



Gröna Mobilister  
Josefsdalsvägen 38A  
733 37 Sala

Remissvar  
Dnr I2021/02884  
28 februari 2022  
Infrastrukturdepartementet

Skickat till:

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

*Remissvar från Gröna Mobilister gällande*

## **Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2023**

Gröna Mobilister verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Det gör vi genom informationspridning och påverkansarbete. Föreningen har nyligen genomfört ett namnbyte från Gröna Bilister.

Gröna Mobilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på Trafikverkets planförslag 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 Mobilister 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. Nedan ger Gröna Mobilister några synpunkter på Trafikverkets planförslag som föreningen anser särskilt viktiga.

## Sammanfattning av synpunkter:

### 1. **Ökade satsningar på alternativa färdssätt**

Gröna Mobilister anser att Trafikverket i sitt planförslag lägger alltför 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 klimatmålen, inte en som uppfyller basprognoserna kring kraftigt ökad vägtrafik. Gröna Mobilister saknar helt enkelt en operativ strategi i planförslaget kring hur klimat- och hållbarhetsmålen ska uppnås.

### 2. **Möjliggör omställning även i glesbygd**

Gröna Mobilister står bakom Trafikverkets analys att ökade insatser behövs för såväl elektrifiering som biodrivmedel i samband med höjda priser på fossila drivmedel. Samtliga dessa delar behöver dock innehålla tydliga strategier som möjliggör en omställning även i glesbygd där ju behovet av bil är större än i städerna.

### 3. **Vidmakthåll befintlig tankinfrastruktur för förnybara drivmedel**

Gröna Mobilister håller med om att insatser för vidmakthållande av befintlig väginfrastruktur är av stor vikt ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv. Motsvarande resonemang bör också tillämpas på tankinfrastruktur för exempelvis E85.

### 4. **Satsa på inhemsk produktion och användning av biodrivmedel**

Gröna Mobilister står bakom Trafikverkets analys kring 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 export i takt med en successivt ökande elektrifiering.

### 5. **Öka utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankställen för biogas**

Gröna Mobilister står bakom 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. Gröna Mobilister 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.

### 6. **Trafikverket bör agera föredöme vid upphandlingar**

Slutligen anser Gröna Mobilister att Trafikverket bör agera föredöme och i större utsträckning nyttja de egna upphandlingarna som en drivkraft för transportsektorns



omställning.

## **Utvecklade resonemang kring Gröna Mobilisters synpunkter på planförslaget:**

### *1. Ökade satsningar på alternativa färd sätt*

Ett problem som Gröna Mobilister ser med planförslaget är hur Trafikverket fokuserar på basprognoserna kring kraftigt ökad vägtrafik i och med att man tidigt i planförslaget skriver att klimatmålen ska nås. Gröna Mobilister ställer sig tveksamma till huruvida basprognoserna om ökad vägtrafik kan matcha de målen - kan vi nå våra klimatmål genom att planera infrastrukturen utifrån en ökad trafik? Gröna Mobilister saknar helt enkelt en operativ strategi i planförslaget kring hur klimat- och hållbarhetsmål ska uppnås.

Vidare verkar inte Trafikverket vara beredda att satsa tillräckligt på alternativa trafikslag, exempelvis cykel och kollektivtrafik då sådana åtgärder kringgärdas av osäkerhet i planförslaget. Anledningen är enligt Trafikverket 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. Gröna Mobilister anser att Trafikverket borde satsa på alternativa trafikslag i kombination med en effektivisering av befintlig fordonsflotta.

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

Trafikverket lägger 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. 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 av folkhälsoskäl. Det behövs en breddning av resonemanget där en minskad biltrafik även bidrar positivt till städers och människors hälsa.

Ytterligare en viktig anledning för Trafikverket att satsa på fler trafikslag är kopplat till högre 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 Mobilister bakom förslaget om sänkt bashastighet. I planförslaget 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 planförslaget.

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

## *2. Möjliggör omställning även i glesbygd*

Gröna Mobilister står bakom Trafikverkets analys att ökade insatser behövs för såväl elektrifiering som biodrivmedel i kombination med höjda priser på fossila drivmedel. Samtliga dessa delar behöver dock innehålla tydligare 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.

## *3. Vidmakthåll befintlig tankstruktur för förnybara drivmedel*

Gröna Mobilister håller med om att insatser för vidmakthållande av befintlig väginfrastruktur 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, särskilt i glesbygd enligt punkt 2.

## *4. Satsa på inhemsk produktion och användning av biodrivmedel*

Gröna Mobilister står bakom och stöttar Trafikverkets analys gällande behovet av en långsiktig strategi för *inhemsk* produktion och användning av biodrivmedel. Gröna Mobilister 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 understryker behovet av en ökad användning av biodrivmedel. En större inhemsk produktion 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.

## 5. Öka utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankställen för biogas

Gröna Mobilister står bakom och stöttar Trafikverkets analys gällande behovet av en ökad utbyggnad av infrastruktur för snabbladdning, samt vikten av att tas ett offentligt ansvar för att få denna utbyggnad på plats i närtid. Särskilt i glesbygd enligt resonemanget under punkt 2. 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, konverteringspremien 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 goda tunga fordonsalternativ. En förbättrad infrastruktur för tankning av biogas möjliggör även ett kostnadseffektivt förnybart alternativ för fler privatpersoner och företag i glesbygd. Volkswagen som har satsat på teknikutveckling av bra gasfordonsmodeller 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<sup>[1]</sup>.

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.



#### *6. Offentlig upphandling som en drivkraft i omställningen*

Gröna Mobilister 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 förutsättningsskapande 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 krav på förnybara drivmedel skulle Trafikverket genom sin egna verksamhet kunna bidra till utbyggnaden av infrastruktur för tankning och laddning av förnybara drivmedel avsevärt.

#### *Övrigt*

Generellt för den nationella planen gäller att det inte framgår hur fyrstegsprincipen har tillämpats på investeringarna i planen. Gröna Mobilister anser att Trafikverket bör få tydligare uppdrag och direktiv att prioritera steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, dvs åtgärder för att påverka transportvalet och optimera transportsystemen. Fyrstegsprincipen måste bli fyrstegspraktik!

För Gröna Mobilister

Marie Pellas, ordförande

Stefan Andersson, generalsekreterare