Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2021-11-24

RS 2021-0748

Regionstyrelsen

Yttrande över betänkandet Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73)

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Infrastrukturdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över Elvägsutredningens betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73).

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över betänkandet Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73).

Regionrådsberedningens motivering

Regionrådsberedningen instämmer med Regiondirektörens tjänsteutlåtande. Det är positivt att utredningen betonar statens ansvar när det gäller att finansiera en eventuell utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet. För Region Stockholm är en ökning av de eldrivna person- och varutransporterna en av de regionala prioriteringarna i RUFS 2050. Därtill ska Stockholmsregionen nå netto-noll-utsläpp senast 2045, enligt Klimatfärdplan 2050. Minskade utsläpp från transportsektorn i länet är en förutsättning för att nå detta mål och därför krävs en ökad andel eldrivna person- och varutransporter. Vidare är det positivt att kollektivtrafiken omfattas av utredningen eftersom dess miljö- och klimatbelastning behöver minskas, där elväg kan vara en del av lösningen. Därför vill Regionrådsberedningen särskilt betona vikten av att kollektivtrafikens bidrag till samhällsekonomiskt gynnsamma trafiklösningar beaktas när avgiftsnivåerna för tillträde till elväg fastställs i framtiden.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Sammanfattning av betänkandet (SOU 2021:73) Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73)
3. Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 15 oktober 2021

4. Klimat- och hållbarhetsnämndens yttrande den 15 oktober 2021
5. Trafiknämndens yttrande den 19 oktober 2021

Irene Svenonius

Gustav Hemming

Regionledningskontoret
Olov Larsson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-11-10

RS 2021-0748

Regionstyrelsen

Yttrande över betänkandet Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73)

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över betänkandet Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73).

Sammanfattning

Infrastrukturdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över Elvägsutredningens betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73).

I dagsläget saknas regelverk för elvägar och det finns oklarheter gällande om och hur befintlig lagstiftning kan tillämpas för elvägar. Utredningens betänkande har ett stort fokus på förtydligandet av lagstiftning för elvägar och utredningen menar att existerande väglag är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar, men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning. Utredningen föreslår också att en ny lag införs med bestämmelser om avgifter och övriga villkor för tillträde till elväg.

Region Stockholm påtalar statens ansvar att säkerställa att de juridiska förutsättningarna för att en omställning av samhället finns på plats och ser därmed positivt på att utredningen tydliggör lagstiftningen för elvägar. Det är också positivt att utredningen betonar statens ansvar när det gäller att finansiera en eventuell utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet. För Region Stockholm är en ökning av de eldrivna person- och varutransporterna en av prioriteringarna i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.

Region Stockholm ser även positivt på att kollektivtrafik omfattas av utredningen eftersom den är en del av vägtransportsystemet vars miljöbelastning behöver sänkas och där elväg kan vara en del av lösningen. Satsning på laddning av elbussar under färd, likt elväg, bedömdes inte vara ändamålsenlig och är inte planerad inom Region Stockholm. Elbussar i SL-trafiken går idag främst i stadstrafik och utgörs av batteribussar som laddas när de är i depå. På vissa sträckor skulle en elväg kunna vara ett alternativ men det behöver utredas särskilt. Region Stockholm betonar vikten av att utredningen föreslår samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter om ändring av väglagen ska genomföras. Att reglera samutnyttjandet av den fysiska transportinfrastrukturen för väg är önskvärt som ett nästa steg i det fortsatta utredningsarbetet.

Bakgrund
Infrastrukturdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över Elvägsutredningens betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73).

Den bärande idéen med elvägar är att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning och laddning av batterier under körning. I dagsläget saknas regelverk för elvägar och det finns oklarheter gällande om och hur befintlig lagstiftning, exempelvis väglagen (1971:948) och ellagen (1997:857), kan tillämpas för elvägar. Det saknas vidare regler för uttag av brukaravgifter, mätning av elanvändning och debitering av kostnader för den el som används på elvägen.

Utredningens betänkande har ett stort fokus på förtydligandet av lagstiftning för elvägar och utredningen menar att existerande väglag är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar, men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning. Väglagen föreslås därtill kompletteras med en bestämmelse om att den som avser att bygga en elväg vid upprättandet av en vägplan, alltid ska samråda med berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen samt med Elsäkerhetsverket.

Utredningen föreslår också att en ny lag införs med bestämmelser om avgifter och övriga villkor för tillträde till elväg som utgör allmän väg, och för vilken staten är väghållare. För att skapa flexibilitet utifrån tekniska och andra föränderliga förutsättningar är regelverket utformat som en ramlagstiftning. Det ger myndigheter befogenhet att genom föreskrifter utforma det detaljerade regelverket.

Det ingår inte i utredningens uppdrag att ta ställning till i vilken omfattning eller var elvägar ska byggas ut och inte heller bedöma om elvägar är en samhällsekonomiskt effektiv lösning för en fossilfri vägtransportsektor.

Ärendet har remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, klimat- och hållbarhetsnämnden och trafiknämnden, som inkommit med var sitt yttrande.

Region Stockholms yttrande
Region Stockholm har ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling samt för genomförandet av klimatfärdplanen och det regionala arbetet med frågor om hållbar energi och hållbar energieffektivisering. Region Stockholm påtalar statens ansvar att säkerställa att de juridiska förutsättningarna för en omställning av samhället finns på plats. Region Stockholm ser därmed positivt på att utredningen tydliggör lagstiftningen för elvägar, då detta bidrar till att skapa förutsättningar för att fossila bränslen ska kunna fasas ut.

Region Stockholm ser också positivt på att utredningen betonar statens ansvar när det gäller att finansiera en eventuell utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet. Utredningens förslag till ansvarsfördelning och villkor för att ta ut en brukaravgift anses också rimlig utifrån den kunskap som finns om elvägar i dagsläget.

För Region Stockholm är en ökning av de eldrivna person- och varutransporterna en av de regionala prioriteringarna i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050. I enlighet med Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen ska netto-noll-utsläpp nås senast 2045. Både de direkta och de indirekta utsläppen per invånare ska halveras till 2030 jämfört med 2014, samtidigt som energianvändningen ska effektiviseras och energiproduktionen i länet ska bli helt förnybar. Minskade utsläpp från transportsektorn i länet är en förutsättning för att detta mål ska kunna nås och kräver i sin tur en ökad andel eldrivna person- och varutransporter.

Region Stockholm är positivt inställd till att kollektivtrafik omfattas av utredningen eftersom den är en del av vägtransportsystemet vars miljöbelastning behöver sänkas och där elväg kan vara en del av lösningen. Region Stockholms inriktning för busstrafikens övergång till eldrift är att det sker successivt i takt med upphandling av busstrafik. Elbussar i SL-trafiken går idag främst i stadstrafik och utgörs av batteribussar som laddas när de är i depå. Satsning på laddning under färd, likt elväg, bedöms inte vara ändamålsenlig och är inte planerad inom Region Stockholm. På längre

linjer utanför stadstrafik finns det idag ingen effektiv lösning för eldrift men bedömningen är att utvecklingen av batterikapacitet kommer att möjliggöra batteribussar även för den radiella stombusstrafiken. På vissa sträckor skulle en elväg kunna vara ett alternativ men det behöver utredas särskilt.

Region Stockholm betonar vikten av att utredningen föreslår samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter om ändring av väglagen ska genomföras. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Om kollektivtrafik kommer att trafikera statliga elvägar beror till del av vilka alternativ det finns vad gäller energiförsörjning med låg miljöbelastning och om kostnaden är rimlig. Det är även viktigt att framhålla att kollektivtrafik och elväg kan komma att konkurrera om samma yta på vägsträckor med hög trafikbelastning. Att reglera samutnyttjandet av den fysiska transportinfrastrukturen för väg är önskvärt som ett nästa steg i det fortsatta utredningsarbetet.

Region Stockholm har inget att erinra mot att en redan etablerad och fungerande lagstiftning används och att Trafikverket ansvarar för att tillhandahålla statlig elväg, både i form av att erbjuda infrastrukturen för elväg och att leverera el till fordon som använder den. Region Stockholm ställer sig bakom att Transportstyrelsen ansvarar för debitering av brukaravgiften och bygger den på befintlig lagstiftning som liknar den som gäller för infrastrukturavgifter. Region Stockholm vill betona vikten av att kollektivtrafikens bidrag till samhällsekonomiskt gynnsamma trafiklösningar beaktas när avgiftsnivåerna läggs fast i framtiden.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Sammanfattning av betänkandet (SOU 2021:73) Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73)
2. Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 15 oktober 2021
3. Klimat- och hållbarhetsnämndens yttrande den 15 oktober 2021
4. Trafiknämndens yttrande den 19 oktober 2021

Beslutsexpediering

1. Infrastrukturdepartementet
2. Tillväxt- och regionplanenämnden
3. Klimat- och hållbarhetsnämnden
4. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-11-10

Sammanfattning

Den globala medeltemperaturen har ökat med cirka 1 grad jämfört med förindustriell tid och temperaturökningen fortsätter. Effekterna av klimatförändringarna påverkar redan livsförhållandena på jorden. Världens länder har genom Parisavtalet förbundit sig att begränsa den globala uppvärmningen till under 2 grader Celsius jämfört med förindustriell tid och att göra ansträngningar för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius.

Över hela världen behöver kraftfulla åtgärder vidtas för att begränsa de globala klimatförändringarna och dess konsekvenser.

I juli 2021 presenterade EU-kommissionen det omfattande klimatpaketet *Fit for 55* som innehåller förslag på åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Bland annat föreslås att alla nya bilar ska vara utsläppsfria 2035, krav ställs också på en kraftig utbyggnad av infrastruktur för att säkerställa tillgång till el och vätgas.

I Sverige står transportsektorn för nära en tredjedel av utsläppen av växthusgaser. Den stora majoriteten av utsläppen i transportsektorn kommer från vägtrafik. Elektrifiering av transportsektorn är en central åtgärd för att minska koldioxidutsläpp och därmed motverka klimatförändringar.

Riksdagen har fattat beslut om att utsläppen av koldioxid från inrikes transporter ska reduceras med minst 70 procent från 2010 till 2030. Utsläppen från transporter behöver minska i snabbare takt än hittills för att målen ska nås.

Det krävs en kombination av åtgärder för att nå de uppsatta klimatmålen. Den transformation av transportsektorn som elektrifieringen innebär ställer höga krav på utbyggnaden av laddinfrastruktur för att möta den efterfråga som kommer att finnas. Olika tekniska lösningar för fossilfria transporter kommer sannolikt att ha olika användningsområden och komplettera varandra.

Den bärande idéen med elvägar är att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning och laddning av batterier under körning.

Den snabba utbyggnaden av laddinfrastruktur som elektrifieringen av transportsektorn kräver innebär att elvägar kan bli ett viktigt komplement till stationär laddning för att förhindra flaskhalsar i transportsystemet och bidra till transporteffektivitet.

Det pågår tester av elvägar i en rad länder. Sverige och Tyskland är ledande i utvecklingen av elvägar och har demonstrationsanläggningar av elvägar på allmänna vägar sedan några år tillbaka. I Sverige planeras den första pilotsträckan av elväg att byggas mellan Örebro och Hallsberg och stå färdig 2025.

Inget land har ännu fattat beslut om att anlägga elvägar i större skala. Det finns heller inga regelverk särskilt utformade för anläggande och användande av elväg. Däremot har EU-kommissionen föreslagit en definition av elvägar inom ramen för den revidering av AFI-direktivet som pågår. Arbete pågår också inom standardiseringsorganisationerna för att etablera standarder för olika elvägstekniker, både i Europa och på global nivå.

Regler om byggande, drift och underhåll av elvägar

Utredningen har i uppdrag att föreslå ett regelverk för byggande, drift och underhåll av elvägar. Enligt direktiven är utbyggnad, drift och underhåll av statliga elvägar ett statligt åtagande på samma sätt som ansvaret för annan statlig infrastruktur.

Utredningen menar att existerande väglag är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar, men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning. Vidare föreslår utredningen ett förtydligande i väglagen avseende samråden inför byggande av elväg, eftersom det delvis är andra frågeställningar och intressenter som är berörda vid byggande av en elväg. Väglagen föreslås kompletteras med en bestämmelse om att den som avser att bygga en elväg vid upprättandet av en vägplan alltid ska samråda också med berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen, samt med Elsäkerhetsverket. Samrådet med berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen ska avse nätkapacitet och elsäkerhet. Sam-

rådet med Elsäkerhetsverket ska avse elsäkerhet och elektromagnetisk kompatibilitet.

Utredningen bedömer också att den som avser bygga en elväg bör underrätta berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen samt Elsäkerhetsverket redan vid planeringen av en elväg.

En utgångspunkt i utredningens direktiv är att elvägar är undantagna från koncessionsplikt enligt ellagen. Utredningens förslag bygger på att elvägar undantas från krav på nätkoncession enligt ellagen i IKN-förordningen. Ett sådant förslag är under beredning i Regeringskansliet och förväntas beslutas i förordningen under hösten 2021 och träda i kraft i början av 2022.

Regler om avgifter och villkor för statliga elvägar

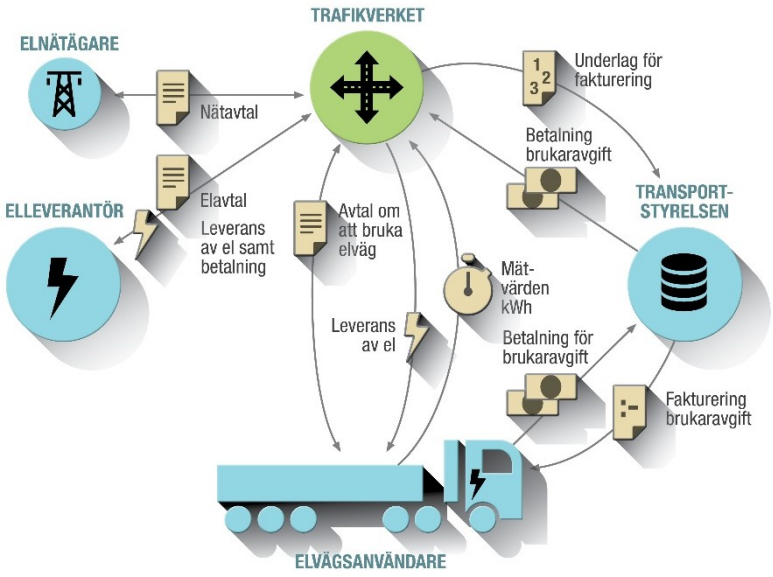
Utredningen har i uppdrag att föreslå ett regelverk för villkor för användande av elväg, vilket bland annat inkluderar utformning av en brukaravgift för användare av statliga elvägar.

Utredningen föreslår att en ny lag införs, *lagen om villkor i elvägssystem*. Den innehåller bestämmelser om avgifter och övriga villkor för tillträde till elväg som utgör allmän väg, och för vilken staten är väghållare.

För att skapa flexibilitet utifrån tekniska och andra föränderliga förutsättningar och eftersom myndigheterna besitter viktiga specialistkompetenser är regelverket utformat som en ramlagstiftning. Det ger myndigheter befogenhet att genom föreskrifter utforma det mer detaljerade regelverket.

Figuren sammanfattar utredningens förslag om ansvarsfördelning i elvägssystemet.

Ansvarsfördelning i elvägssystemet för statliga elvägar



En utgångspunkt i utredningens direktiv är att utformningen av regelverket för avgiftsuttag och användarbehörighet ska ta hänsyn till att de administrativa kostnaderna inte ökar mer än nödvändigt.

Utredningen förordar en förhållandevis enkel ansvarsfördelningen som i största möjliga utsträckning bygger på befintlig lagstiftning. Ansvarsfördelningen innebär att Trafikverket är den part som ansvarar för tillhandahållandet av statliga elvägar, både i form av infrastruktur och leverans av el till fordonen som använder elvägsanläggningen. Transportstyrelsen ansvarar för debitering av brukaravgiften. Det föreslås ske på ett liknande sätt som när myndigheten hanterarar infrastrukturavgifter på väg. Vissa skillnader finns däremot eftersom det är andra mätvärden som hanteras, såsom förbrukad energi, och informationen lagras hos Trafikverket. Ansvarsfördelningen liknar den som gäller för infrastrukturavgifter på väg, vilket förenklar administrationen och sannolikt underlättar implementeringen. Den skapar också förutsägbarhet för elvägsanvändarna.

Tekniska krav

Utredningen bedömer att Transportstyrelsen bör vara den som får meddela föreskrifter om tekniska krav på ett elvägsfordon. Tekniska krav på elvägsanläggningar bör kunna ställas av Trafikverket vid upphandlingen av anläggningarna. De krav som ställs ska vara icke-diskriminerande, objektiva och transparanta.

Villkor för tillträde till en statlig elvägsanläggning

Utredningen bedömer att Transportstyrelsen bör få rätt att meddela föreskrifter om:

- villkor för tillträde till en elvägsanläggning,
- villkor om begränsningar i tillgången till el från en elvägsanläggning, och
- villkor för frånkoppling respektive uteslutning av elvägsfordon från en elvägsanläggning.

Villkoren för tillträde till elvägsanläggningen bör, utöver kravet att elvägsfordonet uppfyller de tekniska krav som uppställs för tillträde, inkludera krav på att elvägsfordonets ägare tecknat avtal med Trafikverket och fullgjort sin betalningsskyldighet. Villkoren bör vara icke-diskriminerande, objektiva och transparanta.

Avgiftssystemet och beräkning av brukaravgifter

Utredningen föreslår att en brukaravgift ska tas ut vid användning av en elvägsanläggning. Avgiftsplikt bör inträda när ett elfordon ansluter till elvägsanläggningen. Fordonets ägare, eller i vissa fall innehavare, bör vara betalningsskyldig för brukaravgiften.

Utredningen bedömer att Trafikverket, i egenskap av väghållare, bör vara den som tar upp brukaravgift. Transportstyrelsen bör, för Trafikverkets räkning, fatta beslut om att brukaravgift ska påföras och andra beslut förknippade med avgiftsupptaget, som omprövning av beslut om avgift, anstånd med betalning och befrielse från avgift.

Den metod för beräkning av brukaravgift som utredningen föreslår innebär att kostnader för drift och underhåll av elvägen fördelas utifrån elvägsanvändarens förbrukade kWh. Brukaravgiftens nivå bör beräknas utifrån bedömning av trafikmängden under en längre tidsperiod, eftersom antalet användare förväntas öka efter hand. Brukaravgiften ska inkludera:

1. kostnader för drift och underhåll av elvägsanläggningen,
2. kostnader för drift och underhåll av tillhörande användarbehörighets- och avgiftssystem,
3. de ökade kostnaderna för vägunderhåll som elvägsanläggningen orsakar, och
4. ersättningen för förbrukad el.

Den del av avgiften som avser drift och underhåll av elvägsanläggningen ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger kostnaderna enligt punkt 1–3 ovan.

Den del av brukaravgiften som avser ersättning för förbrukad el enligt punkt 4 ovan ska motsvara kostnaden för inköp och leverans av el, inklusive kostnader för administration av inköp och leverans av el.

Trafikverket bör få rätt att meddela föreskrifter om brukaravgiftens storlek samt om brukaravgiften ska vara grundad på varje elvägsavsnitt för sig eller på flera elvägsavsnitt gemensamt. Prissättningen av brukaravgiften kan anpassas för ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av elvägen avseende kapaciteten i energisystemet och tid på dygnet.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgiftspliktens inträde och beslut om och betalning av brukaravgift.

Konsekvenser av utredningens förslag

Utredningens ska föreslå ett regelverk för statliga elvägar, men inte ta ställning till i vilken omfattning eller var elvägar ska byggas. Vidare har utredningen inte i uppdrag att jämföra den samhällsekonomiska effektiviteten för elvägar med andra lösningar för fossilfri vägtransportsektor.

Vi bedömer att två av utredningens förslag påverkar statens finanser. Det är dels brukaravgiften som föreslås slås ut under en längre tidsperiod, vilket kommer att innebära att staten behöver förskottera ett belopp för drift och underhåll av elvägen. Det är dels investeringen i användarbehörighets- och avgiftssystemen kopplade till elvägen, som föreslås inte ska ingå som kostnadsunderlag för brukaravgiften. Det är ännu oklart vilka belopp det är fråga om.

De myndigheter som främst påverkas av utredningens förslag avseende ansvarsfördelning i elvägssystemet är Trafikverket och Transportstyrelsen. En särskild hantering kommer att krävas för Försvarsmaktens fordon.

Utredningen bedömer att elvägar blir ett komplement till stationär laddning som minskar storleksbehovet av batterier, förhindrar flaskhalsar i transportsystemet och skapar transporteffektivitet. Eftersom projektering och byggande av elväg kommer att ta tid är elvägars bidrag till uppfyllandet av de transport- och klimatpolitiska målen sannolikt begränsad fram till 2030. Påverkan kan sannolikt bli större framåt 2040.

Utredningens förslag gäller statliga elvägar. Bestämmelserna om byggande av väg i väglagen gäller dock även för en kommun som övertagit väghållaransvaret för allmän väg. Det föreslagna tillägget i väglagen angående samrådsförfarandet kommer därför även att gälla om en kommun skulle bygga en elväg på en allmän väg.

Den föreslagna regleringen om villkor i elvägssystem, inklusive regleringen av avgiften för användare, berör inte kommunerna utan endast vägar där staten är väghållare.

Elvägar kan också anläggas av kommuner och privata aktörer. Utredningen ser positivt på att det finns elvägar och planer för anläggande av elvägar hos andra aktörer än staten. Utredningens förslag ska inte utgöra hinder för en sådan utveckling av elvägar.

Region Stockholm

Regionledningskontoret
Olof Evers Holm

YTTRANDE

2021-10-15

Diarienummer
TRN 2021-0186

Regionstyrelsen

Yttrande över Elvägsutredningens betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73)

Bakgrund

Infrastrukturdepartementet har remitterat ärendet Elvägsutredningen - regler för statliga elvägar (SOU 2021:73), till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden har givits möjlighet av regionstyrelsen att yttra sig över betänkandet. Regionledningskontoret yttrar sig på delegation åt tillväxt- och regionplanenämnden i egenskap av ansvarig för regional fysisk planering och regional utveckling.

Den bärande idéen med elvägar är att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning och laddning av batterier under körning. I dagsläget saknas regelverk för elvägar och det finns oklarheter gällande om och hur befintlig lagstiftning, exempelvis väglagen (1971:948) och ellagen (1997:857), kan tillämpas för elvägar. Det saknas vidare regler för uttag av brukaravgifter, mätning av elanvändning och debitering av kostnader för den el som används på elvägen.

Utredningens betänkande har ett fokus på förtydligande av lagstiftning och utredningen menar att existerande väglag är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar, men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning. Väglagen föreslås därtill kompletteras med en bestämmelse om att den som avser att bygga en elväg vid upprättandet av en vägplan, alltid ska samråda med berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen samt med Elsäkerhetsverket.

Utredningen föreslår också att en ny lag införs med bestämmelser om avgifter och övriga villkor för tillträde till elväg som utgör allmän väg, och för vilken staten är väghållare. För att skapa flexibilitet utifrån tekniska och andra föränderliga förutsättningar och eftersom myndigheterna besitter viktiga specialistkompetenser är regelverket utformat som en

ramlagstiftning. Det ger myndigheter befogenhet att genom föreskrifter utforma det detaljerade regelverket.

Det ingår inte i utredningens uppdrag att ta ställning till i vilken omfattning eller var elvägar ska byggas ut. Det ingår heller inte att bedöma om elvägar är en samhällsekonomiskt effektiv lösning för en fossilfri vägtransportsektor.

Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande
Att öka de eldrivna person- och varutransporterna är en av de regionala prioriteringarna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050). Att minska utsläppen från transportsektorn i länet är också en av de viktigaste delarna för att målen i RUFS 2050 såväl som de nationella klimatmålen ska kunna nås.

Det är statens ansvar att säkerställa att de juridiska förutsättningarna för en omställning av samhället finns på plats och regionledningskontoret ser därmed positivt på att utredningen tydliggör lagstiftningen för elvägar.

Då elvägar är en lösning under utveckling ser regionledningskontoret positivt på att utredningen utgår ifrån en lagstiftning som är teknikneutral för att utvecklingen inte ska hämmas i detta tidiga skede. Regionledningskontoret ser också positivt på att utredningen betonar statens ansvar när det gäller att finansiera en eventuell utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet. Utredningens förslag till ansvarsfördelning och villkor för att ta ut en brukaravgift tycks också rimlig utifrån den kunskap som finns om elvägar i dagsläget.

Sveriges regioner är en integrerad del i planeringssystemet för transportinfrastruktur i Sverige och utredningen behöver säkerställa att lagstiftningen är anpassad för såväl statens roll och för regionernas roll som länsplaneupprättare.

Katarina Holmgren
Tf. regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Godkänd av Katarina Holmgren, 2021-10-15

Region Stockholm

Regionledningskontoret
Olof Evers Holm

YTTRANDE

2021-10-15

KHN 2021-0024

Regionstyrelsen

Yttrande över Elvägsutredningens betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73)

Bakgrund

Infrastrukturdepartementet har remitterat ärendet Elvägsutredningen - regler för statliga elvägar (SOU 2021:73), till Region Stockholm för yttrande. Klimat- och hållbarhetsnämnden har givits möjlighet av regionstyrelsen att yttra sig över betänkandet. Regionledningskontoret yttrar sig på delegation åt klimat- och hållbarhetsnämnden i egenskap av ansvarig för genomförandet av klimatfärdplanen, samt det regionala arbetet med frågor om hållbar energi och hållbar energieffektivisering.

Den bärande idéen med elvägar är att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning och laddning av batterier under körning. I dagsläget saknas regelverk för elvägar och det finns oklarheter gällande om och hur befintlig lagstiftning, exempelvis väglagen (1971:948) och ellagen (1997:857), kan tillämpas för elvägar. Det saknas vidare regler för uttag av brukaravgifter, mätning av elanvändning och debitering av kostnader för den el som används på elvägen.

Utredningens betänkande har ett stort fokus på förtydligandet av lagstiftning för elvägar och utredningen menar att existerande väglag är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar, men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning. Väglagen föreslås därtill kompletteras med en bestämmelse om att den som avser att bygga en elväg vid upprättandet av en vägplan, alltid ska samråda med berörda innehavare av nätkoncession enligt ellagen samt med Elsäkerhetsverket.

Utredningen föreslår också att en ny lag införs med bestämmelser om avgifter och övriga villkor för tillträde till elväg som utgör allmän väg, och för vilken staten är väghållare. För att skapa flexibilitet utifrån tekniska och

andra föränderliga förutsättningar och eftersom myndigheterna besitter viktiga specialistkompetenser är regelverket utformat som en ramlagstiftning. Det ger myndigheter befogenhet att genom föreskrifter utforma det detaljerade regelverket.

Det ingår inte i utredningens uppdrag att ta ställning till i vilken omfattning eller var elvägar ska byggas ut och inte heller bedöma om elvägar är en samhällsekonomiskt effektiv lösning för en fossilfri vägtransportsektor.

Klimat- och hållbarhetsnämndens yttrande
I enlighet med *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen* ska Stockholmsregionen nå netto-noll-utsläpp senast år 2045. Både de direkta och de indirekta utsläppen per invånare ska halveras till 2030 jämfört med 2014, samtidigt som energianvändningen ska effektiviseras och energiproduktionen i länet ska bli helt förnybar.

Minskade utsläpp från transportsektorn i länet är en förutsättning för att detta mål ska kunna nås. Detta i sin tur kräver en ökad andel eldrivna person- och varutransporter.

Det är statens ansvar att säkerställa att de juridiska förutsättningarna för en omställning av samhället finns på plats. Regionledningskontoret ser därmed positivt på att utredningen tydliggör lagstiftningen för elvägar, då detta bidrar till att skapa förutsättningar för att fossila bränslen ska kunna fasas ut. Regionledningskontoret anser i likhet med utredningen att det är statens ansvar att finansiera en eventuell utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet. Utredningens förslag till ansvarsfördelning och villkor för att ta ut en brukaravgift tycks också rimlig utifrån den kunskap som finns om elvägar i dagsläget. En eventuell brukaravgift kan med fördel utformas på ett sätt som gör det attraktivt att byta från fossila bränslen till eldrift.

Katarina Holmgren
Tf. regiondirektör

Hanna Wiik
Hållbarhetsdirektör

Godkänd av Katarina Holmgren, 2021-10-15

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 10/2021

Sammanträdesdatum
2021-10-19

Datum för justering: 2021-10-19
Datum för anslag: 2021-10-20

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 208

Remiss avseende Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) regler för statliga elvägar
(TN 2021-0952)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 14 oktober 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag om att bordlägga ärendet (bilaga 12).
- SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag om att bordlägga ärendet (bilaga 13).

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att förslagen om bordläggning avslagits. Därefter fann ordföranden att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

SD- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla de egna förslagen om att bordlägga ärendet.

DELTAR INTE

V-ledamöterna deltar inte i beslutet efter att förslaget om bordläggning avslagits.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Vid protokollet
Viktoria Lundström

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-10-19

TN 2021-0952

Trafiknämnden
Ärende 21

Vänsterpartiet

Remiss avseende Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) regler för statliga elvägar

Ärendet fördes upp som ett tilläggsärende på dagordningen vid lunchtid fredag den 15 oktober, vilket vi anser vara alldeles för sent. Vi vidhåller sen tidigare att det innebär ett allvarligt demokratiskt underskott med ärenden som kommer för sent för att kunna hinna processas av de demokratiskt folkvalda.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att bordlägga ärendet tills nämndens politiker haft en rimlig möjlighet att sätta sig in i ärendet och politiskt processa det inom respektive parti

Om nämnden skulle avslå begäran om bordläggning, deltar Vänsterpartiet inte i beslutet i ärendet.

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-10-19 TN 2021–0952

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Trafiknämnden
21

Remiss avseende Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) regler för statliga elvägar

På grund av att handlingarna kom in för 2 arbetsdagar sen med väldigt kort varsel har det varit svårt att sätta sig in i ärendet och bereda beslutet i god tid för att kunna bifalla det. Därav anser Sverigedemokraterna det rimligt att bordlägga ärendet tills nästa möte för att ha rimlig tid att gå igenom handlingarna och ärendet för att kunna fatta ett bra beslut.

Att handlingar skickas ut med kort varsel endast någon dag innan nämndmöte är inte hållbart och bryter mot demokratiska principer. Detta måste få ett slut. Alla partier måste få en rimlig chans att gå igenom ärendena inför nämndmöten. Speciellt när det gäller viktiga infrastruktursatsningar.

Sverigedemokraterna föreslår trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att bordlägga ärendet till nästa möte för att ge varje parti en rimlig möjlighet att bereda och hantera ärenden i en rimlig tid.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-14

Ärende
TN 2021-0952

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2021-10-19, punkt 21

Förslag till yttrande över Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) Regler för statliga elvägar

Ärendebeskrivning

Infrastrukturdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över Elvägsutredningen – regler för statliga elvägar (SOU 2021:73). Remissen har internremitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, klimat- och hållbarhetsnämnden och trafiknämnden för yttrande senast 2021-10-22.

Trafiknämnden yttrar sig i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för regionens kollektivtrafik.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt Remissmissiv ”Elvägsutredningens betänkande SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar” från Infrastrukturdepartementet inkommen 2021-09-24.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1 Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Elvägsutredningens betänkande SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar har i uppdrag att föreslå ett regelverk för byggande, drift och underhåll av elvägar.

Som redovisas i utredningen finns elvägsprojekt som trafikeras med bussar i kollektivtrafik, både i Sverige och utomlands. Det har inte visat sig finnas några tekniska hinder för bussar att använda samma elvägsinfrastruktur som godstrafik på lastbil. Trafikförvaltningen ser positivt på att kollektivtrafik omfattas av utredningen eftersom den är en del av vägtransportsystemet vars miljöbelastning behöver sänkas och där elväg kan vara en del av lösningen.

Region Stockholms inriktning för busstrafikens övergång till eldrift är att det sker successivt i takt med busstrafikupphandlingarna i enlighet med trafikförvaltningens utredningsstudie Övergång till eldriven busstrafik som fastställdes på trafiknämndens sammanträde 2019-02-19. Elbussar i SL-trafiken går idag främst i stadstrafik, de är batteribussar och de laddas på depå. Någon satsning på laddning under färd, likt elväg,bedömdes inte vara ändamålsenlig och är inte planerad inom Region Stockholm. På längre linjer utanför stadstrafik finns det idag ingen effektiv lösning för eldrift men trafikförvaltningen gör bedömningen att utvecklingen av batterikapacitet kommer att möjliggöra batteribussar även för den radiella stombusstrafiken. På vissa sträckor skulle en elväg kunna vara ett alternativ men det behöver i så fall utredas särskilt.

Trafikförvaltningen noterar att utredningens förslag till lag om ändring i väglagen i 14b§ föreslår samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Om kollektivtrafik kommer att trafikera statliga elvägar beror till del av vilka alternativ det finns vad gäller energiförsörjning med låg miljöbelastning och en rimlig kostnad. En annan avgörande faktor är hur elvägar implementeras. En farhåga är att kollektivtrafik och elväg konkurrerar om samma yta på vägsträckor med hög trafikbelastning, där både bussfiler och elvägens laddsystem med fördel placeras längst till höger. Att reglera hur samutnyttjande av den fysiska transportinfrastrukturen för väg ska ske är önskvärt som ett nästa steg.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-14

Ärende
TN 2021-0952

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Utredningen förordar en ansvarsfördelning som bygger på befintlig lagstiftning som liknar den som gäller för infrastrukturavgifter. Trafikverket ansvarar för att tillhandahålla statlig elväg, både i form av att erbjuda infrastrukturen för elväg och leverera el till fordon som använder den. Brukaravtal kommer att behöva tecknas mellan trafikförvaltningen och trafikverket för att använda en elväg.

Transportstyrelsen ansvarar för debitering av brukaravgiften.
Trafikförvaltningen ser positivt på att en redan etablerad och fungerande lagstiftning används vid framtagandet av förslaget, och att den är förhållandevis enkel att tillämpa i en tidig utbyggnad av elvägar. Kollektivtrafik som använder elväg bedöms fungera väl med de föreslagna reglerna både vad gäller ansvarsfördelning och brukaravgifter. Kollektivtrafikens bidrag till samhällsekonomiskt gynnsamma trafiklösningar borde beaktas när avgiftsnivåerna läggs fast i framtiden.

Expedieras till

Ärendet skickas vidare till regionledningskontoret.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling