

Här kommer några tankar från mig och de erfarenheter jag hinder jag upplevt under mitt och mina kollegors yrkesliv. **Hör gärna av er vid fler frågor och funderingar**, jag har mer djup kunskap inom dessa områden ifall ni behöver mer information.

- **1. Områden som särskilt bör prioriteras**

Landsbygdssatsningar: att de förnyelsebara bränslena till största delen finns tillgängliga i städerna där bilen sällan är nödvändig ger en skev signal till icke kollektivtrafikförsörd landsbygd där bilen fortfarande behövs. Särskilda satsningar och projektstöd för att få ut fler tankstationer för biogas och snabbbladdplatser för el behövs i de landsbygdskommuner i de delar av landet där bilen inte går att undvara. **Denna åtgärd riktar sig till Energimyndigheten.**

- **2. Identifierade hinder och utmaningar**

- Vi som länsplaneupprättare önskar få möjlighet att även kunna ge pengar ur länsplanen till så kallade steg 1 och steg 2 åtgärder, det vill säga att arbeta med mobilitetsfrågor i större grad. I dagsläget får vi enbart finansiera steg 3 och steg 4 åtgärder med länsplanepengar. **Denna åtgärd riktar sig främst mot Trafikverket.**

-

- **3. Pågående aktiviteter som behöver beaktas**

- Region Gävleborg bygger just nu världens första elmotorväg för tunga transporter i kommersiell trafik på E16. Efter utvärdering bör en snabb utbyggnad kunna ske med europavägarna som startsträckor.

-

- **4. Förslag på regelförenkling**

- Efterkonvertering av befintlig fordonspark: Idag är det i stort sätt teoretiskt omöjligt för en privatperson att konvertera sitt befintliga fordon till exempelvis biogasdrift (CNG), eftersom nuvarande regelverk kräver att fordonet måste genomgå en avgasmätning (körcykelprov) som är kostsamt (ca 250 000kr per fordonsspecefikation , alltså årmodell och utrustningsnivå). Rent tekniskt kan alla fordon konverteras till gasdrift utan större ingrepp. Tyvärr hindrar lagstiftningen (i och med kravet på körcykeltest) detta som den ser ut idag. Lagstiftningen behöver justeras så att enbart vanlig registreringsbesiktning (utan körcykeltest, enbart godkänd ordinarie kontrollmätning av HC, Co2 och co2500 vid

registreringsbesiktningen) krävs vid komplettering av fordonets bränslesystem.

Denna åtgärd riktar sig främst mot Transportstyrelsen.

-
- **5. Förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning**

Miljöbilspremien kan även gå till den som låter konvertera sitt fordon till ett förnyelsebart bränsle. En konvertering kostar ca 30-35 000kr om en auktoriserad verkstad utför arbetet. Dock kvarstår problematiken under punkt 4 vilket begränsar antalet modeller som rent juridiskt går att konvertera.

Kanske även en premie till den som köper en elcykel? **Dessa punkter riktar sig till Transportstyrelsen**

Övrig tanke:

Återinför skrotningspremien för personbilar. Systemet var väl fungerande inne det togs bort 2007. Nu snart 10 år senare blir allt fler uttjänta bilar ståendes i skog och mark och blir kommunala olägenheter. Nya bilar som drivs med fossila bränslen får betala en högre skrotningspremie och de som drivs av förnyeslebara bränslen får en lägre. **Detta riktar sig till Naturvårdsverket**

Hör gärna av er om hur det går!