

YTTRANDE 2017-11-30

Dnr N2017/05430/TIF

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLMn.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Scania har som tillverkare av fordon och lösningar för tunga transporter starka intressen i transportsystemets och infrastrukturens funktion och utveckling. Som ledande företrädare inom branschen vill vi vara föregångare i utvecklingen av hållbara vägtransporter och som exportberoende verkstadsföretag med behov av stora transportströmmar är vi också beroende av en välfungerande transportinfrastruktur med flexibilitet och pålitlighet hos samtliga transportslag. Därför välkomnar Scania möjligheten att ge synpunkter på förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Det finns många bra inslag i förslaget, men vi ser också förbättringsmöjligheter och ett stort behov att förstärka utvecklingen mot ökad hållbarhet, mindre klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet, bättre effektivitet för näringslivet och medel och möjligheter att finansiera nödvändiga åtgärder med snabbare takt och att genomföra utrustning och implementering av ny teknik. Scania menar att en väl utformad nationell plan är en förutsättning för att stärka svensk export, innovationskraft och för att uppnå fossilfrihet i transportsektorn.

Samhällsutveckling och utmaningar

Transportsystemets allt överskuggande utmaning nu och de närmaste decennierna är att göra en bestående insats för att minska påverkan på jordens klimat. Det ska ske samtidigt som ekonomisk utveckling fortgår och näringslivets förmåga att konkurrera och verka med lönsamhet består, vilket är en förutsättning för Sveriges välfärd.

Planperioden sträcker sig till 2029, vilket i praktiken innebär att det är den här nationella planen som ska leverera förutsättningarna för transportsystemet att minska trafikens klimatpåverkande utsläpp med 70 procent. Det finns goda ansatser i planen men Scania konstaterar att fler och starkare åtgärder är nödvändiga för att leva upp till de höga målsättningarna.

Det är mot den bakgrunden mycket viktigt att både nyinvestera i och underhålla en infrastruktur som medger effektivisering och minskade utsläpp. Många åtgärder och styrmedel för lägre utsläpp ligger utanför den nationella planen, men samtidigt har det i

samhällsdebatten varit ett kanske alltför ensidigt fokus på bränslebyte och incitament för att använda förnybar energi.

En mycket stor del av uppfyllelsen av klimatmålen måste komma från effektivisering. Här kan den nationella planen bidra med ökade möjligheter för intermodalitet, val av transportslag och kortare resvägar. Men dessutom kan utvecklingen av infrastrukturen ge bättre bärighet som gynnar effektivare fordon och digitalt stöd som underlättar ruttplanering, lastoptimering och flödesoptimering inklusive konvojkörning. Ett gott exempel är också den dispens Scania har för att köra med dubbla trailers mellan Södertälje och Malmö. Det är en verkningsfull effektiviseringsåtgärd som skulle kunna permanentas och utvidgas till andra delar av vägnätet med nödvändiga förbättringar av infrastrukturen.

Det måste här också framhållas att underhåll och nyinvesteringar i vägar är en väsentlig del i trafiksäkerhetsarbetet och att uppnå nollvisionen att ingen ska dö eller skadas för livet i trafiken

Omställningen till fossilfrihet är dock inte enbart beroende av hållbara biodrivmedel utan kan revolutioneras genom teknik för tillförsel av el i system i direkt anslutning till vägen. Av alla initiativ att utveckla och möjliggöra nya fossilfria transportsystem på väg är elektrifiering ett av de mest lovande sätten att minska miljöpåverkan. Det bidrag som elvägar kan ge till minskade utsläpp från trafiken är nödvändiga för att klara både Sveriges miljömål samt de förpliktelser som finns kopplat till Parisavtalet.

Med tanke på att det klimatpolitiska mållåret 2030 infaller direkt efter planperioden är det också av vikt att fokus på åtgärder handlar om utrullning och tillämpning av sådan teknik som faktiskt finns tillgänglig nu eller i den närmaste framtiden. De forsknings- och innovationsåtgärder som finns i planen är förvisso angelägna men har ingen effekt under planperioden och de kan inte ersätta en målmedveten implementering av hållbara lösningar med befintlig teknik och verkan i närtid.

Scania vill understryka att alla trafikslag behöver ett omvandlingstryck som gynnar ökad effektivisering. Det krävs också ett bättre fungerande samspel mellan trafikslagen och alla försök att gynna något av dem genom särskilda pålagor som ökar körkostnader eller tider är både orättvisa och kontraproduktiva. En bärande tanke i planen är att utveckla stråk av systematisk betydelse för transportflödena i landet. Incitament att använda stråk eller motiven för last- och ruttoptimering som ökar fyllnadsgrad men medför något längre körsträcka motverkas dock effektivt om kostnaderna ökas.

Modernisering och teknikutveckling

Digitalisering och automatisering kan ge snabbare och ett mer kostnadseffektivt uppnående av de transportpolitiska målen. Dessvärre behandlas sådana åtgärder på ett ofullständigt sätt i planförslaget. Det pågår flera omfattande innovationsprogram, men Trafikverket avstår från att förhålla sig till hur den nya teknologin kan påverka transportsystemet under planperioden.

Den totala budgeten för drift och underhåll av väg och järnvägssystemet uppgår till nästan 300 miljarder kronor under planperioden. En bedömning av möjligheterna, eller till och med ett mer offensivt förhållningssätt, till optimering av underhållsåtgärder med hjälp av sensordata från uppkopplade fordon och infrastruktur hade varit intressant och relevant att inkludera.

Ett annat exempel är en effektivare styrning av trafikflöden, som följer av utvecklad digitalisering. Grundläggande teknik för att stödja den utvecklingen finns tillgänglig redan idag. Ny teknik för att underlätta ett ökat samarbete inom transportkedjorna har inte tagits upp i förslaget, trots att de med rätt förutsättningar, stöd i infrastruktur och incitament i hög grad effektiviserar transportsystemet och ökar dess hållbarhet.

Särskilt om elväg

Elväg för tunga fordon som får strömförsörjning via luftledning har genom de pågående försöken i Gävleborg visat sig vara ett framgångsrikt och välfungerande alternativ för hållbara transporter. En elektrifiering av delar av vägnätet med start under planperioden kan på ett mycket övertygande sätt, tillsammans med annan effektivisering och förnybara drivmedel, bidra till starkt minskade växthusgasutsläpp från tunga fordon och ett snabbt och kostnadseffektivt uppfyllande av de klimatpolitiska målen.

Ett naturligt första steg i den nationella utbyggnaden är ett projekt, där elväg byggs ut mellan Gävle hamn och Storvik. Syftet ska vara att pröva elväg i fullskalig daglig drift i ett regionalt transportekosystem med några hundratal fordon och flera olika transportköpare. Systemet ska vara öppet för flera transportoperatörer och fordonstillverkare. Med en elväg som finns och fungerar på riktigt kan elvägssträckan i Gävleborg utgöra en viktig arena för att demonstrera systemet i stor skala, testa affärsmodeller och visa kunder och intressenter från hela världen vad som går att åstadkomma. Genom samarbetsavtalet med Tyskland om elväg tillkommer ytterligare ett antal kortare sträckor för tekniktester där. För att upprätthålla det internationella intresset för det svenska pionjärförsöket, är det av stor vikt att fortsatta steg tas för en fullskalig demonstration av ett helt transportsystem på elväg.

Scania och andra leverantörer till projektet och likaså regionalt utvecklingsansvariga i Gävleborg har inlett diskussioner med Trafikverket för att ta fram investeringsunderlag och lyfta tänkbara investeringsmodeller. Såväl en statlig direktinvestering, lånefinansiering och olika samverkanslösningar kan övervägas. Det viktigaste nu är inte att ensidigt förespråka en viss finansieringsmodell utan att se till att elvägen mellan Gävle hamn och Storvik verkligen byggs och att den satsningen kommer in i planen 2018-2029. Det fortsatta arbetet för att planera en utvidgad elvägsutbyggnad i Sverige bör också fortsätta parallellt med sikte på att tas upp i kommande nationell plan om fyra år.

I planförslagets avsnitt om höghastighetsbanor resonerar Trafikverket om finansiering genom lån. Scania vill understryka att samma resonemang tillämpat på elvägsutbyggnad

är en lösning som gör att projektet verkligen genomförs, att nyttoeffekterna kan realiseras snabbt och att de klimatpolitiska målen verkligen kan uppfyllas till en rimlig samhällsekonomisk kostnad.

Scania ser en satsning på elvägar i den nationella planen 2018-2029 som ytterst strategiskt viktigt för att stärka innovation, export, nyindustrialisering och fossilfria tunga transporter i Sverige. Eftersom snabbt genomförande är av stor vikt för att åtgärderna ska få effekt till 2030 är det viktigt att ha fokus på utrullning snarare än ytterligare forskning och utvärdering av olika elvägssystem.

Namngivna investeringar och åtgärdsförslag

Norra Sverige

Scania har tillverkning av komponenter vid Ferruform i Luleå och ser med tillfredsställelse att planen har en gynnsam inverkan. Förslaget skapar nya möjligheter till boende i regionen genom att flytta bangården och skapa nytt bostadsområde för ca 1200-1500 personer. En expansiv stad blir attraktiv och har möjlighet att nå sina tillväxtmål och regionens företag kan få större urval till blivande medarbetare.

Satsningar på Norrbotniabanan samt underhåll och kapacitetsförstärkningar av befintlig järnväg gynnar Ferruform och Scania. Samtidigt konstaterar vi att en tvåspårig järnväg mellan Umeå och Luleå skulle öka motivet att köra mer på järnväg, ge bättre tillförlitlighet, lägre transportkostnad och mindre miljöpåverkan. Scania tillstyrker även de planerade muddringarna vilket generellt ökar möjligheten att nyttja hamnen i Luleå.

Stockholmsområdet

Tvärförbindelse Södertörn är en viktig del i att realisera ett effektivt vägbaserat kollektivtrafiksystem som möjliggör nya bostadsområden och en effektivare arbetsmarknadsregion och hållbar tillväxt i Stockholmsregionen. Därigenom blir förbindelsen en del av förutsättningarna för regionens utveckling. Scania välkomnar Trafikverkets ställningstagande att undersöka möjligheterna till att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik på Tvärförbindelsen, till exempel elektrifiering för tung trafik och kollektivtrafik. Men vi vill samtidigt framhålla vikten av att tvärförbindelsen i sin helhet planeras för att kunna åstadkomma goda kollektivtrafikförbindelser med buss i allmänhet och planeras för BRT (Buss Rapid Transit) i synnerhet.

Ett krafttag på den bussburna kollektivtrafiken är en förutsättning för att klara Stockholmsregionens höga bostadsmål. Satsningar på BRT är både resurseffektivt och kapacitetsstarkt samt ger goda möjligheter att binda ihop regionens kärnor. Idag återfinns två tredjedelar av arbetsplatserna i Stockholms län i dess centrala eller norra delar samtidigt som bostäderna är mer jämt fördelade i länet. Scania vill också understryka att välfungerande kollektivtrafik med buss är ett viktigt verktyg för att främja utveckling och integration i områden med sociala utmaningar.

Stockholmsbågen är en av Scania, Skanska och WSP föreslagen BRT-satsning i form av en båge mellan Haninge och Täby, vi har inom den gruppen lämnat ett separat yttrande för stöd till fortsatt utredning, planering och byggande av Stockholmsbågen i sin helhet. Genom att knyta ihop regionen norra och södra delar utan att passera den ansträngda citykärnan ger Stockholmsbågen stora restidsvinster enligt presenterade beräkningar. Därmed blir kollektivt resande mer attraktivt, med stora miljövinster till följd.

En försening av Tvärförbindelse Södertörn skulle försämra effekten av redan gjorda investeringar såsom Förbifarten genom att möjligheterna till sammanhållna BRT-lösningar skjuts på framtiden och äventyrar därutöver Södertörns kommunernas bostadsambitioner samt kompetensförsörjning för näringslivet i de södra delarna av regionen. Därför det är det av yttersta vikt att den bedömda kostnaden för Tvärförbindelse Södertörn får full finansiering under planperioden med planerat färdigställande 2025/2026 och att sträckan planeras för BRT.

Södra Sverige

Scania bedriver hyttillverkning i Oskarshamn. Vi konstaterar att det finns stora brister i transportsystemets funktion i Kalmar län vad avser både väg och järnväg. Scantias transportflöden innefattar inkommande gods främst västerifrån och utgående flöden med hytter norrut mot Södertälje och västerut på väg 37 och 47 mot Vetlanda och vidare mot Göteborg, men även lastbilstransporter till Södra stambanan. Cirka tre fjärdedelar av flödet går först västerut med destination sammansättningsfabriker i Nederländerna och Frankrike. En upprustning av järnvägen i Oskarshamn är nödvändig om en större del av godset ska kunna transporteras på järnväg men idag är vägnätet i Kalmar län mycket viktigt för Scantias tillverkning och för exporten.

Åtgärder på väg 37 och 47 finns inte med i planförslaget, vare sig som namngivna investeringar eller utpekade brister, men Scania anser att det är av stor vikt för näringslivet i regionen att vägarnas standard höjs och det behövs dessutom förbättrade trafikplatser och ny väganslutning till E22 i Oskarshamn.

SCANIA

Åsa Pettersson
Head of Public and Sustainability Affairs