

Infrastrukturdepartementet  
*i.remissvar@regeringskansliet.se*  
*i.transport.remissvar@regeringskansliet.se*

Göteborg 2022-02-24

## AB Volvos yttrande avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, diarienummer I2021/02884

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

### Sammanfattning

- Resandet på väg är och kommer även i framtiden att vara dominerande för gods- och persontrafik. Endast en mycket liten del (8%) av godstransport på väg har förutsättningar att ersättas av transport på järnväg. En fungerande väginfrastruktur är därför en uppenbar förutsättning för tillväxt och utveckling i hela landet.
- Fördelningen i förslaget att drygt 233 miljarder kronor (80 %) av de namngivna investeringarna hänförs till järnvägsinvesteringar samt att beträffande underhåll 165 miljarder kronor ska avsättas till järnvägsunderhåll medan 197 miljarder kronor ska avsättas till vägunderhåll kommer att få stora negativa konsekvenser för vägnätet både på kort och på lång sikt. Fördelning av medel bör avsevärt bättre spegla trafikslagets användande och den samhällsekonomiska effektiviteten.
- Elektrifieringslösningar för tunga transporter på väg utvecklas i snabb takt och är en viktig faktor för att uppnå klimatmålen. En väl fungerande väginfrastruktur och utbyggd laddinfrastruktur är en förutsättning. Den nationella planen bör ha ett framåtriktat helhetsperspektiv och inkludera bland annat elektrifiering, digitalisering och automatisering samt utbyggnad av laddinfrastruktur - oaktat att beslut om dessa frågor hanteras i andra sammanhang. En tydlig sektorsintegration mellan transportinfrastruktur och energiinfrastruktur ter sig allt mer avgörande för att nå klimatmålen. Vi måste säkerställa ett systemperspektiv i planeringen för framtidens transporter.
- Samhällsekonomisk effektivitet är en del av det övergripande transportpolitiska målet och grundläggande för de långsiktiga infrastrukturplanerna. Att medlen i den nationella planen i hög grad är in-tecknade på förhand är oroväckande och innebär att enligt Trafikverkets egna modeller samhällsekonomiskt olönsamma satsningar på t.ex. höghastighetståg dränerar ekonomiska möjligheter att genomföra lönsamma investeringar och åtgärder för drift och underhåll av väginfrastruktur. För att stärka näringslivets och Sveriges konkurrenskraft som industrination måste näringslivets transportbehov kunna åtgärdas betydligt snabbare än vad som är möjligt i dagsläget. Det finns ett stort behov av ökad flexibilitet och möjlighet till omprioriteringar mellan planperioderna allt eftersom förutsättningarna förändras.

- AB Volvo stödjer de föreslagna bärighetssatsningarna som möjliggör tyngre och längre vägfordon, däremot måste utbyggnaden ske snabbare och omfatta samtliga BK1-vägar för att minska transportkostnader och miljöbelastning.
- AB Volvo stödjer Trafikverkets konstaterande att den snabba utvecklingen inom batterikapacitet och möjligheter att nyttja vätgas för tunga transporter samt långa ledtider och osäkerhet i teknikval för elvägar innebär att andra elektrifieringslösningar än elvägar bör prioriteras.
- Av Trafikverkets rapport framgår tydligt att väg är det mest använda trafikslaget, både för gods- och persontrafik. Oaktat samhällsekonomisk effektivitet är det dock tydligt att alla trafikslagen behövs för att få ett fungerande transportsystem. Elektrifieringen av tung transport på väg innebär att utsläpp från tunga transporter inte längre kan användas som ett argument för att dämpa vägtrafik och flytta över den till järnväg och sjöfart för att nå klimatmålen. Inte heller energieffektivitet är längre ett argument som talar för detta då elektrifieringen innebär att skillnaden i energieffektivitet minskar mellan trafikslagen. I stället för att fokusera på att flytta trafik från väg bör man fokusera på att ge samtliga trafikslag förutsättningar att bli så effektiva som möjligt för att få ett samhällsekonomiskt lönsamt och väl fungerande transportsystem.

## AB Volvo vill framföra följande

### Bakgrund

För att kunna uppfylla våra åtaganden i förhållande till Parisavtalet, är Volvokoncernens ambition att sälja 100 procent fossilfria fordon från 2040, för att kunna vara helt CO2-neutrala 2050. Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer att kräva flera kompletterande lösningar. Våra huvudsakliga fokusområden är:

- Elektrifiering och vätgas
- Hållbara biobränslen
- Lösningar för att optimera energieffektiviteten och minska bränsleförbrukningen

Elektrifierade och CO2-neutrala transporter måste kunna genomföras med samma effektivitet som dagens transporter. Det innebär att vi som fordonstillverkare kommer att fortsätta utveckla våra produkter för att förlänga elkörsträcka, korta laddtider och förbättra lastkapacitet. På samma gång behöver laddinfrastruktur byggas ut för att säkra tillgängligheten. Att ha en väl fungerande väginfrastruktur är en förutsättning som inte kan riskeras.

### Väginfrastrukturen måste prioriteras och fördelningen av medel bör ske utifrån användande och samhällsekonomisk effektivitet

Av den nationella "planen i korthet" framgår att under en dag i Sverige (2020) fraktas 1 300 000 ton gods på väg och 220 000 ton gods med 530 godståg. Nära 80 procent av personresande sker med bil och ytterligare nästan 10 procent med buss. Vidare framgår att endast 8 procent (eller 28 miljoner ton) av det gods som transporteras inrikes med lastbil transporteras längre än 300 kilometer och skulle kunna ersättas av transport på järnväg. Enligt Trafikverkets prognos beräknas godstransporterna öka med omkring 50 procent till 2040, ungefär samma takt för alla trafikslag. Samtliga dessa fakta talar för att resandet på väg idag och även i framtiden kommer att dominera gods- och persontrafiken. En fungerande väginfrastruktur är därför en förutsättning för tillväxt och utveckling i hela landet.

Fördelningen i den nationella planen, att drygt 233 miljarder kronor (80 %) av de namngivna investeringarna hänförs till järnvägsinvesteringar samt att beträffande underhåll 165 miljarder kronor ska avsättas till järnvägsunderhåll medan 197 miljarder kronor ska avsättas till vägunderhåll kommer att få stora negativa konsekvenser för vägnätet både på kort och på lång sikt. Trafikverket konstaterar i sin utredning att över 60

procent av det statliga vägnätet är byggt före 1970, att flera motorvägar och andra mittseparerade vägar har passerat sin tekniska livslängd samt att en större satsning på reinvestering av dessa vägsträckor av kostnadsskäl inte kan prioriteras i planförslaget.

Att såväl väg som järnväg har en underhållsskuld är känt, detta måste åtgärdas och framtida underhållsskulder minimeras. Vad gäller investeringar borde fördelningen av medel mellan väg (15%) och järnväg (80%) avsevärt bättre spegla användandet (dagligen under 2020: 1 300 000 ton gods på väg jämfört med 220 000 ton gods på järnväg) och den samhällsekonomiska effektiviteten. Det är anmärkningsvärt och mycket oroväckande att säkerställande av väginfrastrukturen inte prioriteras.

### **Elektrifieringen är en förutsättning för att nå klimatmålen och kräver en fungerande väginfrastruktur**

Planperioden omfattar hela perioden fram till riksdagens klimatmål för transportsektorn 2030 (målet om att minska koldioxidutsläppen med 70 procent till 2030 jämfört med 2010). Det innebär att måluppfyllelsen kommer att behöva ske inom ramen för den infrastruktur som finns i planen. Trots detta så saknas satsningar på att elektrifiera tung trafik på väg.

Trafikverket konstaterar att för att nå en fossilfri transportsektor krävs en övergång till andra drivmedel samt att på 10–20 års sikt måste eldrift (huvudsakligen batteridrift och bränsleceller) dominera i vägtrafiken.

Riksdagens klimatmål för transportsektorn 2030 kräver en snabb utveckling inom flera områden. Elektrifieringen av tunga fordon är redan här och en fungerande väginfrastruktur är en förutsättning för att nå målet. AB Volvo efterlyser helhetsperspektivet i den nationella planen där gjorda prioriteringar samverkar med och ger förutsättningar för andra nödvändiga åtgärder såsom till exempel utbyggnad av en omfattande laddinfrastruktur och elnät - oaktat att beslut avseende dessa ligger utanför den nationella planen. Det hade också varit önskvärt att mer tydligt länka ihop de olika initiativen som nu pågår parallellt: elektrifieringskommissionen, elektrifieringsstrategin samt den nationella planen för transportinfrastruktur. För att Sverige ska kunna uppnå klimatmålen behövs sektorsintegration och ett systemperspektiv.

### **Sveriges framtida infrastruktur måste bestå av samhällsekonomiskt effektiva och lönsamma objekt och spegla framtida behov**

Samhällsekonomisk effektivitet är en del av det övergripande transportpolitiska målet och grundläggande för de långsiktiga infrastrukturplanerna. Utvecklingen inom transportsektorn går oerhört fort och på mindre än tio år har förutsättningarna ändrats totalt. Parisavtalet 2015 innebär att klimat- och miljömål sedan dess är avgörande faktorer som måste prioriteras inom alla branscher. Att medlen i den nationella planen i hög grad är in-tecknade på förhand är oroväckande och innebär att enligt Trafikverkets egna modeller samhällsekonomiskt olönsamma satsningar på t.ex. höghastighetståg dränerar ekonomiska möjligheter att genomföra lönsamma investeringar och åtgärder för drift och underhåll av väginfrastruktur. För att stärka näringslivets och Sveriges konkurrenskraft som industrination måste näringslivets transportbehov kunna åtgärdas betydligt snabbare än vad som är möjligt i dagsläget. Det finns ett stort behov av ökad flexibilitet och möjlighet till omprioriteringar mellan planperioderna allt eftersom förutsättningarna förändras.

### **Utbyggnad av bärighetsklasserna som möjliggör tyngre och längre vägfordon måste ske snabbare och omfatta samtliga BK1-vägar**

Av utredningen framgår att en ny högsta bärighetsklass på väg, BK4, infördes den 1 juli 2018 tillåtande 74-tonns lastbilar, att ambitionen till 2029 är att 70–80 procent av det Strategiska vägnätet för tyngre transporter ska öppnas för BK4, samt att arbetet med anpassningar för den högre bärighetsklassen fortsätter in i den nya planen.

AB Volvo stödjer bärighetsåtgärder som möjliggör tyngre och längre vägfordon men anser att utbyggnaden måste ske snabbare och omfatta samtliga BK1- vägar för att minska transportkostnader och miljöbelastning.

### **Vi måste prioritera de elektrifieringslösningar för tunga transporter som utvecklas i snabb takt**

Elektrifieringslösningar för tunga transporter på väg utvecklas i snabb takt och är en viktig faktor för att uppnå klimatmålen. Trafikverkets konstaterande att den snabba utvecklingen inom batterikapacitet och möjligheter att nyttja vätgas för tunga transporter samt långa ledtider och osäkerhet i teknikval för elvägar innebär att andra elektrifieringslösningar än elvägar bör prioriteras. En väl fungerande väginfrastruktur och utbyggd laddinfrastruktur är en förutsättning. Den nationella planen bör ha ett framåtriktat helhetsperspektiv och inkludera bland annat elektrifiering, digitalisering och automatisering samt utbyggnad av laddinfrastruktur - oaktat att beslut om dessa frågor hanteras i andra sammanhang. En tydlig sektorsintegration mellan transportinfrastruktur och energiinfrastruktur ter sig allt mer avgörande för att nå klimatmålen. Vi måste säkerställa ett systemperspektiv i planeringen för framtidens transporter.

### **Utöver vad som tidigare anförts vill AB Volvo framhålla följande beträffande namngivna objekt**

- Löftet om fullt utbyggd E20 ska infrias. I samband med finansieringsavtalet gavs ett löfte att i kommande planrevideringar skapa utrymme för en helhet och bygga om till "2+2 sträckor" för hela E20.
- Lyft in pott för Storstadsåtgärder för kollektivtrafik där investeringsmedlen även kan nyttjas till strategiska depåer.
- Upprustning av Kinnekullebanan ingick i tidigare plan och bör ligga kvar i plan.
- En utebliven satsning på utbyggnad till fyra spår Göteborg – Alingsås på Västra stambanan skapar en ohållbar situation, och begränsar Sveriges ekonomiska utveckling, då kapacitetstaket är nått både vad gäller gods- och persontrafik.
- Det är positivt att ny stambana Göteborg – Borås ingår i förslaget. Byggstart måste dock ske så snart möjligt.

Att underhålla infrastrukturen i rätt tid kommer löna sig i längden och minska behovet av stora reinvesteringar i senare skede. Det är bekymmersamt att Trafikverkets bedömning är att nuvarande ram inte ens räcker till att ta hand om den infrastruktur vi har. AB Volvo lägger särskild vikt vid att underhållet höjs för det mindre vägnätet i länet såsom t.ex. väg 26 och väg 49.

### **Avslutningsvis**

vill AB Volvo framföra att det som anförts i den nationella planen om ambitionen att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart som ett argument för att uppnå klimatmålen får anses vara obsolet. Av Trafikverkets rapport framgår tydligt att väg är det mest använda trafikslaget, både för gods- och persontrafik, i nutid och framtid. Elektrifieringen av tung transport på väg är ett faktum och en viktig faktor när det gäller att uppnå klimatmålen. Utsläpp från tung trafik på väg kan inte längre framhållas som ett argument som stödjer att aktivt dämpa vägtrafik och flytta över den till järnväg och sjöfart. Inte heller energieffektivitet är ett argument som stödjer detta då elektrifieringen innebär att skillnaden i energieffektivitet minskar mellan trafikslagen. I stället för att fokusera på att flytta trafik från väg bör man fokusera på att ge samtliga trafikslag förutsättningar att bli så effektiva som möjligt för att få ett samhällsekonomiskt lönsamt och väl fungerande transportsystem.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och står givetvis till förfogande för eventuella frågor eller klargöranden.

Göteborg 2022-02-24

Susanne Jannesson, AB Volvo  
Mail: [Susanne.jannesson@volvo.com](mailto:Susanne.jannesson@volvo.com)

Anders Berger, AB Volvo  
Mail: [anders.berger@volvo.com](mailto:anders.berger@volvo.com)