



Till Infrastrukturdepartementet
Dnr I2020/0273
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

BioDriv Öst, 29 januari 2021
Beatrice Torgnyson Klemme
beatrice.torgnyson@biodrivost.se

Remissvar från BioDriv Öst gällande: Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037, rapport 2020:186

BioDriv Öst lämnar härmed på eget initiativ synpunkter på ovanstående remiss.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

BioDriv Öst ställer sig bakom de resonemang och synpunkter som förs fram i Gröna Bilisters remissvar.

Det finns ett stort behov av att staten tar ansvar för att tillgängliggöra en bredd av olika förnybara drivmedel i hela landet. Insatser i närtid som tillgängliggör infrastruktur för såväl snabbladdning av el som tankning av biogas är därmed av stor vikt. Likaså är det angeläget att ta fram en långsiktig strategi för *inhemsk* produktion och användning av biodrivmedel. Slutligen så ser vi även positivt på att Trafikverket i sina egna entreprenadupphandlingar tillämpar den nationella miljöbilsdefinitionen och miljölastbilsdefinitionen i största möjliga utsträckning för att bidra till en positiv utveckling av en teknikdiversifiering och ny infrastruktur för tankning och laddning av förnybara drivmedel.

BioDriv Öst saknar även en breddad system- och multikriterieanalys gällande bedömningen av olika samhällsekonomiska effekter och hållbarhetsaspekter kopplat till förnybara drivmedel. Exempelvis lyfts det tydligt fram att det finns begränsade möjligheter till hållbar produktion av biodrivmedel samt att biodrivmedel "dessutom ger upphov till utsläpp över livscykel". Något vi håller med om, men även elektrifiering ger upphov till utsläpp under sin livscykel om ett rimligt systemperspektiv tillämpas. Alla förnybara drivmedel har sina hållbarhetsutmaningar och det är viktigt att dessa presenteras på ett transparent och likvärdigt sätt. Likaså finns många samhällsekonomiska nyttor med en ökad regional och inhemsk produktion av biodrivmedel som inte berörs i underlaget. För att nämna några så finns det en mycket tydlig koppling till en stärkt krisberedskap och hållbar livsmedelsproduktion, en regional näringslivsutveckling – inte minst inom de gröna näringarna - och en levande landsbygd samt de tydliga kopplingarna till resursflödena inom en biobaserad och cirkulär ekonomi. Ju fler aspekter som kan vägas in i de samhällsekonomiska analyserna, desto bättre beslutsunderlag kommer vi att få när det gäller att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling.

Beatrice Torgnyson Klemme,
VD BioDriv Öst