

Diarienummer: I2021/02884

Datum: 2022-02-23

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

## Remissyttrande över Trafikverkets förslag till Nationell Plan för Transportsystemet 2022-2033

*Liquid Winds remissyttrande över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033.*

### **Sammanfattning**

- Åtgärder för att utveckla och förbättra landinfrastruktur kopplat till hamnar bör vara en prioriterad åtgärd i Nationell Plan, om man ska kunna åstadkomma en överflyttning av godstrafik från väg till sjöfart. Sjöfarten i Sverige, likväl som internationellt, har en mycket stor utvecklingspotential men då krävs också att man stimulerar överflyttningen. Därför bör Trafikverket ges i uppdrag att ta fram en strategi för detta med tillhörande investeringsplan.
- I anslutning till hamnar behöver man systematiskt och konsekvent satsa på att bygga intermodala omlastningsplatser och kombiterminaler för att omlastning från väg/järnväg till sjöfart ska underlättas. Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en långsiktig strategi för detta med tillhörande investeringsplan.
- Även sjöfarten behöver ställa om för att fasa ut fossila bränslen. Sjöfarten som trafikslag har släpat efter i detta. Delvis beroende på att elektrifieringen av transportsektorn hittills har fokuserat mest på lätta fordon och dels eftersom internationella regelverk kring omställningen inte har arbetats fram. Sverige skulle kunna bli ett föregångsland och visa att det går att ställa om även sjöfarten ifall man satsar på bärkraftiga alternativ
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samverkan med andra myndigheter, utreda hur man kan elektrifiera sjöfarten genom elektrobränslen som grön e-metanol.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla hamnars möjlighet att ta emot infångad koldioxid: hamninfrastruktur för lagring och hantering av koldioxid som fångas in från utsläpp ombord på båten; detta genom CCU/CCS, vilket vid CCU innebär att man skiljer av och använder koldioxiden igen exempelvis för produktionen av grönt elektrobränsle.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheterna till statlig medfinansiering av en ny allmän hamn i Örnsköldsvik.

### **Inledning**

Volymen godstrafik förväntas öka de kommande åren och det behövs långsiktiga förutsättningar för sjöfarten att ställa om. Merparten av sjöfarten är idag fossilberoende. Även om försök görs med befintliga

biobränslen som HVO100 och elektrifiering i mindre skala, kan dessa alternativ inte ses som lösningen på den globala sjöfartens utsläpp. Särskilt inte om andelen godstrafik via sjöfarten ska öka ytterligare genom en förflyttning från vägtransport till sjöfart. HVO100 begränsas redan på grund av att efterfrågan är lika stor eller större än tillgången och stora fartyg kan inte laddas med laddel i hamnar. Därför måste elektrifieringen gällande sjöfarten breddas till att praktiskt kunna tillämpas också i större skala. Elektrobränslet e-metanol möjliggör för sjöfarten att elektrifieras både snabbt och skalbart.

I regeringens nationella godsstrategi anges följande: "inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart". Ansatserna i strategin är mycket goda och vi menar att det är angeläget att man genomför omfattande insatser för att nå de högt ställda målen.

Trots det tydliga politiska målet om att utveckla sjöfarten, är de namngivna investeringarna i nationell plan drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten, endast cirka 5 procent, sjöfartsinvesteringar. Om man ska lyckas med omställningen av transportsystemen måste balansen förändras. Med en överflyttning av gods till sjöfart, frigör man också utrymme på väg och järnväg och nyttjar den samlade transportkapaciteten bättre.

I Trafikverkets förslag till trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 saknar vi åtgärder som går i den riktningen som anges i strategin. Därför hoppas vi att regeringen ger Trafikverket ett tydligt uppdrag att ta fram förslag på konkreta investeringar som möjliggör genomförandet av strategin för att utveckla sjöfarten och därmed ställa om transportsystemet.

### ***Klimatomställningen och dess förutsättningar***

För att klara klimatutmaningen med minskade växthusgaser till atmosfären och samtidigt uppnå nationella mål för transporter och ekonomisk tillväxt, måste järnvägen och sjöfarten ta merparten av tillväxten av transportarbetet. Väsentligt ökad kapacitet i järnvägsnätet och i infrastrukturen för sjöfart måste till för att möta efterfrågan på hållbara och effektiva godstransporter. Ingen kvantitativ systematisk analys eller prioritering av åtgärder har gjorts utifrån klimatpåverkan. Regering bör ge Trafikverket i uppdrag att för varje åtgärd beräkna besparingen av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per investeringskostnad. Denna utvärdering är nödvändig och bör införas snarast så att berörda delmål i Agenda 2030 kan uppnås.

Utfasning av fossila bränslen inom sjöfarten är en nödvändighet för att kunna ställa om sjöfarten. I enlighet med EU:s beslutade klimatlag och de förslag till att minska utsläppen som EU-kommissionen har lagt fram under paraplyet Fit for 55 är sjöfarten en viktig nyckel för att minska EU:s utsläpp. För att Sverige ska uppnå de reduktionsmål som beskrivs i EU-lagstiftningen måste landets ambitioner och investeringar till sjöfartens omställning skärpas.

### ***Östersjöns betydelse ökar***

Under de senaste decennierna har svensk utrikeshandel ändrat karaktär och handel med östra delarna av Europa har utvecklats. Det gör att Östersjön som transportväg har ökat i betydelse och kommer att öka än mer framöver. Det finns dessutom en outvecklad potential i att föra över mer godstransporter till sjöfart. Från Liquid Wind ser vi goda möjligheter att inleda elektrifieringen av sjöfarten med elektrobränsle i det området och siktar därför på att etablera vår första produktionsenhet i Örnsköldsvik.

Örnsköldsvik står för 5% av Sveriges nettoexport - Örnsköldsviks industrier har behov av godstransport ut i världen. En ny allmän hamn i Örnsköldsvik skulle utgöra ett nav i transportkedjan och främja

överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart. Regering bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheterna till statlig medfinansiering av en ny allmän hamn i Örnsköldsvik.

### ***Behov i nationell plan***

Liquid Wind ser positivt på regeringens och riksdagens ambitioner att utveckla sjöfarten och dess betydelse, men vill samtidigt understryka att det kommer krävas väsentliga hamn- och landinfrastruktursatsningar för överflyttning av godstrafik från väg till sjöfart. Därför är det anmärkningsvärt att så liten del av de monetära satsningarna i nationella planen går till sjöfartsinvesteringar. Liquid Wind anser att investeringarna i sjöfartssatsningar måste höjas avsevärt, så att det finns rätt förutsättningar att nå regeringens och riksdagens mål avseende överflyttning av godstrafik.

När det gäller hamninfrastruktur ser Liquid Wind att satsningar behövs för att möjliggöra större terminaler för ökad sjöfart. Vi vill också påtala behovet av rätt landinfrastruktur till hamnarna för att kunna erbjuda alternativa bränslen till sjöfarten. Som exempel kan nämnas att man behöver utveckla hamnarna och säkerställa att bunkerbåtar anpassas för att kunna erbjuda stora godsartyg att bunkra e-metanol. Stöd till säkerhetsinvesteringar för tankfarmar är också nödvändigt.

Det måste även finnas tillgång till landanslutning med tillhörande laddinfrastruktur för den sjöfart som ändå lämpar sig för elektrifiering genom laddel/batterier. Vidare är det även viktigt att analysera och ta höjd för hur farlederna kommer påverkas av ökad godstrafik, samt att säkra både väg och järnväg som bidrar till intermodala lösningar där sjöfarten ingår.

En högaktuell framtidsfråga som Liquid Wind anser borde hanteras i nationell plan handlar om hamnars möjlighet att ta emot infångad koldioxid: hamninfrastruktur för lagring och hantering av koldioxid som fångas in från utsläpp ombord på båten (CCU/CCS). CCS innebär att man skiljer av och permanent lagrar koldioxid i marken, medan CCU innebär att man skiljer av och använder koldioxiden igen exempelvis för produktionen av grönt elektrobränsle.

Liquid Wind har långt framskridna planer på att kunna återanvända infångad koldioxid genom CCU, och därmed nyttja ett tidigare utsläpp till en ny energikälla. Vid CCU på båtar krävs ett infångningssystem ombord, samt tankar att förvara koldioxiden i. Det är mindre energikrävande att komprimera koldioxid istället för att förvätska den. Därför komprimeras gasen ombord på båten, vilket visserligen kräver energi. När man kommer iland överförs gasen till befintliga tankar, vilket inte kräver inte särskilt mycket energi. Forskningen om CCU går framåt i snabb takt, och Liquid Wind kan konstatera att CCU kommer vara starkt bidragande i kampen mot utsläppen. Därför är det viktigt att nationell plan redan nu tar höjd för dessa nödvändiga investeringar.

### ***Om Liquid Wind***

Liquid Wind är ett bolag med ambitionen att elektrifiera både svensk och internationell sjöfart genom att producera grönt elektrobränsle. Det klimatneutrala, flytande bränslet är baserat på koldioxid från skogen och grön vätgas, företaget kan därmed erbjuda svenska och internationella rederier en möjlighet att ersätta nuvarande fossila marina bränslen.

Liquid Wind utvecklar anläggningar för produktion av elektrobränslet e-metanol och planerar att bygga sin första produktionsanläggning, FlagshipONE, i Örnsköldsvik. FlagshipONE beräknas vara i drift till 2024 och kommer då producera 50 000 ton bränsle per år.

Till 2030 räknar bolaget med en etablering av ytterligare 10 anläggningar i Sverige och andra delar av Skandinavien, med ett långsiktigt, globalt mål om 500 anläggningar till 2050. Genom att ersätta fossila bränslen med Liquid Winds elektrobränsle och med 500 anläggningar på plats till 2050, kan bolaget bidra med att reducera koldioxidutsläppet med 50 miljoner ton per år.