen samverkan mellan en rad aktörer såsom staten, myndigheter, kommuner, länsstyrelser, regioner och näringsliv. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till förslaget om att utreda och tydliggöra behoven av nationell styrning av elektrifiering av transportsystemet för att accelerera elektrifieringen av transportsystemet.

För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är det viktigt att laddinfrastrukturen ses i sin helhet. En förutsättning för att laddaren ska fungera är att det finns tillräcklig elkapacitet framdragen till platsen (depå eller ändhållplats). I dag beviljas t.ex. endast stöd via Klimatklivet för finansiering av

[5] S. 299

laddaren och inte för elinfrastrukturen som krävs för att få fram elkapacitet till laddplatsen. Elinfrastrukturen omfattar anslutningsavgiften till elnätet samt nätstation, vilket är minst lika kostsamt, ofta mer kostsamt, än själva laddutrustningen. På många ställen är den regionala kollektivtrafikmyndigheten ”den första kunden”, vilket gör att de tar hela kostnaden vilket andra i ett senare skede kan ha nytta av.

En annan aspekt som bör tas upp i den föreslagna utredningen är de höga anslutningsavgifterna och kostnaden för nätstationer som gör att det finns en stor risk att elektrifieringen avstannar och att vi därmed inte når globala, nationella, regionala och lokala miljömål.

I likhet med regeringen bedömer vi att det behövs fortsatt stöd till marknadsintroduktion av elbussar.[6] Däremot är Svensk Kollektivtrafik mycket kritisk till utfasningen av stödet till stadsbussar (klass I) fram till den 30 juni 2025 och att stödet därefter bara ska gå till regional- och fjärrbussar (klass II och III) eftersom stödet fortfarande spelar en stor roll för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas vilja att upphandla kollektivtrafik med elbussar för stadsbusstrafik från bussföretagen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

[6] S. 114