

Infrastrukturdepartementet
I2020/02739

2021-01-29

Remissyttrande – Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037 (Rapport TRV 2020:73376)

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för planperioden 2022-2033.

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 97 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

Huvudsakliga synpunkter

I takt med att Sverige växer, både till antalet invånare och ekonomiskt, ställs det i allt högre krav på bättre och mer effektiv mobilitet. Att människor reser eller att varor byter plats är alltigenom positivt då det bidrar till ökad förståelse och idéutbyte. Det är också en förutsättning för en långsiktig tillväxt. Samtidigt är det av stor vikt att vi minskar vår klimatpåverkan, men även lokala emissioner och där spelar fordonsindustrin en stor roll. Branschen arbetar för att vi ska nå våra gemensamt uppsatta klimatmål men för att detta ska ske måste vi alla samarbeta. BIL Sweden har inom ramen för Fossilfritt Sverige tagit fram två färdplaner, en för lätta fordon och en för tunga fordon. Fordonstillverkarna är överens om tre hörnstenar för att minska klimatpåverkan från fordonen. Det sker genom ökad andel elektrifiering, ökad andel biodrivmedel samt att fordonen nyttjas effektivare. Vi måste ha långsiktiga spelregler, ett väl underhållet och pålitligt väg- och järnvägsnät och en vilja att investera teknikneutralt. Kapacitetsbrist, trafikolyckor, avbrott och förseningar är skadligt för samhället. Det handlar om att mer effektivt vårda och förstärka den stora massan av redan befintlig transportinfrastruktur i systemet men även framtida nybyggnationer. Inte minst trafiksäkerheten och arbetet med Nollvisionen för

trafiksäkerhet främjas av att såväl ett förbättrat vägunderhåll som nyinvesteringar i vägar prioriteras. Det behövs tydligare fokus på effektivisering för att nå klimatmålet utan att äventyra näringslivets konkurrenskraft.

Nackdelarna och riskerna större med en längre planperiod

BIL Sweden anser att de av regeringen i uppdraget till Trafikverket angivna ekonomiska ramarna inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter.

I de två planeringsramarna, -20% och +-0%, försämras förutsättningarna för goda transporter. Det är inte ett rimligt scenario. Tvärtom, svenska företags och individers förutsättningar till väl fungerande transporter behöver förbättras. Det gäller den traditionellt godsintensiva delen av svensk industri men det är också relevant för att stödja utveckling och tillväxt av nya etableringar. Vidare tillstyrker BIL Sweden att de nya stambanorna bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. BIL Sweden delar Trafikverkets bedömning. En utbyggnad av nya stambanor får inte ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur.

En ökad anslagsram med minst 20 procent bör ligga till grund för den nationella planen för 2022-2033/2037. För att bibehålla dagens funktionalitet i transportsystemet, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs således ytterligare resurser. BIL Sweden tror inte på en förlängning av planperioden som en lösning. En längre planperiod på 16 år istället för 12 år innebär större risker och gagnar inte infrastrukturen. Staten arbetar i verkligheten med ettåriga budgetar och en lång plan innebär inte att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats.

Förbättra för finansieringen med EU-stöd

Det internationella perspektivet för infrastrukturplaneringen kan ytterligare förstärkas i inriktningsunderlaget. Här finns goda möjligheter att söka stöd till finansieringen av den nödvändiga och omfattande omställning till ett mer hållbart transportsystem med hjälp av en rad olika EU-satsningar, bland annat EU:s Gröna giv, återstartspaket och även EU:s långtidsbudget för återhämtning efter pandemin (2021-2027). Som utpekats i EU:s Gröna giv kommer det krävas investeringar av både offentlig och privat sektor och att särskilt koldioxidberoende regioner i Europa kan få extra stöd genom EU:s satsning på en rättvis omställning. Här gäller det att vara aktiv och ta initiativ till ett utökat europeiskt samarbete kring framtidens hållbara transportlösningar, med utgångspunkt i de behov som finns i landet av en utbyggnad av elsystemet och elektrifiering av transporterna, automatisering, digital omställning och så vidare.

Omställningen kräver samplanering

Transportsektorns elektrifiering är en global trend, driven av behovet att ställa om samhället till fossilfria energikällor. EU och Sverige har höga ambitioner och ligger långt framme inom detta område. Elektrifieringen går snabbt framåt liksom utvecklingen inom

vätgas och biodrivmedel, men det räcker inte med att fordonstillverkarna utvecklar produkterna. Infrastruktur för både laddning och biodrivmedel måste byggas samtidigt som rätt styrmedel för köp och nyttjandet av dessa fordon måste på plats. Det är ett nytt ekosystem som växer fram där hela systemet måste gå i takt. För att vi inte ska låsa in oss inom ett drivmedel är det dessutom viktigt att de styrmedel vi inför är teknikneutrala, annars riskerar vi att hindra utvecklingen och därmed inte nå våra uppsatta klimatmål. Enbart höjda drivmedelspriser är problematiskt och påverkar konkurrenskraften negativt. Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter inom transportsektorn påverkar både möjligheterna till klimatomställning och näringslivets konkurrenskraft.

Fordonsindustrin klarar inte omställningen på egen hand då det inte bara ett teknikskifte – utan ett systemskifte. Regeringen behöver bistå med att bygga ut laddinfrastrukturen både för lätta och för tunga fordon. Vi välkomnar att de s.k. vita fläckarna nu byggs bort samtidigt som staten satsar på att bygga ut laddinfrastrukturen för tunga fordon. Staten bör även aktivt leda arbetet för en tids- och resurssatt nationell plan med tydliga mål för utbyggnadstakten av laddpunkter. Det är även viktigt att de flera statliga initiativ som nu utreds och även genomförs i Sverige för en fossilfri transportsektor koordineras på bästa sätt för att främja både klimatomställning och näringslivets konkurrenskraft.

För att mobiliteten ska säkras inom unionen samtidigt som EU:s klimatmål uppnås måste Sverige påverka EU och utvalda bilaterala avtal så att laddinfrastrukturen byggs ut av medlemsländerna samt verka för standardisering av teknik och betallösningar.

Även elförsörjningen måste hänga ihop bättre. Dagens flaskhalsar i elnätet måste byggas bort såväl i storstäder som längs de stora godsstråken. Det är också viktigt att tillståndprocesserna förenklas och laghinder undanröjas. Elektrifieringskommissionen får här en viktig roll. Det viktigaste är dock en förstärkning av elnätens kapacitet nationellt samt punktförstärkningar vid utbyggnad av laddinfrastruktur. Myndighetssamverkan mellan Trafikverket, Energimyndigheten och Svenska kraftnät är särskilt viktigt.

Digitaliseringen ställer krav på infrastrukturen

I takt att utvecklingen går framåt ställs vi inför nya utmaningar. Framst skapar ny teknik möjligheter att accelerera utvecklingen kring högt automatiserade fordon. Parallellt med att 5G utvecklas och byggs ut så behöver även väginfrastrukturen digitaliseras. Detta gäller t.ex. vägskyltar, vägmarkeringar och man talar om en digital infrastruktur. Istället för att det automatiserade fordonet kommunicerar med vägskyltar är fordonet uppkopplat mot ett nät som via GPS eller geofencing meddelar fordonet vilka regler som gäller. Detta innebär att fordonet snabbt kan få information om t.ex. aktuell maxhastighet, trafikarbeten eller trafikolyckor. Högt automatiserade fordon kommer även behöva input om väderförhållanden som temperatur och väglag vilket förmodligen löses genom en kombination av sensorer/kameror men även väderstationer i anslutning till vägar.

När det gäller automatiseringen har fordonsindustrin i Sverige ”ledartröjan” på sig. För att behålla försprånget för Sverige måste dock den svenska regeringen och svenska myndigheter vara drivande i EU och även globalt för att driva standarder för uppkopplade och automatiserade fordon. Av denna anledning bör svenska staten vara drivande i arbetet med harmonisering av standarder och data inom EU. Ett svenskt ”trafikkontrolltorn” behövs vid utrullningen av självkörande fordon och Trafikverket, Transportstyrelsen och PTS måste öka sin myndighetssamverkan.

Samhällsekonomiskt lönsamma investeringar

En väl fungerande infrastruktur är en nödvändig förutsättning för tillväxt och välbefinnande. Utan bra vägar fungerar inte vår dagliga tillvaro. Då den s.k. fyrstegsprincipen tillämpas, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis och där nyinvesteringar kommer som det sista steget (steg 4) så är det än mer viktigt att de nyinvesteringar som genomförs grundar sig på samhällsekonomiska kalkyler samt att de projekt som samhället ska investera i visar på en ökad samhällsekonomisk nytta.

Undersök möjligheterna för fler OPS-projekt inom transportinfrastrukturområdet. Offentlig privat samverkan möter det direkta transportbehovet i samhället och allokerar mer resurser till andra investeringar.

Mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll

Idag finns en oroväckande stor underhållsskuld till vägnätet och denna minskar inte. Samtidigt ökar vägtrafikarbetet. Att komma ikapp med underhållet är både dyrt och tidsödande vilket gör att resultatet av att man allokerar budget till vägnätet blir synligt långt senare. Detta verkar minska viljan att ta itu med det eftersatta underhållet. Det direkta resultatet blir brister i trafiksäkerheten, minskad konkurrenskraft, förseningar och längre transporttider.

Klimatsmarta och kostnadseffektiva godstransporter med tyngre och längre fordon

Genom större investeringar i vägunderhållet kan fler vägar klara den nya bärighetsklassen, BK-4. BK-4 vägarna måste också vara sammanhängande. Det är positivt att Trafikverket lyfter fram vikten av vägförbättringar för att uppgradera befintliga vägar till BK4. Att öka tyngden och längden på godstransporter är ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan vid transporter. Att underhålla befintlig infrastruktur är också den investering som ger mest för pengarna.

BIL Sweden ställer sig också frågande till varför införandet av längre lastbilar med upp till 34,5 meter dröjer i Sverige. Trafikverket presenterade ett regeringsuppdrag om detta redan 2019 och uppdraget remitterades även av Infrastrukturdepartementet samma år. Finland införde trafik med lastbilar upp till 34,5 meters längd redan i januari 2019.

Busstrafiken har kommit längst i omställningen

I sammanfattningen av underlaget berörs målen tydligt. ”Klimatmålen kan nås med omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser”, lyder en av

rubrikerna. Här kan busstrafiken spela en stor roll om man ser över elskatten som elbussar, till skillnad mot spårtrafik, idag behäftas med. Idag kör över 85 procent av alla bussar på förnyelsebara drivmedel, där just biodrivmedel såsom HVO är en stor andel. Observera att vägtrafikregistret inte möjliggör att urskilja bussar med dieselmotor som kör på RME respektive HVO100 vilket BIL Sweden anser vara en brist. Skulle man undanta busstrafiken från elskatten skulle fler trafikföretag övergå till elbussar och därmed skulle stora mängder biodrivmedel frigöras till andra transportsektorer som tunga lastbilar, flyget och sjöfarten. Detta skulle gynna omställningen och hjälpa oss att nå våra klimatmål.

Remissen belyser vikten av kollisionsundvikande system. Detta är utmärkt men man ska inte glömma att det främsta man ska göra i dagsläget för att höja säkerheten för busspassagerare att säkerställa att alla passagerare använder säkerhetsbältet. Olika exempel på kollisionsundvikande system är ny teknik som idag endast finns i personbilar men skulle göra stor nytta för trafiksäkerheten men faktum kvarstår att vi idag har en utmaning i att nå få fler busspassagerare att använda bältet. På sida 58 i remissen nämns tre exempel på hur man kan flytta resande från bil till kollektivtrafik. Här skulle utredaren gynnas av att undersöka kostnader och kapacitet för Bus Rapid Transit (BRT-linjer) jämfört med spårbunden trafik. BRT är billigare att anlägga samt drifva och klarar lika många passagerare som spårbunden trafik om man bygger hållplatser i samma storlek som för spårvagnar. BRT kan ge stora samhällsvinster för en mindre kostnad samtidigt som vägtrafikens utsläpp minskar.

Stockholm den 29 januari 2021

BIL Sweden

Victoria Elmgren