

Trafikverket

Trafikverkets ref: I2021/02884

Drivkraft Sveriges ref: RE2021053

Stockholm 28 februari 2022

Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Drivkraft Sverige har fått ovanstående förslag på remiss.

Sammanfattning

Drivkraft Sveriges ser att följande aspekter förtydligas:

- Vikten av diversifiering av energibärare för att stärka energiberedskapen.
- Oavsett typ av energibärare så kräver detta naturresurser som kan leda till utsläpp.
- Tydlighet gällande målformulering.
- Skyltning av laddinfrastruktur.

Nedan redogörs Drivkraft Sveriges synpunkter i detalj.

De mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen ligger utanför infrastrukturplanen, Sid 19 - Vikten av diversifiering av energibärare för att stärka energiberedskapen

I första stycket följande:

Under det närmaste decenniet krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås, eftersom det tar tid att fasa ut bränslefordonen ur fordonsflottan.

För att tydliggöra teknikneutralitet samt tydlighet att det rör fordon som endast drivs på fossila drivmedel bör detta ändras till följande:

Under det närmaste decenniet krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås, eftersom det tar tid att fasa ut de fossila fordonen ur fordonsflottan.

En ytterligare orsak till behovet av detta förtydligande är att en diversifiering av energibärare såsom el, gas och flytande stärker energiberedskapen i och med att de nyttjar olika typer av infrastruktur samt har olika typer av förmågor och tillämpningsområden. Detta är av särskild vikt i och med det förändrade omvärldsläget och återtågandet av totalförsvaret. Utöver detta så har även vårt risklandskap ändrats då vi ser ökade cyberangrepp på kritisk infrastruktur samt att klimatförändringar kan medföra till ett alltmer oberäkneligt väder med en rad olika väderhändelser till följande. Således möjliggör diversifieringen att samhällsviktiga fordon och transporter har förmågan att fungera i alla lägen, oavsett störning, dygnet runt och över lång tid. Det bör även belysas att övriga transporter, t ex individer som inte ta sig till sina "normala" arbeten eller att "vanliga" godstransporter ej kan genomföras, så är det mycket i samhället som ganska snabbt skulle komma att störas kraftigt eller sluta fungera.

Denna kommentar gäller också för avsnitt 1.3.4 Klimatmålen och övriga miljömål, i andra stycket, på sidan 31.

2.3 Transportsektorns utsläpp av växthusgas, sid 50. - Oavsett typ av energibärare så kräver detta naturresurser som kan leda till utsläpp

I första stycket så står det följande:

Utsläppen från produktion av biodrivmedel räknas inte in i transportsektorn; de redovisas huvudsakligen i den så kallade LULUCF-sektorn (land use, land use change and forestry) som bland annat inkluderar skogsbruk och förändrad markanvändning.

Här ser vi behov av två förändringar.

1. Lägg även till Utsläpp från produktion av batterier.
2. LULUCF är något missvisande då HVO som utgör majoriteten av biodrivmedlet tillverkades 2020 till 72% av slakteriavfall.

Således föreslås följande formulering för att få en objektiv bedömning:

Utsläppen från produktion av biodrivmedel och batterier räknas inte in i transportsektorn.

2.3 Transportsektorns utsläpp av växthusgas, sid 50. - Tydlighet gällande målformulering

I sista stycket så står det följande:

Beräkningarna i Trafikverkets inriktningsunderlag visar dock också att målet om fossilfrihet 2045 i stort sett kan nås med samma totala mängd biodrivmedel i transportsektorn som...

Varifrån kommer detta mål? Vi ser gärna att man använder samma mål som naturvårdverket tagit fram, där Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Således föreslås följande formulering:

Beräkningarna i Trafikverkets inriktningsunderlag visar dock också att målet om nettonollutsläpp 2045 i stort sett kan nås med samma totala mängd biodrivmedel i transportsektorn som...

Skyltning av laddinfrastruktur

Vi ser gärna att man tar med omskytning i den nationella planen i och med att branschen nu bygger ut laddinfrastrukturen i landet, detta för att underlätta för konsumenten.

Här ser vi gärna att man följer de naturliga trafikflödena samt nyttjar befintlig infrastrukturen som redan finns etablerad längs våra huvudvägar. Detta skulle påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur samt påskynda transportsektorns ökade diversifiering.

David Sällh

Verkställande utskottschef - Trygghet