

Lastfordonsgruppen är branschorganisationen för Sveriges främsta producenter av yrkesfordon. Våra medlemsföretag är specialiserade på påbyggnader av fordon och efterfordon för yrkestrafik. Lastfordonsgruppen är bl.a. sammanhållande för myndighetskontakter, utbildningar och mässor. Vi verkar för att bibehålla en hög teknisk kompetens inom branschen och för att skapa gynnsamma förutsättningar för våra medlemsföretag och för branschen som helhet. Genom Europaorganisationen CLCCR bidrar vi till att påverka beslut på EU-nivå till gagn för såväl branschföretag som deras kunder.

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Angående remiss av Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Lastfordonsgruppen (LFG) har tagit del av rubricerad remiss och vill framföra sina synpunkter i det följande.

Sammanfattning

LFG anser att:

- frågor kopplade till erforderlig infrastruktur för inrikes flyg och sjöfart inte behandlas i tillräcklig omfattning i inriktningsunderlaget och att det är viktigt att i den fortsatta processen verka för en utveckling även av dessa transportslag,
- finansiering av nya stambanor, i den mån de över huvud taget bör byggas, inte ska ingå i budgeterade medel för någon av planperioderna,
- underhåll av befintlig väg och järnväg har hög prioritet i syfte att bromsa pågående nedbrytning och möjliggöra säkra person- och godstransporter,
- en fortsatt utbyggnad av BK4-vägnätet är nödvändig för att effektivt kunna reducera utsläppen från tunga vägtransporter genom ökad användning av HCT-fordon,
- det arbete som Trafikverket tidigare gjort i syfte att utreda konsekvenserna av längre fordon på det svenska vägnätet tydligt visar de samhällsekonomiska vinsterna och att längre bilar därför skyndsamt bör tillåtas på det svenska vägnätet,
- en ökad användning av biodrivmedel för tunga vägtransporter är nödvändig i syfte att reducera utsläppen på ett effektivt sätt och att tillgänglig el bör användas i applikationer där andra energibärare inte har praktisk tillämpning,
- en generell höjning av drivmedelspriser i syfte att dämpa vägtrafiken riskerar att bli en rent fiskal åtgärd eftersom en stor del av vägtransporterna, både vad gäller person- och godstrafik, är samhällskritiska och inte kan överflyttas till andra transportslag under överskådlig tid.
- elektrifiering av vägtransporter är ett av många verktyg för att reducera utsläppen från vägtrafiken, men inte bör betraktas som en "silver bullet" – all elektrifiering leder inte nödvändigtvis till effektivisering. Däremot måste alla vägtransporter effektiviseras. Framtida elvägar bör därför även anpassas till HCT-fordon, såväl tunga som långa.

Allmänna synpunkter

LFG vill betona vikten av att skapa en konstruktiv helhetssyn på Sveriges transport- och logistiklösningar för att därmed undvika att olika transportslag ställs mot varandra. Detta sker ofta i fråga om järnvägstransporter i förhållande till, framför allt, väg- och flygtransporter vilket riskerar bidra till en skev bild av såväl transportslagens nuvarande möjligheter som framtida potential.

Vi noterar att inriktningsunderlaget i princip inte innehåller någonting om transporter i form av sjöfart och flyg. Med tanke på Sveriges många sammanhängande vattenvägar och att landet har en av Europas längsta kustremsor, ser vi sjöfarten som ett viktigt verktyg för att erbjuda intermodala transportlösningar och bidra till lägre emissioner från transportsektorn. Detta kräver givetvis väl fungerande infrastruktur i form av hamnar och kombiterminaler.

Vår uppfattning är att inrikesflyget kommer att fylla en viktig funktion i Sverige under överskådlig tid. Sverige beskrivs ofta som ett litet land. Detta är emellertid en beskrivning som är helt beroende av vad man jämför med. Faktum är att Sverige, till ytan, är ett av de största länderna i Europa. Med de avstånd som behöver överbryggas är infrastruktur i form av väl fungerande flygplatser en nödvändighet. Flygplatserna har dessutom viktiga funktioner ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv, vilket bl.a. blev tydligt under skogsbränderna 2018 liksom under pågående pandemi.

Minskade utsläpp från vägtransporter

Trafikverket konstaterar att det finns ett stort behov av att reducera utsläppen från vägtransporter och denna uppfattning delas av LFG. Vi anser emellertid att myndigheten i sitt resonemang missar ett antal viktiga förutsättningar som behöver beaktas.

Överflyttning av gods från väg till järnväg

LFG välkomnar bättre möjligheter för att snabbt kunna växla bilar, släp och containrar från väg till järnväg genom effektiva kombiterminaler. I den allmänna samhällsdebatten framställs ibland lastbilstransporter som ett nödvändigt, om än mindre bra, alternativ för det man kallar "last mile".

Vad som dock ofta förbises är att verkligheten inte ser ut på detta sätt. Enligt Trafikverket omfattar det statliga järnvägsnätet cirka 14 200 km spår medan det statliga vägnätet omfattar cirka 98 500 km väg. Till detta kommer kommunala vägar liksom enskilda vägar vilket ger över 600 000 km väg i landet. Detta vägnät är helt nödvändigt för de gods- och persontransporter som behövs för att samhället ska fungera. Utan de timmerbilar, tankbilar, livsmedelstransporter, post- och persontransporter som rullar på vägarna skulle stora delar av landet snabbt ödeläggas. Överflyttning av gods från väg till järnväg kan vara ett bra alternativ för att reducera utsläpp från vägtrafiken, men det är viktigt att samtidigt beakta verkliga förutsättningar och behov. Dessutom genererar växling mellan transportslag CO₂-utsläpp i sig, vilket gör att längden för transporter via järnväg eller sjöfart måste beaktas i sammanhanget.

Ökad användning av biodrivmedel

LFG ser liksom Trafikverket biodrivmedel som ett bra sätt att reducera CO₂-emissioner från vägtransporter. Vi instämmer givetvis i uppfattningen att biodrivmedel ska framställas på ett långsiktigt hållbart sätt. Trafikverket konstaterar att Sverige förbrukar cirka en tredjedel av all HVO som produceras i världen.

För att säkerställa försörjningstryggheten för biodrivmedel anser vi att det är viktigt att tydligt verka för en mix av olika energibärare som kompletterar varandra. Istället för att ensidigt fokusera på el och/eller HVO, bör man således betrakta t.ex. el, HVO, biogas, flytande biogas, etanol och vätgas som en kombination av energibärare vilka tillsammans kan bidra till att reducera CO₂-utsläppen från vägtrafiken. Det viktigaste är att så skyndsamt som möjligt fasa ut fossila drivmedel och i detta avseende anser vi att även LNG, trots sitt fossila ursprung, bör betraktas som ett verktyg för att reducera utsläppen från de tyngsta vägtransporterna under en övergångsperiod.

I takt med att en större del av personbilsflottan sannolikt kommer att övergå till eldrift, kommer tillgängliga biodrivmedel i större utsträckning kunna användas för tunga vägtransporter.

Ökade drivmedelspriser för att erhålla dämpad vägtrafik

Transportstyrelsen ser ett behov av kraftigt höjda drivmedelspriser i syfte att erhålla dämpad vägtrafik. Vi anser att detta i grunden är att angripa frågan ur fel perspektiv. Fyrstegsprincipens två första steg handlar om att tänka om och optimera. Med detta som utgångspunkt kan man utvärdera vilka transporter som behövs, om de går att genomföra på ett annorlunda sätt och/eller om de går att göra effektivare.

Drivmedelspriser är en fråga som är kritisk för såväl näringsliv som för privatpersoner. Med den befolkningsökning som förespås i inriktningsunderlaget, i kombination med nya mönster för arbete och boende, konstateras även att transportarbetet kommer att öka. Att kraftigt öka drivmedelspriserna är ur detta perspektiv ett mycket trubbigt verktyg som riskerar att öka klyftan mellan stad och landsbygd, bidra till sämre levnadsstandard för en stor del av befolkningen utanför storstäderna och ge ökade kostnader för svenska företag. Åtgärden riskerar dessutom att bli rent fiskal, eftersom behovet av väl fungerande vägtransporter kommer att kvarstå – och öka.

LFG förespråkar en fortsatt utfasning av fossila drivmedel genom att företrädesvis skapa incitament för ökad produktion och användning av biodrivmedel i kombination med ökad elektrifiering av personbilar och lokala godstransporter.

Ökad elektrifiering av vägtransporter

Enligt inriktningsunderlaget tycks det främsta hindret mot ökad elektrifiering av vägtransporter vara brist på laddinfrastruktur. Vi anser att det saknas en helhetssyn som tar hänsyn till att el är en mycket förädlad energibärare som i första hand bör användas i de applikationer där andra energibärare av olika skäl inte fungerar. Tillgången på el är dessutom begränsad och bestäms bl.a. av

LASTFORDONSGRUPPEN

produktion, import/export och överföring liksom av aktuellt effektbehov i elsystemet.

Såväl effekt- som kapacitetsläget i det svenska elsystemet är ansträngt redan i dagsläget. Det finns flera exempel på hur detta bromsar expansion av industrin i Sverige. Det är därför vår uppfattning att elektrifiering av vägtransporter måste ske på ett genomtänkt sätt. Att ensidigt verka för en aggressiv elektrifiering av vägtransporter riskerar lätt att bli kontraproduktivt. El kan genom sin förädlade form ersätta de flesta energibärare inom de flesta applikationer. Det omvända är betydligt svårare.

En ökad elektrifiering av samhället, i kombination med en ökad andel vind- och solenergi, kommer sannolikt ställa större krav på framtida reglerkraft liksom möjligheter till lagring av el. Av denna anledning anser vi att vätgas fyller en viktig roll i infrastrukturplaneringen då vätgas är ett effektivt medium för lagring och distribution av energi.

HCT

LFG ser det som mycket angeläget att motverka pågående nedbrytning av väg och järnväg för att möjliggöra säkra person- och godstransporter även i framtiden. I syfte att kunna reducera utsläppen från vägtrafiken ser vi ett stort behov av fortsatt utbyggnad av BK4-vägnätet för att möjliggöra godstransporter med längre och tyngre lastbilar. Trafikverkets tidigare utredning om konsekvenserna av att tillåta längre bilar på det svenska vägnätet uppvisar tydliga samhällsekonomiska vinster genom förhållandevis enkla åtgärder. Det är därför vår förhoppning att man i den fortsatta processen vidtar åtgärder för att snabbt kunna tillåta längre bilar på en så stor del av det svenska vägnätet som möjligt. Notera gärna VTI:s utredning om de effektivitetsförluster som skulle bli följderna om Sverige vid inträdet i EU hade varit tvunget lämna våra längre och tyngre vägtransporter.

Finansiering av nya stambanor

LFG anser att finansiering av nya stambanor inte ska inrymmas inom budgeterade kostnader för någon av inriktningsunderlagets planperioder. I den mån nya stambanor bör byggas över huvud taget, bör detta finansieras på annat sätt. Vår uppfattning är att samhällsekonomiskt olönsamma investeringar inte ska bidra till att lönsamma investeringar och åtgärder inte kan genomföras. Vi konstaterar att Trafikverket bedömer att alternativ B, +20% utan nya stambanor, är det alternativ som är mest lönsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och vill därför förespråka detta.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid