



Infrastrukturdepartementet 103
33 Stockholm

Södertälje 210129

Henrik Gustafsson
Manager Public Affairs
Transport Policy and Trade
henrik.gustafsson@scania.com
070 086 58 99

Remissvar från Scania - Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037 - diarienummer I2020/02739

Sammanfattning av Scanias remissvar

Kommande nationell plan är avgörande för hur Sverige ska klara klimatmålet för transportsektorn till 2030.

Det ekonomiska anslaget i planen bör ligga på den högsta nivån som föreslås. En planperiod för 2022-2033 är att föredra.

Elektrifieringens betydelse underskattas i inriktningsunderlaget. Samordning mellan myndigheter och ett utbyggt elnät är avgörande för en framgångsrik elektrifiering av vägtransporterna.

Hållbara biodrivmedel är viktiga både för klimatmålet för 2030 och för att minska vägtransporternas sårbarhet. Bra förslag i underlaget om en strategi för användning och produktion av biodrivmedel.

Det är positivt att inriktningsunderlaget lyfter fram tyngre och längre lastbilar för minskad klimatpåverkan. Dock olyckligt att införandet av längre lastbilar dröjer i Sverige.

Ekonomiska styrmedel motsvarande EU:s reviderade Eurovignette och Tysklands MAUT-avgift är viktiga i lastbilstrafikens omställning till fossilfrihet.

Planera för busstrafik både vid nybyggnation av väg och vid trimningsåtgärder. BRT/stombusslösningar i stadsmiljöavtal är ett kostnadseffektivt sätt att stärka kollektivtrafiken.

Inriktningsunderlaget tar för liten hänsyn till de krav som automatiserade fordon kommer att ställa på vägsystemet. Sverige måste ta en aktiv roll i EU och globalt i arbetet med att förbereda transportsystemet för automatiserade fordon.

Sverige bör bli bättre på att använda de möjligheter till medfinansiering av infrastruktur och fossilfria transportlösningar som EU erbjuder.

Ny förbindelse vid E4/E20 Södertälje kanal. Befintlig bro är sårbar och inte dimensionerad för framtida trafikolymer och E4 Förbifart Stockholm.



2 (9)

1. Kommande nationell plan – avgörande för klimat, hållbarhet, innovation och export i Sverige.

De kommande årens investeringar i transportinfrastruktur är avgörande för hur Sverige ska klara såväl det nationella klimatmålet för transportsektorn till 2030, åtagandena inom EU:s klimatpolitik och Parisavtalet. Investeringarna i transportinfrastruktur har även direkt bäring på Sveriges möjligheter att klara de globala målen i Agenda 2030, målsättningarna om ökad export, innovationskraft och sysselsättning i hela landet samt Nollvisionen på trafiksäkerhetsområdet.

Till skillnad från tidigare förberedelser för infrastrukturpropositioner och nationella infrastrukturplaner har vi nu en tydlig utveckling i Sverige, EU och globalt mot uppkopplade och automatiserade vägtransporter. Klimatfrågan står än mer i centrum jämfört med tidigare och är den starkaste drivkraften för elektrifieringen av vägtransporterna.

Ett transportsystem där nyttan med teknologier som elektrifiering, uppkoppling och automatisering tas om hand kommer stärka Sveriges innovationskraft ytterligare och ge möjligheter till ökad export av hållbara transportlösningar.

Under 2020 och början av 2021 har den globala pandemin visat att fungerande gods- och persontransporter är helt avgörande för att grundläggande samhällsfunktioner som sjukvård, industriproduktion och detalj- och livsmedelshandel ska fungera. Covid-19 krisen visar tydligt vikten av ett robust och väl fungerande transportsystem för att samhällets grundläggande funktioner ska fungera.

2. Scantias arbete med hållbara transporter

Scantias målsättning är att driva skiftet mot hållbara transporter på ett sätt som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort.

Vi vill uppnå detta genom att arbeta med energieffektivitet, förnybara drivmedel och elektrifiering, samt smarta och säkra transporter. För vår egen verksamhet har vi satt upp egna vetenskapligt baserade klimatmål om att minska koldioxidutsläppen med 50 procent till 2025 jämfört med 2015 och utsläppen från våra produkter med 20 procent under samma period. Detta mål är godkänt av Science Based Target Initiative, SBTi. Vi är fast beslutna till att bidra till Parisavtalets mål.

3. Scania i Sverige och globalt

I Södertälje har Scania produktion av lastbilar, bussar och motorer samt forskning och utveckling och huvudkontor samlat. 2023 öppnas även en komplett batterifabrik för batterier till elektrifierade tunga fordon. Scania är det största företaget i fordonsklustret i Mälardalen där nära en tredjedel av alla fordonsjobb i Sverige finns. 2019 var Scania det företag som sökte flest patent



3 (9)

hos Patent- och registreringsverket vilket gjorde Södertälje till den kommun där näst flest patent söktes i Sverige.

I Oskarshamn tillverkas lastbilshytter för Scantias hela Europeiska lastbilsproduktion och i Luleå tillverkas ramkomponenter. Scania har 18000 anställda i Sverige och 50 000 globalt. Scania har även komplett produktion av fordon i Zwolle i Nederländerna, Angers i Frankrike och i Sao Paulo i Brasilien. 2023 öppnar Scania en produktionsanläggning i Kina, i Rugao, femton mil norr om Shanghai.

4. Scantias synpunkter på inriktningsunderlaget

4.1 Anslag och prioriteringar

Scania delar Trafikverkets bild av att behoven av investeringar i den svenska transportinfrastrukturen, inte minst på vägsidan, är fortsatt stora. Rimligen bör anslagen i den kommande planen vara på den översta nivån Trafikverket föreslår, tjugo procent över grundramen. Inte minst då Trafikverket bedömer att BK4 då kan införas fullt ut. Likaså förutsätter vi att det högre anslaget även innebär högre investeringar i åtgärder som påskyndar elektrifieringen av vägtrafiken.

Att prioritera ökat underhåll är något som förbättrar transportsystemet här och nu på ett effektivt sätt. Scania vill ändå framhålla vikten av att nyinvesteringar i större enskilda objekt har en stor roll i att förbättra transportsystemet för både gods-och persontransporter. För att bibehålla Sveriges konkurrenskraft och klara kommande trafikökningar enligt Trafikverkets egna prognoser måste även nya större objekt kunna lyftas fram.

Utifrån de stora behov som finns för underhåll och även nyinvesteringar är det sannolikt bäst att finansiering av nya stambanor görs utanför planen.

Scania bedömer även att en planperiod på elva år 2022-2033 är att föredra framför en längre planperiod 2022-2037.

4.2 Fossilfria transporter och klimatomställning

Elektrifiering

Klimatutmaningen gör att elektrifieringen nu succesivt får ett genombrott i vägtransporterna. Scania börjar serieproduktionen av elektrifierade tunga lastbilar i början av 2021. Dessa är främst avsedda för lokala och regionala transporter i och runt städer kopplade till livsmedels- och varudistribution och vissa typer av byggtransporter.

Teknikutvecklingen inom området går snabbt. Inom några få år avser Scania att presentera eldrivna lastbilar för fjärrtransporter som är anpassade för att



4 (9)

snabbladdas under förarens lagstadgade 45-minutersvila. Utmaningar saknas inte för oss som enskild aktör. Men de största utmaningarna för att nå snabb utrullning av mer hållbara lösningar ligger nu i att skapa förutsättningar för ett fungerande transportekosystem som i grunden är anpassat för elektrifierade transporter. Här måste en mängd olika aktörer gå i rätt riktning och med rätt fart.

Scania bedömer att Trafikverkets inriktningsunderlag har en bra ingång rörande elektrifiering. Kraften i omställning till elektrifieringen underskattas dock. Tyvärr saknas resonemang kring hur olika fördröjande hinder som tillståndsprocesser ska kunna undanröjas och även hur myndighetssamverkan mellan Trafikverket, Energimyndigheten och Svenska Kraftnät ska ske på bästa sätt. Scania delar uppfattningen i inriktningsunderlaget att det offentliga har en viktig roll i att initiera och koordinera utbyggnaden av laddinfrastruktur i samarbete med kommersiella aktörer.

Samtidigt vill vi betona att det är viktigt att alla de statliga initiativ som nu sker i Sverige på elektrifieringsområdet hålls samman på bästa sätt för att möjliggöra och förstärka en snabb utrullning av elektrifierade tunga fordon. Den statliga elektrifieringskommissionen har en central roll i detta arbete, till detta kommer den stundande elektrifieringsstrategin, flertalet regeringsuppdrag till Trafikverket om elektrifiering och elvägar, införande av regionala elektrifieringspiloter för tunga fordon under 2021 och 2022, miljöfordonspremien för tunga lastbilar och även den pågående utfasningsutredningen.

Scania vill även framhålla vikten av att arbeta både med lösningar för fast laddinfrastruktur och elvägar med luftledning. Nyttan med elvägar är stor då det innebär att lastbilar kan laddas under färd. Scania har deltagit i det försök som genomfört i Sverige på E16 utanför Sandviken och deltar nu också i tre storskaliga försök i Tyskland som visar att systemet med luftledning fungerar mycket väl. Scania ser det dock som olyckligt att Trafikverket nu skjutit fram den storskaliga elvägspiloten i Sverige.

Scania vill även lyfta behovet av investeringar för ett mer kapacitetsstarkt och robust elnät för att möjliggöra en storskalig elektrifiering av vägtransportsektorn. Samtidigt skapar en sådan kapacitetsförstärkning förutsättningar för investering i lokal förnyelsebar energi i närheten och längs transportstråken. Det behövs förstärkning såväl i och runt städer, inte minst i Stockholmsområdet och även längs de stora godsstråken på det statliga vägnätet.

Biodrivmedel

Scania delar Trafikverkets bedömning av biodrivmedel har en avgörande roll i arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan.

Såväl som i ett Europeiskt som ett globalt perspektiv har Sverige en hög andel biodrivmedel i vägtransportsektorn. Trots det måste både



5 (9)

produktionskapaciteten av biodrivmedel öka precis som andelen biodrivmedel linje med reduktionsplikten. Scantias alla lastbilar med konventionell dieselteknik kan tankas på HVO 100 sedan 2010. Dessutom erbjuder Scania tunga fordon som kan tankas med biodiesel RME, etanol ED 95, komprimerad biogas och flytande biogas.

Scania delar bedömningen i inriktningsunderlaget att en utökad produktion av biodrivmedel också på längre sikt är gynnsam då efterfrågan från flyg och sjöfart även väntas öka. Det är positivt att Trafikverket i inriktningsunderlaget lyfter fram vikten av en tydlig strategi tas fram för användning och produktion av biodrivmedel.

I inriktningsunderlaget nämns dock inte de avgörande besluten i EU som sätter förutsättningarna för användning av biodrivmedel i Sverige. Det handlar om ett långsiktigt skatteundantag för flytande biodrivmedel efter 2021, den kommande revideringen av både RED II direktivet om förnybar energi och kommande revidering av energiskattedirektivet.

Fossila drivmedel baseras på importerad råolja även om raffinering kan göras i Sverige. Scania vill därför framhålla fördelarna med biodrivmedel helt producerade i eller nära Sverige innebär för energisäkerheten. En ökad andel biodrivmedel minskar tydligt sårbarheten för samhällsviktiga gods-och persontransporter på väg.

Scania ser den pågående statliga utfasningsutredningen för fossila bränslen som en viktig grund i det fortsatta arbetet med att fasa ut fossila bränslen.

Tyngre och längre lastbilar för minskad klimatpåverkan

Scania ser mycket positivt på att Trafikverket lyfter fram betydelsen av att öka investeringarna i vägnätet för att möjliggöra att flera vägar anpassas till BK4. Detta främjar det svenska klimatmålet för transportsektorn och även industrins och våra kunders lönsamhet och produktivitet. Uppklassningen till BK 4 främjar även vägstandarden generellt till nytta för industrins godsflöden, arbetspendling och nollvisionen på trafiksäkerhetsområdet.

För en fortsatt utrullning av tyngre fordon har även det kommunala vägnätet en viktig roll. Brister i det kommunala vägnätet i anslutning till större industrier och logistikcentrum för inte bli en flaskhals för införandet av BK4 i sammanhängande stråk.

Även längre lastbilar på det svenska vägnätet är angeläget. Scania använder i dag 32 meter långa fordonskombinationer för godstransporter i flödet mellan våra produktionsanläggningar i Södertälje och Zwolle i Nederländerna. Det är ett ytterst effektivt sätt, precis som tyngre fordon för att bidra till minskad klimatpåverkan, ökad produktivitet och även möta den växande bristen på yrkeschaufförer.



6 (9)

Det är olyckligt att införandet av längre lastbilar med 32 till 34,5 meters längd dröjer i Sverige. Det är nu över 18 månader sedan Trafikverket presenterade sin rapport Längre lastbilar på det svenska vägnätet för mer hållbara transporter. Rapporten var färdigremitterad redan hösten 2019 och trots detta har inget beslut fattats i frågan. Finland har infört möjligheten till transporter med 34,5 meters fordon redan i januari 2019. Ett införande av längre lastbilar är det snabbaste sättet att minska klimatpåverkan från fjärrtransporter i Sverige, särskilt då elektrifieringen inte kommer att ske med samma hastighet i delar av fjärrtransporterna som för lokala och regionala lastbilstransporter.

Trafikverket bedömde själva i rapporten Längre lastbilar på det svenska vägnätet för mer hållbara transporter att ett sammanhängande vägnät som uppgår till cirka 450 mil kan upplåtas för längre lastbilar inom en snar framtid. Det finns ett antal mindre brister som skulle behöva åtgärdas enligt Trafikverket. Kostnaderna för detta bedöms uppgå till cirka 150 miljoner kronor. Även dessa åtgärder som ökad mötteseparering och förbättringar av cirkulationsplatser kommer förbättra vägsystemet med stor nytta för trafiksäkerhet och arbetspendling precis som åtgärder för BK4. På sikt bör hela det vägnät på 900 mil som Trafikverket identifierat öppna för längre fordon.

Scania vill även belysa att längre fordon med 32-34,5 meters längd innebär att rastplatser och andra uppställningsplatser kan behöva anpassas för dessa fordon. Detta nämns inte i Trafikverkets inriktningsunderlag.

För att underlätta användningen av högkapacitetsfordon ser Scania stora fördelar med geofencing lösningar som enkelt kan ge förare och åkerier digital information kring vilka vägar som är anpassade för tyngre och längre fordon.

Ekonomiska styrmedel

Inriktningsunderlaget tar upp vikten av ekonomiska styrmedel. Scania ser detta som positivt och vill särskilt lyfta vikten av ett pris på koldioxid. Sverige har en framgångsrik modell för prissättning av koldioxid sedan tidigt 1990-tal genom koldioxidskatten.

Tyskland har i många år haft en differentierad prissättning av lastbilstransporter genom den så kallade MAUT-avgiften. Detta har framgångsrikt skyndat på introduktionen av fordon som uppfyller den senaste emissionsklassen i EU, Euro VI och även tunga gasdrivna fordon i Tyskland, och även i närliggande länder.

Den pågående revideringen av Eurovignettedirektivet i EU som möjliggör en CO2 differentiering av vägavgifter och tullar har stor betydelse för främjande av både konventionella energieffektiva lastbilar och elektrifierade lastbilar. I Sverige pågår nu även utredningen Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg som ska redovisas i september 2021 och som bör bana väg effektiva styrmedel för tunga lastbilar även i Sverige.

Scania ser det som viktigt att det även i Sverige införs styrmedel enligt de principer för CO2 differentiering av vägavgifter och tullar som föreslås i det reviderade Eurovignette direktivet. En klok differentiering av vägavgifter kan ge det stöd som behövs för att motivera en investering i fordon med lägre utsläpp, både vid en övergång till elektrifierade fordon och för att främja de mest energieffektiva fordonen med konventionell teknik.



Planera för kapacitetsstark kollektivtrafik med buss

Lokal, regional och långväga busstrafik på statliga vägnätet är ett effektivt sätt att minska persontrafikens klimatpåverkan. Scania vil framhålla vikten av att lättillgängliga och säkra busshållplatser och även pendlarparkeringar planeras vid nya vägprojekt. Detta kan även kan utföras som trimningsåtgärder på befintligt vägnät.

Så kallade stombussar eller Bus Rapid Transit, BRT, är ett kostnadseffektivt alternativ för kapacitetsstark kollektivtrafik i främst städer men BRT kan även användas för regionala busstransporter.

Fördelarna med BRT är stora då det sker en snabb utveckling mot elektrifiering av stadsbussar. Scania ser BRT som särskilt fördelaktigt för de statliga stadsmiljöavtalen då lösningen är ytterst kostnadseffektiv jämfört med stöd till investeringar i spårväg.

4.3. Automatiserade och uppkopplade fordon

Tillsammans med elektrifiering är automatiserade och uppkopplade fordon megatrenderna inom fordonsindustrin.

Scania deltar redan i dag flera försök med självkörande fordon globalt. Förutom i Sverige också i bland annat Singapore och Australien. Autonoma fordon kan öka effektiviteten i transportsektorn och även förbättra arbetsmiljön. Inte minst vid monotona riskfyllda arbeten som i och kring gruvor, vid stora infrastrukturarbeten och vid stora godsterminaler.

Scania anser dock att perspektivet rörande självkörande fordon inte är tillvaratagit tillräckligt i underlaget. Scania ser att en utrullning av autonoma fordon på stängda sajter ligger nära i tiden och detta kommer sannolikt också påskynda utvecklingen mot semi-autonoma och på sikt fullt autonoma fordon på det allmänna vägnätet.

Då transporter med tunga fordon ofta är gränsöverskridande måste arbetet på UN-ECE och EU-nivå för uppkopplade och automatiserade fordon intensifieras. Sverige måste ta ledning i det arbetet, det är viktigt både för svensk innovationskraft och utvecklingen mot säkrare och effektivare vägtransporter i såväl EU som globalt. Det krävs bland annat harmonisering kring vilken miniminivå på data som så kallade nationella access points ska tillhandahålla. Om trafiksäkerhetsrelaterad data ska bli riktigt användbart för gränsöverskridande transporter kan det inte se ut som idag med olika standarder för varje land.

Förberedelserna för automatiserade fordon öka än mer. Myndighetssamverkan mellan särskilt Trafikverket, Transportstyrelsen, Datainspektionen och Post- och Telestyrelsen blir allt viktigare. Även samarbete mellan forskning, myndigheter och industri kan skalas upp ytterligare.

Ett eller flera svenska trafikkontrolltorn för automatiserade vägtransporter kommer att behövas med tåg, flyg och järnvägstransporter som förebild. Arbetet med nationella kontrolltorn kan med fördel harmoniseras inom EU. Med kontrolltornen kan de stora datormängder som genereras i trafiken kring



8 (9)

störningar och hinder, prioritet för utryckningsfordon, väder och väglag med mera användas på bästa sätt.

Konkreta anpassningar av infrastruktur som också behöver EU-harmoniseras är vägskyltar, konventionella och intelligenta. Det bör även planeras för dedikerade körfält för autonoma fordon längs stora godsstråk.

4.4. Järnvägsunderhåll

Scania ser positivt på att Trafikverket föreslår ett fortsatt högt anslag till järnvägsunderhåll. Scania transporterar redan i dag gods bland annat från Nässjö söderut i Europa med järnväg, bland annat kompletta lastbilshytter från Oskarshamn till vår lastbilsfabrik i Zwolle i Nederländerna. Men en väl fungerande järnväg har vi möjligheter att använda järnväg mer i våra egna godstransporter.

Samtidigt är möjligheterna till överflyttning till järnväg som Trafikverket anger i inriktningsunderlaget också fortsatt begränsad genom kapacitetsproblem och det faktum att järnvägstransporter inte alls är lika flexibla som godstransporter på väg. Det gör ett fortsatt arbete för fossilfria godstransporter på väg så viktigt.

4.5 Dra nytta av EU-initiativ för medfinansiering och klimatomställning, TEN-T, CEF, AFID och Green Deal

Inriktningsunderlaget tar kort upp EU:s TEN-T arbete med gränsöverskridande infrastruktur och fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF. Scantias uppfattning är att arbetet bör stärkas i Sverige med att ta tillvara nyttan med TEN-T samordning och inte minst medfinansiering av svenska infrastrukturobjekt med hjälp av fonden för ett sammanlänkat Europa.

Sverige bör även driva på för att integrera laddinfrastruktur och elvägar i TEN-T och CEF-ramverken.

Inom TEN-T arbetet bör Sverige även driva på arbetet för användning av högkapacitetsfordon i de stora transportkorridorerna som Skandinavien-Medelhavet.

Den kommande revideringen av TEN-T måste prioriteras i EU-arbetet av Sverige, likaså AFID, direktivet för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel då detta kan skynda på omställningen till fossilfrihet av även gränsöverskridande godstransporter på väg.

Inriktningsunderlaget nämner kort Green Deal, EU:s gröna giv och även här gäller att Sverige tar tillvara de möjligheter som Green Deal ger för omställning till fossilfrihet.



4.6 E4/E20 Södertäljebron - enskilt objekt

Scania antar att Trafikverkets kommande åtgärdsplanering med förslag även på prioriterade större objekt kommer att remitteras senare under 2021.

Scania vill ändå nämna vikten av en ny infrastrukturlösning för E4/E20 vid Södertälje kanal som är porten till Stockholmsregionen söderifrån och viktig för stora delar av norra Sveriges koppling till södra Sverige.

Dagens brolösning har både stor kapacitetsbrist och är sårbar i händelse av trafikolyckor eller andra störningar. Kapacitetsbristen försvårar arbetspendling och störningar kan påverka samhällsviktiga godstransporter till och från Stockholmsregionen.

I regeringens nationella plan från 2018 identifierades Södertäljebron som en brist. I samma plan finns förslag på uppgraderingar av befintlig bro antagna. Nu planeras en uppgradering av befintlig bro starta 2024.

Detta innebär omväxlande avstängningar av norr- respektive södergående brohalva av befintlig bro och även trafikomläggningar i närheten av bron, något som kommer skapa stora trafikstörningar.

En ny förbindelse vid Södertälje kanal innebär att E4/E20 kring Södertälje blir mer robust och även anpassas till trafiksituationen när kommande förbifart Stockholm öppnas 2030.

Henrik Gustafsson
Manager Public Affairs - Transport Policy and Trade
Scania CV AB
henrik.gustafsson@scania.com
070 086 58 99