

Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet och statistik

Enheten för energimarknader

Kristina Holmgren

016-544 20 56

kristina.holmgren@energimyndigheten.se

Infrastrukturdepartementet

Yttrande angående Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Sammanfattning

Takten i omställningen till ett hållbart och klimatneutralt samhälle måste öka, och hållbara lösningar måste få ett mycket snabbare genomslag än idag. Det krävs ett helhetsperspektiv på lösningar, att aktörer drar åt samma håll och mot samma mål och det krävs samverkan.

Energimyndigheten delar Trafikverkets bedömning att den fysiska infrastrukturen bara är en del av transportsystemet, att den traditionella infrastrukturplaneringen behöver breddas till en transportplanering och att det krävs flera andra åtgärder för att nå uppsatta mål. Samtidigt är Trafikverkets ansvar för den nationella infrastrukturplaneringen en betydelsefull och viktig pusselbit i sammanhanget.

Energimyndigheten anser att Trafikverkets förslag att prioritera underhåll av befintlig infrastruktur är en rimlig inriktning. Energimyndigheten bedömer också att genomförande av BK4 på vägnätet är en rimlig prioritering.

Energimyndigheten ser positivt på Trafikverkets konstaterande att det behövs en ökad koppling mellan åtgärdsplaneringen för planeringen för skydd och säkerhet, krisberedskap och höjd beredskap. Energimyndigheten understryker vikten av att arbetet med att identifiera konkreta behov och åtgärder görs i närtid för att beredskapsperspektivet inte ska falla bort eller försvåras av andra parallella intressen. Det ömsesidiga beroendet mellan välfungerande transporter och en välfungerande drivmedelsförsörjning förutsätter en fortsatt samverkan samt ett utvecklat samarbete, framöver. För att skapa ett robust samhälle kommer sektorsövergripande planering och arbete att behövas.

Energimyndigheten anser att Trafikverket tydligare bör ta den centrala roll de har i transportplaneringen och driva på vikten av en tydligt förankrad och gemensam målbild av nödvändiga förändringar för att klimatmålet ska få ett högre genomslag i transportplaneringen. Nationella myndigheter har, förutom att använda hela sin verktygslåda på ett sätt som bidrar till omställningen, också stora möjligheter att synliggöra/lyfta fram behov av ytterligare åtgärder eller utvecklat uppdrag, samordna olika sektorer och planeringsnivåer och bidra med stöd och kunskapsunderlag och därigenom påverka samhällsutvecklingen. Energimyndigheten anser därför att Trafikverket bör ta en större roll i omställningsarbetet. Det handlar bland annat om att Trafikverket ytterligare bör utveckla den nationella infrastrukturplaneringen från prognosstyrning till målstyrning, inklusive hur de ska samordna sitt arbete med kommunerna som i allt högre utsträckning arbetar med målstyrd planering. Energimyndigheten anser också att Trafikverkets ambition att lyfta fram steg 1 och 2 åtgärder i fyrstegsprincipen ytterligare, är angelägen.

Energimyndigheten anser att en del av de beslutade slutsatser som drogs i det myndighetsgemensamma¹ så kallade SOFT-samarbetet inte får tydligt genomslag i inriktningsplaneringen. En av de principer som lyftes fram inom SOFT-arbetet är att det är viktigt med åtgärder inom tre områden; förnybara drivmedel, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt transporteffektivt samhälle². Energimyndigheten vill särskilt lyfta fram att den definition av transporteffektivt samhälle som togs fram inom SOFT; ”ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar”³, skiljer sig från den som används i inriktningsunderlaget där kopplingen till klimatmålet försvagas då det inte görs någon skillnad mellan trafikslag med olika energiintensitet.

Energimyndigheten anser att det är positivt att Trafikverket i denna inriktningsplanering har tagit fram måluppfyllande scenarier för klimatmålet. Energimyndigheten anser dock att mer fokus bör läggas även på åtgärder som kan bidra till ett transporteffektivt samhälle. Energimyndigheten anser att risken i att förlita sig alltför mycket på biodrivmedel och omställning av fordonsflottan underskattas av Trafikverket.

Energimyndigheten anser på samma sätt att Trafikverkets beskrivning av prioriterad forskning inom transportområdet har för lågt fokus på transporteffektivt samhälle, beteendeförändringar och resurseffektivitet.

Energimyndigheten anser att Trafikverket inte ger en tillfredsställande nulägesbild av marknaden och utbygganden av laddinfrastruktur samt tycks fokusera sitt resonemang om laddinfrastruktur för mycket kring publik laddning, dvs laddstationer som är tillgängliga för allmänheten. Denna laddning är främst

¹ Följande myndigheter deltog: Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

² Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07

³ Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07

ett komplement till laddning som sker på parkeringsytor vid bostäder och arbetsplatser, laddstationer som i regel inte är tillgängliga för allmänheten. Publik laddinfrastruktur i Sverige, till skillnad från elvägar, är en avreglerad marknad och omfattar idag en bred grupp marknadsaktörer. Sedan 2015 har det funnits möjlighet till statliga investeringsstöd. Energimyndigheten kan inte se de risker för monopol eller behov för statligt övertagande som Trafikverket ser.

Statens roll för stöd till en fortsatt utbyggnad är sannolikt ett investeringsstöd till marknadens aktörer. Då uppnår man sannolikt bäst en kombination av att utnyttja båda statens och marknadens kunskap om vilken laddinfrastruktur som behövs var och i vilken omfattning. Staten bör också ha en roll i att följa den här marknadsutvecklingen och att fortsätta röja hinder i regelverk som oavsiktligt motverkar en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur. Energimyndigheten har ett samordningsuppdrag kring laddinfrastruktur vilket kan utvecklas.

Energimyndigheten delar inte Trafikverkets problembeskrivning av effektfrågan. Fordonsflottans utbytestakt innebär en successiv ökning av energi- och effektbehov. I de flesta fall sker detta tillkommande behov inom befintliga elabonnemang och redan idag finns där incitament att hushålla med effekt, dvs goda möjligheter och ekonomi i att styra effektuttaget. I de fall där fastighetens abonnemang inte räcker eller där det behövs nya abonnemang kan det kräva viss planering för nätbolaget. I de flesta fall kan en proaktiv dialog skapa realistiska förväntningar.

Vidare noterar Energimyndigheten att frågan om vätgasinfrastruktur vävs in i texten om elektrifiering. Energimyndigheten bedömer att vätgasens infrastruktur har fler likheter med marknaden för flytande och gasformiga bränslen än laddinfrastruktur och bör därför diskuteras separat.

Energimyndigheten har tidigare lämnat synpunkter kring avsnitt 3.6 om klimatstyrmedels kostnadseffektivitet och hållbarhet och lyfter här följande punkter:

- Det finns en risk att marginalkostnaderna för att minska trafikarbetet överskattas med den metod Trafikverket valt.
- Det kan finnas behov att minska utsläppen från transportsektorn med mer än 90 procent till 2040, som är utgångspunkten i Trafikverkets underlag.
- Infrastrukturplaneringen behöver ta höjd för att ett minskat trafikarbete behöver ha en större roll i omställningen av transportsektorn. Det är viktigt att minska energianvändningen i transportsektorn så att återstående energibehov kan tillgodoses på ett hållbart sätt.

Energimyndigheten noterar den höga kostnadsutvecklingen för infrastrukturinvesteringar som ligger betydligt över den generella kostnadsutvecklingen i samhället. Energimyndigheten välkomnar att Trafikverket

arbetar med att utveckla produktivitet och innovation inom branschen och anser att det arbetet är högt prioriterat.

Energimyndighetens ställningstagande

I det myndighetsgemensamma⁴ så kallade SOFT-samarbetet var myndigheterna överens om, både i den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet⁵ och i kontrollstationen för den strategiska planen⁶, att det behövs en ökad styrning mot ett transporteffektivt samhälle och i det ett minskat trafikarbete från energiintensiva trafikslag.

I inriktningsunderlaget menar Trafikverket nu att förbättrade alternativ till bil i tätorter och stadsmiljöer bara i blygsam utsträckning kan bidra till att minska transportsektorns klimatutsläpp. Energimyndigheten anser att Trafikverket istället bör lyfta fram en ändrad planering som syftar till att förbättra förutsättningarna för alla människor att exempelvis gå, cykla och åka kollektivt och samtidigt prioritera ned de energiintensiva trafikslagen.

Energimyndigheten noterar att Trafikverkets beskrivning av ett transporteffektivt samhälle – ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete” – avviker från den definition som Trafikverket och de andra myndigheterna i samordningsuppdraget för omställningen till en fossilfri transportsektor (SOFT) enats om. I SOFT beskrivs ett transporteffektivt samhälle som ”ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar”⁷. Med Trafikverkets definition försvagas kopplingen till klimatmålet då det inte görs någon skillnad mellan trafikslag med olika energiintensitet. Vidare ifrågasätter Energimyndigheten påståendet att ett skifte till ett samhälle med minskat vägtrafikarbete medför minskad tillgänglighet. Så kan absolut bli fallet för vissa, men ett samhälle där vägtrafikarbetet (med motoriserade transporter) minskar samtidigt som mobilitetslösningar som inte förutsätter (egen) bil förbättras innebär snarare en ökad tillgänglighet för grupper som inte äger bil.

Vikten av ett transporteffektivt samhälle

Energimyndigheten menar att ett minskat trafikarbete behöver spela en större roll i omställningen och att det resonemang Trafikverket för om svårigheten att påverka genom att förbättra alternativen till vägtransporter (läs bil) blir problematiskt. Det synsättet blir lätt självuppfyllande och systembevarande när det krävs stora förändringar på kort tid för att nå energi- och klimatmålen. Paradigmskiftet och stora tekniksprång sker sällan proportionerligt utan snarare exponentiellt. Detta perspektiv blir än viktigare vid fokus på de mer långsiktiga klimatmålen.

⁴ Följande myndigheter deltog: Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

⁵ Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07

⁶ Energimyndigheten, Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2020:03

⁷ Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07

Det finns en osäkerhet i att prognoserna utgår från att de samband som gällt tidigare (dvs en person eller en BNP-krona till ger ett ökat trafikarbete med x) alltid kommer att gälla och att den enda osäkerheten består i hur de ingående variablerna kommer att utvecklas. Exempelvis de förändringar i transportmönster som kan ses i pandemins spår visar att trafikarbetet inte alltid är lätt att förutspå och att vi kan lägga oss till med nya beteenden som gör att det sätt trafikarbetet utvecklas som svar på förändringar i befolkning, BNP, körkostnader osv kan se annorlunda ut än det gjort tidigare.

Energimyndigheten välkomnar samtidigt många av de förslag till åtgärder och förändringar inom transportsystemet som Trafikverket lyfter fram som betydande för att nå en tillgänglighet inom ramen för ett hållbart samhälle, men som helt eller delvis ligger utanför traditionell infrastrukturplanering. Genom att komplettera infrastrukturinvesteringar med andra åtgärder kan tillgängligheten säkerställas mer hållbart såväl som mer kostnadseffektivt. Ett exempel är en ökad tonvikt på steg 1- och 2-åtgärder, där Trafikverket uppmärksammar behovet av att skapa förutsättningar för sådana där Trafikverket idag saknar mandat. Detta ligger väl i linje med slutsatserna från ovan nämnda kontrollstation inom SOFT-samarbetet. Däremot saknar Energimyndigheten flera av de styrmedel som myndigheterna i kontrollstationen lyfte fram som mest prioriterade. Förutom att snarast se över hur koldioxidskatten kan höjas är det angeläget att också se över den långsiktiga beskattningen inom transportsektorn. Trafikverket förespråkar en översyn av finansiering och prissättning av godstransporter, medan samordningsmyndigheterna i kontrollstationen även pekade på möjligheten att utforma beskattningen av persontrafik på ett sätt som bland annat minskar oönskade fördelningseffekter och bättre speglar de externa effekter som varierar med hur och var fordonet körs snarare än hur mycket drivmedel och av vilken sort som fordonet använder. Vidare lyfte samordningsmyndigheterna – utöver att utreda om investeringsstöd till produktion av biodrivmedel vilket Energimyndigheten sen dess fått i uppdrag att göra – behovet av styrmedel för omställningen av sjöfarten, ökad efterlevnad av förmånsbeskattning av subventionerad arbetsplatsparkering samt att infrastrukturplaneringen ska utvecklas inom klimatmålens ramar och i linje med andra hänsynsmål.

Samordnad bebyggelse och infrastrukturplanering

Energimyndigheten efterlyser en beskrivning av hur en samordning med annan fysisk planering på lokal och regional nivå är tänkt att hanteras i den fortsatta planeringen. Detta inkluderar förtydliganden om hur Trafikverket tänker hantera de konflikter som finns mellan den nationella prognosstyrda planeringen och den i allt högre utsträckning målstyrda planeringen på kommunal nivå.

I rapporten Transportplanering 2.0⁸ framgår att Trafikverkets prognosmodeller inte fångar den del av den inducerade trafiken som uppstår på långt sikt som en följd av förändrad markanvändning. Förändrade lokaliseringsmönster och markanvändning beror till stor del på kommunernas följdplanering kopplat till

⁸ Trafikverket, Transportplanering 2.0. Publikationsnummer: 2018:227

statens infrastrukturinvesteringar. Bortsett från att det är problematiskt att detta inte speglas i prognosmodellerna så skulle Energimyndigheten gärna se att Trafikverket utvecklar hur de ska samordna sitt arbete med kommunerna för att undvika att trafikarbetet ökar på grund av inducerad trafik.

Antagna klimatstyrmedels kostnadseffektivitet och hållbarhet

Energimyndigheten har lämnat omfattande synpunkter på en tidigare version av det PM som ligger till grund för detta avsnitt. I det följande redogörs i korthet för myndighetens centrala invändningar; för en mer fullständig redogörelse hänvisas till de tidigare synpunkterna⁹ som i hög grad fortfarande är aktuella även för föreliggande underlag.

Transportsektorn kan behöva minska utsläppen mer till 2040

I brist på specifikt klimatmål för transportsektorn till 2040 föreslår Trafikverket en tolkning som innebär att klimatutsläppen 2040 ska vara 90 procent lägre än 2010, dvs en linjär minskning från 70 procent-målet 2030 till i princip noll 2045. En sådan tolkning är dock inte nödvändigtvis samhällsekonomiskt effektiv. De scenarioanalyser som ligger till grund för det svenska klimatmålet¹⁰ pekar mot att det finns andra sektorer som har högre marginalkostnader vilket skulle kunna motivera en snabbare utsläppsminskning i transportsektorn – i synnerhet de landburna transportererna som är de som står i fokus för inriktningsplaneringen. Infrastrukturplaneringen behöver därmed utgå från en minskning till 2040 som är högre än 90 procent.

Marginalkostnaderna för att minska trafikarbetet överskattas med den valda metodiken

Trafikverket delar upp sin analys av marginalkostnader för olika sätt att nå klimatmålen utifrån de tre faktorer som avgör transportsektorns utsläpp: fossildrivet trafikarbete, fordonens bränsleförbrukning och bränslets fossila koldioxidinnehåll. Det förstnämnda delas dessutom upp ytterligare i dels åtgärder som gör det dyrare att köra bil/lastbil, dels åtgärder som skapar alternativ till dessa. Denna uppdelning innebär att tillgänglighetsförlusten av ökade körkostnader beräknas utan hänsyn till att ökad efterfrågan på alternativa lösningar gör det mer lönsamt att öka utbudet¹¹ av sådana vilket minskar tillgänglighetsförlusten, samtidigt som beräkningar av klimatnyttan av satsningar på alternativen baseras på en lägre grad av överflyttning än vad som blir fallet om satsningarna kombineras med höjda körkostnader. I båda fallen blir

⁹ Energimyndighetens dnr 2020-019557

¹⁰ Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, SOU 2016:21.

¹¹ En höjd körkostnad kan exempelvis leda till att fler väljer att efterfråga kollektivtrafikresor, gång- och cykelmöjligheter och ett boende som är lättare att förena med bilfritt resande. Det kan i sin tur innebära att det blir mer lönsamt att förbättra alternativen, såsom att förstärka kollektivtrafiken, anlägga fler cykelbanor och planera nyttillkommande och förändrad bebyggelse på ett tätare sätt som ger bättre underlag för bl a kollektivtrafik, bilpooler och lokal service. Denna utveckling kan även gynna befintliga kollektivtrafikresenärer som får fler linjer och/eller tätare turer, befintliga cyklister som får bättre cykelbanor och befintliga grannar som får ett bättre serviceutbud (inkl bilpooler och kollektivtrafik) – med andra ord en positiv externalitet. Detta innebär också att när resenärernas långsiktiga tillgänglighetsförlust från de ökade körkostnaderna ska bedömas så kan det inte göras med de parametrar som gällde före förändringen, eftersom resenärernas nyttofunktion förändras med ökade alternativ till bil.

konsekvensen att marginalkostnaderna för att minska klimatpåverkan genom minskat trafikarbete överskattas.

Den kvantitativa beräkningen av marginalkostnaden för åtgärder som minskar behovet av bil- och lastbilstransporter¹² beräknas dessutom utifrån ett enda exempel – en hypotetisk ökning av turtätheten i kollektivtrafiken under antagandet att utbudet redan är optimalt utifrån nyttor och kostnader för andra aspekter än klimat – trots att det finns en lång rad möjliga åtgärder som t ex utformning av infrastruktur och fysisk planering, beteendeinsatser samt utveckling av digital och fysisk infrastruktur/system som möjliggör resurseffektiva transporter, vilka gissningsvis kan skilja sig avsevärt vad gäller marginalkostnader.

Infrastrukturplaneringen behöver också bidra till hållbarhet

Enligt Trafikverkets uppdrag ska omställningen inte bara vara kostnadseffektiv utan också hållbar. Trafikverket argumenterar i underlaget för att hållbarhetsproblem förknippade med bland annat produktion av biodrivmedel, batterier och fordon lämpligen hanteras genom regleringar på produktionssidan – certifieringar, handelsregler, spårbarhet, krav på produktionsförhållande osv – dvs det är inte något som behöver begränsa infrastrukturplaneringen. Problemet är dock dels att Sveriges rådighet över andra länders lagstiftning är högst begränsad, dels att även användning av spårbara/certifierade mängder genom omallokering/undanträngning ändå riskerar att på marginalen leda till en ökad produktion/utvinning av ohållbara mängder.

Kravet på att omställningen ska vara hållbar talar därför för att det vore önskvärt att minska behovet av energi i transportsektorn för att på så sätt öka förutsättningarna för att återstående energibehov kan tillgodoses på ett hållbart sätt. Infrastrukturplaneringen behöver ta höjd för att minskat trafikarbete kan behöva spela en större roll i omställningen.

Laddinfrastruktur och elektrifiering

Energimyndigheten anser att Trafikverket inte ger en tillfredsställande nulägesbild av marknaden och utbygganden av laddinfrastruktur samt tycks fokusera sitt resonemang om laddinfrastruktur för mycket kring publik laddning, dvs laddstationer som är tillgängliga för allmänheten. Det offentliga har tagit ett stort ansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur, både icke-publik/hemmaladdning och den publika laddinfrastrukturen, dvs den som är tillgänglig för allmänheten, får anses redan idag som välutbyggd i stora delar av landet i förhållande till laddfordonsmarknaden och där Trafikverkets egna investeringsbidrag till snabbladdning längs vita sträckor utgör den sista pusselbiten för ett nationellt rikstäckande nätverk av snabbladdningsstationer för personbilar.

¹² I underlaget kallas denna kategori ”Förbättrade alternativ till vägtransporter” vilket dock kan uppfattas som något missvisande då även gång, cykling och busstrafik torde utgöra vägtransporter.

Utbyggnad av laddinfrastruktur, både för lätta och tunga fordon, bör gå i takt med utvecklingen av fordonsmarknaden och teknikutvecklingen. Det är viktigt att utbyggnaden bygger på ett marknadsbehov och att det finns en hållbar affärsmodell för att äga och driva laddstationen. Utan detta riskerar drift och underhåll att utebli och tillförlitligheten på laddstationens funktionalitet bli låg. Detta gäller både för publik och icke-publik laddning. Energimyndigheten anser att för att uppnå en likvärdig laddinfrastruktur är utgångspunkten att möjliggöra icke-publik laddinfrastruktur, både för lätta och tunga fordon. När det gäller personbilar är det viktigare att ta i beaktande boendeform än geografi.

Statens roll för stöd till en fortsatt utbyggnad är sannolikt ett investeringsstöd till marknadens aktörer. Då uppnår man sannolikt bäst en kombination av att utnyttja båda statens och marknadens kunskap om vilken laddinfrastruktur som behövs var och i vilken omfattning. Staten bör också ha en roll i att följa den här marknadsutvecklingen och att fortsätta röja hinder i regelverk som oavsiktligt motverkar en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur. Energimyndigheten har ett samordningsuppdrag kring laddinfrastruktur vilket kan utvecklas.

Energimyndigheten delar inte Trafikverkets problembeskrivning av effektfrågan. Fordonsflottans utbytestakt innebär en successiv ökning av energi- och effektbehov. I de flesta fall sker detta tillkommande behov inom befintliga elabonnemang och redan idag finns där incitament att hushålla med effekt, dvs goda möjligheter och ekonomi i att styra effektuttaget. I de fall de fall där fastighetens abonnemang inte räcker eller där det behövs nya abonnemang kan det kräva viss planering för nätbolaget. I de flesta fall kan en proaktiv dialog skapa realistiska förväntningar.

Vidare noterar Energimyndigheten att frågan om vätgasinfrastruktur vävs in i texten om elektrifiering. Energimyndigheten bedömer att vätgasens infrastruktur har fler likheter med marknaden för flytande och gasformiga bränslen än laddinfrastruktur och bör därför diskuteras separat.

Trafikverket föreslår i avsnitt 3.7 att det borde vara ett statligt ansvar för laddinfrastruktur, främst på landsbygd och ger flera argument för detta. Energimyndigheten anser att man här bortser från det omfattande offentliga ansvar som redan finns idag och bemöter nedan samtliga av dessa argument.

- ”Det finns flera starka skäl för att laddinfrastruktur ska vara ett offentligt ansvar. Dessa är analoga med skälen för att annan nätverksinfrastruktur som järnväg, vatten och avlopp, elektricitet och telefoni är offentliga ansvar.”

Paralleller till andra statliga åtaganden, som t.ex. utbyggnaden av el, VA, vägar och bredband, är svag eftersom laddinfrastruktur inte är en monopolverksamhet på samma sätt. Laddinfrastruktur expanderar främst inom befintliga elabonnemang. I de fall där fastighetens abonnemang inte räcker eller där det

behövs nya abonnemang sker detta i dialog med nätbolaget. Regelverk i EU och nationellt har verkat för att laddinfrastruktur ska vara en konkurrensutsatt marknad och den svenska marknaden är helt avreglerad med ett mycket stort antal marknadsaktörer (mest privata men även offentliga) redan idag.

- ”För det första är det svårt att få affärsmässig lönsamhet under uppbyggnadsfasen.”

Ekonomi kan vara en utmaning inledningsvis och staten spelar en viktig roll att stimulera marknaden. Lönsamhet är även en utmaning vid försäljning av andra drivmedel. Affärsmodellen bygger som regel på att man tjänar pengar på andra tjänster, som mat och bilservice.

Sedan 2015 har det funnits investeringsstöd att söka för marknadens aktörer (genom Klimatklivet). Idag finns ca 550 snabbladdningsstationer, där några aktörer har fått investeringsstöd genom Klimatklivet eller genom det stöd Trafikverket administrerat inom EUs TEN-T program och senare Connecting Europe Facility program¹³. Andra laddstationer har etablerats utan något statligt investeringsstöd. Trafikverket har ett uppdrag att ge bidrag för att etablera snabbladdningsstationer längs vita sträckor som komplement till Klimatklivet. Boverket spelar en viktig roll i införandet av EU-krav för laddstationer i ny- och ombyggnation.

Klimatklivet beviljar även stöd till publik infrastruktur för snabbladdare till lastbilar och bussar. Som komplement till utbyggnaden av publik snabbladdning för lastbilar är det aviserat ett stöd till så kallade regionala elektrifieringspiloter¹⁴.

Energimyndigheten bedömer mot denna bakgrund att marknaden fungerar men att det finns utmaningar och staten behöver fortsatt ge stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur.

- ”För det andra kommer det dröja länge innan det är kommersiellt lönsamt att bygga ut laddinfrastruktur i glesbygd.”

Även fastigheter i glesbygd är en del av det nationella elnätet och möjligheterna till hemmaladdning är god. I de fall man behöver komplettera med publik laddning finns möjligheter till stöd för att etablera detta på det vägnät som Trafikverket bedömer som funktionellt prioriterat.

- ”För det tredje präglas omställningen till elektrifiering av ett antal marknadsmisslyckanden som kan sammanfattas som hönan-och-ägget-problem”

¹³ [Ansök om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa \(CEF\) - Trafikverket](#)

¹⁴ Energimyndighetens regleringsbrev för 2021.

Energimyndigheten anser inte att dagens situation präglas av marknadsmisslyckanden och att benämna situationen som en ”hönan och ägget”-situation är inte en korrekt observation. Förutom att både marknadsintroduktion av fordon kommit långt (nästan 40 % av nybilsförsäljningen i november 2020) och i stora delar av landet är utbygganden av publik laddinfrastruktur god i relation till laddfordonsmarknaden.

- ”För det fjärde är det troligt att begränsningar i bland annat elnätets effekt leder till att laddinfrastruktur blir ett naturligt monopol, det vill säga det lönar sig för ett företag att köpa upp sina konkurrenter för att få monopol på marknaden.”

Detta är inget som Energimyndigheten har erfarenhet av eller observerat på den svenska marknaden.

Forskning och innovation

Energimyndigheten anser att beskrivningen av forskningsbehovet saknar beskrivningar kring till exempel transporteffektivt samhälle, beteendeförändringar och resurseffektivitet.

I inledningen av kapitlet lyfts ett antal politiska mål fram som exempel på viktiga forskningsområden. Det är dock svårt att följa hur dessa områden kommer att adresseras med de föreslagna åtgärderna. Som en konsekvens är det otydligt hur forskningen avser att adressera frågor som skulle kunna bryta trenden av ett ökat trafikarbete jämfört med att till exempel hantera konsekvenserna av den.

Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter

Energimyndigheten ser positivt på Trafikverkets konstaterande att det behövs en ökad koppling mellan åtgärdsplaneringen för planeringen för skydd och säkerhet, krisberedskap och höjd beredskap och stödjer Trafikverkets slutsats att det är mycket viktigt att den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2022–2033 alternativt 2022–2037 tar höjd för behov av åtgärder utifrån ett beredskapsperspektiv.

Samtidigt vill Energimyndigheten understryka vikten av att arbetet med att identifiera konkreta behov och åtgärder görs i närtid för att beredskapsperspektivet inte ska falla bort eller försvåras av andra parallella intressen.

Energimyndigheten tillstyrker Trafikverkets konstaterade att arbete inom totalförsvarsplaneringen behöver vägledas av en nationell övergripande inriktning och ambitionsnivå för det civila försvaret, liksom systemövergripande organisatoriska och rättsliga förutsättningar för exempelvis planering och prioritering. Trafikverket menar att både hot och målbild behöver förtydligas för att inrikta myndigheternas arbete i den fortsatta planeringen. Energimyndigheten håller med om att gemensamma bedömningar är användbart men vill också

trycka på vikten av en bred diskussion för att inte avgränsa beredskapsarbetet för snävt, en del av beredskapen måste ta höjd också för det okända.

Trafikverket lyfter behovet av samverkan, något som Energimyndigheten helt håller med om. Det finns ett uppenbart och ömsesidigt beroende mellan välfungerande transporter och en välfungerande drivmedelsförsörjning och således krävs samverkan mellan flera olika aktörer för att beredskapsperspektivet på transporter ska vara heltäckande. Energimyndigheten ser bland annat ett behov av att samarbeta kring identifiering och hantering av infrastruktur som är av särskild vikt för drivmedelsförsörjningen, och således även för transportförsörjningen, framöver.

Specifika synpunkter

Under avsnitt 6.2.1.5. Ekonomisk ram, finansiering och konsekvenser finns det en uppskattning av att forskningsdelen utgör uppskattningsvis ca 10 procent av den totala kostnaden för en systemdemonstrator. Energimyndigheten vill lyfta att det är ottydligt vilken typ av kostnader som de resterande 90 procenten består av? Det är ottydligt om det är om kostnader för själva utvecklingen av en produkt eller tjänst, eller handlar det om någon form av investeringsstöd. Det är oklart om det finns det något som utesluter att en systemdemonstrator skulle kunna utgöra forskning i sin helhet, inom till exempel forskningskategorin experimentell utveckling?

Energimyndigheten poängterar att av de medel som trots allt behöver gå till väginvesteringar för att exempelvis öka trafiksäkerheten är det viktigt att klargöra att det aldrig ska få påverka tillgängligheten för kollektivtrafik, gång och cykel åt ett negativt håll. Det finns exempel på det från tidigare investeringar som så kallade 2+1 vägar som försämrar för cykeltrafiken eller vid cirkulationsplatser där gång och cykelvägar fått omvägar för att kunna passera. (avsnitt 2.3.3)

I avsnitt 6.2.9 tar Trafikverket upp att det kan vara betydelsefullt med en fortsatt satsning på det befintliga initiativet resfria/digitala möten (REMM).

Energimyndigheten vill poängtera att det är ännu viktigare att stödja kommuner, regioner och små och medelstora företag, då bedömningen är att statliga myndigheter kommit längre, särskilt med beaktande av utvecklingen under coronapandemin. I SOFT¹⁵ finns det med ett åtagande om att hjälpa kommuner, regioner och små och medelstora företag med en omställning till fler resfria/digitala möten. Energimyndigheten har från 2018 - 2020 finansierat ett nationellt projektkontor för dessa frågor (REDI) men den finansieringen tog slut vid årsskiftet 2020 och arbetet kommer att avslutas eftersom inga nya medel tillfördes myndigheten. Projektkontorets slutrapport¹⁶ visar på fortsatt behov av stöd till kommun och regioner i den här frågan. Det är viktigt att just i övergången mellan pandemin och en ny vardag kunna hålla fast vid delar av den digitala omställning som har skett. Det behövs stöd för att få in det aktivt i rese-

¹⁵ Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07

¹⁶ Slutrapport för REDI: Projektkontor för digitala möten i offentlig sektor med stöd från regionala REMMA-lag, Energimyndighetens diariensr 2018-006651

och mötespolicys. Det finns frågetecken om hur man ska hantera mötena digitalt exempelvis genomförande av digitala politiska beslutsmöten inom fullmäktige och nämnder, hur digitala mötesformer inom vården ska hanteras utifrån patientsäkerhet och sekretess.

Energimyndigheten vill lyfta vikten av att fortsätta den samverkan som redan idag finns kring utveckling av scenarioarbete. Det är ett område som lyftes särskilt för fortsatt samverkan i samband med att SOFT-programmet avslutades¹⁷.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andrén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Gustav Ebenå, chefsjuristen Rikard Janson samt enhetschefen Maria Westrin. Föredragande har varit seniora rådgivaren Kristina Holmgren.

Robert Andrén

Kristina Holmgren

¹⁷ Energimyndigheten, Samordningsuppdrag för omställning av transportsektorn till fossilfrihet – slutrapport. ER 2020:17