

Avsändarens tjänsteställe/handläggare

Regional utveckling

Nina Loberg, Ali Qadiri

Till: Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

Handläggare/er beteckning  
I2020/02739

Datum Dnr  
2020-12-14 20RS11496

Sida  
1(8)

## Yttrande över inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Trafikverket har tagit fram ett förslag till inriktning för transportinfrastrukturens utveckling kommande 12 till 16 åren. Av redovisningen framgår att tillståndet på väg- och järnvägsnäten successivt försämras. Befintliga anslag räcker inte för att stoppa nedbrytningen och Trafikverket vill därför utöka anslagen till vidmakthållande och skjuta investeringar i gällande plan på framtiden.

### Det behövs fortsatta investeringar i Botniska korridoren

Tillståndet på landets vägar och järnvägar behöver förbättras, inte försämras. Den succesiva standard-sänkningen av väg- och järnvägsnäten är mycket oroväckande. Underhållet behöver prioriteras så att denna negativa utveckling bromsas upp.

Samtidigt är det helt avgörande att infrastrukturen utvecklas. Vi ska ställa om till ett klimatneutralt transportsystem till 2045, människor vill resa till arbete, utbildning och service och industrin behöver effektiva godstransporter för att nå utländska marknader. Det är nödvändigt med investeringar för att uppnå detta. Förslag till fördelning av planeringsramen ger endast ett mycket sparsamt utrymme för nya investeringar och då först i alternativet 20 % procentig utökning av planeringsramen, vilket är bekymmersamt.

Västernorrlands näringsliv domineras av basnäringar inom skog och vattenkraft, men också av industri inom verkstad, metall och kemi. Den exportinriktade industrin i länet genererar mycket stora ekonomiska världen och betydande exportinkomster för landet. Industrin genomför omfattande investeringar i anläggningar och de redan stora volymerna av råvaror och gods växer ytterligare. Kompetensförsörjningen är avgörande för långsiktig konkurrenskraft. Arbetspendlingen behöver underlättas och restiderna kortas.

För att klara godstransporterna och kompetensförsörjningen behöver infrastrukturen, framförallt järnvägen i Botniska korridoren byggas ut. Nästa nationella transportplan bör därför fastställa en utbyggnadsplan för de största bristerna utmed Botniska korridoren. Inriktningsunderlagets förslag leder annars knappast till att Sverige lever upp till EU:s mål för det transeuropeiska nätverket (TENT).

Postadress  
Storgatan 1  
871 85 Härnösand

Besöksadress  
Storgatan 1  
Härnösand

Telefon  
+4661180000

E-post  
region.vasternorrland@rvn.se

Datum	Dnr	Sida
2020-12-14	20RS11496	2(8)

Positivt är dock att 250 km/h på järnväg med blandad trafik redovisas som ”tänkbara satsningar i ny planperiod” med stor potential och mycket god samhällsekonomisk lönsamhet.

Utöver järnvägsinvesteringar i Botniska korridoren behöver E4 i Örnsköldsvik få ny sträckning utanför centrum för förbättrad luftkvalité, minskade bullernivåer, ökad trafiksäkerhet samt stadsutveckling. Vägnätet behöver förstärkas för att klara fordon med bruttovikt på 74 ton (BK4). Region Västernorrland ser positivt på trafikverkets höga prioritering av BK4.

Inlandskommuner har nackdelar till följd av långa avstånd till arbetsplatser, högre utbildning och offentlig service. De nationella väg- och järnvägsnäten har stor betydelse för att länka samman landsbygd med städer. Västernorrland har långa restider för persontåg på Ostkustbanan och Mittbanan. Trafikverkets hastighetsöversyn medför dessutom en väsentlig förlängning av restiderna på vägnätet, exempelvis längs E14. Det leder till reell försämrad tillgänglighet för inlandet och ökade inom-regionala skillnader.

Våra synpunkter sammanfattas med följande punkter

- Tillståndet på landets vägar och järnvägar behöver förbättras, inte försämrats. Underhåll är avgörande.
- Det är samtidigt av väsentlig betydelse att investeringar görs för att utveckla infrastrukturen. Botniska korridoren med Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan behöver byggas klart, E4 i Örnsköldsvik behöver få ny sträckning utanför centrum och vägnätet förstärkas för att klara fordon med bruttovikt på 74 ton (BK4).
- Inlandskommunernas förutsättningar behöver uppmärksammas, inte minst i Trafikverkets arbete med hastighetsöversynen.
- Förslaget leder knappast till att Sverige lever upp till EU:s mål gällande det transeuropeiska nätverket (TENT).
- Positivt är dock att 250 km/h på järnväg med blandad trafik redovisas som ”tänkbara satsningar i ny planperiod” med stor potential och mycket god samhällsekonomisk lönsamhet.
- Ett prioriterat arbete för Trafikverket bör vara att bromsa in kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder.
- Ett bredare perspektiv i sjöfartsfrågorna är önskvärt. Inriktningen bör vara förbättrade statligt stöd till hamnar och terminaler, samt fler TEN-T klassade hamnar och terminaler.
- En ökad prioritering och finansiellt engagemang från statens sida behövs för regionala flygplatser som har en avgörande för exportindustrins behov av utrikesresande, samt samhället förmåga till skydd och beredskap.
- De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden på ett oacceptabelt sätt och kan få förödande konsekvenser för landsbygdskommuner i Norrland.
- Det är inte helt säkert att Trafikverkets bedömning om att klimatmålen bäst kan uppnås genom de styrmedel som föreslås. Myndighetens identifierade styrmedel har begränsningar i form av rekyleffekter och målkonflikter.
- Länsplanernas ramar bör utökas och även inkludera medel för medfinansiering (statsmiljöavtal) och trafiksäkerhetsåtgärder (mittseparering) på det regionala vägnätet.

### **Underhåll är avgörande**

Västernorrland har historiskt haft en mycket dålig standard på vägnätet. De geologiska förhållandena i länet med många skredkänsliga områden och vanligt förekommande tjälkänsliga jordarter gör att vägarna i länet är speciellt utsatta. Med det förändrade klimatet kommer landets norra delar att få betydligt mer nederbörd och ökning av temperaturer än landets södra delar. Detta leder till att bärigheten på vägnätet försämras ytterligare.

Ökade temperaturer innebär samtidigt att tillväxten i skogarna ökar, vilket leder till ökat behov av tunga transporter i ett skogslän som Västernorrland. Region Västernorrland ser mycket positivt på att bärighetsklass 4 prioriteras högt i Trafikverkets förslag. Det är även en av våra mest prioriterade åtgärder. Analyser av hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat bör ligga till grund för kommande fördelning av bärighets- och trimningsåtgärder i väg- och järnvägsnäten.

### **Bromsa den kraftiga kostnadsutvecklingen**

Ett prioriterat arbete för Trafikverket bör vara att bromsa in den nuvarande kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder som - om den fortsätter i nuvarande takt under åren 2022–2033 - kommer att urholka anslaget på 622,5 miljarder kronor med i storleksordningen 50 miljarder kronor, vilket är orimligt. Kostnadsavvikelser medför att viktiga åtgärder i nationell såväl som regional transportplan inte kan genomföras utan får skjutas på framtiden. Region Västernorrland har nyligen beslutat om en ändring av den gällande regionala transportplanen på grund av mycket omfattande kostnadsfördyringar (över 300 procent) för investeringar i ett regionalt stråk.

En viktig del handlar om att förbättra kunskapen om och kontrollen av anläggningarna, så att brister åtgärdas i tid, innan nedbrytningen gått för långt och kräver mycket mer att åtgärda. Det framtida underhållsbehovet behöver dessutom analyseras med en väsentligt längre tidshorisont än 12 år till 16 år, för att ge en bättre och effektiv underhållsplanering utifrån anläggningarnas hela livslängd.

### **Ökad prioritering och finansiellt engagemang för regionala flygplatser behövs från statens sida**

Inriktningsunderlaget saknar aspekter kring förutsättningar och finansiering för den regionala flygplatser. Kommuner och regionen tar för närvarande ett alltför stort ekonomiskt ansvar för att skapa rätt förutsättningar för näringslivet, samhällsekonomin och samhällsberedskapen. Jämlika ekonomiska förutsättningar över landet är helt nödvändigt.

Flera av företagen har utländska ägare och trenden är att allt fler företag köps upp av utländska företag eller investerare. Många företag ingår i stora multinationella koncerner och verkar på en global marknad. Förutom de stora företagen finns även en stark tradition av småföretagande som kopplas till branscherna cellulosaindustri, bioraffinaderi, högteknologisk verkstadsindustri, processtyrning, med flera. Länet exportintensiva industri innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba anslutningar till Arlanda för vidare resor till kunder och ägare runt om i världen.

Utöver flygplatsernas betydelse för ekonomisk tillväxt, så utgör de även en betydande samhällsnytta vid samhällskriser, olyckor och andra särskilda händelser. Det visar inte minst tiden under pandemin

då flyget behövt för snabba transporter av material, sjukvårdspersonal och patienter, samt för ett par år sedan arbetet med att bekämpa skogsbränder.

### **Sjöfarten har stor potential, men är avhängigt förbättrade statliga stöd till hamnanläggningar och terminaler**

Trafikverket förutspår att export och import av varor kommer öka med i storleksordningen 50 procent fram till 2040. Det kommer i så fall leda till att inrikes transportarbete ökar med ungefär lika mycket, samtidigt som vi ska ställa om så att Sverige blir världens första fossilfria välfärdsland 2045. Sveriges handel med centrala och östra Europa, Ryssland och Kina har ökat kraftigt de senaste 30 åren och fortsätter att öka. Det gör att sjöfartens betydelse för import och export till och från norra Sverige ökar, både i omfång och betydelse.

För att säkerställa näringslivets konkurrenskraft inom ramen för det nationella hänsynsmålet krävs omfattande investeringar i kustjärnvägen och hamninfrastrukturen och kopplingarna mellan järnvägen och hamnarna. Sjöfartsverket föreslår i sitt underlag till inriktningsplaneringen en näringslivspott inom sjöfart likt den som finns för järnväg exempelvis för kapacitetshöjande åtgärder. Detta i syfte att öka takten på överflyttning av gods från land till sjö, vilket kan vara ett bra förslag framförallt för mindre åtgärder som kan genomföras snabbt.

Sjöfarten är av mycket stor betydelse för näringslivet i Västernorrland. Det finns ett stort antal hamnanläggningar, ägda av offentliga och privata aktörer. Hamnarna är allmänna, öppna för allmän trafik, eller i de flesta fall, knutna till en viss industri. Det finns en stor potential till överflyttning från land till sjöfart, förutsatt investeringar och åtgärder i hamnanläggningar. Inget av de nu gällande statliga stöden, såsom stadsmiljöavtal eller klimatklivet, är dock anpassade för detta, vilket hämmar en möjlig positiv utveckling. Det är viktigt att dessa stödssystem anpassas eller att nytt stödssystem tillskapas så att kommuner och andra aktörer kan söka.

Sjöfartsverket föreslår att TEN-T och klassificeringen för CORE och Comprehensive-hamnar ska tillämpas mer strikt när det gäller beslut om statliga investeringar och sjöfartsverkets servicegrad. Region Västernorrland anser att inriktningen bör vara att fler hamnar och terminaler klassas som TEN-T. Det finns anledning av att utveckla hamnar och terminaler som idag inte ligger inom TEN-T-nätverket.

### **Analysmetod för transporteffektivt samhälle**

Transportinfrastruktur är inte ett oberoende politikområde utan en multifaktoriell sådan med synergieffekter på flera samhällssektorer. Det ställer krav på ett systemtänkande och en systemanalys i belysningen av transportsystem och energisystem. Mer specifikt innebär det ett miljösystemsanalys av utmaningarna mot ett transporteffektivt samhälle som beaktar (om än indikativa) effekter och värden för natursystem, ekonomi, teknikutveckling och välfärd. Region Västernorrland anser att Trafikverket överlag har förvaltat uppdraget på ett tillfredsställande vis när det gäller att beakta potential, nyttograd och omvärldsförutsättningar i dess prognoser.

### **Klimatomställningen inom transportsektorn**

Som Trafikverket redogör för (s. 30–31), medger Region Västernorrland också vikten av klimatomställning inom transportsektorn. Det gäller utfasningen av fossila bränslen, samt kompensering i både regionalt och nationellt järnvägsnät för person- och godstransporter för att upprätthålla tillgängligheten. Med de geografiska förutsättningarna i beaktande, förblir alltjämt vägtransporter viktiga för att knyta ihop inland med kustland och för att transportera gods där sjöfart eller järnväg inte är ett framkomligt alternativ.

### **Styrmedel för omställning**

En av de transportpolitiska principerna pekar särskilt på att styrmedel ska utformas utifrån trafikens samhällsekonomiska kostnader, i relation till de transportpolitiska målen, så att systemet utnyttjas effektivt. Ekonomiska styrmedel såsom skatter, handel med utsläppsrätter och subventioner har förutsättning att styra kostnadseffektivt. Annan typ av styrmedel är administrativa styrmedel i form av direkta regleringar (gränsvärden för utsläpp) och kontroll, vilket har präglat den svenska miljöpolitiken de senaste årtiondena. En fördel med administrativa styrmedel är att de vanligtvis har hög måluppfyllelse även om de inte alltid är kostnadseffektiva.

Detta leder oss in på riktade och optimerande styrmedel som stärker funktionaliteten i transportinfrastrukturplaneringen för en elektrifierad fordonsflotta samt främjar omförflyttningen av persontransporter från bil till kollektivtrafik. Vi är av den uppfattningen att det behövs en uppsättning av styrmedelskombinationer (ekonomiska, beteenderelaterade och administrativa) för att få till en långsiktigt och hållbar transportförsörjning och trafikplanering med sikte på klimatmålen 2030 respektive 2045.

### **Biodrivmedelsproduktion och bruk avhängig EU-godkännande**

Trafikverket redogör förutsättningarna för bruk och produktion av biodrivmedel i transportsektorn. Även i de bisatser som berör internationella och EU-baserade villkor, missar man att en viktig del av efterfrågan, investeringsvilja och produktionskapaciteten är beroende av EU:s statsstöds godkännandet (fortsatt skattebefrielse) för flytande biodrivmedel och biogas för motordrift som är tidsbegränsad (utgår 2031). Det krävs även EU-godkännande för statligt stöd av livsmedelsbaserade biodrivmedel som utgör en betydande andel av de biodrivmedel som används i kollektivtrafiken, däribland vårt län. Därför är den uträknade marginalkostnaden (1,30–2,40 kr/kg CO<sub>2</sub>) för att minska utsläpp genom ökad användning av biodrivmedel också beroende av att nuvarande skatteundantagsram bibehålls efter 2031.

### **Styrmedel och kompensationsåtgärder för höjda bränsleutgifter**

Trafikverket tillstår ökad användning av biodrivmedel inom personbilstrafiken inom ”ett par decennier” tills den kategorin beräknas vara elektrifierad. Deras beräkning visar på omkring 70 procent mer biodrivmedel än i dag för att nå klimatmålet för år 2030 (idag är det 21 procent). Annars nås klimatmålet först 2035. Det är svårt att komma upp i de nivåerna av biodrivmedel eftersom produktionsnivån av hållbart biodrivmedel är i underkant. För att kompensera för detta, anger myndigheten en kraftig minskning av den bränsle drivna trafiken motsvarande en tredjedel. Styrmedel

för detta skulle då vara en extremt kraftig ökning av dagens bränsleprisnivåer. Till år 2040 prognostiseras det för en 20 procentig minskning av vägtrafiken via dubblerade bränslepriser.

I sina analyser träffar Trafikverket rätt när det gäller att väsentligt högre bränslepriser ger ojämlika effekter beroende på vart du bor. Effekterna blir ännu tyngre för dem som bor i inlandet med bristande tillgång till ladd- och tankstationer. Trafikverket förespråkar båda kompensatoriska åtgärder såväl inom som utom transportsystemet för en ökad acceptans. Som företrädare för en region med flera arbetspendlare, en konkurrenskänslig industri och ett vikande befolkningsunderlag efterlyser vi styrmedel som utjämnar skillnaderna. För hittillsvarande styrmedel har inte gynnat landsbygden och regioner med undermålig infrastruktur eller varit kostnadseffektiva med hänsyn till dess klimateffekt. De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden på ett oacceptabelt sätt och kan få förödande konsekvenser för landsbygdskommuner i Norrland.

### **Elektrifierad fordonsflotta ett komplement under omställningsperioden**

Det behövs en mer balanserad syn när det gäller den samhällsekonomiska analysen (s. 51–52) kring biodrivmedels nyttoeffekt för omställningen under en övergångsperiod. Vi ställer oss bakom att en övergripande omställning av transportsektorn i hög grad handlar om elektrifiering, men anser att denna utveckling är svårt att prognostisera. Så länge det är oklart, menar vi att en ökad användning av förnybara biodrivmedel inte bara är det mest kostnadseffektiva och klimatvänliga, utan också det mest realistiska. Elfordonsutvecklingen behöver därför analyseras och kalkyleras som ett komplement till biobaserade drivmedel. Även om andelen nyregistrerade elfordon ökar, gäller det inte i alla delar av landet. Energimyndigheten har i sina prognoser för 2030 bedömt att laddbara fordon utgör omkring en tredjedel av fordonsflottan. Trafikverket däremot, utgår ifrån en dubblerad andel av elfordon i dess basprognoserna till år 2030 och 90 procent till år 2040.

### **Samverkande styrmedel med minimerade målkonflikter**

Vi menar att det behövs styrmedelskombinationer som inte överlappar varandra, utan snarare förstärker varandra med hänsyn till de regionala skillnaderna och förutsättningarna för den arbetspendlande bilisten, kollektivtrafiken och godstransporterna. Staten måste tydliggöra syftet med varje styrmedel, det vill säga specificera vilka problem ska lösas. Givet detta kan en analys göras om de olika problemen kan lösas på ett sätt så att styrmedlen samverkar med varandra. Utan en sådan analys är risken för suboptimering stor.

Enligt uppdraget skulle målkonflikter belysas och hållbarhetsaspekter integreras vid effektbedömning i förslaget till fördelning av ekonomisk ram. Trafikverket har kort nämnt närvaron av korrelationen mellan nyttor och målkonflikter, men ändå bedömt att resonemanget kring målkonflikter inte kan lämpligen göras i ett inriktningsunderlag. Det är begränsande för bedömningen av styrmedlens verkan i det legislativa arbetet då nyttan av ett klimatstyrmedel kan motverkas av andra styrmedel med risk för målkonflikter.

### **Reduktionsplikten är effektiv men konkurrensutsatt**

En faktor som försvårar den samhällsekonomiska analysen av basprognoserna och styrmedlens effekter är de långsiktiga villkoren för reduktionsplikten till år 2045. Särskilt när det gäller tillgången

Datum	Dnr	Sida
2020-12-14	20RS11496	7(8)

och konkurrensen om bioråvaror när fler transportsektorer ska ställa om till en högre andel av förnybara drivmedel. Regeringen har aviserat att man ska implementera Biojetutredningens förslag om reduktionsplikt för flyget med en inbladning på 27 procent år 2030. Denna konkurrens avgränsar sig inte endast till den nationella produktionssidan, även EU har tagit initiativ för att ställa om till hållbara flygbränslen (biodrivmedel och elektrobränslen). Problemet är att dessa drivmedel endast utgör 0,05 procent av den totala flygbränsleförbrukningen inom unionen idag med en produktionsvolym under 100 000 ton.

Nästan all busstrafik i vårt län drivs med fossilfritt bränsle sedan 2016. Reduktionsplikten är ett effektivt styrmedel, men en högre indexering innebär också ökad konkurrens om det begränsade utbudet av hållbart producerad HVO100. Det medför högre kostnader för kollektivtrafiken i län med långa avstånd som nedgraderar kollektivtrafiken som alternativ för bilismen.

Beräkningen av klimatpåverkan och klimatnytta vid inblandning baseras på drivmedlets klimatpåverkan i livscykelperspektiv, från produktion till tank. Här uppstår en målkonflikt, eftersom närmare hälften av den biodiesel som säljs i Sverige består av restprodukter från palmolja, så kallad PFAD och ren palmolja. Detta kommer att öka i svenska bilar och lastbilar nu när Regeringen avser att höja andelen inblandning biodrivmedel i bensin och diesel. Denna aspekt är värd att beakta mer i Trafikverkets kalkyler (s. 53, 66) när man ska värdera samhällsnyttan med biodrivmedel och motivera en kraftig ökning av bränslepriser för att få ner vägtrafiken. Det gör att vi blir importberoende av råvaror med tveksam hållbarhet så länge råvaran är billigare i tredjeland. En ökad efterfrågan med anledning av den ökade reduktionsplikten kan uppmuntra till ökad skogsskövling och konkurrens om odlingsarealer för matproduktion. Det finns idag hållbarhetskriterier för råvaror spårbarhet och ursprung men dessa omfattar idag inte PFAD och palmolja.

### **Märkningssystem**

Ekonomiska styrmedel i form av högre bränsleskatter kan förmå hushåll som kan minska sina personbilstransporter, medan hushåll som har svårt att minska utsläppen istället betalar skatten. Minskningen i utsläpp sker då där den kostar minst. Här bör andra styrmedel övervägas så att inte beskattning och avgifter ses som enda utvägen till lägre klimatutsläpp. För om hushållen inte har information om vilka beteenden som påverkar deras energiförbrukning eller olika bilar bränsleförbrukning så försvagas effekten av en bränsleskatt. Beteenderelaterade styrmedel som informationskampanj och/eller ett märkningssystem kan då förstärka effekten av skatten.

### **Nationell strategi behöver kompletteras**

Vi ser positivt på en nationell strategi som samordnar och erbjuder energiföretag, konsumenter och distributörer incitament för ökat produktion och bruk av hållbart biodrivmedel. Branschen har insett potentialen i biodrivmedel de senaste tre decennierna och utmaningarna är mer strukturell än frånvaron av en nationell strategi. Det är snarare ökade hållbarhetskriterier, tillståndprocesser och energiskattevillkor som hämmar investeringen bland producenter och konsumenter att tanka grönt. Eventuella dylika strategier behöver jämkas med andra relevanta strategier såsom en tilltänkt bioekonomistrategi som Regeringen har fått i uppdrag av Riksdagen. Där är kärnfrågan balanseringen mellan ett hållbart

resursuttag och mekanismer för forskning, produktion och distribution av svenskproducerat biodrivmedel och biogas.

### **Förändrad koldioxidskatt istället för höjda drivmedelspriser?**

År 1991 införde Sverige som ett av de första länderna i världen en punktskatt på koldioxidutsläpp vilket bidrog till minskade utsläpp. Denna typ av styrmedel i form av en koldioxidskatt bidrar till att aktörer minskar koldioxidutsläppen så länge kostnaden för detta är lägre än att betala skatten. Dagens koldioxidskatt ligger på runt 1 000 kronor per ton koldioxid där beräkningen av skattesatsen baseras på innehållet av fossilt kol i bränslet. Det finns en rad nedsättningar i koldioxidskatten beroende på användare och användningsområde. Exempelvis är koldioxidskatten för dieselbränsle som används i arbetsmaskiner inom, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk nedsatt.

Här finner Region Västernorrland det märkligt att Trafikverket i detta sammanhang inte berör statusen på nuvarande koldioxidbeskattning och dess effekt i vare sig basprognosen eller i känslighetsanalyserna. För samma myndighet var en av flera expertmyndigheter som tidigare i år gick ut med att föreslå en översyn av koldioxidskatten och en utredning om långsiktig beskattning inom transportsektorn. Andra konkreta åtgärder som myndigheterna föreslog var bland annat styrmedel för ökad produktion av förnybara drivmedel.

### **Offentligt stöd för geografisk spridning på laddpunkter**

Region Västernorrland ser positivt på att Trafikverket har insett värdet av en publik laddinfrastruktur i närtid med hög effekt (snabbladdning) för många fordon (inklusive för tung trafik). Här vill vi även slå ett slag för regionalnäten som binder ihop inlandet i Norrland med kusten. I Västernorrland ligger utmaningen i att få en geografisk spridning av utbyggnationen av tankstationer och publika laddstationer. Kommersiella lönsamheten under uppbyggnadsfasen av dessa laddstolpar är en barriär och styrmedel för användarfinansiering är ett bra styrmedel. I inlandet kan detta ligga efter, men vi medger att det offentliga bör ta ett utökad ansvar med staten i bränschen eftersom detta har en samhällsviktig funktion. Detta är också i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel som manar medlemsstater till att bygga publika tank- och laddstationer i såväl som utanför tätorter, åtminstone längs med TEN-T.

## **REGION VÄSTERNORRLAND**

Glenn Nordlund

Regionstyrelsens ordförande

Åsa Bellander

Regiondirektör