

Gröna Bilister
Josefsdalsvägen 38A
733 37 Sala

Remissvar
Dnr I2020/02739
29 januari 2021
Infrastrukturdepartementet

Skickat till:

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande

Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037, rapport 2020:186

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, städers dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på inriktningsunderlaget och vi bistår gärna Trafikverket med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt och hållbart transportsystem.

Inledning

Vi befinner oss i en pågående klimatkris där vi behöver anamma en starkare hållbarhet. Inom denna strävan mot det hållbara samhället fokuserar Gröna Bilister på mobilitet. Idag utgör vägtrafiken cirka 30 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Fram till 2030 har Riksdagen beslutat att vi ska minska koldioxidutsläppen från inrikes transporter med 70 procent. Det här är ett tufft mål och vi behöver tuffa beslut för att nå målet. Trafikverket skriver i inledningen till inriktningsunderlaget "att klimatmålen ska nås är en central utgångspunkt för planeringen".

Det finns mycket att säga om inriktningsunderlaget. Nedan ger Gröna Bilister några synpunkter föreningen anser särskilt viktiga.

Sammanfattning av synpunkter:

- Gröna Bilister anser att Trafikverket lägger allt för liten vikt vid att möjliggöra, underlätta och öka attraktiviteten gällande resande med alternativa färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Trafikverket bör sträva efter en infrastruktur som når målen, inte en som uppfyller basprognoserna. Kraftfulla insatser behövs gällande dessa frågor om klimatmålen ska kunna uppnås, något som vi anser att Trafikverket bortser från i alltför hög grad.
- Gröna Bilister står bakom Trafikverkets analys gällande att ökade insatser behövs för såväl elektrifiering som biodrivmedel i kombination med höjda priser på fossila drivmedel. Samtliga dessa delar behöver dock innehålla tydliga strategier som möjliggör en omställning även i glesbygd. Hållbara färdssätt måste vara tillgängliga för samtliga medborgare till rimliga priser och förutsättningar. Höjda priser på fossila drivmedel måste kombineras med att öka tillgängligheten och attraktiviteten för alternativa färdssätt och hållbara drivmedel.
- Gröna Bilister håller med om att insatser för vidmakthållande av befintlig infrastruktur är av stor vikt i ett kostnadseffektivitetsperspektiv. Motsvarande resonemang bör dock tillämpas på tankinfrastruktur för exempelvis E85 för att det ska vara möjligt att tillhandahålla en bredd av kostnadseffektiva lösningar i transportsektorns omställning. Detta lyfts dock inte fram i underlaget, trots att vi vet att en bredd av olika förnybara drivmedel behövs för att klimatmålen ska kunna nås.
- Gröna Bilister står bakom Trafikverkets analys gällande behovet av en långsiktig strategi för produktion och användning av biodrivmedel. Sverige bör satsa på en strategi för ökad *inhemsk* produktion av hållbara biodrivmedel som därefter på sikt kan förflyttas från vägtransportsektorn till flyg, sjöfart och andra länder i takt med en successivt ökande elektrifiering.
- Gröna Bilister står bakom Trafikverkets analys gällande behovet av en ökad utbyggnad av infrastruktur för snabbbladdning samt vikten av att det tas ett offentligt ansvar för att få denna utbyggnad på plats i närtid. Gröna Bilister anser dock att motsvarande offentliga ansvar bör tas för att säkerställa en rikstäckande infrastruktur även för tankning av biogas. Något som på ett enkelt, snabbt och kostnadseffektivt sätt skulle underlätta bland annat fossilfria godstransporter samt i närtid tillgängliggöra ytterligare ett förnybart drivmedel i hela landet till rimliga priser för gemene man.
- Slutligen anser Gröna Bilister att Trafikverket bör agera föredöme och i större utsträckning nyttja de egna upphandlingarna som en drivkraft för transportsektorns omställning.

Synpunkter på inriktningsunderlaget

Vikten av ökade satsningar på alternativa färd sätt

Ett problem Gröna Bilister ser med inriktningsunderlaget är hur Trafikverket fokuserar på basprognoserna. Tidigt skriver Trafikverket att klimatmålen ska nås. Gröna Bilister ställer sig tveksamma till huruvida basprognoserna om ökad biltrafik kan matcha det målet. Kan vi nå våra klimatmål genom att planera infrastrukturen utifrån en ökad trafik? Trafikverket bör sträva efter en infrastruktur som når målen, inte en som uppfyller basprognoserna.

Vidare verkar inte Trafikverket vara beredda att satsa tillräckligt på alternativa trafikslag, exempelvis cykel och kollektivtrafik. Anledningen är att vägtrafiken är så mycket större än de andra trafikslagen och därför kan alternativa trafikslag endast blygsamt minska transportsektorns klimatutsläpp, enligt Trafikverket. Att vägtrafiken är större är ett resultat av flera decenniers fokus på bilen och dess infrastruktur. Vi har byggt samhällen, städer och våra liv utifrån bilistens framkomlighet och bekvämlighet.

För att ge gång, cykel och kollektivtrafik möjligheter att ta andelar från biltrafiken behöver dessa bli prioriterade satsningar. Att satsa på alternativa trafikslag i kombination med en effektivisering av befintlig fordonsflotta borde vara rätt väg att gå.

En viktig aspekt för att höja prioriteringen av andra trafikslag är kopplat till nollvisionen. Här anser Gröna Bilister att cyklisterna bör vara en självklart del i arbetet med nollvisionen.

Gröna Bilister anser att Trafikverket lägger alltför stor vikt vid biodrivmedel och elektrifiering. Det är bra då de är hållbara drivmedel och tekniker, men mer fokus behövs på andra trafikslag än bil, som gång, cykel och kollektivtrafik. Även människors resvanor behöver förändras. Vi kan inte längre äga och köra bil av vana, vi måste börja använda färdmedel efter behov, inte vana. För oavsett hur bilen drivs tar den stora ytor i anspråk, skapar trängsel och orsakar buller. Dessutom motverkar bilismen de aktiva transporter som bland annat svenskar, som rör sig mindre och mindre, behöver. Det behövs en breddning av resonemanget där en minskad biltrafik även bidrar positivt till städernas och människors hälsa.

Ytterligare en viktig anledning för Trafikverket att satsa på fler trafikslag är kopplat till dyrare bränslepriser, som beskrivs bidra positivt till att minska utsläppen. Resonemanget är att när färre svenskar har råd att äga och köra bil minskar antalet bilresor. En viktig fråga är såklart hur de som inte längre har råd att resa med bil, alls eller lika ofta, ska resa istället? Rimligen behöver dessa personer andra, billigare, färdmedel att nyttja. Återigen krävs satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik.

Gällande styrmedel och regleringar ställer sig Gröna Bilister bakom förslaget om sänkt bashastighet. I inriktningsunderlaget nämns positiva effekter för barn och äldre, samt en stärkt jämställdhet. Dock

ser vi gärna att bashastigheten blir 30 km/tim, inte 30-40 km/tim som står i inriktningsunderlaget.

Vidare inom temat styrmedel och regleringar är Gröna Bilister mycket positiva till ändringar i trafiklagstiftningen så att lämpliga trafikregler anpassas efter cykeltrafikens förutsättningar.

Hållbar produktion av biodrivmedel

Gröna Bilister står bakom och stöttar Trafikverkets analys gällande behovet av en långsiktig strategi för *inhemsk* produktion och användning av biodrivmedel. Trafikverket för i detta avsnitt intressanta resonemang kopplat till olika definitioner på vad det innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i omställningen. Gröna Bilister förespråkar att Sverige bör fokusera på att visa hur högt satta mål kan nås genom att tillvarata nationella förutsättningar (exempelvis avfallsbaserad biodrivmedelsproduktion) i kombination med en kostnadseffektiv politik som stödjer en strategisk övergång till hållbara drivmedel (exempelvis statligt ansvarstagande för infrastruktur för laddning och tankning samt bonus för inköp av miljöfordon).

Trafikverket för även fram ett rimligt förhållningssätt till hur snabbt det går att elektrifiera transportsektorn, vilket är bra då det annars finns risk för att en snedvriden bild ges av de insatser som krävs för att ställa om transportsektorn. En ökad inhemsk produktion av biodrivmedel kan även ha många andra positiva samhällseffekter utöver transportsektorns omställning (ökad krisberedskap på drivmedel och livsmedel, landsbygdsutveckling, hållbar avfallshantering och cirkulär ekonomi etc), vilket talar för att Sverige bör satsa på en strategi för ökad inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel som därefter på sikt kan förflyttas från vägtransportsektorn till flyg, sjöfart, industri och andra länder i takt med en ökad elektrifiering.

Statens roll i infrastrukturutbyggnad

Gröna Bilister står bakom och stöttar Trafikverkets analys gällande behovet av en ökad utbyggnad av infrastruktur för snabbaddning, samt vikten av att det tas ett offentligt ansvar för att få denna utbyggnad på plats i närtid. Det är av stor vikt för att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås.

Många av de anledningar som förs fram gällande vikten av att staten tar ett ansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur gäller dock även för utbyggnaden av tankinfrastruktur för biogas. Här har marknaden med hjälp av sporadiska statliga stöd och kommunägda bolag fått hanka sig fram de senaste femton åren. En någorlunda acceptabel täckning av gastankställen börjar nu äntligen komma på plats, men det har tagit alldeles för lång tid. Genom en riktad punktinsats i närtid skulle etablering av gastankställen på de sista vita fläckarna runt om i Sverige (likt det förfarande som nu genomförs för laddinfrastruktur) kunna skapa ett nationellt funktionellt system för tankning av biogas till en relativt låg kostnad. Detta är en insats som ligger helt i linje med DAFI, bonus-malus systemet, den nya miljöbilsdefinitionen, den nya miljölastbilsdefinitionen (klimatpremien), den tuffaste miljözonen

klass 3, konverteringspremie för befintlig fordonsflotta samt de förslag som presenterats i och den politiska vilja som uttryckts kopplat till Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63).

Att bygga ut en heltäckande laddinfrastruktur och ställa om hela transportsektorn till elektrifiering kommer att ta tid. För att säkerställa att en hållbar omställning faktiskt kan ske inom en rimlig tidsram samt för att möjliggöra en hållbar produktion av biodrivmedel krävs satsningar på flera olika biodrivmedel då de olika produktionssätten kan nyttja olika typer av råvaror och avfallsströmmar. Reduktionsplikten innebär ett kraftigt styrmedel gällande flytande biodrivmedel. En punktinsats när det gäller infrastruktur för gastankställen är en viktig pusselbit för en ökad omställning till biogas, inte minst inom godstransporter där både Scania och Volvo tillhandahåller en bredd av tunga fordonsalternativ. En förbättrad infrastruktur för tankning av biogas tillgängliggör även ett kostnadseffektivt förnybart alternativ för fler privatpersoner och företag i glesbygd. Volkswagen som har satsat på teknikutveckling av bra gasfordon lyfter fram vikten av långsiktiga planer för infrastrukturutbyggnaden för el och biogas för att en ökad omställning ska kunna ske och betonar att det bland annat har varit på denna punkt som det brustit när det gäller att få till en ökad omställning till gasfordon (<https://www.nyteknik.se/elbilar/vw-laddinfrastrukturen-ar-ett-ansvar-for-staten-6955766>).

Motsvarande resonemang gällande statligt ansvar för infrastruktur kan föras när det gäller att få på plats en grundläggande basinfrastruktur för tunga transporter på vätgas längs de primära transportkorridorerna från Europa och upp genom Sverige. En sådan insats skulle dock kräva betydligt större ekonomiska resurser och ta längre tid men är även det en insats att se över i ett nästa steg.

Offentlig upphandling som drivkraft i omställningen

Gröna Bilister anser att Trafikverket i betydligt större utsträckning bör nyttja de egna upphandlingarna som en drivkraft för transportsektorns omställning. Trafikverkets upphandlingar av transporter och transportintensiva tjänster är ofta förutsättningskapande för hur tuffa krav andra offentliga aktörer kan ställa i sina entreprenadupphandlingar. I dag är Trafikverkets miljökrav gällande fordon och drivmedel i dessa upphandlingar relativt blygsamma. Genom att Trafikverket agerar som föredöme och i största möjliga mån ställer krav på miljöbilar och miljölastbilar i kombination med höga krav på förnybara drivmedel skulle Trafikverket genom sin egna verksamhet kunna bidra till utbyggnaden av infrastruktur för tankning och laddning av förnybara drivmedel avsevärt.

För Gröna Bilister

Marie Pellas, ordförande