

Remissyttrande

Datum: 2024-04-15

Diarienummer: LI2023/03919

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

AB Volvos remissyttrande på Trafikverkets rapport ”Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037” (LI2023/03919)

AB Volvo tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på ovan förslag och anför följande.

Sammanfattning

AB Volvo anser att regeringen bör öka de ekonomiska ramarna med minst **20 procent**, det vill säga till minst **1 151 miljarder kronor** (2023 års priser). Med en ökning av ramen med 20 procent går det att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll, åtgärda flaskhalsar och samtidigt öka kapaciteten i transportsystemet.

För ett handelsberoende land som Sverige i Europas utkant är det viktigt med ett robust och resilient transportsystem med få störningar och hög effektivitet. För industrins konkurrenskraft är det viktigt med stabila försörjningskedjor och effektiva transporter, vilket motiverar en ambitiös satsning. Det är också angeläget att prova olika typer av nya finansieringsformer, för att möjliggöra fler åtgärder.

AB Volvo tillstyrker följande övergripande slutsatser i Trafikverkets inriktningsunderlag:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

AB Volvos ambition är att nå 100 % säkra, 100 % fossilfria och 100 % produktivare lösningar. Med utgångspunkt från dessa ambitioner vill vi lämna följande synpunkter på inriktningsunderlaget:

Säkerhet:

- Prioritera trafiksäkerhet högre med fokus på mitträckesseparering och riktade högre anslag till länsplaner

Fossilfrihet:

- Sätt konkreta mål på utsläppsfria entreprenader i Trafikverkets upphandlingar infrastruktur
- Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer att kräva flera kompletterande lösningar
- En framgångsrik omställning av transportsektorn kräver en sammanhållen klimatpolitik med fokus på samtliga möjliggörande styrmedel
- Väginfrastrukturen kan bidra med förutsättningar för elektrifiering och elförsörjning

Produktivare lösningar:

- Ökad effektivitet genom digitalisering och automatisering i transportsystemet
- Utveckla och förstärk vägnätet för att möjliggöra tyngre och längre lastbilar

Ytterligare åtgärder finns för att förbättra konkurrenskraften för industrin med koppling mot infrastrukturen och transportsystemet, dessa är:

- Förbättra näringslivsperspektivet i infrastrukturplaneringen och uppdatera godstransportstrategin
- Inför en långsiktig finansierad underhållsplan för att eliminera underhållsskulden
- Se över och förbättra planeringsprocessen med fokus på att slutföra projekt

Om Volvo

AB Volvo är Sveriges största företag, både till antalet anställda i Sverige och omsättning. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Affärsområdena inkluderar lastvagnar (trucks), anläggningsmaskiner, bussar, defense, motorer för marina och industriella ändamål, automatiserade lösningar samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet.

Utan den typ av produkter och tjänster som AB Volvo tillhandahåller skulle inte samhället fungera. På samma sätt som ett blodomlopp så är våra lastbilar, bussar, motorer, anläggningsmaskiner och finansiella tjänster betydelsefulla delar i många av de viktiga samhällsfunktioner som de flesta av oss är beroende av varje dag.

Befolkningstillväxten i världen, urbaniseringen och e-handeln gör att efterfrågan på hållbara transportlösningar och en hållbar infrastruktur kommer fortsätta öka. Samtidigt är klimatförändringarna vår generations stora utmaning. AB Volvo har lovat att vara drivande i omställningen till hållbara, säkra och produktivare transport- och infrastrukturlösningar samtidigt som vi strävar efter att skapa ett samhälle med nettonollutsläpp. Vår ambition på hållbarhetsområdet ur ett kund- och samhällsperspektiv är att nå 100 % säkra, 100 % fossilfria och 100 % produktivare lösningar.

Remissyttrande

En ökning av ramnivån med 20 procent behövs för att nå politiska mål

Sverige står inför många utmaningar vad gäller både behovet av en snabb uppbyggnad av beredskapsförmågan och den klimatomställning hela samhället ska genomföra. Samtidigt visar Trafikverket att flera av de av riksdag och regering beslutade transportpolitiska målen inte kommer att uppnås utan statliga investeringar och prioriteringar. I ljuset av behoven bör en ökning av anslagen till infrastruktur vara helt nödvändig för att nå uppsatta politiska mål. Särskilt behövs en högre ram för vidmakthållande med anledning av Trafikverkets konstaterande att det är svårt att upprätthålla dagens funktionalitet i transportsystemet inom de befintliga ramarna. Den gällande nationella planen innebär också att underhållsskulden ökar under planperioden.

Bristande underhåll av väg- och järnvägsnätet leder till sämre tillgänglighet och tillförlitlighet samt också till ökade geografiska skillnader och sämre trafiksäkerhet. Allt detta leder till sämre konkurrenskraft genom ökade kostnaderna för näringslivet i form av bland annat ökat slitage på rullande material och sämre utnyttjande av transportresurserna på grund av längre och färre omlopp. AB Volvo önskar därför att Trafikverkets förslag till inriktning om plus 20 procent är som lägst den inriktning som regeringen presenterar i kommande Infrastrukturproposition, det vill säga en ökning från nuvarande ramnivå (959 miljarder kronor, 2023 års priser) till en ramnivå på 1 151 miljarder under perioden 2026–2037. Samtidigt är det nödvändigt att Trafikverket intensifierar arbetet med att öka produktiviteten för att få ut så mycket infrastruktur som möjligt för varje skattekrona.

Pröva möjligheter med alternativ finansiering

Trafikverket har i inriktningsunderlaget bedömt möjligheten att använda tillkommande finansiering, med särskilda objekt där det kan anses fördelaktigt. Alternativa finansieringsformer, däribland lånefinansiering och EU-finansiering, är något som bör undersökas vidare och kan ge ökade möjligheter för och effektivare genomförande av infrastruktursatsningar kommande år. AB Volvo anser att det är angeläget att Sverige arbetar mer strategiskt med exempelvis CEF (Fonden för ett sammanlänkat Europa) för medfinansiering till prioriterade objekt och stråk. Inför det kommande förslaget för ny europeisk flerårig budgetram bör regeringen arbeta för att EU-budgeten även i framtiden omfattar ett finansieringsverktyg för genomförandet av TEN-T. I och med Sveriges medlemskap i Nato kan andra liknande finansieringsformer bli aktuella och möjligheten bör tillvaratas.

Utgångspunkten för AB Volvo är att utveckling och underhåll av transportinfrastruktur huvudsakligen är, och bör förbli, ett statligt ansvar. Samtidigt kan alternativa finansieringsformer, som OPS-avtal eller liknande, kan vara tillämpliga för att möjliggöra och påskynda projekt och effektivisera genomförande. Det är dock nödvändigt att även vid alternativa finansieringsformer säkerställa att samhällets resurser används där de gör största möjliga nytta. Transportpolitiska mål, och inte möjligheterna till alternativ finansiering, bör även fortsatt vara vägledande. Andra frågor som bör klargöras i sammanhanget är till exempel undanträngningseffekter för andra åtgärder och villkor för nyttjande om infrastrukturförvaltaren är en annan än staten. Avtal mellan staten och privata investerare bör utformas så att alla kan garanteras tillgång till infrastrukturen på lika villkor. Det är viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av tidigare erfarenheter där andra finansieringsformer än statliga anslag tillämpats såsom Arlandabanan och Öresundsbron.

Det är lönsamt att underhålla infrastrukturen

Som fordonstillverkare och transportköpare önskar AB Volvo se ett tillförlitligt transportsystem med få störningar. Vi välkomnar därför att regeringen i sitt uppdrag till Trafikverket tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. I likhet med vad som framförs i inriktningsunderlaget vill vi särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll av både vägar och järnvägar i landet.

AB Volvo anser att de till Trafikverket angivna ekonomiska ramarna i regeringsuppdraget inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av ett robust transportsystem. För att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser. Således bör en ökad anslagsram ligga till grund för den nationella infrastrukturplanen för 2026–2037. Det saknas också en analys av konsekvenserna av det eftersläpande underhållet för näringslivets konkurrenskraft.

Prioritera trafiksäkerhet högre med fokus på mitträckesseparering och riktade högre anslag till länsplaner

Trafiksäkerheten har varit det centrala i allting vi gör alltsedan AB Volvo grundades för nästan 100 år sedan, och så är det än. Som global leverantör av transport- och infrastrukturlösningar har vi en unik möjlighet att bidra till en säkrare trafikmiljö för människor i hela världen och till en säkrare arbetsmiljö för förarna och operatörerna som använder våra produkter. Volvokoncernen arbetar för säkerhet och har en vision om noll olyckor för dem som använder av våra produkter och dem som arbetar i vår verksamhet.

AB Volvo arbetar proaktivt för att utveckla intelligenta lösningar som inte bara reducerar följderna av olyckor utan även syftar till att undvika dem helt. Sedan 1969 har vi haft ett team som enbart arbetat med att förstå varför trafikolyckor inträffar. Deras arbete med trafiksäkerhet hjälper oss att utveckla säkerhetsrelaterade förbättringar så att vi en dag kan undvika trafikolyckor helt och hållet.

Ökad utbildning i trafiksäkerhet och bättre planering av vägbanor är delar av lösningen tillsammans med aktiva säkerhetsfunktioner och teknik (fordonsstabilisering, nödbroms och sikthjälpmedel) samt passiva säkerhetskomponenter (krockkuddar och andra personskydd i hytten). Trafikverket lyfter i underlaget många viktiga åtgärder för ökad trafiksäkerhet, bland annat mitträckesseparering. Det finns ytterligare möjligheter att komma ännu längre i trafiksäkerhetsarbetet genom att göra åtgärder på det regionala vägnätet. Ökade anslag till länsplanerna med ett riktat fokus på trafiksäkerhet vore därför önskvärt, även i den mest ambitiösa ramnivån +20 procent.

Sätt konkreta mål på utsläppsfria entreprenader i Trafikverkets upphandlingar infrastruktur

Trafikverket har ett mycket stort ansvar att driva på omställningen inom entreprenadsektorn genom att kravställa utsläppsfria maskiner vid byggandet av ny infrastruktur i Sverige. Elektrifieringen går hand i hand med digitaliseringen, med stor potential för ökad kostnadseffektivitet inom bygg och anläggningssektorn. De flesta tillverkare erbjuder idag digitala tjänster för att mäta minskade CO₂-utsläpp, optimerade lastning, telematik och förarcoaching etcetera. Kostnaden för omställningen kan därför hållas ned tills dess att volymerna ökat och priset på tex batterier sjunkit. Även inom drift och underhåll finns stora möjligheter att använda utsläppsfria och fossilfria maskiner. Entreprenörer behöver se att de har användning för de utsläppsfria maskinerna på längre sikt än ett enda projekt. I Inriktningsunderlaget skriver Trafikverket att de ska jobbar nära och tillsammans med bygg- och anläggningsbranschen för att utveckla branschen, öka innovationen och förbättra produktivitet. Det är mycket positivt att Trafikverket tar en mer aktiv roll i detta arbete, och det är därför också viktigt att detta arbete också inkluderar utsläppsfria entreprenader.

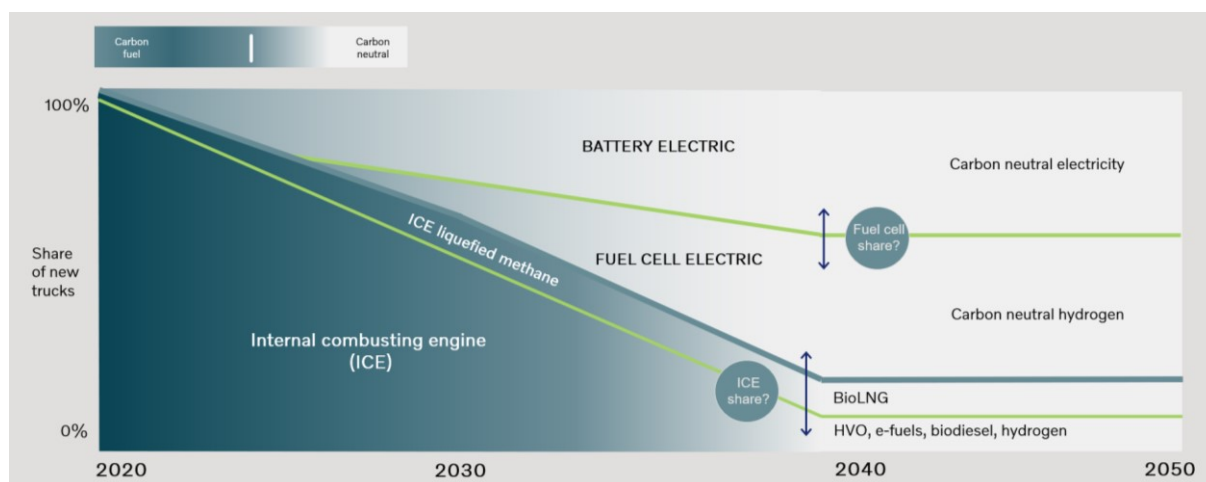
Cirka 50 procent av den svenska åkerinäringen är verksamma inom bygg- och anläggningssektorn, och därför är fossilfritt byggande och fossilfria entreprenader viktiga steg för att möjliggöra omställningen av lastbilstrafiken.

Eftersom Trafikverket är en dominerande aktör inom infrastrukturbyggande behöver de agera tydligt om omställningen ska ta fart. Regeringen behöver därför i Infrastrukturpropositionen sätta konkreta mål på andelen utsläppsfria entreprenader. Dessa bör vara siffersatta procentsatser som börja på en lägre nivå och öka över tid. Trafikverket har ett ansvar att driva på omställningen i transportsektorn genom att sätta tydligare upphandlingskrav vid byggandet av infrastruktur i Sverige.

Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer att kräva flera kompletterande lösningar

Det finns inte en enskild lösning, för att få transportsektorn helt fossilfri. De olika lösningarna behövs för att möjliggöra omställningen i olika segment. AB Volvo ser tre kompletterande strategier framåt för omställningen av transportsektorn:

- Elektrifiering
- Fossilfria och hållbara bränslen
- Lösningar för att optimera transport- och energieffektiviteten samt minska bränsleförbrukningen



Figur 1 Scenario för fossilfria transporter till 2040 och tekniker för att nå dit.

Elektrifiering är den huvudsakliga vägen framåt i omställningen av transportsektorn och kan ske på två sätt: med batterielektriska fordon (BEV) eller bränslecellselektriska fordon (FCEV). Batterielektriska fordon kommer vara den dominerande lösningen i många segment i tätorter och storstadsregioner där det finns möjlighet till destinationsladdning utöver depåladdning. Bränslecellselektriska fordon kommer vara ett alternativ för lastbilstransporter med högre krav så som riktigt tunga transporter eller lastbilar som kör långa sträckor där tankning behöver vara snabb och räckta länge.

Fossilfria och hållbara bränslen tillsammans med förbränningsmotorn kommer att fortsätta vara en viktig del av ett omställt transportsystem och kommer att användas i segment som är svåra att elektrifiera. Både HVO, flytande biogas (BioLNG/LBG) och biodiesel (FAME) är viktiga bränslen idag, och framöver även hållbara e-bränslen. Vätgas, som drivmedel för lastbilar med en modifierad förbränningsmotor, kan också bli ett viktigt komplement för ett fossilfritt transportsystem.

Lösningar för att optimera energieffektiviteten och minska bränsleförbrukningen är viktiga pusselbitar för att nå fossilfria transporter. Fossilfria transporter måste kunna genomföras med samma, eller högre, effektivitet än dagens transporter. Det innebär att vi som fordonstillverkare kommer att fortsätta utveckla våra produkter för att förlänga körsträcka, öka transporteffektiviteten, korta laddningstider och förbättra lastkapacitet (exempelvis längre och tyngre lastbilar). Det är dock inte avsaknad av produkterna som idag är den begränsande faktorn.

En framgångsrik omställning av transportsektorn kräver en sammanhållen klimatpolitik med fokus på samtliga möjliggörande styrmedel

Fossilfria transporter rullar redan på vägarna. Utbud av utsläppsfria fordon kommer inte vara en begränsande faktor för att få fart på transportsektorns omställning, utan det kommer vara infrastrukturen och

andra faktorer som avgör omställningstakten. AB Volvo brukar prata om "enabling conditions" eller möjliggörande faktorer. Dessa möjliggörande faktorer är oftast sådant som andra aktörer, inklusive det offentliga, beslutar över. Den viktigaste faktorn är utbyggnad av infrastruktur för laddning, både publik och semi-publik. Det behövs också förbättrad kapacitet i elnäten, främst på lokal och regional nivå, så att laddstationer för lastbilar kan anslutas utan långa ledtider. Energimängden till elektrifieringen av transportsektorn är i sammanhanget inte stor men även den behöver vara fossilfri. För att möjliggöra fossilfri elproduktion eller byggandet av batterifabriker behövs effektiva tillståndsprocesser. Även regelverk behöver utformas så att de underlättar (i stället för hindrar) samt styrmedel som gör omställningen attraktiv för kunderna. De fossila alternativen behöver vara dyrare enligt principen "förorenaren betalar". Styrmedel som bidrar till det skulle kunna vara bränsleskatter, reduktionsplikt, klimatpremierna till bussar och lastbilar, utsläppshandelssystem, differentierade vägavgifter, samt andra incitament som kan påskynda omställningen till koldioxidneutrala transporter.

Väginfrastrukturen kan bidra med förutsättningar för elektrifiering och elförsörjning

Trafikverket ser liksom AB Volvo elektrifieringen av transportsektorn som en av pusselbitarna till att uppnå klimatmålen. Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att "Många avgörande omständigheter för ökad elektrifiering ligger utanför transportinfrastrukturplaneringen". AB Volvo vill dock betona elnätets avgörande roll för elektrifiering och den viktiga kopplingen som finns mellan elektrifiering av transportsektorn och elnätets kapacitet.

Omställningen till elektrifiering grundas på ett systemtänkande där lastbilen eller maskinen bara är en del av en större helhetslösning med laddinfrastruktur, batterioptimering, underhåll, finansiering och värdeskapande tjänster. Trafikverket har en mycket viktig roll att möjliggöra för möjlighet till elnät i närheten av väginfrastruktur. Exempelvis vid Trafikverkets rastplatser skulle ett elnät behöva planeras. Även om inte Trafikverket bör ansvara för laddinfrastruktur för tunga fordon har de en möjliggörande roll att underlätta för elektrifieringen kring den statliga väginfrastrukturen.

Ökad effektivitet genom digitalisering och automatisering i transportsystemet

Digitaliseringen driver på omvandlingen i många olika branscher och den påverkar alla aspekter av vår bransch – från hur vi skapar kundvärde till hur vi utvecklar, tillverkar, arbetar och interagerar. AB Volvo har över 1 miljon uppkopplade fordon och maskiner i drift. Baserat på dataanalys erbjuder vi nya tjänster till våra kunder som en del av vårt helhetserbudande. Med optimerade flöden och utökad utnyttjande av utrustningen tror vi det går att fördubbla produktiviteten i våra kunders logistiksystem. För att förbättra produktiviteten och användningen av tillgängliga resurser arbetar vi med AI- och maskininlärningstekniker för att optimera transporter genom lastkonsolidering, delning och förbättring av vagnparkseffektivitet med begränsningar för vilka utsläppsklasser som får användas, långsamma transporter och alternativa drivmedel. Inom anläggningsbranschen

Vi utvecklar dessutom självkörande transportlösningar för avgränsade ytor såsom hamnar och dagbrott och för transporter mellan terminaler (hub-to-hub) på vanliga vägar vilket kommer göra kundernas arbeten säkrare, produktivare och hållbarare. Förutom detta utvecklar vi också lösningar som har kapacitet för självinlärning genom användning av de senaste AI-motorerna för att öka produktiviteten ännu mer.

Att även Trafikverket fokuserar på åtgärder som digitaliserar transportsystemet är självklart. Förutom att göra systemet effektivare kan också befintlig infrastruktur användas smartare.

Utveckla och förstärk vägnätet för att möjliggöra tyngre och längre lastbilar

I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd, särskilt i kombination med BK4, är ett effektivt sätt att både förbättra tillgängligheten för näringslivets godstransporter och underlätta för intermodala transporter. I augusti 2022 fattade regeringen det efterlängta beslutet att öppna upp sammanhängande stråk på upp till 450 mil för längre lastbilar och från december 2023 är det möjligt att trafikera en del av det statliga vägnätet. Ambitionen är att ytterligare delar av det statliga och kommunala vägnätet ska öppnas upp för trafik med längre lastbilar under sommaren 2024.

Eftersom samhällsnyttorna är stora i förhållande till kostnaderna bedömer Trafikverket att det är angeläget att fortsätta arbetet med att öppna upp ett större vägnät för tyngre och längre lastbilar, och helst öka takten. AB Volvo vill se en ytterligare ökad ambitionsnivå när det gäller implementeringen av BK4 i resterande vägnätet och föreslår att år 2026 blir året då hela det statliga BK1-vägnätet är klassat som BK4. Här är det också nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar för godstransporter för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet för att möjliggöra ett sammanhängande vägnät ända fram till relevanta start- och slutpunkter.

Förbättra näringslivsperspektivet i infrastrukturplaneringen och uppdatera godstransportstrategin

Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att tydligare koppla infrastrukturutbyggnad till näringslivsinvesteringar i nästa nationella plan. Idag har Trafikverket ingen proaktiv process för att ta hänsyn till dessa, varför flera stora näringslivsinvesteringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen. I kommande åtgärdsplanering bör Trafikverket därför kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de verksamheter som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i ökad eller ny produktionskapacitet. Trafikverket behöver generellt ett mer systematiskt och proaktivt arbetssätt för att kunna bemöta en omvärld som förändras i ett allt snabbare tempo. AB Volvo vill gärna bidra i processen.

Sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör konkretiseras och ges utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition. Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. Det är därför viktigt med dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins behov exempelvis stråk som leder till stora internationella och intermodala noder bör ha kapacitet att hantera minst 750 meter långa tåg. Det kan också handla om att säkerställa tillgängligheten för tyngre och längre vägfordon till internationella noder och i gränsöverskridande trafik.

Regeringen beslutade om en godstransportstrategi under 2018 och denna strategi var mycket viktig för att synliggöra godstrafikens behov av ett väl fungerande logistiksystem, intermodala lösningar, omställning och kompetensförsörjning. Denna strategi behöver uppdateras och förnyas för att ta ytterligare steg med ett transportsystem som är helt fossilfritt, säkert och mer effektivt.

Inför en långsiktig finansierad underhållsplan för att eliminera underhållsskulden

Inte ens i alternativet med 20 procent utökad ram anser Trafikverket sig kunna återta mer än 10-15 procent av det eftersatta underhållet för järnvägen. Det krävs en gemensam kraftsamling, där alla tillgängliga metoder för att effektivisera underhållsarbetet bör prövas och nya utvecklas. Ett förslag är att utarbeta en långsiktig nationell underhållsplan som också är finansierad. Det gäller att skapa kontroll över anläggningen och se till att underhållsinsatser kan säkras över tid. För att säkerställa att satsningar på ökat underhåll av infrastrukturen kommer till maximal nytta behövs finansierade långtidsplaner som går bortom den årliga budgetprocessen. AB Volvo efterfrågar därför en finansierad underhållsplan, inklusive kontrollstationer, som inom 20 år har tagit igen det eftersläpande underhållet för väg- och järnvägstransportsystemen.

Annars finns en överhängande risk för att underhållsskulden fortsätter att växa från plan till plan trots ökade resurser.

Se över och förbättra planeringsprocessen med fokus på att slutföra projekt

Situationen som Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget visar tydligt på orimligheten i nuvarande processen kring nationella planen. Objekt har tryckts in i slutet av planperioden för att kunna säga att de är med trots att det ofta endast är en liten del som är finansierad. Det gör att till nästa nationella plan uppfattas projektet som låst, eftersom tidigare nationella planer ligger till grund för den kommande planen. En etapp påbörjas på en lång sträcka och olika aktörer kan glädja sig åt att projektet har startat men i själva verket det kan dröja många år innan det är färdigställt i sin hel-het. Samhällsnyttan realiserar inte förrän hela projektet är genomfört. En mer rimlig ordning skulle vara att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen. Fokus behöver vara på att slutföra projekt och full finansiering är viktigt innan projekt startar för att underlätta snabbt genomförande.

Drift och underhåll av befintlig infrastruktur är en grundförutsättning. Sverige måste också kunna investera i ny infrastruktur, inte minst för att kunna säkerställa god tillgänglighet till transportinfrastruktur för företag håller på att etablera sig eller expanderar sin verksamhet runt om i landet samt kopplat till försvarets ökande behov. Den nationella planen är övertecknad och med gällande ram kommer det inte att finnas medel för nya investeringar, och hårda prioriteringar kommer då att krävas.

Det finns stora osäkerheter förknippade med kostnaden för större infrastrukturinvesteringar och gott om exempel på infrastrukturprojekt som blivit betydligt dyrare än beräknat. Syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. AB Volvo välkomnar Trafikverkets förslag om att i ett tidigt skede kunna ta ut investeringar ur planen, om det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än enligt de första beräkningarna. Samtidigt är det viktigt att eventuell omprövning av projekt görs i ett systemperspektiv och att Trafikverket tydligt och transparent kommunicerar var i beslutsprocessen dessa befinner sig i. Staten arbetar i verkligheten med ettåriga budgetar och en lång plan innebär inte att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats. Bättre då att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet. Det är när infrastrukturprojekt är färdiga i sin helhet som industrin får en tydlig nytta av åtgärderna. Fokus måste därför förflyttas till färdigställande med effektivt och snabbt genomförande.

Viktiga infrastrukturåtgärder från olika delar av AB Volvo

AB Volvos ambition på hållbarhetsområdet ur ett kund- och samhällsperspektiv är att nå 100 % säkra, 100 % fossilfria och 100 % produktivare lösningar. En robust och effektiv infrastruktur som ger förutsättningar för att nå dessa mål är det som AB Volvo främst prioriterar.

Volvos industrianläggningar i Sverige (GTO)

Industriproduktion av fordon och komponenter kräver väl fungerande logistik till och från produktionsanläggningar, det gäller både i Sverige och till och från Sverige. Behov av robust och tillförlitlig infrastruktur för möjlighet till effektiva och optimerade godstransporter är därför en utgångspunkt. AB Volvo använder alla trafikslag med en bas till/från Göteborg och den logistikcentra som finns där (crossdockning). Anläggningarna använder lastbilstransporter och järnväg samt utnyttjar de "inlandshamnar" (dry port) som finns. I transporter till och från Sverige är det främst sjöfart med Göteborg som nav. Behov är av intermodala lösningar där trafikslagen är kompletterande. Alla trafikslag behöver effektiviseras utifrån sina förutsättningar. För de järnvägstransporter som sker till industrianläggningarna finns stort behov av

tillförlitlig infrastruktur med prioritering av underhåll för att minimera störningar. Det finns också behov av att bygga bort flaskhalsar för godstrafiken och optimera befintliga spår. De huvudsakliga järnvägsflödena sker från Umeå till Göteborg och från Umeå till Gent (Belgien), och båda dessa flöden drabbas ofta av förseningar kopplat till infrastruktur. Flera av anläggningar kan optimera lastbilstransporter med tyngre och längre fordon och vi planerar för en övergång från bil och släp till dubbla trailers. Ett väl utbyggt vägnät för BK4 samt längre fordonskombinationer är därför viktigt.

AB Volvo bygger också en ny batterifabrik i Mariestad är där utvärderas flera olika logistikupplägg och terminaler eller inlandshamnar kommer troligtvis vara en viktig lösning. Här är godstrafik längs Västra stambanan viktig samt möjlighet till inlandssjöfart från Värnen via Göta älv till Göteborg. Batterifabriken ligger strategiskt placerad nära E20 samt har viktiga anslutningsvägar för både godstransporter och arbetspendling. En väginfrastruktur med väl underhållna vägar och järnvägar i regionen underlättar arbetspendling till/från anläggningen.

Volvo Bussar

Kollektivtrafik och turistresor sker ofta med buss. Åtgärder i den statliga infrastrukturen som behövs är åtgärder som främjar omställningen, exempelvis möjligheter till laddstationer vid rastplatser, resecentra och bussterminaler. Fler väljer bussen om det är bra komfort, och då ingår väl underhållen väginfrastruktur med få potthål och gupp. Åtgärder som främjar till trafiksäkrare vägar är också mycket viktigt. Satsningar på regionala länsplaner är därför viktigt eftersom det ofta är på regionala vägar där bussresor sker. Stadsmiljöavtal är viktiga också i det här sammanhanget och prioriterade busskörfält är en prioriterad åtgärd i kommuner och regioner. Det behöver också finnas incitament för samordning mellan kommuner, regioner och Trafikverket för att skapa prioriterade busskörfält. Med prioriterade busskörfält kan busstrafik ge samma effektivitet som tåg och spårvagn men till en betydligt lägre kostnad.

Volvo Lastvagnar (Trucks)

Lastbilstrafik är redan idag det dominerande trafikslaget för godstransporter inom Sverige. För att skynda på omställningen behöver statlig infrastruktur möjliggöra laddinfrastruktur vid rastplatser och andra naturliga lastbilsstopp. Trafikverket har inte, och ska inte, ha ansvar för laddstationer men bör ha ett ansvar att se till att det planeras och byggs infrastruktur för att möjliggöra laddning längs vägnätet exempelvis genom elförsörjning till platser längs motorvägarna. Grundläggande är också underhåll av väginfrastrukturen. Med en väl underhållen infrastruktur ökar trafiksäkerheten och slitage på fordonen minskar, dessutom gör det framkomligheten bättre och ger ett robust vägnät med färre störningar.

För att minska antalet möteskollisioner mellan personbilar och lastbilar bör fler vägar byggas om till mötesseparerade vägar. Att trafiksäkerheten prioriteras högt i kommande Nationell plan är mycket viktigt. Därför ser vi att en större och riktad satsning bör ske i länsplanerna på trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. AB Volvo arbetar för säkerhet och har en vision om noll olyckor för dem som använder våra produkter. Vi arbetar också proaktivt för att utveckla intelligenta lösningar som inte bara reducerar följderna av olyckor utan även syftar till att undvika dem helt. Sedan 1969 har vi haft ett team som enbart arbetat med att förstå varför trafikolyckor inträffar. Deras arbete med trafiksäkerhet hjälper oss att utveckla säkerhetsrelaterade förbättringar så att vi en dag kan undvika trafikolyckor helt och hållet.

Effektivisering av lastbilar är också viktigt, och ett vägnät för BK4 som möjliggör både tyngre och längre lastbilar är därför viktigt att det fullföljs så att hela BK1-vägnätet får BK4-standard så snart som möjligt. Det ger också större effektivitet i transportsystemet, lägre utsläpp och med högre bärighet på vägarna höjs beredskapen. Cirka 50 procent av den svenska åkerinäringen är verksamma inom bygg- och anläggningssektorn, och därför är fossilfritt byggande och fossilfria entreprenader viktiga steg för att

möjliggöra omställningen av transportsektorn. Trafikverket har ett ansvar att driva på omställningen i transportsektorn genom att sätta tydligare upphandlingskrav vid byggandet av infrastruktur i Sverige.

Volvo Construction Equipment

AB Volvo erbjuder anläggningsmaskiner för infrastrukturbyggande och har i sitt produktsortiment många elektriska maskiner och även portabla lösningar för laddning av dessa. För att driva på omställningen inom entreprenadsektorn har Trafikverket ett mycket stort ansvar. Genom att krävställa utsläppsfria maskiner vid byggandet av ny infrastruktur i Sverige kan omställningen ta fart inom bygg- och anläggning. Även inom drift och underhåll finns stora möjligheter att använda utsläppsfria och fossilfria maskiner.

Entreprenörer behöver se att de har användning för de utsläppsfria maskinerna på längre sikt än ett enda projekt, därför är det viktigt att Trafikverket arbetar tillsammans med bygg- och anläggningssektorn för att gynna innovation och omställning. AB Volvo erbjuder även olika typer av flexibla finansieringslösningar för att underlätta elektrifieringen.

Elektrifieringen går hand i hand med digitaliseringen, med stor potential för ökad kostnadseffektivitet inom bygg och anläggningssektorn. Volvo Construction Equipment erbjuder digitala tjänster för att mäta minskade CO₂-utsläpp, optimerade lastning, telematik och förarcoaching etc. Kostnaden för omställningen kan därför hållas ned tills dess att volymerna ökat och priset på tex batterier sjunkit. Eftersom Trafikverket är en dominerande aktör inom infrastrukturbyggande behöver de agera tydligt om omställningen ska ta fart.

Volvo Penta

Omställningen av transportsystemet behöver även ske inom logistiksystemet som helhet och inte bara i trafiken. På terminaler, omlastningsplatser och hamnar finns många typer av maskiner, truckar, och lyftanordningar. Även om alla dessa fordon inte är Volvo kan det ändå sitta komponenter från Volvo Penta i dem. Möjlighet till laddinfrastruktur och elledningar är därför viktigt i terminaler, omlastningsplatser och hamnar. Även annan infrastruktur för vätgas och andra alternativa bränslen behövs. Trafikverket, Sjöfartsverket och Energimyndigheten behöver tillsammans genomföra åtgärder som underlättar omställningen av alla typer arbetsmaskiner. Dessa myndigheter behöver gemensamt utarbeta möjligheter till statligt stöd eller medfinansiering för åtgärder inom hamnarnas geografiska ansvarsområden. Det kan vara aktuellt för åtgärder av nationellt strategiskt intresse, exempelvis elektrifiering, förnybara bränslen, beredskap, multimodala/intermodala transporter eller klimatanpassning, exempelvis Trafikverkets förslag om en breddad ekobonus.

Sjöfarten är ett viktigt segment för Volvo Penta och frågor som kopplar till sjöfartens omställning och elektrifiering. AB Volvo vill se ett 100 procent fossilfritt transportsystem och åtgärder för att underlätta omställningen av sjöfarten är därför prioriterade. Hamnarna har en viktig roll i infrastrukturen och de åtgärder och förslag som Trafikverket lyfter fram för en effektivare sjöfart med lägre utsläpp stödjer AB Volvo. För att främja omställningen bör även fartyg under 400 bruttoton undantas från beskattning av elektrisk landström. En skatteväxling till skattefria fossila bränslen kan vara en form för finansiering. Det bör också komma till en skärpt reglering av EU ETS, eller i ett nationellt handelssystem, så att även utsläpp från 400 bruttoton omfattas. Även FuelEU Maritime bör omfatta fartyg från 400 brutto. Det behövs också emissionsregler för bensindrivna utombordsmotorer, som idag i princip saknas.

Volvos affärsresor

Allmänt gäller att AB Volvo har behov av affärsresor till/från Sverige samt resor inom Sverige. Dessa affärsresor behöver vara punktliga och med få störningar. Det gäller exempelvis resor med järnväg, resor

med flyg och särskilt resor till och från flygplaster. Bra anslutningar till Landvetter och Arlanda är särskilt viktigt.

Ytterligare dialog och analyser välkomnas

Som alltid står AB Volvo till förfogande för ytterligare dialog om viktiga åtgärder för industrin, transportsektorns omställning och frågor som kopplar till trafiksäkerhet, digitalisering och effektivitet.

Göteborg 2024-04-15

Karolina Boholm, AB Volvo

Director Public Affairs

karolina.boholm@volvo.com