

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

CA Jennie Cato

Issued by (department acronym name phone)

CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99

To (department acronym name)

Title

Remissvar inriktningsunderlag

File name

Scania CV AB

Date

2024-04-15

Issue

Final

Info class

Public

Page

1(8)

Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remissvar från Scania CV AB rörande Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026-2037 DNR 2023/03919

Sammanfattning - Scanias synpunkter i korthet

- Mot bakgrund av de stora behoven av förbättrad transportinfrastruktur bör den ekonomiska ramen för planen utökas med 20 procent.
- Trafikverkets prioriteringar kring klimat, totalförsvaret och underhåll är rimliga.
- Styrmedel som främjar omställning till elektrifiering och biodrivmedel är angelägna både för klimatmålen och svensk industris framtid. Både laddinfrastruktur och elnät behöver byggas ut.
- Att tidigt kunna prova automatiserade transportlösningar i Sverige har stor betydelse för Scania och innovationskraften i svensk fordonsindustri.
- Låt transportslagen samverka – aktiv politik för överflyttning är dock ofta ineffektiv.
- NATO:s krav på svensk infrastruktur är viktiga. Dra också nytta av de fördelar NATO-medlemskapet kan ge gällande infrastrukturplanering med grannländer.
- Utveckla EU TEN-T på bästa sätt i samverkan med ramverket för laddinfrastruktur i EU, AFIR. Sverige bör än mer nyttja EU:s möjligheter till medfinansiering genom CEF.
- Genomför den ambitiösa planen för BK-4 utbyggnad fullt ut.
- Trimningsåtgärder för att främja regional busstrafik har stor potential att öka andelen kollektivtrafikresenärer.
- Ny förbindelse för E4/E20 vid Södertälje kanal – viktigt enskilt objekt för Scania.

Södertälje 240415

Jennie Cato
Head of Public Affairs and Partnerships
jennie.cato@scania.com

Henrik Gustafsson
Public Affairs Manager
henrik.gustafsson@scania.com

1. Inledning

Kommande infrastrukturproposition för den svenska infrastrukturplaneringen 2026-2037 är en angelägen fråga för Scania både som stort tillverkande exportföretag i Sverige och för våra kunder i Sverige och andra länder i Europa som nyttjar den svenska transportinfrastrukturen.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

CA Jennie Cato

Issued by (department acronym name phone)

CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99

Title

Remissvar inriktningsunderlag

File name

Scania CV AB

Date

2024-04-15

Issue

Final

Info class

Public

Page

2(8)

Ett Sverige som ligger i framkant gällande vägunderhåll, laddinfrastruktur och ekonomiska styrmedel för klimatomställning skapar goda förutsättningar för att tidigt testa ny teknik såsom exempelvis elektrifierade och autonoma transportlösningar i Sverige. Nästa generations transportlösningar kan sedan skalas upp globalt till förmån för svensk export och omställning till globalt hållbara transporter.

2. Utgångspunkter - rimliga prioriteringar i en förändrad och mer osäker omvärld – förhöjd ram för planen nödvändig

Sedan det förra inriktningsunderlaget presenterades sent 2020 har en rad dramatiska omvärldsförändringar skett som enligt Scania kräver en betydligt mer ambitiös svensk infrastrukturpolitik och även utvecklade ekonomiska styrmedel för vägtransporternas klimatomställning,

Pandemin innebar både delvis förändrade resmönster och störningar av leverantörskedjor, 2022 skedde Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina vilket ledde till fortsatt nödvändig upprustning av det svenska totalförsvaret och ett svenskt NATO-medlemskap. Samtidigt var 2023 var det varmaste året någonsin sedan mätningar av medeltemperaturen började - detta enligt EU:s jordobservationsprogram Copernicus.

Mot bakgrund av detta bedömer Scania att Trafikverkets prioriteringar om att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen samt vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot är värdefulla för Sveriges- och svensk exportindustris framtid.

Scania bedömer även mot bakgrund av de stora behoven för såväl väg- som järnvägsunderhåll att det är nödvändigt att den ekonomiska ramen för planen utökas med 20 procent.

3. Styrmedel för att göra fossila bränslen dyrare än fossilfria lösningar avgörande både för att nå klimatmålen och Sveriges framtid som industriland

Scania delar Trafikverkets bedömning att elektrifierade och effektivare fordon förväntas bidra till en snabb minskning av transportsektorns koldioxidutsläpp samtidigt som att det krävs en betydligt högre andel biodrivmedel för att nå målet om 70 procents minskning av utsläppen från 2010-års nivå till 2030.

För att möjliggöra en 70-procentig minskning av utsläppen krävs både en bred utrullning av elektrifiering, ökad användning av biodrivmedel och effektivisering av transportsystemet. Styrmedel som innebär att fossila bränslen blir dyrare än fossilfria lösningar måste komma på plats.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

CA Jennie Cato

Issued by (department acronym name phone)

CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99

Title

Remissvar inriktningsunderlag

File name

Scania CV AB

Date

2024-04-15

Issue

Final

Info class

Public

Page

3(8)

3.1 Elektrifiering

Nu sker en breddning av utbudet av elektrifierade tunga lastbilar. Sedan ett antal år tillbaka finns tunga ellastbilar för mer lokala transporter och nu serietillverkas även ellastbilar för tunga regionala transporter. De kommande åren kommer elektrifiering vara möjlig av allt fler transportuppdrag inklusive tunga fjärtransporter.

Scania har som målsättning att elektrifierade fordon ska ha en 50-procentig andel av försäljningen i Europa 2030. För att uppnå detta behövs undanröjande av hinder för utbyggnad av laddinfrastruktur och framförallt elnät. Elnäten behöver ha tillräcklig kapacitet för att möjliggöra snabbaddning under de lagstadgade raster förarna har enligt kör- och vilotidsreglerna. EU:s AFIR-lagstiftning har en viktig roll för utbyggnaden av laddinfrastrukturen, men publik laddning är bara en del av det laddsystem som kommer att behöva byggas ut. Det handlar både om laddning i depå, i logistikcentraler och publik laddning, både som snabbaddning under dagen och långsammare laddning i säkra miljöer över natten.

För att utbyggnaden ska bli framgångsrik måste tillgång på mark på attraktiva platser för laddinfrastruktur säkras. Det kan handla om utbyggnad både av Trafikverkets egna rastplatser samt privata större rastplatser för att möjliggöra storskalig laddning av tunga fordon.

Tunga elfordon behöver också få en liknande totalkostnad för ägande som för dieselfordon. Detta kan ske med en fortsatt klimatpremie för tunga lastbilar, att prisskillnaden mellan el och diesel är tillräckligt hög men också genom att säkra att användandet av elektrifierade fordon blir gynnsamt exempelvis för transporter nattetid i städer och med miljözoner. Med elektrifiering kommer också stora fördelar med tystare och avgasfria transporter.

Det senaste årens fokus på lägre priser för fossila drivmedel med sänkt drivmedelsskatt och avskaffad reduktionsplikt främjar inte elektrifieringen. De negativa externa effekter som vägtransporter ger upphov till internaliseras inte heller i samma grad.

Trafikverket berör de positiva effekterna av en kilometerskatt. Scania anser att en miljödifferenterad kilometerskatt som är enkel för åkerier att hantera, eventuellt med EU:s Eurovignette som bas, kan vara en del i att driva omställningen av tunga transporter på väg.

Scania vill även framhålla den betydelse elektrifiering av tunga fordon har för Sverige som exportland. En snabb utrullning av elektrifierade fordon i Sverige innebär ökade möjligheter att också snabbare skala upp exporten av elektrifierade tunga fordon vilket främjar både svenska industrijobb och global klimatomställning.

Document type	Title	Issue
DESCRIPTION	Remissvar inriktningsunderlag	Final
Approved by (department acronym, name)	File name	Info class
CA Jennie Cato	Scania CV AB	Public
Issued by (department acronym name phone)	Date	Page
CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99	2024-04-15	4(8)

Scania har de senaste åren investerat stort i Södertälje för elektrifieringen med både en batterimonteringsfabrik, uppgraderad lastbilsproduktion och ett nytt batterilaboratorium. Ett gemensamt laddnätverk, Milence, har startats med två av de andra ledande lastbilskoncernerna i Europa

3.2 Biodrivmedel – viktiga under lång tid för transportsektorns klimatomställning och energisäkerhet

Scania delar Trafikverkets bedömning att för att nå klimatmålen 2030 krävs en högre andel biodrivmedel än vad regeringen planerar för. Sänkningen av reduktionsplikten till EU:s miniminivå ligger nu enligt regeringen fast till 2026.

Scania bedömer att biodrivmedel som HVO 100, biodiesel RME och komprimerad samt flytande biogas har en viktig roll även ur ett 2040-perspektiv. Alla Scantias dieselfordon från 2009 och framåt kan använda HVO 100. Även vid en volym av 50 procents nyförsäljning av tunga ellastbilar kommer 90 procent av den rullande lastbilsflottan år 2030 i hela Europa bestå av förbränningsmotordrivna lastbilar. Detta visar vikten av biodrivmedel och att den rullande fordonsflottan inte får glömmas bort vad gäller både Sveriges och EU:s klimatmål.

Biogasen har en stor potential att bidra med lokalproducerad förnybar energi till transportsektorn och flera andra branscher men för tillfället hämmas utvecklingen på biogasområdet då skatteundantaget i EU för biogasen inte är säkrat. Det är i dag, april 2024, dyrare för ett åkeri att köra på biogas i Sverige jämfört med konventionell diesel.

Scania bedömer att inriktningsunderlaget inte tillräckligt lyfter de stora fördelar biodrivmedel producerade i Sverige eller vårt närområde har för energisäkerheten i en osäker omvärld.

3.3 Offentlig upphandling

En viktig drivkraft för omställningen är både privata och offentliga transportköpare som vill ställa om till fossilfritt. Scantias bedömning är att Trafikverket kan göra betydligt mer i sina upphandlingar av transporter vid underhåll och nybyggnation av svensk infrastruktur. HVO 100 kan användas redan här och nu i en stor majoritet av alla tunga lastbilar som rullar i Sverige. Redan nu finns också elektrifierade tunga lastbilar för anläggningskörning och utbudet kommer öka de kommande åren.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

CA Jennie Cato

Issued by (department acronym name phone)

CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99

Title

Remissvar inriktningsunderlag

File name

Scania CV AB

Date

2024-04-15

Issue

Final

Info class

Public

Page

5(8)

4. Digitalisering och automatisering gör vägsystemet mer effektivt och säkrare – Sverige vinner på att vara föregångsland gällande automatiserad körning

Scania ser det som positivt att inriktningsunderlaget tar upp att infrastrukturen behöver anpassas för autonoma fordon. Tydliga vägmarkeringar och även god vinterväghållning kommer att vara viktigt vid användning av autonoma fordon. Scania provar i dag självkörande fordon med säkerhetsförare i motorvägsmiljö i Sverige på sträckan Södertälje-Nyköping och även i gruvmiljö i Australien. I ett globalt partnerskap tillsammans med företaget Plus kommer autonoma hub to hub transporter provas i olika delar av världen.

Precis som elektrifieringen är autonoma tunga fordon en stor del av transformationen av den tunga fordonsindustrin. Fördelarna för trafiksäkerhet och effektivisering av godsflöden är stora. Automatiserade fordon har stor betydelse för industrins framtida konkurrenskraft. Att tidigt kunna prova nya automatiserade lösningar i Sverige som sedan kan skalas upp i EU och globalt är därför viktigt.

5. Låt transportslagen samverka – ökat underhåll av både vägar och järnvägar angeläget för Sverige – NATO:s synpunkter på svensk infrastruktur viktiga

Scania delar bedömningen att förbättrat underhåll av både vägar och järnväg är angeläget. Underhållsskulden på järnvägssidan har varit känd sedan runt 2010 och den allt mer växande underhållsskulden för det svenska vägnätet har kommit i fokus på senare år. Med ett statligt vägnät där omkring 60 procent av vägarna är byggda före 1970 är underhållsbehoven stora.

Ett väl underhållen transportinfrastruktur är central för såväl industrins godstransporter, arbetspendling, Sveriges totalförsvaret och nollvisionen för trafiksäkerhet.

Scania är en stor köpare av godstransporter både på väg och järnväg. Vi ser järnvägen som konkurrenskraftigt och klimatsmart upplägg för våra långväga godstransporter från bland annat Luleå till Mälardalen samt från södra Sverige ner till kontinenten för transport till vår produktionsanläggning i Zwolle i Nederländerna.

Scania ser generellt positivt på effektiva åtgärder som ger ökade möjligheter för transportslagen att samverka. Det kan handla om kombiterminaler och vägförstärkningar som möjliggör godstransporter med högkapacitetsfordon i anslutning till stora hamnar och godsterminaler för järnväg.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

CA Jennie Cato

Issued by (department acronym name phone)

CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99

Title

Remissvar inriktningsunderlag

File name

Scania CV AB

Date

2024-04-15

Issue

Final

Info class

Public

Page

6(8)

Scania ser dock inte att en aktiv politik för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart är effektiv. VTI:s studie från 2021 om hur överflyttning kan bidra till miljö kvalitetsmålen bedömer att de flesta godstransporter som i dag lämpar sig bäst för att gå med järnväg och sjöfart också redan gör det. Spårkapaciteten i järnvägssystemet är ytterligare ett hinder för överflyttning och det finns även en risk att ökad godstrafik på järnväg försvårar för persontrafiken på järnväg. Elektrifierade lastbilar och även biodrivmedel gör också att den flexibla lastbilens fördelar stärks allt mer.

Som ny NATO-medlem kommer Sverige behöva rusta upp transportinfrastrukturen på flera sätt och planera infrastruktursatsningar med närliggande NATO-länder som Finland, Danmark och Norge. Scania ser att detta kan ge stora fördelar även i ett normalläge då en mer robust infrastruktur främjar både godstransporter och arbetspendling. Det bör även ses över hur Sverige kan dra nytta av och bidra till NATO:s forskningsprogram för transportsektorn.

6. Högkapacitetsfordon BK4/74 ton och längre fordon

Den svenska traditionen att använda längre och tyngre lastbilar leder till ökad transporteffektivitet, minskade koldioxidutsläpp per transporterat ton, mildrar förarbristen och är även innovationsdrivande för den tunga fordonsindustrin.

Scania ser positivt på att inriktningsunderlaget lyfter fram betydelsen av tyngre och längre fordon. För att möjliggöra en utökad trafik med längre och tyngre fordon behövs att fler vägar uppgraderas till BK4.

Scania testar redan i dag ellastbilar med totalvikter på 74 ton och i vissa fall även med fordonslängder upp mot 34,5 meter. Inom några få år kommer ellastbilar som klarar de allra tyngsta transporterna finnas tillgängliga brett på marknaden. Redan i dag fungerar det utmärkt att köra totalvikter på upp till 64 ton med de ellastbilar som ingår i ordinarie produktprogram.

Nu måste den relativt ambitiösa planen för utbyggnad av BK-4 vägnätet också genomföras fullt ut. Trimningsåtgärder som uppgradering av vissa cirkulationsplatser och utökad mötesseparering kommer också att behövas för att möjliggöra ytterligare trafik med längre fordon på upp till 34,5 meter.

Fördelen med uppgradering till BK-4 standard är att detta också höjer vägstandarden generellt. Trafikverket måste även utveckla dialogen med kommunerna för att säkerställa sammanhängande stråk för BK-4 transporter där det kommunala vägnätet tar vid.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

CA Jennie Cato

Issued by (department acronym name phone)

CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99

Title

Remissvar inriktningsunderlag

File name

Scania CV AB

Date

2024-04-15

Issue

Final

Info class

Public

Page

7(8)

7. EU-perspektivet med TEN-T, CEF och AFIR

Scania ser det som angeläget att utveckla EU:s TEN-T stråk och en ökad medfinansiering från EU:s CEF-fond av viktiga infrastrukturprojekt i Sverige. TEN-T stråken är viktiga för både Sveriges och hela Europas utveckling.

Ett väl fungerande TEN-T nätverk där bärighet har anpassats efter den något högre totalvikt ellastbilar behöver tillsammans med väl utbyggd laddinfrastruktur inom ramen för AFIR-regelverket kommer att kunna driva på mot ökad elektrifiering av tunga lastbilar. Även regelverket för säkra uppställningsplatser har en roll för att skapa attraktiva större laddstationer. Detta är en angelägenhet både för EU:s klimatomställning och den globala konkurrenskraften för Sveriges och Europas tunga fordonsindustri.

8. Åtgärder för attraktivare regional kollektivtrafik med buss

Scania anser att åtgärder för buss genom olika trimningsåtgärder är ett effektivt sätt att öka attraktiviteten för regional busstrafik och därmed kollektivtrafikresandet med minskad trängsel och minskad klimatpåverkan som resultat. Det handlar om regionala BRT-system på det statliga vägnätet, motorvägshållplatser med tillgång till pendelparkeringar och kollektivtrafikkörfält.

Med dessa enkla åtgärder kan regional pendling med buss öka på ett kostnadseffektivt sätt.

9. Enskilt objekt –ny förbindelse för E4/E20 Södertälje kanal

Enskilda objekt lyfts sällan i infrastrukturpropositionen utan först i den nationella planen. Scania vill ändå lyfta fram ett viktigt projekt av nationellt intresse för ett mer motståndskraftigt transportsystem – en ny förbindelse för E4/E20 vid Södertälje kanal.

Dagens motorvägsbro i Södertälje är en sextio år gammal lyftbro. Olyckan midsommarhelgen 2016 när en lastbil körde in ett broräcke ledde till avstängning av ett körfält i två månader. En olycka när bron skadades vid fällning 1990 ledde också till en längre avstängning. I samband med att Förbifart Stockholm öppnar 2030 finns också risker att trafikstörningarna flyttar söderut mot Södertälje.

Dagens osäkra omvärldsläge gör en ny förbindelse än mer angelägen. En mycket stor del av Stockholmregionens gods försörjning sker via denna vägsträcka.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

CA Jennie Cato

Issued by (department acronym name phone)

CA Gustafsson Henrik 070 086 58 99

Title

Remissvar inriktningsunderlag

File name

Scania CV AB

Date

2024-04-15

Issue

Final

Info class

Public

Page

8(8)

Störningar, olyckor och kriser får direkt stora konsekvenser i Stockholm/Mälardalsregionen och kan även få långtgående konsekvenser för hela landet.

Med en ny passage i tunnel skapas ett robust transportsystem som bättre står emot störningar. En ny passage är också viktig för Scantias och andra företags förmåga att behålla och rekrytera personal då att den skapar ökade möjligheter för pendling.

Medel för en ny passage under Södertälje kanal måste avsättas i nästa nationella plan – det är viktigt för såväl Stockholmsregionen som hela landet.