

Offentlig utfrågning om
transportsektorns bidrag till att uppfylla
klimatmålen

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-88607-63-8
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2019

Innehållsförteckning

Förord	4
Program för trafikutskottets offentliga utfrågning om transportsektorns bidrag till att uppfylla klimatmålen	5
Stenografisk utskrift.....	8
Ordföranden Jens Holm (V)	8
Robert Andrén, Energimyndigheten.....	9
Sven Hunhammar, Trafikverket	12
Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige.....	14
Björn Westerberg, Branschföreningen Tågoperatörerna	18
Rikard Engström, Föreningen Svensk Sjöfart	19
Tove Winiger, Sveriges Åkeriföretag.....	21
Jan Nylander, Elväg E16.....	23
Niklas Nordström, Föreningen Svenskt Flyg	25
Anna Elofsson, Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränslen för flyget	26
Per Bondemark, Näringslivets Transportråd	27
Inge Vierth, Triple F.....	28
Gunnar Eriksson, Trafikanalys.....	29
Mattias Goldmann, Anna Lindén, Jakob Lagercrantz, 2030-sekretariatet	31
Fredrik Holm, Gröna Bilister	32
Lars Strömgren, Cykelfrämjandets riksorganisation	34
Maria Ivansson, Klimatkommunerna	36
Mattias Bergman, BIL Sweden	37
Lars Backström, Västrafik.....	39
Frågestund	41
Vice ordföranden Anders Åkesson (C).....	50
 <i>Bilaga</i>	
Bilder visade av föredragshållarna under den offentliga utfrågningen	52

Förord

Transportsektorn står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Riksdagen har därför beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter senast 2030 ska minska med minst 70 procent jämfört med 2010. Flera olika åtgärder måste vidtas för att nå målet bl.a. måste samhället använda transporter på ett effektivare sätt, och fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara drivmedel. Det är även av stor vikt att man tar till vara möjligheterna med ny teknik. Trafikutskottet anordnade därför en offentlig utfrågning i syfte att belysa olika frågeställningar och fördjupa kunskaperna inom området.

Vid utfrågningen medverkade

- Robert Andrén, generaldirektör, Energimyndigheten
- Sven Hunhammar, måldirektör, Trafikverket
- Svante Axelsson, nationell samordnare, Fossilfritt Sverige
- Björn Westerberg, vd, Branschföreningen Tågoperatörerna
- Rikard Engström, vd, Föreningen Svensk Sjöfart
- Tove Winiger, politik- och hållbarhetsansvarig, Sveriges Åkeriföretag
- Jan Nylander, projektledare
- Niklas Nordström, ordförande, Föreningen Svenskt Flyg
- Anna Elofsson, sekreterare i Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränslen för flyget
- Per Bondemark, ordförande, Näringslivets Transportråd
- Inge Vierth, utredningsledare, Statens Väg- och transportforskningsinstitut
- Gunnar Eriksson, avdelningschef, Trafikanalys
- Mattias Goldmann, Anna Lindén, Jakob Lagercrantz, 2030-sekretariatet
- Fredrik Holm, utredare, Gröna Bilister
- Lars Strömgren, ordförande, Cykelfrämjandets Riksorganisation
- Maria Ivansson, verksamhetsledare, Klimatkommunerna
- Mattias Bergman, vd, BIL Sweden
- Lars Backström, vd, Västtrafik

Utskottet bedömer att det som framfördes under utfrågningen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Program för trafikutskottets offentliga utfrågning om transportsektorns bidrag till att uppfylla klimatmålen

Datum: 17 januari 2019

Tid: 8.40–12.00

Plats: Andrakammarsalen

8.40–8.45 Inledning:

Trafikutskottets ordförande Jens Holm (V)

Transportsektorn och klimatmålen

8.45–8.55 Hur går transportomställningen till fossilfrihet?

Robert Andrén, generaldirektör, Energimyndigheten

8.55–9.05 Nationell plan och klimatmålen

Sven Hunhammar, måldirektör, Trafikverket

9.05–9.15 Skisser på en färdplan för ett fossilfritt transportsystem

Svante Axelsson, nationell samordnare, Fossilfritt Sverige

Möjligheter och utmaningar för trafikslagen

Järnväg

9.15–9.20 Mer personer och gods på järnvägarna

Björn Westerberg, vd, Branschföreningen Tågoperatörerna

Sjöfart

9.20–9.25 Sjöfart – en nyckelspelare för klimatmål och konkurrenskraft

Rikard Engström, vd, Föreningen Svensk Sjöfart

Vägtransporter

9.25–9.30 Fossilfrihet i åkerinäringen

Tove Winiger, politik- och hållbarhetsansvarig, Sveriges Åkeriföretag

9.30–9.35 Världens första elväg på E16

Jan Nylander, projektledare

Luftfart**9.35–9.40 Färdplan för fossilfri konkurrenskraft – flygbranschen**

Niklas Nordström, ordförande, Föreningen Svenskt Flyg

9.40–9.45 Biobränslen för flyget

Anna Elofsson, sekreterare i Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränslen för flyget

Särskilt om godstransporter**9.45–9.50 Klimateffektiva godstransporter – näringslivets erfarenheter och lärdomar**

Per Bondemark, ordförande, Näringslivets transportråd

9.50–9.55 Forskningsprogrammet Triple F (Fossil Free Freight)

Inge Vierth, utredningsledare, Statens väg- och transportforskningsinstitut

9.55–10.00 Ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fordon?

Gunnar Eriksson, avdelningschef, Trafikanalys

10.00–10.30 Paus**Hållbart resande****10.30–10.35 Med fokus på människors beteende**

Mattias Goldmann, Anna Lindén, Jakob Lagercrantz, 2030-sekretariatet

10.35–10.40 Fyrstegsprincipen – en nyckel till den hållbara mobiliteten

Fredrik Holm, utredare, Gröna Bilister

10.40–10.45 Viktiga satsningar och regelförenklingar för ökad och säker cykling

Lars Strömgren, ordförande, Cykelfrämjandets riksorganisation

10.45–10.50 Vad behöver kommunerna för att bidra till fossilfrihet?

Maria Ivansson, verksamhetsledare, Klimatkommunerna

10.50–10.55 Hur påverkas privatbilismen av fordonsindustrins stora omställning?

Mattias Bergman, vd, BIL Sweden

10.55 Mobilitet som en tjänst

Lars Backström, Vd, Västtrafik

11.00–11.55 Frågestund**11.55–12.00 Avslutning:**

Trafikutskottets vice ordförande Anders Åkesson (C)

Stenografisk utskrift

Ordföranden: God morgon kära kollegor, talare, åhörare och även tv-tittare på SVT!

Jag heter Jens Holm och är ordförande i riksdagens trafikutskott. Å hela utskottets vägnar vill jag hälsa er hjärtligt välkomna till trafikutskottets utfrågning om transportsektorn och uppfyllandet av våra klimatmål. Vi vet alla att klimatförändringen är mänsklighetens största utmaning någonsin. Aldrig under de senaste 800 000 åren har det funnits så mycket växthusgaser i atmosfären som nu, och det gör vår planet varmare för varje dag som går. Det är precis som 15-åriga svenska Greta Thunberg sa inför FN:s klimatkonferens i Katowice i fjol: Vi står inför ett existentiellt hot, och det finns inte längre någon tid att fortsätta den vansinniga vägen som vi färdas på. Och det stämmer. Den vansinniga vägen som Greta Thunberg talar om är den utsläppskurva som vi nu är inne på. Den kommer inte att begränsa den globala uppvärmningen till under 1,5 grader, inte ens under 2 grader, utan med dagens takt får vi en uppvärmning som hotar civilisationen så som vi känner den. Och det är våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn som vi riskerar att försätta i den situationen. Ingen av oss här vill hamna där. Det är därför vi här i Sverige nu firar ett år med vårt helt unika klimatlag och vårt klimatpolitiska ramverk, det som slår fast att våra utsläpp ska vara netto noll till senast 2045. Transportsektorn, som står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser, har ett helt eget mål. Transportsektorns utsläpp ska minska med minst 70 procent till 2030. Vi i trafikutskottet har kallat till denna utfrågning för att ta reda på hur väl vi ligger i fas med den målsättningen, och jag kan redan nu berätta att vi inte ligger i fas. Därför vill vi lägga stort fokus på vad mer som behöver göras för att vi ska kunna uppnå transportsektorns klimatmål. Vad förväntar ni er av oss politiker? Och vad kan branschen själv göra? Vilka är utmaningarna men också möjligheterna? Vi vet att ett samhälle där vi kraftigt minskar våra utsläpp också är ett samhälle med bättre luft att andas och bättre folkhälsa, ett samhälle som skapar hundratusentals nya jobb och som sparar pengar som i dag går till fossilsubventioner – kort och gott ett mycket bättre samhälle för alla. Det är kring dessa utmaningar och möjligheter som jag vill att denna förmiddags utfrågning ska kretsas. Återigen: Hjärtligt välkomna!

Några praktikaliteter: Eftersom vi har så mycket intressant att diskutera har vi ett mycket tajt schema. Därför uppmanar vi alla föredragshållare att hålla sig inom tidsramen. Den frågestund som är inlagd i programmet är främst reserverad för riksdagens ledamöter, men i mån av tid kommer andra frågeställare att släppas in.

Vi gläder oss särskilt åt att Sveriges Television direktsänder denna utfrågning. Det möjliggör en spridning långt utanför denna lokal. Vi i trafikutskottet kommer också att dokumentera utfrågningen i en skrift som senare kommer

att publiceras. På tal om dokumentation vill jag påminna er om att trafikutskottet hade en liknande utfrågning i våras, men då var temat fossilfria drivmedel. Om någon undrar varför vi inte har ett stort block om just fossilfria drivmedel är det alltså för att vi avhandlade detta i våras, och vi har dokumentation kring det som kan erhållas från utskottet. Som vi ser bland våra talare och också i vårt presidium är transportsektorn en mansdominerad bransch. Vi har ansträngt oss för att ha en jämn könsfördelning bland våra talare, men övervikten är klart manlig. Det noterar vi och arbetar vidare med att försöka uppnå en jämn könsfördelning i fortsättningen. Jag vill också uppmana er att kommentera och ge er i kast med diskussionen på sociala medier och att använda #uppnåklimatmålen.

Sist men inte minst vill jag särskilt tacka trafikutskottets kansli under ledning av kanslichef Mattias Revelius, resten av personalen och inte minst Anna Blomdahl som är den som verkligen har gjort alla förberedelser och sett till att vi har kunnat få ett så gediget program. Tack så mycket, Anna Blomdahl!

Med dessa ord vill jag lämna plats för vår förste talare.

Robert Andrén, Energimyndigheten: Jag vill börja med att tacka utskottet för inbjudan och möjligheten att vara med här i dag – en väldigt spännande och viktig dag, skulle jag vilja säga. Jag tänker väldigt kort gå igenom hur vi tillsammans inom den offentliga sektorn jobbar för att hantera den omställning och utmaning som vi står inför och avsluta med vad Energimyndigheten gör speciellt inom sitt uppdrag. Men jag skulle vilja börja med ett afrikanskt ord-språk som jag tycker sätter fingret på vad det här handlar om. Det lyder fritt översatt: Vill du gå snabbt, gå ensam! Vill du komma långt, gå tillsammans! Jag tror att vi måste göra det här ihop, att det är nyckeln för att vi ska lyckas. Vi sex myndigheter fick 2016 uppdraget att samarbeta för att skapa en möjlighet att ställa om transportsystemet till att bli fossilfritt. Vi utgår från tre huvudområden: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt förnybara drivmedel. I detta ligger ett antal fokusområden att titta på, bland annat överflyttning till mer energieffektiva trafikslag. Vi talar också om minskad efterfrågan på resor och transporter, alltså hur vi bygger våra samhällen framöver. Urbaniseringen pågår samtidigt som det är ett stort antal trender som vi behöver förhålla oss till. Det handlar också om att öka andelen energieffektiva och fossilfria fordon och även om hållbar produktion och återvinning – alltså ett livscykelperspektiv på fordon och farkoster. Utbyggd infrastruktur är också en viktig sak.

Samordningsuppdraget handlar om att öka omställningstakten och möjliggöra det vi måste göra för att hantera en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser. Transportsektorn står för en fjärdedel av energianvändningen i samhället. Det är alltså en ganska betydelsefull del av samhället som måste ställas om på ett klokt sätt och ganska snabbt. Det här ger ett stärkt samarbete med den offentliga sektorn, som också är väldigt viktigt. Det sker i dag en kraft-

samling bland många privata aktörer som ser att man måste gå ihop och möjliggöra en förändring, vilket blir alltmer komplext. Så måste även det offentliga göra för att gå i bräsch, visa vägen och möjliggöra för dem som vill ligga i framkant ute i samhället. Det här är en bred dialog, och det måste vara en bred dialog. Många aktörer från hela samhället har varit med i den här processen och måste också vara med framöver. Vi har tagit fram en strategisk plan med ett antal förslag och åtgärder som vi själva som myndigheter har möjlighet att hantera. Vi har också jobbat med att ta fram indikatorer, för det är givetvis väldigt viktigt att följa upp och utvärdera det arbete som pågår och försöka hitta bättre, skarpare och mer kostnadseffektiva lösningar framöver. Det här är en löpande process. Det handlar också om att titta på detta på både kort och lång sikt. Vi har tagit fram ett stort antal rapporter som alla finns tillgängliga hos oss på Energimyndigheten och hos de andra myndigheterna – Trafikverket, Trafikanalys och så vidare. Vi ser i dag en positiv trend, att utsläppen minskar. Utsläppen har minskat med 18 procent mellan 2010 och 2017. På bilden ser ni minskningarna inom vägtrafik, flygtrafik, militärtransporter och sjöfart. Det är också en minskning med 18 procent i vägtrafiken. Dieselanvändningen på järnvägen har minskat med 30 procent. Det är inga stora volymer från början, men det går ändå åt rätt håll. Inrikesflyget ligger ganska stabilt. Men vi har också ett utrikesflyg och en utrikeskomponent att ta hänsyn till, och då ser bilden annorlunda ut. Där är trenden väldigt bekymmersam med en ökning i stället. Det är 23 åtaganden som vi arbetar med för tillfället, alltifrån att fundera på hur vi jobbar med forsknings- och innovationsarbetet. Det handlar om att prioritera och bli mer strategiska i det arbetet. Det handlar också om att samla ihop indikatorer, samordna arbetet och tidigt få mycket mer fakta och kunskap. Vi jobbar också en hel del med att komma ut lokalt genom energi- och klimatrådgivarna ute i kommunerna. Det är väldigt viktigt, för det handlar också om information för att möjliggöra en förändring. Vi har ett antal förslag som vi har lämnat till regeringen. Som ni ser har vi klarat av en del åtaganden, och en del förslag är framlagda, till exempel reduktionsplikt för att nämna något.

Vad gör vi då på Energimyndigheten? Vi ser forskning och innovation som en nyckel till att nå hela vägen när det gäller omställningen. Vi ser över våra prioriteringar och fokuserar mycket på de faktiska utmaningarna och på hur andra aktörer ligger till, så att vi kan poola ihop våra resurser på ett klokt sätt. Vi har insatser över hela innovationssystemet, alltifrån grundforskning, som också behövs och där vi samverkar med Vetenskapsrådet, till att tänka affärs-mässighet. Hela kedjan måste fungera när vi går in och satsar statliga medel på forskningen men också stödkapital i affärsarbetet i det privata näringslivet. Det ska ju hålla hela vägen från idé till en kommersiell storskalig produkt eller ett system som sedan spelar roll. Vi har en årlig budget på ½ miljard, och till detta kommer motsvarande summa från det övriga samhället. Vi får totalt 1 miljard som satsas på det här årligen. Också här är det ett brett deltagande, och det är nödvändigt. Det sker en hel del demonstrationer och pilotförsök med mycket stor potential. Elbussar går nu i Göteborg, och man jobbar vidare på

många andra ställen runt om i Sverige för att nå fram när det gäller den lokala kollektivtrafiken. Vi har Electric site för att få bort koldioxiden från gruvor och bergtäkter. Här ser vi stora vinster i de försök som har gjorts för att få ned utsläppen, också ekonomiska vinster. Nu gäller det bara att få det här hela vägen fram till en faktisk produkt som börjar användas därute. Givetvis behöver vi skifta fokus under hela resan, så är det. Vi har i dag ett bibehållet fokus på elfordon, något som blir alltmer aktuellt. Vi ser en positiv utveckling runt om i världen och även här i Sverige, men det finns mycket kvar att göra. Batteriforskning är också något som är väldigt avgörande för omställningen. Vi jobbar också vidare med det befintliga. Förbränningsmotorer kommer att vara kvar under en ganska lång tid framöver. Hur gör vi dem effektiva, och hur får vi dem att minska sitt utsläpp? Vi får inte glömma det som är, utan vi jobbar brett med de olika verktyg som finns och som används ute i samhället i dag.

Vi har ett visst minskat fokus på den industrinära forskningen. Industrin behöver ta det ansvaret själva och gör det också i ökad omfattning.

Vi behöver ett ökat fokus på inte minst drivkrafter, attityder, beteenden och värderingar i samhället, för det är en viktig nyckel. Det är mänskliga beslut som avgör. Vad händer när du går in och ska köpa en ny bil? Vad säger bilförsäljaren till dig? Vi vet att många går in och pratar elbil men kommer ut med en fossildriven bil, därför att försäljaren har sagt: Jo, men kolla här! Det är också väldigt mycket där det ligger, vilket inte ska underskattas.

I det kommande forsknings- och innovationspropositionsarbetet hos myndigheterna och i Regeringskansliet kommer vi att jobba vidare med att peka på behovet av forskning, innovation och tillräckliga resurser hos myndigheterna. Som jag sagt, och som ordföranden också sa, finns det tydliga mål i dag inom både klimatpolitiken och energipolitiken som vi kan gå mot. Omställningen går åt rätt håll men inte i tillräckligt snabb takt. Ni som är intresserade av fotboll på Söders höjder vet att man där brukar skrika: Öka takten sista kvarten! Det är lite där vi är nu. Vi måste dra på, det måste hända någonting. Ensam är inte stark. Samordning och samverkan är avgörande. Som jag sa tidigare ser vi det väldigt mycket mer hos det privata. Vi vill se det också bland myndigheterna, och det måste ske på alla nivåer. Det är avgörande att bli mycket duktigare på att jobba med den lokala nivån på olika sätt, så att man inte behöver börja om varje gång man kommer till en ny kommun med en idé.

Sverige är ett innovations- och entreprenörsland. Vi är också ett samverkansfolk. Det är en nyckel till framgång. Vi kan inte slåss med volym mot kineser och indier, men vi kan slåss med kompetens, historik och samverkan.

Vi talar mycket om att det finns en klimatoro och klimatångest. Men jag skulle vilja säga så här: Se den omställning som sker som en möjlighet att hantera ett stort problem! Om Sverige kan vara ett föregångsland har vi möjlighet att påverka omvärlden. Vi ska med goda exempel visa att det går att ställa om och att det inte kostar något, utan att det ger mycket mer, även i ekonomiska termer. Detta är en nyckel när man träffar kollegor från andra länder. Jag vill avsluta med att ta oss tillbaka till 1981, då dåvarande statsminister

Thorbjörn Fälldin var i FN och talade om energi och då vi var ett väldigt oljeberoende land. Han avslutade med att säga: "We are prepared to assume our share of the responsibility for the structural changes which must take place." Det gäller även i dag.

Sven Hunhammar, Trafikverket: Tack för att vi fått komma hit!

Jag ska tala om den nationella planen och klimatmålen. Den nationella planen beskriver ju de satsningar som vi ska göra i statlig infrastruktur på tolv års sikt. Det gäller alla fyra trafikslagen, men det handlar mest om underhåll av och investeringar i vägar och järnvägar. Det kostar väldigt mycket pengar, ungefär 710 miljarder på tolv år. Notera att det är Trafikverket som föreslår den här planen efter direktiv från regeringen. Sedan är det regeringen som fastställer planen. Då kan man ställa sig frågan: Varför gör vi satsningar i infrastruktur? Jo, det är för att skapa tillgänglighet. Vi behöver tillgänglighet i hela landet och för alla. En god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle. Men tillgänglighet måste utvecklas inom ramen för det hållbara samhället. Vi har sammanställt tio aspekter som vi prioriterar utifrån de beslutade målen: de transportpolitiska målen, klimatmålet, Agenda 2030 och så vidare. Klimatpåverkan ger en mycket tydlig ram när det gäller tillgängligheten och som man, framför allt om man utnyttjar den som mobilitet, måste hålla sig inom. Det här är en komplex målbild, men det finns en massa synergier som vi kan utnyttja här. Om tillgängligheten tillgodoses med godståg, kollektivtrafik, gång eller cykling ger det en mycket lägre klimatpåverkan än med lastbil och bil. Klimatpåverkan blir ännu lägre om vi går från mobilitet till tillgänglighet och tillgodoser tillgängligheten med resfria möten. Vi elektrifierar, som vi talar mycket om i dag, vilket också ger lägre klimatpåverkan, mycket bättre luft och mindre buller, och lägre hastighet för trafiksäkerhet ger en lägre klimatpåverkan, och så vidare. Det är alltså en komplex målbild. Vi ska prata klimat i dag. Som Robert var inne på är det framför allt tre områden som måste förändras snabbt för att vi ska nå klimatmålen. Det gäller fordon, bränsle och efterfrågan eller ett transporteffektivt samhälle. Robert nämnde det inte, men om vi inte gör mer än de beslut vi har fattat i dag kanske vi bara når ungefär halvvägs till minus 70-procentsmålet, så vi måste definitivt öka tempot. Det är styrmedel som påverkar vilka fordon vi använder, vilket bränsle vi tankar och så vidare. Styrmedel som förändrar fordon och bränslen kan också påverka efterfrågan. Om vi byter till elbil, som är billigare att köra per kilometer, tenderar vi att använda den mer.

Det krävs styrmedel för att utnyttja potentialen i det transporteffektiva samhället. För gods kan det handla om balansen mellan farleds- och hamnavgifter, banavgifter och kilometerskatt. För personresor kan det handla om biljettpriser, parkeringsnormer, reseavdragets utformning etcetera. Den nationella planen, som jag ska tala om, rör som sagt den statliga infrastrukturen. Den ska bidra till det transporteffektiva samhället och ge förutsättningar för en mer hållbar efterfrågan på transporter. Men planen innehåller egentligen ingenting

som gör att vi får fler elbilar, effektivare bilar eller ändrar bränslets sammansättning. Det är inte enbart en nationell plan som gör att vi når målet, utan det krävs mycket mer. Vi tycker att det vore önskvärt med en tajtare koppling mellan de styrmedel som krävs och planeringen av infrastruktur. Trafikverket har därför publicerat en rapport som vi lämnade till regeringen strax före jul och som vi kallar Transportplanering 2.0. Det är att skilja transportplanering från den infrastrukturplanering som vi gör i dag. Vi måste helt enkelt koppla styrmedlen och infrastrukturen tajtare samman. Verktygen för att nå transportsektorns klimatmål ligger inte bara på trafikutskottets bord, utan det krävs samarbete med skatteutskottet, miljö- och jordbruksutskottet och så vidare. På samma sätt räcker det inte med en infrastrukturminister, utan det krävs också en finansminister, en miljöminister och så vidare. Och som Robert var inne på räcker det inte med en energimyndighet eller ett trafikverk, utan vi måste samarbeta, och många av oss är ju här i dag. Hur bidrar satsningarna i den nationella planen till klimatmålet och ett transporteffektivt samhälle? Planen innehåller stora järnvägssatsningar i både underhåll och investeringar. Syftet är att återställa järnvägens funktionalitet på stora delar av nätet och att utveckla en ny järnväg. Modernisering sker med ny teknik, framför allt i signalsystemen. Åtgärderna leder till en robustare järnväg med ökad kapacitet. Planen är dominerad av järnväg och bygger på gamla planer. Av nystarterna i planen går 75 procent till järnväg, 20 procent till väg och 5 procent till sjöfart. Planen innehåller inga stora järnvägsprojekt utöver de som redan är planerade, men den innehåller vägsatsningar, till exempel för att tillåta tyngre lastbilar. Satsningen möjliggör också tyngre och längre tåg. Det blir ökade axellaster på Malmbanan och satsningar på järnväg längs Norrlandskusten. Och det finns sjöfartsåtgärder vid slussarna i Södertälje och i Trollhätte kanal. Satsningarna på längre och tyngre gäller såväl fartyg som tåg och lastbilar. Tyngre och eventuellt i framtiden längre lastbilar är ett exempel på ökad effektivitet per lastbil. Vi måste på något sätt se till att den ökade effektiviteten tas ut i minskad trafik, att den leder till ett transporteffektivare samhälle. Den kan inte bara leda till billigare och därmed ökade transporter. Stadsmiljöavtalen ingår med 1 miljard per år och kommer att leda till ökad kollektivtrafik och cykling i tätorter. Det är inte statlig infrastruktur, men det är pengar till kommuner som med motprestationer gör väldigt stor nytta.

Elvägar främst för tyngre transporter kommer vi strax att få höra mer om. Vi har haft två demonstrationer, i Sandviken och i Arlanda. Inom kort kommer vi att fatta beslut om en, två eller tre nya demonstrationer. Kandidaterna är en som använder induktion, det vill säga ingen direktkontakt mellan sladden och fordonet, och två med direktkontakt mellan fordonet och en markskena. Dessutom planeras en större pilot för elvägar för att lära oss ännu mer om hur det fungerar med affärsmodeller, teknik och annat. Detta sker med samfinansiering med näringslivet. Vi tror att elvägar är en spännande pusselbit och att de på sikt kan ha en stor potential. Vad leder de här satsningarna till? Vi har redan det mesta av infrastrukturen, så jag ska vara ärlig och säga att de här föränd-

ringarna faktiskt sker i marginalen. Investeringar i järnväg medför ett ökat resande med tåg. Långväga bil- och flygresor minskar. Med den här planen ökar tågresandet med 5 procent. Godstransporterna på järnväg kanske ökar med 17 procent och gods på väg minskar med 4 procent. Sammantaget betyder dessa satsningar att koldioxidutsläppen från trafiken minskar med drygt 1 procent jämfört med om planförslaget inte hade genomförts. Det beror just på överflyttning av gods från väg till järnväg och på stadsmiljöavtalen, som leder till ökad andel kollektivtrafik och cykling. Trafikverkets slutsats av detta, med risk för att bli tjugig, är att det krävs styrmedel som ökar effektiviseringen av elektrifiering av fordon, förnybart bränsle och ett transporteffektivt samhälle. Investeringar i infrastruktur är inte den enda nyckeln. Jag tror att det kommer att bli uppenbart i dag att det heller inte är *en* åtgärd och *ett* styrmedel som krävs utan flera. Slutligen: Minus 70-procentsmålet handlar om de direkta utsläppen från transporterna. När det gäller transportsektorn sett ur ett livscykelperspektiv innebär infrastrukturen kanske 10 procent av de totala utsläppen. För att nå ett klimatneutralt samhälle 2045 krävs därför att även infrastrukturen gör sin del. Därför ställer vi på Trafikverket i alla våra upphandlingar sedan 2016 krav på att utsläppen ska minska. Vi har jämfört med basnivån. Detta ingår som ett krav i avtalen med våra entreprenörer. Vi har gjort det här i ett par år, och de första projekten börjar bli klara. Det har visat sig att utsläppsminskningen är mycket större än 15 procent. Det har gått ganska lätt i början – det är lågt hängande frukter – och entreprenörerna är mycket nöjda. Det är ett typiskt exempel på win-win att det faktiskt blir billigare att bygga med mindre klimatpåverkan.

Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige: Tack för inbjudan till denna spännande förmiddag!

Det är lätt att vara samordnare i Sverige. Som Robert nämnde har vi en tradition av att kunna samordna oss, och jag upplever i mitt jobb att det är väldigt lättarbetat. Det är en väldigt god vilja i näringslivet, i facket och i miljörörelsen. Jag tror att vi har unika förutsättningar att ligga i framkant och skapa ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Jag tycker att klimatfrågan har ändrat karaktär. Jag har jobbat ganska länge med klimatfrågan, och vi ser nu en helt annan typ av logik. Det handlar mycket mer om näringspolitik och exportpolitik, och när vi går hand i hand med näringspolitiken och exportpolitiken går det mycket lättare med klimatpolitiken. Det är ett helhetsgrepp där klimatfrågan driver hela samhällsutvecklingen framåt. I den här visionen ska ju Sverige vara ett slags permanent världsutställning för ny teknik. Det gör att vi får ett allt större ansvar att visa omvärlden att vi kan skapa en fossilfri välfärdsnation. Det räcker inte att nolla utsläppen, utan vi måste göra det med gott humör. Annars är det inte smittsamt. Vi måste helt enkelt göra Trump avundsjuk. Det är vår enda makt. Man skulle kunna tro att det finns något slags FN-polis som säger: Nu får ni skärpa er, nu får ni minska här och där! Så är det inte. Ni kommer ju ihåg hur det var i Köpenhamn

– ångestfördelningen. Top-down. Det fungerar inte. Det var ingen rolig kväll. Det blev en kollaps i Köpenhamn. Det nådde vägs ände, och det har vi stoppat nu. Det som hände i Paris var att man från näringslivet var mycket mer aktiva och att man såg möjligheterna underifrån. När man kom uppifrån var det kostnader, men om man kommer underifrån ser man möjligheterna. Vi hörde Sven och Robert prata om att det faktiskt är lönsamt. Det är lite paradoxalt att vi har en ödesfråga som inte löses, och ändå säger vi att det är ganska lönsamt. Jag tror att det ganska mycket handlar om problem mentalt. Vi inser inte hur lätt det faktiskt är. Jag säger inte att det är jättelätt, men det är mycket lättare än vi tror. Det är det som är den svenska berättelsen: Vi måste kunna berätta för omvärlden att vi har det mycket, mycket bättre på grund av fossilfriheten. Det är då vi kan få en lokal smitta. Annars får vi inte till en global rörelse. Därför är det så enormt tacksamt att vara nationell samordnare för det här gänget med 380 företag, organisationer och kommuner som alla står bakom visionen att Sverige ska vara världens första fossilfria välfärdsland. Vi säger ibland att vi inte har en vision i Sverige, men det har vi faktiskt: Vi ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer, och vi har enorm uppbackning bakom den visionen. Vi har några små träningsredskap i den här stora familjen, där vi går ut med olika aktiviteter. När det gäller transportutmaningen, där vi har många företag, tickar det in företag varje dag som säger att de är fossilfria långt före 70-procentsmålet till 2030. Och det gör man av affärsmässiga skäl. Vi har en tjänstebilsutmaning som rullar enormt snabbt. Nu är det verkligen en boom för att byta bil. Vi går ifrån ett slags teknikrevolution kanske likt att gå från skrivmaskin till dator. Den situationen är vi precis just mitt uppe i, och därför har vi en kampanj. Hälften av alla nya bilar köps nämligen av företag, så när de då bestämmer sig för el, laddhybrid eller biogas är det en enorm kraft i den omställningen. Vi har solutmaningen som går bättre än tåget, och så har vi klimatväxlingsprogrammet som också är en väldigt spännande aktivitet. Allt det här puttrar nu runt hela Sverige.

Den stora bulken i vårt arbete i Fossilfritt Sverige är att jobba med branscherna. Det har överraskat mig enormt, kan jag säga, att de tunga industribranscherna är så kaxiga och ser så mycket affärsmöjligheter. Återigen, de pratar om fossilfritt stål och klimatneutralt cement, och det gör de inte bara för att vara snälla utan för att det är den enda chansen till överlevnad. Det är ekonomisk strategi, eftersom världen kommer att efterfråga lösningar på ödesfrågorna, och det har de här företagen fattat. Det är så spännande att se att de här nio branscherna vill bli fossilfria för att öka sin konkurrenskraft. Vi hade en debattartikel tillsammans i Dagens Nyheter den 4 januari, där branscherna säger att de vill, de kan och de står upp bakom det här. Men då måste också riksdagen fixa sitt jobb, och jag upplever faktiskt att näringslivet springer före politiken just nu. Det är en stor hemläxa till riksdagen att leverera det som de här branscherna vill ha, för de är inte problemet. De visar på en massa olika spännande utmaningar: bioekonomisk strategi, kraftigare ledningar, effektlösningar på elsystemet, finansieringslösningar, industrikliv och klimatkliv. Det

är ett antal beställningar som nu kommer från branscherna. Det är en spännande situation att vi har en ny lobbygrupp för tuff klimatpolitik som är de tunga industribranscherna, och det kommer nio–tio färdplaner till. Vi kommer att få ett Sverigepussel där vi ser exakt hur vi kan nå vårt fossilfria samhälle med gott humör. Vi jobbar också med Scania och Volvo – två pärlor som vi har i Sverige. Det är tunga lastbilsproducenter som är offensiva och som vill ha en hemmamarknad för att kunna visa kineser och indier att de har grejor att sälja. Det här jobbar vi med i arenor, eftersom den permanenta världsutställningen måste kunna synas konkret. Därför har vi startat arenor i Sverige dit man kan åka och kolla hur det blir och hur det ser ut. Det är elvägar, flytande biogas i Kalmar, etanolklustret i Norrköping, kanske elstad i Göteborg vilket vi hoppas på etcetera. Vi kan alltså verkligen se de här konkreta nedslagen i den svenska näringspolitiken och klimatpolitiken. Utmaningen är att nå 70-procentsmålet. Det är tufft, men det är inte omöjligt. Jag saknar en berättelse där vi alla kan samlas och berätta för folket hur det ska gå till. Just nu känns det nämligen lite svajigt. Hur mycket ska vara el? Hur mycket ska vara biogas? Hur mycket ska vi minska transporter? Vi svajar. Vi måste kunna samla oss. Jag försöker att lyssna in och hitta den gemensamma nämnaren; det är mitt jobb som samordnare. Jag anar att minst 40 procent av reduktionen ska ske med bränslebyten, och då måste det byggas bioraffinaderier i hela Sverige. Vi importerar nästan 90 procent. Det är lite pinsamt när skogslandet och åkermarksöverskottslandet Sverige importerar 90 procent av biodrivmedlen. Vi kan alltså tänka oss att ungefär 40 procent – minst, kan man säga – är bränslebytet. Jag tror att vi måste ha lite mer på det. Det krävs också en elbilsboom, och de siffror jag hör är att hälften av alla bilar som köps 2025 kommer att vara elbilar och att nästan alla bilar som köps 2030 kommer att vara elbilar. Därför kanske det inte är så utmanande eller skrämmande att säga att ingen får köpa en diesel- eller bensinbil 2030. Vem vill köpa en sådan bil då när elbilar redan har tagit matchen?

Vidare måste städerna minska transportarbetet med smartare logistik. Det handlar inte om Åmål eller Borlänge, utan det är storstäderna som ska minska sitt bilkörande. Det är också viktigt att kommunicera det så att landsorten inte blir överdrivet uppskrämd, för där handlar det om bränslebyte och elektrifiering.

Dessa tre – bränslebyte, elektrifiering och stadstrafiken – tror vi är svaret. Men vi vill ha en tydligare bild tillsammans med er. Raffen måste öka. Vi har reduktionsplikten, och den är enormt viktig och en enorm succé, men nu måste vi få ett beslut från riksdagen: Hur fort ska vi blanda in från 2020 till 2030? Jag tror att det är det viktigaste klimatpolitiska beslutet nästa mandatperiod. Vi måste få en linje från 2020 till 2030, för det sätter också fart på investeringarna. Vi har ju redan både St1, SCA och Preem som investerar rätt fett redan nu, och Preems skisser är uppemot 30 procent av dagens energi i transportsektorn. Det är alltså en stor satsning som nu görs i bioekonomin i Sverige. Elen snurrar på bra. Här är en annan revolution. Vi har i dag 70 terawattimmar vind. Enligt branschen är vi uppe i kanske 30 redan 2021, så el har vi gott om. Det

är lättare att få tag i el än biodrivmedel i Sverige och globalt. Det är glädjande att priserna sjunker på sol och vind hela tiden. Vi har också en av världens bästa batterifabriker på gång i Skellefteå. Batteriproblematiken finns ju där. Vi ser att det ändå är lösningen på lång sikt, men den måste utvecklas. Alla vägar har snubbeltrådar. Här är alltså skissen på en av världens bästa batterifabriker, där 50 procent ska cirkulera från gamla batterier in i nya batterier. Enligt Chalmersforskarna kan man om man vill komma upp till 90–95 procent recirkulation av metaller för batterier, så det finns alltså hållbarare alternativ framledes. Vi har även en godsstrategi som vi har jobbat med tillsammans med sjöfarten, med järnvägen och med lastbilarna, och det är roliga är att de tillsammans samlade ihop sig i 13 punkter, som jag bara ska dra jättesnabbt. Även om det också ligger som en grund för godsstrategin som Tomas Eneroth tog fram är det så kul att se att branscherna i Sverige kan enas. Här handlar det om omlastningsstöd, mängdrabatt på farleds- och hamnavgifter och tyngre lastbilar på vissa sträckor för att koppla ihop transportsystemen. Vi ska kanske ha någon lastbilsbonus, något lånesystem eller vad det kan bli, något system som underlättar att vi får en snabb introduktion av de smarta lastbilar som Volvo och Scania kan erbjuda. En kilometerskatt som kanske inte höjer kostnaderna men som styr bort fuskåkandet och att introducera ett ekosystem utan tröskel tror jag är väldigt smart. Det handlar om differentierade farledsavgifter för att gynna de smarta sjöfartsredarna, längre tåg och kanske också finansiering av signalsystem så att vi inte får en ryggsäck på järnvägen, liksom att kompensera järnvägen och sjöfarten för kostnader så länge inte lastbilarna tar de fulla kostnaderna. Här finns alltså en massa konstruktiva idéer som vi tillsammans kan besluta om.

Flyget har också visat sin kaxighet och vill vara en del av lösningen. Vi ser att vi ska ha ett fossilfritt inrikesflyg 2030, och vi ser fram emot Maria Wetterstrands utredning om hur det blir med inblandning av bränsle och hur man nu tänker lösa det. Jag är ändå ganska hoppfull på det inrikespolitiska planet, även om flyget på lång sikt har en rätt lång resa att göra. Även flyget kommer till syvende och sist att vara en del av lösningen, men det är nog den svåraste nöten att knäcka, och därför får man tänka att det lär ta rätt lång tid innan vi har ett fossilfritt flyg i världen. Vi behöver också se en förändring av personbilarna. Reduktionsplikten har jag pratat om, och den är jätte viktig. Vi behöver ha en tydlighet i miljöbilsdefinitionen, för det måste också bli tydligt ur annonssynpunkt. Vi måste även ha en elektrifieringsstrategi så att vi vet var laddstolparna finns och att det finns för hela landet. Vi bör kanske också behålla de bonusbilar vi har på ett bättre sätt, och där finns det några förslag. Exempelvis kan man förlänga malusdelen så att man inte gör fossilbilen för billig för snabbt. Man kan också miljödifferenziera parkeringsavgifterna så att man kan njuta av att ha en elbil även efter år 3. Sist men inte minst: Stadsmiljöavtalet är en grundbult för att ställa om stadstrafiken. Kommunerna kan ges ökad frihet i att miljödifferenziera parkeringsavgifterna. Man kan eventuellt också differentiera trängselavgifterna under en kort period för att stimulera det här

enormt snabba skiftet. Laddhybriderna ska också få komma in i alla zoner. Det är några konkreta förslag.

Summa summarum: Vi har världens chans!

Ordföranden: Tack så mycket, Svante Axelsson – mycket inspirerande!

Nu har vi haft tre mer horisontella inledningar, om vi säger så, och nu ska vi gå in på de olika trafikslagen och deras möjligheter och utmaningar för att ställa om. Jag vill börja med att lämna över ordet till Björn Westerberg som är vd för Tågoperatörerna.

Björn Westerberg, Branschföreningen Tågoperatörerna: Ordförande! Tack så mycket, trafikutskottets ledamöter, för att jag får komma hit! Det är mycket uppskattat. När jag i morse sa till min dotter som är 16 år att jag skulle till riksdagen sa hon: Ska du till riksdagen? Pappa, du måste rädda min framtid! Och det är därför jag är här. Vi har själva genom Tågoperatörerna tillsammans med ett antal aktörer tagit fram input till regeringens godsstrategi. Vi har tagit fram en egen rapport om näringslivets godstransporter i framtiden och en vision 2050, så jag kommer att basera det jag säger på detta. Var står vi någonstans? Håller vi på att nå klimatmålen? Missar vi klimatmålen? Just nu är tecknen tydliga. Om ni tänker på hur mycket vi spenderar på transporter i dag, allt vad vi gör, plus den ökning som kommer att vara till 2030, eftersom transporterna ökar, så ska vi för att nå målet *ta bort* lika mycket som vi gör i dag. Tänk på allt vad vi åker och gör i dag – så mycket ska alltså bort. Är det möjligt, och är det rimligt? Vi måste vara ambitiösa. Vi måste försöka.

Vi behöver ett nytt tänk. Vi behöver en samhällsvision, och vad ställer den för krav på transportsystemet? Det har inte varit tydligt tidigare. Nu börjar det hända saker och ting, och från vårt perspektiv, hur kan järnvägen då bidra? Järnvägen har ett antal fördelar. Det är väldigt energieffektivt, och det är väldigt yteffektivt. Två dubbelspår är lika med 15 filer motorväg. Det är det renaste transportslaget, det har hög kapacitet och det är snabbast på land och ett väldigt klimatsmart transportsystem. Det är också väldigt tillväxtsmart. 1 procent av bnp som investeras i järnvägen ger 1 ½ procent av bnp tillbaka vid fyra år. Hur ska vi då hantera vår situation i Sverige? Vi har en överbelastad järnväg, och vi har ett antal städer som växer. Sverige ser egentligen ut som på bilden i mitten. Vi har också en snabb befolkningstillväxt. Hur ska vi då få till klimatomställningen så att det här hänger ihop? Vi tror att det finns ett antal saker som man måste göra på kort och på lång sikt. Man måste tänka långsiktigt redan nu. Dagens järnväg och planerade investeringar räcker inte. Den nationella planen är för baktung. Den måste bli framtung. Vi måste göra fler saker i dag för att lyckas med den här omställningen till 2030. Vår vision visar på hur man kan möjliggöra en hållbar och konkurrenskraftig utveckling, och vi tror att man kan dubbla godstrafiken på järnväg och tredubbla persontrafiken. Järnväg 2050 som vi föreslår har ett antal komponenter. Det handlar om intermodal godstrafik. Tunga godstrafikstråk måste bli tydligare och supportas

och kvalitetssäkras för att göra det attraktivt för godsköparna att använda järnvägen i större omfattning. Sedan har vi utvecklingen med höghastighetståg, inte bara enligt Sverigeförhandlingen, utan vi har också tagit med Stockholm–Oslo som vi tror är en viktig komponent. På så sätt kan vi tredubbla persontrafiken och dubbla godstrafiken. Exempelvis höghastighetsbanor med korta resor och hög frekvens ger både konkreta miljöeffekter och en ökad tillväxt för Sverige. Vi behöver robusta utvecklingar av stråk. Jag har listat ett antal saker här som behöver göras på kort och på lång sikt. Det måste till en kraftsamling för godstrafiken. Kan vi inte få ordning på godstrafiken har vi inte råd med mycket. Vi måste få näringslivets transporter att fungera på ett tillförlitligt och robust sätt. Vi måste öka utnyttjandegraden och skapa möjligheter till lönsamhet för godstrafiken. Godstrafiken är i dag en pressad bransch. Vi måste för Sveriges del skapa tillväxt och konkurrenskraft och hållbar lönsamhet för godsoperatörerna. Vi har tagit fram tio punkter, bland annat ökad tillförlitlighet, ökad utnyttjandegrad och åtgärder för ökad lönsamhet främst genom styrmedel. Exempel på styrmedel, som miljökompensation, nämndes tidigare. När det gäller signalsystemet ERTMS behövs stöd till operatörerna. Det är väldigt kostsamt. Vi har bromsblocken som är någonting som EU har beslutat sig för att införa. Detta måste också stödjas så att vi inte havererar systemet på ett sätt som inte var avsett. Vi har också värdering av partiklar från vägbanor och däck och CO₂-värderingen.

Det handlar inte minst om infrastruktursatsningar som måste komma fram tidigare. Vi vet att en stor del av underhållet som planeras inte blir av. Tidigare var det 70 procent av det planerade underhållet som Trafikverket ska göra som inte blev av. Det skjuts på framtiden och ändras, och det måste till mycket kraftfullare styrning av hur det här ska ske. Jag nämnde höghastighetståg men det handlar också om terminaler, strategisk omflyttning, noder och hamnar. Detta måste vara mycket tydligare och ske på ett automatiskt sätt så att vi sparar kostnader för godstrafiken. Kombisystemet, vagnslasten, automatisering av terminaler, tågkapaciteten, tågledning, logistik, optimering, kompetensförsörjning är sådant som också måste till. Här är det också allvarligt. Vi måste se till att stärka sektorn. Det behövs 235 000 årsarbeten för att fullgöra den nationella planen. Kommunerna behöver anställda 400 000 personer till 2030. Det är enorma utmaningar vi har i Sverige för att få rätt kompetens.

Ordföranden: Stort tack för det!

Då går vi vidare till nästa trafikslag, och det är sjöfarten. Jag lämnar ordet till Rikard Engström som är verkställande direktör på Svensk Sjöfart.

Rikard Engström, Föreningen Svensk Sjöfart: Stort tack för att jag fick komma hit! Det är trevligt att se så mycket folk i publiken. Jag ödslar inte mer tid på att tacka utan går rakt på sak. 65 procent ser ni att det står på skärmen här. Det är så mycket Trafikverket förutspår att transportarbetet kommer att öka till 2040. Det är en enorm utmaning. Det innebär inte att trängseln kommer att öka

med 65 procent eller att infrastruktur- och underhållskostnaderna kommer att öka med 65 procent, utan de kommer att öka betydligt mycket mer. Samtidigt är detta inte en siffra som vi ska vara rädda för, för detta är i grunden någonting som är väldigt bra. Det är bra för AB Sverige att vi faktiskt skapar konkurrenskraft och att vi faktiskt producerar och skapar arbetstillfällen. Vi ska alltså inte vara rädda för detta. Det är viktigt att man har i bakhuvudet vad EU en gång skrev i vitboken, en väldigt klok rad: "Curbing mobility is not an option. Nor is business as usual." Vi måste alltså tänka om. Vi måste tänka lite smartare. Vi måste använda de resurser vi har. Vi ska inte jobba på att få bort transporter på något sätt. Det är därför viktigt att vi arbetar smartare såväl enskilt som tillsammans – det har vi varit inne på tidigare i dag. Vi arbetar väldigt hårt med detta inom sjöfarten för närvarande, där vi arbetar såväl med en step-by-step-metod som med mer revolutionära förändringar i hur man faktiskt hanterar de utmaningar vi ser framför oss. Vi ser samtidigt i dag att ungefär 3,5 procent av de inrikes transporterna sker med sjöfart. Vi har Europas längsta kust och 53 hamnar, vilket förstås ger en betydlig potential. Det pekade inte minst Trafikverkets kapacitetsutredning på för ett antal år sedan. Där finns det alltså väldigt mycket som man kan göra med rätt förutsättningar. 2 procent av utsläppen kommer från sjöfart när vi tittar på det nationella systemet, och detta ska understrykas. Det är förstås helt annorlunda när vi tittar på det globala systemet. Men tittar vi nationellt så kommer ungefär 2 procent av utsläppen från sjöfartsområdet, och nästintill hälften av det kommer från fritidsbåtar. Jag är en bov i det dramat, det får jag väl erkänna. Björn var tidigare inne på att järnvägen är det snabbaste landbaserade trafikslaget, och det är förstås sant. Jag tror att sjöfartens stora fördel är att vi är det långsammaste trafikslaget. Det är där vi faktiskt skapar energieffektivitet, det är där vi kan använda den kapacitet som vi har i högre utsträckning. Vi har en stor boom för nya fartyg i Sverige i dag. Det kommer mycket nya, innovativa fartyg, och vi kan se att vi reducerar utsläppen med ungefär 50 procent med den nya generationen jämfört med den gamla generationens fartyg som kanske är tio femton år gamla. Detta är inte bara beroende på hur man använder bränsle, utan det handlar också om hur man använder sjöfarten och fartyget satt i ett system. Vi arbetar förstås med olika typer av bränslen, där LBG och LNG i princip är samma sak. Det ger olika fossila avtryck förstås, men det är egentligen samma motor. I en väldigt stor andel av den nybeställda sjöfarten i dag satsar man egentligen på LNG-drift, men den dag LBG finns tillgängligt är det bara att tanka i det i stället. Det har till exempel Furetank redan provat, och det fungerade alldeles utmärkt. LNG är inte heller det enda man tittar på. Metanol är också en väldigt stor lovande satsning för framtiden. Bland annat Stena tittar på det, och Sjöfartsverket med flera är också involverade i detta. Vi ser också att batterier och elanvändning inom sjöfarten kommer starkt. Titta på HH-Ferries, numera For Sea, som kör Helsingborg–Helsingör – de kör i dag helt och hållet på batteri. Det var absolut ingenting som vi trodde för ett antal år sedan att man skulle kunna göra. Stena Line använder batteri i hamn i Göteborg för att man sedan

ska kunna stega upp detta och köra batterier en längre sträcka och så småningom hela vägen ut till Fredrikshamn. Så det kommer även där. Vind ser vi också att man kan använda i högre utsträckning. Wallenius är nu inne i ett stort forskningsprojekt bland annat finansierat av Trafikverket, där man tittar på hur man skulle kunna använda segel i större utsträckning. Den jättehöga skorstenen som ni ser på Viking Grace här utanför är ingen skorsten, utan det är faktiskt ett rotorsegel som hjälper till i framdriften och i energieffektiviseringen. Det händer alltså väldigt mycket inom detta område. Det är också viktigt att komma ihåg att fartyget är en del i ett system. Det handlar inte bara om bränsle, utan det handlar om att använda fartyget på ett smart sätt. Det handlar om hur vi bygger skrovet, det handlar om hur man optimerar drivlinan med propeller, med motorer etcetera. När det gäller logistik och fyllnadsgrad ser vi förstås en jättestor möjlighet att använda sjöfarten i högre utsträckning. Där ser vi också en stor användning i att använda transportsystemets resurser brett på ett smartare och effektivare sätt. Det här kopplar ganska tätt inpå transportköparen, och det är egentligen transportköparna – du och jag i slutändan – som när vi åker och handlar faktiskt kan se att vi kan effektivisera och ställa krav i högre utsträckning. Därmed kommer vi in på ekonomi, säkerhet, sociala aspekter, miljö och klimat. Det är hållbarheten totalt som vi måste fokusera på. Vi löser inte det ena genom att glömma bort det andra. Man kan använda sig av en slogan som Västtrafik hade och modifiera den lite: Man ska ta vattenvägen när man kan, alternativen när man måste. Genom att använda det blå kommer vi att nå det gröna. Sjöfartens erbjudande är att vi kan ta hand om en stor del av den kommande transportökningen. Det kan vi göra genom att vi utvecklar sjöfarten mot att vara en mer hållbar och på sikt fossiloberoende transportsektor. Det ställer lite krav på forskning, innovation och implementation, early mover-stimulans och även förstås att man fokuserar kostnader i högre utsträckning.

Ordföranden: Stort tack, Rikard!

Hur uppnår vi fossilfrihet i åkerinäringarna? Det ska Tove Winiger från Sveriges Åkeriföretag berätta mer om.

Tove Winiger, Sveriges Åkeriföretag: Tack för inbjudan och för möjligheten att komma hit och tala om det här! Det här är en framtidsfråga och en överlevnadsfråga såväl för Björns dotter som för oss alla men också för de företag som vill ha affärer i framtiden. Vi måste lösa det här. Vi måste komma fram till hur vi gör omställningen. Det här är en överlevnadsfråga för våra medlemmar åkeriföretagen. Vi har ett antal utmaningar i det system som vi ser i dag. Det handlar om tillgången på biodrivmedel och att vi kan skala upp hur mycket biodrivmedel vi producerar. Sedan är det en huggsexa om vem som ska få använda biodrivmedlen. Ska det prioriteras, är det priset som styr eller ska man tänka till från början? Vi har en tidspressad logistik, där vi ser att mycket av det som vi pratar om att kunna lyfta över till de andra trafikslagen handlar om hur bråttom det är att få fram godset. Vi fick nya siffror på nollvisionen i förra

veckan: Tidspress är inte bra när vi är ute på vägarna och kör. Vad är planen? Hur ska vi ta oss från dagens läge, när vi kör nästan uteslutande på diesel, fram till en fossilfri åkerinäring? Vår färdplan har fyra huvudspår som handlar om effektivisering, där vi kan använda de digitala stöden och verktygen som finns för bruttooptimering, sparsam körning och trimma på detaljerna. Vi ser energi, där vi har el, biodrivmedel, biogas och en massa olika lösningar i det korta perspektivet, men i det mycket längre perspektivet pratar vi framför allt om elvägar. Det finns otroligt stora vinster att göra där. Vi har teknik – Svantes pärlor – som vi har här i Sverige, som ständigt kommer med nya effektiviseringar och förbättringar i fordonen. Vi tror att det går att bygga väldigt smarta styrmedel när vi kan klassificera utsläppsnivåer från lastbilarna redan vid produktionen. Vi måste också prata mer om konkurrensfrågan. Vi måste bort från priskonkurrens och få in en kvalitetskonkurrens, där offentlig sektor går före med upphandling och där vi har en regelefterlevnad som fungerar och som gör att möjligheten för företag som satsar på det här inte konkurreras ut på grund av att det kan bli lite dyrare i det korta perspektivet. Vi tror också att det inte kommer att löna sig att göra fel, utan på lång sikt är det precis tvärtom: De som kan göra bra affärer är de som också erbjuder bra transporter.

Av politiken önskar vi oss förutom tyngre fordon även längre fordon så att vi får med så mycket som möjligt när vi ändå är ute och kör. Vi vet också att längre fordon ger ungefär 20 procents mindre utsläpp, vilket är lika mycket som reduktionsplikten bidrar med i dag. Vi behöver att ni driver på EU så att vi får ambitioner i hela EU. Vi måste få upp nivån så att vi alla bidrar till att nå klimatmålen men att vi också spelar på samma marknad och har samma spelregler. Vi behöver få till produktion av biodrivmedel och skala upp och komma igång med det. Det behövs otroligt mycket mer, och det har hittills varit lösningen. Förklaringen till våra minskade utsläpp är biodrivmedel, och där behöver vi få besked om reduktionsplikten. Vi vill också ha mer finlir i styrmedlen. Vi tror att drivmedelsskatten slår blint mot mobilitet, och vi skulle i stället kunna använda andra styrmedel – ekoskatt, kilometerskatt – och faktiskt differentiera och få till ett riktigt bra stöd för vissa regioner. Framför allt kunde vi få ett förorenaren-betalar-perspektiv som faktiskt funkar. Sist tänkte jag nämna Fair Transport, som jag är säker på att många här har hört talas om. Det är vårt värdegrundsarbete där vi tidigare har pratat om vikten av att satsa på sociala villkor, trafiksäkerhet, miljö och klimat. Nu tar vi ett steg till, och vi gör det tillsammans med Transportföretagen. Vi skärper till det från att vara ett ställningstagande till att bli ett åtagande, ett löfte, om hållbara transporter. Tanken är att vi gör det här tillsammans och att det förhoppningsvis kommer att kunna spridas till våra andra kollegor i transportsystemet.

Ordföranden: Stort tack för det, Tove!

Världens första elväg har byggts på E16 utanför Sandviken. Kan fler elvägar i Sverige vara ett sätt att uppnå våra klimatmål? Varsågod, Jan Nylander!

Jan Nylander, Elväg E16: Tack för att vi fick komma hit – mycket spännande!

Elvägar är en av flera tekniker som krävs för att nå målen 2030, och i Region Gävleborg arbetar vi brett med en kombination av olika fossilutsläppsfria tekniker som kompletterar varandra. Vi tror också att det kommer att vara lösningen framöver. Det finns inte en enda lösning, utan det kommer att finnas en serie lösningar. Till exempel har vi också i Sandviken det största antalet vätgasbilar per invånare i världen. Vi kör två vätgasbussar från och med hösten, och vi försöker att mixa biodiesel, biogas och allt möjligt för att steg för steg få bort utsläppen. Vi ger vårt bidrag till målen. Sedan 2013 har regionen, flera statliga myndigheter, näringsliv, politik och akademi ett samarbete för att skapa ett kunskapsunderlag som leder till ett driftsatt fossilutsläppsfritt transportsystem för tung trafik. Ni vet, man når alltid högre när man står på varandras axlar än på varandras tår. Det kan ni prova – det fungerar. Här har Trafikverket varit väldigt bra. Tillväxtverket och Energimyndigheten har varit med, Vinnova har varit med och industrierna har varit med.

Region Gävleborg har som huvudman och byggherre tagit ansvar för koordinering av projektet Elväg E16. Sommaren 2016 invigde vi världens första elväg på allmän väg utanför Sandviken. Flera av er var där, och flera av er har också hälsat på sedan dess. Sedan invigningen har vi under två och ett halvt års tid kört tester, vi har transporterat gods och besökare med utsläppsfri teknik bland övriga trafikanter på en öppen, säkerhetsklassad europaväg. Över 2 200 besökare från 30 länder har varit i Sandviken, och nästan alla har åkt de här lastbilarna. Nästan alla kliver ur lastbilen med ett stort leende och säger: Det är ju på riktigt! Ja. Det funkar ju! Ja, det gör det. Det här är smittsamt. De går därifrån och säger att det här kan vi också göra. Det är fint. Det handlar om att göra det tillsammans, att samarbeta. Svante och flera andra har varit inne på det. Vi har provat elvägar och sett deras praktiska användbarhet och de juridiska, ekonomiska och tekniska förutsättningarna. Vi har sett trösklar, hinder och begränsningar. Vi har också tittat på underhåll, säkerhet och räddningsarbete – allt. Nu byggs det elvägar för tung trafik på tre platser i Tyskland och snart också i Italien och andra europeiska länder. De flesta byggs i anslutning till TNT-korridoren, alltså den korridor som går härifrån genom Italien och ned till Sicilien. Alla dessa använder samma teknik med luftledning som vi har i Sandviken. Det är kul, tycker vi. Samarbete är bra. Jag har en bild här. Det är en bild från verkligheten. Risker när man samarbetar är att man finner varandra. Man träffas och pratar ihop sig. När klockan sedan blir fem skiljs man i ett hav av rosa lappar och stora leenden. Sedan ska bara ”man” och ”någon” få det hela att hända, för själv har man något annat för sig i morgon. Det som kännetecknar både projektet vid Arlanda och elvägsprojektet är att vi gjort detta i verkligheten. Vi har tagit med industrin. Det är inget kul att testa saker när det ser ut som på bilden här, men det är så det ser ut. Funkar det här så funkar det överallt. Nu gäller det för oss i Sverige att ha fart över krönet. I regionen fortsätter vi att arbeta med att bygga värdekedjor. Om de tekniska lösningarna inte kommer till nytta har de egentligen ingen effekt. Lösningarna

måste vara konkurrensneutrala. De måste vara konkurrensutsatta och kommersiellt hållbara. Och där offentlig medverkan finns måste de vara upphandlingsbara. Det är viktigt för näringsliv och samhälle att ha tydliga planer för att ta egna omställnings- och investeringsbeslut. I slutet av 2017 presenterade Trafikverket en färdplan som är mycket bra. Där slogs det fast hur de olika satsningarna på elvägar skulle skapa kunskap och underlag för nationell plan 2022 och hur utbyggnaden är tänkt att ta oss fram till 2030. För elvägarna pågår i dagsläget en dialog med Trafikverket om de sista stegen före fullskalig utbyggnad. Det är väldigt bra. I den nationella plan som kom i våras anges dock att Trafikverket får använda max 300 miljoner och att satsningen ska medfinansieras med privata medel om 300 miljoner. Man kan fundera på om detta verkligen är smart. Vi har tillsammans steg för steg samarbetat i de förkommersiella skedena – akademi, näringsliv, politik och samhälle – för att minska risken för alla inblandade, så att utbyggnad och nyttjande kan ske. Vi är väldigt oroad över att kravet på privat medfinansiering har kommit i ett för tidigt skede av processen och att detta i sig riskerar att skapa nya risker. Det handlar om upphandlingsbarhet, konkurrensfrågor, statsstödsproblematik, gränsdragningar, nya immateriella rättigheter och skydd, som i praktiken kommer att hämma införandet och nyttjandet av detta. Dessa oklarheter kan i värsta fall snarare öka än minska för intressenterna. Det kan också skapa ytterligare framtida behov av riskminskande offentligt kapital. Möjligheten för regioner och kommuner att engagera sig i detta riskerar också att begränsas då elvägarna i och med den privata medfinansieringen övergår från att vara ett samhällsintresse till att bli en kommersiell produkt eller tjänst att hanteras av marknaden. Den privata medfinansieringen måste här även värderas ur ett konkurrenshänseende. Vi kommer också att få ett värderingsproblem när det gäller dessa anläggningar inför kommande upphandling. Vi anser att kravet på privat medfinansiering bör modifieras. Det finns olika beprövade modeller för garantier och sådant som kan avlasta risker i de sista förkommersiella skedena, men klingande mynt från privata investerare just nu är vi inte övertygade om är en bra lösning.

Byggande, godkännande och drift av den temporära anläggningen i Sandviken har skett inom befintlig lagstiftning och utan dispenser. Det är ganska intressant, för fem år sedan var alla övertygade om att detta inte kunde gå. Kommer ni ihåg det? Men hur svårt var detta egentligen? Är det i teknik, pengar och behov som det sitter fast? Nej, det sitter väldigt ofta i huvudet på folk. Det handlar om attityd, särintressen, ovana och rädsla. Det ska vara smittsamt – det är viktigt. Vi anser också att det finns tidsmässiga, juridiska, ekonomiska, tekniska och andra skäl att se på de senare skedena i elvägsinfrastrukturen som en temporär anläggning. Vi får samtidigt ta fram beslutsunderlag för en fullskalig utbyggnad och komma igång med den. Det sparar tid. Det finns också inlåsnings effekter som har att göra med patent och andra immateriella rättigheter. De måste beaktas och minimeras, så att vi får en konkurrensutsättning av leverantörer men inte nödvändigtvis av tekniker. Det är svårt att ta sig ut i kommersiell nytta. Man kan skylla på dödens dal och säga:

Det var inte mitt fel! Men det är inte okej att göra så nu, för det har vi inte tid med. I Sverige har samarbetet mellan myndigheter, näringsliv, politik och akademi visat att vi kan driva på. Det fungerar. Vi kan driva på för att det ska komma till nytta. Den här förmågan är lite unik. Det är en komparativ fördel. Väldigt många besökare har sagt: Ni får ju ihop detta! Ja, det får vi. Det finns inget motsatsförhållande mellan klimatsmart omställning och lönsamhet. Det är viktigt. Det är både och. Vi kan tugga tuggummi och cykla samtidigt. Både projekten i Sandviken och vi har visat att det fungerar bra. Vi fortsätter att köra ett år till. Vi jobbar ihop hela gänget. Som vi ser det är vi bra på väg. Låt oss fortsätta samarbeta och se till att detta blir gjort! Ni som inte har varit uppe och hälsat på än får jättegärna komma. Så går vi i mål med detta.

Niklas Nordström, Föreningen Svenskt Flyg: Herr ordförande! Tack för det här initiativet! Det är väldigt bra att ni bjuder in så många av oss att träffa er och andra riksdagsledamöter i den här viktiga frågan.

Jag vill också rikta beröm till Svante Axelsson, som med sina kollegor inom ramen för Fossilfritt Sverige har gjort ett oerhört bra jobb och samlat så många olika branscher till en konstruktiv dialog. Det är ingen lätt uppgift ni har ålagts, men ni har gjort det väldigt bra. Det pekade Svante också på i sin inledning. Att flyget behövs i ett land som Sverige förstår vi alla. Det är ett stort land som är glest befolkat. Det som ger Sverige jobb och välbefinnande är utspritt över hela vår geografi. Flyget behövs alltså. Men självklart ser vi alla att flyget har en miljöpåverkan. Branschen är medveten om det, och det är bland annat därför som vi har deltagit i arbetet med Fossilfritt Sverige. Vi vet att vi har en bra bit kvar till ett hållbart flyg, men vi vet också att ny teknik hjälper till att minska utsläppen från vårt flygresande. Så har det sett ut över tid. Trots att vi har ett ökat resande har utsläppen inte ökat. Det är tack vare att tekniken går framåt. Vi blir bättre. Tack vare flygets utveckling sedan 1990-talet är det fler som har möjlighet att resa både hit till Sverige och från Sverige till andra delar av världen. Möjligheterna är stora. Nu gäller det att vi försöker hitta en väg framåt där vi ska ha minskad klimatpåverkan med vårt flygresande.

Vi är ett flygberoende land, och vi kommer att vara det under lång tid framöver. Vi vet att vi behöver flyget för att människor ska kunna ta sig hit och göra det vi vill att de ska göra här, nämligen besöka oss, turista här och göra affärer här. Vi kommer att göra stora insatser. En hel del av dem kommer ni att höra mer om i nästa pass när det gäller biobränslen. Jag kommer alltså inte att säga så mycket om den frågan. Men vad vi kan vara stolta över i Sverige är att vi har en väldigt bra industri. Framför allt Saab och GKN har sett till att vi med effektiv teknik har gett världen bättre motorer och bättre flygplan som minskar utsläppen kraftigt. Vi pratar om 500 000 ton CO₂ per år. På hemmaplan är det detta med biobränslen som är det centrala. Vi vet att våra tre stora flygbolag i Sverige är på god väg när det gäller att växla över till en ny generation flygplan. Man är mitt inne i stora upphandlingar. En del har ersatts, och mycket kommer. Det blir alltså en allt bättre påverkan med mindre utsläpp på

grund av detta. Vi har en god möjlighet också när det gäller att producera hållbara bränslen. Skogsråvaran är ju fantastisk! Den finns här. Vi kan använda den och skapa produktion som direkt ger minskad klimatpåverkan när det gäller flyget, för att vi kan tanka våra plan med biobränslen. Det som är en möjlighet för inte minst offentlig sektor men självklart också för näringslivet är att vi när vi upphandlar resor blir bättre på att fråga om möjligheten att använda biobränslen för flygresorna. Det är ett verktyg som vi alla kan använda i offentlig upphandling. Förutom att ni kommer att höra mer om biobränslen ber jag er att också notera den utveckling som pågår när det gäller elflygplan och hybridplan. Det går fort nu. Det händer mycket som påverkar. Då är det självklart inte de stora, interkontinentala planen som man i första hand talar om, utan det är mindre, regionalt flyg som är det centrala.

Jag vill avslutningsvis bara understryka det som Svante Axelsson sa. Vi har gjort ett arbete tillsammans inom ramen för Fossilfritt Sverige, men nu behöver vi hjälp av regering och riksdag för att kunna ta nästa steg. Så här långt kan vi komma med industri, branschsamverkan och annat, men ska vi ta det hela vägen måste vi göra det tillsammans med politiken för att få full effekt. Det är mitt avslutningsord i den här diskussionen.

Anna Elofsson, Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränslen för flyget: Tack för inbjudan att komma hit i dag!

Som vi tidigare har hört är det Maria Wetterstrand som är ordförande i utredningen. Min sekreterarkollega Andreas Kannesten är också här i dag. Vårt huvudsakliga uppdrag i utredningen är att se hur vi kan främja användningen av biodrivmedel i flyget och att se hur förutsättningarna för att producera biojet i Sverige kan öka. Det går alltså hand i hand med Fossilfritt Sverige. Jag ska gå rakt på vårt huvudförslag, som vi tänkte läcka lite kring i dag. Det är en reduktionsplikt likt den i vägsektorn, alltså att man ser till drivmedelsleverantörens ansvar att reducera växthusgasutsläppen i ett livscykelperspektiv. Vi styr därmed inte klimatpåverkan från flyget i det totala utan per energienhet. Det blir alltså fortsatt väldigt viktigt med energieffektivisering och att se till trafiktillväxt för den totala klimatpåverkan, men vi minskar växthusgasutsläppen i ett livscykelperspektiv per energienhet levererad till flyget. Tanken är att plikten ska gälla för allt tankat flygfotogen i Sverige, alltså inte enbart för inrikesflyget utan även för utrikesflyget. Tidigare talare har tagit upp att det krävs långsiktighet för att skapa spelregler för fossilfrihet och omställning. Tanken är att vi lägger reduktionspliktsnivåer från 2021 till 2030. Man börjar på en låg nivå, för vi tar hänsyn till tillgången till biodrivmedel för flyget, för att sedan trappa upp efter de fyra första åren, alltså från 2025 till 2030. För att få lite mer förståelse för vilka volymer detta kan vara har vi översatt vår reduktionsplikt till en form av volymkvot. Introduktionsåret 2021 landar vi kring 1 procent. Sedan blir det en långsam upptrappning till 5 procent år 2025. Sedan stegrar vi rejält, för vi tror på elektrifiering också i andra sektorer där det är möjligt, för vi har också hört att flyget har en lite längre väg. Mellan 2025 och

2030 är det alltså ungefär upp till 30 procents volymnivå till slutet av nästa decennium. Vad kan då detta vara i kubikmeter räknat? 1 procent kan vara ungefär 13 000 kubikmeter, och mot slutet, år 2030, kan reduktionen handla om 400 000 kubikmeter bränsle. För att få någon form av relation till dessa mängder kan jag nämna att det var 228 000 kubikmeter som inrikesflyget använde förra året. Det blir alltså en dubbling av detta till 2030 med enbart biobränsle. Färdplanen för inrikesflyget i Fossilfritt Sverige är att det ska vara fossilfritt till 2030. Nu snackar vi alltså om en dubbling av detta i och med att vi inkluderar också utrikestankningar.

Vi hoppas och tror att denna långsiktighet i reduktionsplikten, som kan vara ett väldigt viktigt klimatbeslut om vi ser till vägsektorn, innebär att vi också med flygsektorn kan leverera den långsiktiga spelplanen för branschens aktörer. Det handlar om både drivmedelsleverantörer, bränsleproducenter och flygbolag som ska förhålla sig till omställningen. Gör vi då någon nytta om vi ser till klimatpåverkan? Ja, vi kan bryta en trend. I vårt referensscenario utan reduktionsplikt ser vi att klimatpåverkan från flyget totalt sett ökar, även om det per resa minskar tack vare energieffektivisering. Denna trend bryts ganska rejält, ungefär med en fjärdedel jämfört med dagens nivå, utan reduktionsplikt. I referensscenariot ökar den fortsatt. Vi ser två effekter av bränslebytet. Det blir klimatnytta av själva bränslebytet. Sedan ökar det kostnaden för bränslet, vilket kan ha en dämpande effekt också på trafiktillväxten. Våra beräkningar visar att det framför allt är bränslebytet som ger klimatnyttan, inte det minskade resandet. Detta driver också på en energieffektivisering i och med att det gynnar de flygbolag som satsar kraftigt på energieffektivisering. Trots kostnadsökningen ökar trafiktillväxten i både inrikesflyget och utrikesflyget. Nu är ni säkert nyfikna på vad det kan kosta. Ja, det var inte så mycket som vi trodde, faktiskt. Det var kanske lättare än vi trodde, Svante. År 2021 pratar vi om att den ökade kostnaden för en interkontinental resa blir i storleksordningen en enkelresa med tunnelbanan. År 2025 blir det som tur och retur med tunnelbanan, och år 2030 motsvarar det att köpa en Arlanda Express-biljett. Detta gäller långa resor. För inrikesflyget talar vi om ungefär en tiondel av detta. Det handlar alltså om kostnader i denna storleksordning, och då kan ni också förstå att det inte har någon jätteeffekt på minskat resande. Man ska också komma ihåg att nivåerna på reduktionsplikt är satta utifrån tillgång och inte efter kostnad. Det blir också ganska förståeligt när man får höra kostnadsnivåerna. Vi kommer också att lämna kompletterande förslag om investerings- och driftsstöd för dem som blir för dyra. Vi tror att vi genom denna långsiktighet kan främja både användning och produktion i Sverige.

Per Bondemark, Näringslivets Transportråd: Tack för inbjudan! Jag är ordförande i Näringslivets Transportråd. Till vardags arbetar jag på SSAB.

Vi är en av landets största köpare av transporter. Vi arbetar aktivt med att minska vår miljöpåverkan från transporter. Det är delar av detta arbete som

jag vill dela med mig av till er. Vi har valt att arbeta med inkommande transporter. De utgående transporter har vi bra koll på och är ganska långt drivna mot järnväg och sjöfart. Vi har också mycket på lastbil, men successivt går det över till sådant som har minskat miljöavtryck. Det är mer komplicerat när det gäller de inkommande transporter. Enklaste och snabbaste sättet för oss att minska miljöpåverkan är att flytta från lastbilstransporter till järnväg och sjö. I det arbetet ser vi några hinder. Det jag kommer att landa i är att jag tror att man behöver se över incitamentsstrukturen om man vill ha ökad hastighet i omställningen. Det är primärt två hinder som vi ser i det här arbetet så här långt. Det första hindret ligger i att ha kompetens och personal på plats för att göra detta. Det är komplexa godsflöden det handlar om, och det är ofta utspritt på flera händer. Det är en mycket fragmenterad verksamhet. Man behöver upprätta vad vi kallar för kontrolltorn. Att upprätta ett kontrolltorn är både komplicerat och kostsamt. Det är inga oöverstigliga hinder, men vi har kommit fram till att det är en tröskel, och den sitter hos oss själva, alltså hos industriföretagen. Men det finns en inneboende tvekan där. Kommer detta att bära sig kommersiellt? Kommer vi att få tillbaka pengarna? Detta är det första man behöver tänka på. Nästa hinder ligger i omlastningspunkter, alltså kombiterminaler och hamnar. Det är inte så att stuveriarbetare springer för långsamt, utan problemet sitter i att automationsgraden i de här verksamheterna är för låg. Det behövs teknikutveckling. Vi behöver se fler självkörande eller autonoma fordon i den typen av verksamhet. Vi behöver se mer utveckling när det gäller självlossande fartyg etcetera. Som incitamentsstrukturen är utformad i dag är exempelvis ekobonussystemet enbart riktat till redare. Det är alltså bara redare som kan ta del av de omställningspengarna. Mot bakgrund av de hinder jag nämner, alltså hos industriföretagen själva och den tvekan som finns där och i noderna – hamnar och kombiterminaler – tror jag att man behöver fundera mer på hur man kan styra incitamenten mer kirurgiskt och var de gör störst nytta. På motsvarande sätt finns det en miljökompensation på järnvägen, som i dag går till järnvägsoperatörerna. Vi har en viss oro för att det inte underlättar omställningen, utan man behöver tänka till där. Medskicket till trafikutskottet och övriga är alltså: Tänk ett varv till när det gäller incitamentsstrukturen om ni vill få upp tempot!

Inge Vierth, Triple F: Tack för inbjudan!

Mitt namn är Inge Vierth. Jag jobbar på Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, och ska säga några ord om ett tolvårigt forskningsprogram som Trafikverket finansierar. Det började i höstas och genomförs gemensamt av Lindholmen Science Park i Göteborg och forskningsinstituten Rise och VTI och har ett femtiotal partner från forskning, näringsliv och den offentliga sektorn. Budgeten är 290 miljoner bara från Trafikverket. Trafikverket räknar med att vi kan locka till oss privat och offentlig medfinansiering åtminstone i omfattningen 100 miljoner. Vad som ingår i programmet är fem så kallade etableringsprojekt, som framför allt Lindholmen, VTI och Rise genomför. Vi

tar fram ett uppföljningssystem. Det påminner ganska mycket om det som Energimyndigheten gör tillsammans med de andra myndigheterna med fokus på godstransportområdet. Vi ser hur utsläppen av CO₂ utvecklas och vilka åtgärder som har varit framgångsrika och vilka effekter de har på kort och lång sikt. Sedan går vi igenom state of the art på områdena teknik, logistik och policy och hur de hänger ihop. Slutligen ska det tas fram en utvecklingsplan för att se hur man kan uppnå minus 70 procents utsläpp på godstransportområdet.

I programmet ingår olika typer av små och stora forsknings-, innovations- och demonstrationsprojekt. Hittills har tolv projekt startats. De kommer att avslutas hösten 2019. Det ingår också en kraftig satsning på kunskapsuppbyggnad. Programmet ska leverera 21 doktorer i olika discipliner som är relevanta. Det är ganska mycket, och de tas tacksamt emot av olika lärosäten. Jag vill avsluta med en bild som visar utmaningen. Om vi utgår från att vi ska uppnå målet om minus 70 procent inom godstransportsektorn kan vi se att det har gått åt rätt håll de senaste åren. CO₂-utsläppen har minskat. Den huvudsakliga förklaringen är bytet från fossil diesel till HVO, vilket är ganska unikt i ett nordiskt perspektiv. Den grå streckade linjen på bilden visar var vi ska hamna när vi reducerar med 70 procent. Det är ganska stora sänkningar som ska till för godstransporter i Sverige. Den röda streckade linjen visar Trafikverkets prognos när det gäller tonkilometer för inrikestransporter. Det är ganska stora ökningar. Men den röda genomdragna linjen visar också att tillväxten inte har varit så stor som Trafikverket har prognostiserat de senaste åren. Men utmaningen blir stor också om tillväxten blir mindre. Sammantaget finns det stora utmaningar. Vi kommer att genomföra programmet för att ta oss an dessa utmaningar. Jag rekommenderar er att gå in och kolla på Triple F:s hemsida.

Gunnar Eriksson, Trafikanalys: Trafikanalys har fått regeringens uppdrag att titta på behov av ytterligare styrmedel för att miljö- och klimatanpassa tunga fordon. Det är en ganska enkel matematik att konstatera att ytterligare åtgärder behövs för att klimatmålen ska nås. 97 procent av lastbilarna är i dag diesel-drivna. Vi gör korttidsprognoser. Inte heller där ser vi något trendbrott, utan det är en utveckling som fortsätter. Även om det händer en del när det gäller energieffektivisering och när det gäller inblandning av biodrivmedel i diesel krävs ytterligare åtgärder. När vi tittar på åtgärder riktade mot lastbilstrafik är det inte hanterligt att ge sig på drivmedelsskatterna. De är ju anpassade för att passa alla trafikslag och för att passa förhållanden mot andra sektorer. Någon form av kilometerskatt diskuteras ju i olika sammanhang. Oavsett den politiska diskussionen förbjuder det europeiska direktiv som finns i dag sådan beskattning. Det kan bli annat om det förslag som nu förhandlas i Bryssel går igenom, men sådant är alltså läget just nu. Tankarna leder vidare till bonus-malus-diskussionen. Vår analys ger vid handen att malusdelen i bonus-malus inte fungerar på lastbilsmarknaden av det skälet att de fordon som skulle drabbas av extra avgift då i stället skulle bli utländska. Man skulle använda fordon

utifrån i stället, och svenska åkeriers konkurrenskraft skulle minska. Nu är det sex veckor kvar av utredningsarbetet. Men man kommer nog att föreslå en lastbilsbonus, som Svante Axelsson sa. Våra tankar är ett stöd till tunga lastbilar som ges i form av ett villkorslån.

Poängen med detta stöd är både att få in dessa nya fordon och att stimulera den fordonsutveckling som pågår. Det har skett en hel del med stöd av Klimatklivet och annat. Klimatklivet försvinner såvitt jag förstår framgent. Poängen med att utforma detta stöd som ett villkorslån är att vi då kan låsa in bilarna i det svenska registret. Tanken är att detta lån efterskänks under en period av fem år. Så länge fordonen är kvar i det svenska registret skrivs lånet av. Om de däremot avregistreras för export får detta lån återbetalas. Det är själva poängen med detta. Budgetmässigt blir det som ett bidrag som kostnadsförs första året i statsbudgeten. Vi tycker att det är viktigt att detta stöd kan implementeras snabbt. Vi gör därför ett enkelt förslag. Ambitionen är att detta ska kunna implementeras den 1 januari 2020. Vi håller på att brottas med vilka fordonskategorier som vi ska föreslå ska in i ett sådant stödsystem. För dagen är det två fordonskategorier på denna lista. Den ena är fordon med flytande gas, och den andra är fordon med el. Det handlar egentligen om el i två former. Dels gäller det bilar som kan laddas på elvägar, som vi har hört talas om här. Dels gäller det helt elektriska lastbilar. Vilka stödnivåer som vi diskuterar hade jag inte tänkt berätta i dag. Men om alla andra utom utskottets ledamöter håller för öronen kan jag berätta att vi funderar på 120 000 kronor för gasalternativet och 400 000 kronor för elalternativen. Detta är saker som vi hanterar vidare. Vi kommer att jobba vidare med stödnivåer och klassificering under de sex veckor som återstår av detta arbete. Ett annat förslag som vi kommer att lägga fram i fråga om detta arbete, och som jag inte kommer att berätta om, handlar om att i förhandlingen om Eurovinjettdirektivet lyfta in elvägarna. Nu finns inte elvägarna med i den europeiska lagstiftningen. Det finns två poängar med detta. Den första är att vi kan tänka oss ett system i framtiden som innebär att vi får möjlighet för svenska fordon, trafik till och från Sverige, att köra genom andra länder på elvägar. Den andra är att vi får ett regelverk som gör att vi kan utveckla avgiftssystem på ett sätt som passar oss, till exempel att vi kanske vill ta betalt av alla lastbilar för vissa kostnader för denna infrastruktur.

Ordföranden: Vi tackar Gunnar Eriksson för detta. Det var mycket generöst av dig att redan nu skvallra lite grann om vad ni kommer att föreslå.

Vice ordföranden: Vi ska nu få lyssna på trion Mattias Goldmann, Anna Lindén och Jakob Lagercrantz från 2030-sekretariatet som på fem minuter ska framföra sitt budskap.

Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet: Låt mig börja med att säga dagens två viktigaste ord från oss: Bravo, politiker! Ni har gett oss världens tuffaste klimatmål, att minska transportsektorns klimatpåverkan med 70 procent mellan 2010 och 2030, och ni har gett världen den bredaste förankringen av dessa mål. Sju av riksdagens åtta partier står bakom dem. Det gör att det som vi diskuterar här i dag får relevans långt bortom Sveriges gränser. Det är väl spenderad tid tillsammans.

Ingen skulle blanda ihop denne nyfödde lille gosse, som visas på bilden, med hela Sveriges befolkning. Men just det gör vi på transportsidan. När vi talar om omställning av fordonssektorn talar vi alltför ofta i praktiken bara om nya bilar. När vi lyfter blicken till motsvarande hela befolkningen, nämligen hela fordonsflottan, ser vi att vi för att klara utmaningen där måste skynda på inflödet av fossilfria bilar ännu mer. Vi måste också stoppa det Stureplansliknande en in och en ut, där alltför många bra bilar lämnar Sveriges gränser. Vi måste inse att väldigt många av de fossilbränslebilar som nu finns också kommer att finnas år 2030 och alltså måste konverteras och ställas om på både bränsle- och bilsidan till förnybart. Vi vet att stor och liten avgör. Det är rätt, som många har sagt här, att omställning till elektrifiering och hållbart på personbilssidan går relativt snabbt och rätt snart av sig självt. Men på den tunga sidan finns mycket större behov av stimulans. När vi ändå talar om stor och liten måste vi också börja ifrågasätta om det är rimligt att i snitt 100 kilo människliga transporteras av i snitt 1,6 ton fordon. Den stora lärdomen från 2018 är att belöningar funkade. Bonus–malus som politiken införde i bred enighet vände upp och ned på bilmarknaden. Nu behöver vi få ett bonus–malus-tänk som också gäller befintliga fordon, som gäller de tunga och de lätta fordonen och faktiskt också beteendena.

Jakob Lagercrantz, 2030-sekretariatet: Grattis Sverige! Vi är näst bäst i världen när det gäller biobränslen. Brasilien ligger lite före. Men vi ligger långt före Norge när det gäller biobränslen. En fjärdedel av energin i transportsektorn är förnybar. Grattis till er som sitter här! Grattis till er i näringslivet och till myndigheterna! Vi har faktiskt gjort detta som ett teamwork. Reduktionsplikten som vi fick den 1 juli förra året är en grund. Den behöver skärpas i år och förtydligas efter 2020. Vi behöver ha tuffare krav på bensindelen. Ett första steg kanske är E10. Satsa på inhemsk produktion under de kommande åren. Vi behöver bli bättre på det. Vi importerar mycket hållbara drivmedel utifrån. Det är inget fel i det. Men vi behöver bli lika bra på den inhemska produktionen. Här har vi spetskompetens. Fortsätt att satsa på mångfald. Vi har många bra biodrivmedel som bidrar till målet. Satsa på biobränsle till flyg. Här har vi en spetskompetens. Det finns ett ställe i världen där det tillverkas bioflygbränsle i dag. Det tillverkas ingen annanstans. Där kan vi verkligen göra en skillnad. Men det finns hot. Vi ska spela schack med döden. 30 gånger mer fossila bränslen än förnybara bränslen – hur ska vi klara detta utbyte? Här har vi en enorm utmaning. Den globala produktionen av biodrivmedel ökar

inte, enligt de scenarier som vi ser. Vad händer om tyskarna börjar använda mer biodrivmedel? Hur mycket finns då kvar till oss? Det är väldigt viktigt att vi tar detta på allvar. Detta görs inte gratis. Det handlar inte om tiotals miljoner kronor och inte om hundratals miljoner kronor. Det handlar om miljarder kronor som svensk industri behöver för att få detta att växa framåt.

Jag avslutar med att visa den vackra bilden på moroten och piskan. Bonus-malus är ett underbart system där förorenaren betalar. Den smutsiga bilen betalar till den rena. Det kostar inte statskassan någonting – tvärtom. I Frankrike gav det 1 miljard per år från 2013. Detta ska vi göra mer av. Neutralisera kostnaden för statskassan, lägg ut det på marknaden och låt förorenaren betala!

Anna Lindén, 2030-sekretariatet: För att våra förnybara bränslen, bilar och fordon ska räcka till behöver vi dela mer, inte bara genom att åka mer buss och tåg. Vi behöver dela mer genom att ha fler bilpooler, dela sparkcyklar, vanliga cyklar, taxi, hyrbilar och andra spännande fordon som kommer. Detta pågår redan. Vi ser att antalet medlemmar i bilpooler växer och också att antalet fordon i dessa pooler växer. Det finns alltså en vilja. Och det finns många företag som är med, som kan vara med och som vill vara med. Resenären behöver se framför sig vad han eller hon behöver i dag. Resenären kanske behöver en pendelparkering, en buss, ett tåg, en cykel, en taxi eller någonting annat spännande för att kunna ta sig dit han eller hon ska utan sin privata fossilbil, alltså på ett annat mer hållbart sätt. Den nationella politiken behöver stödja detta, bland annat ekonomiskt. Man behöver också stödja det på lokal nivå genom att bereda mer mark i gatumiljön och även skriva tuffare avtal, så att vi får en snygg och prydlig hantering av våra fordon på gatorna. Reseavdraget, vår 91-åring, infördes redan 1928. I dag, 2019, står vi här och ska äntligen få ett avståndsbaserat reseavdrag. Man kan fråga sig om vi ens ska ha detta reseavdrag och om vi ska lägga drygt 5 miljarder per år på ett avdrag som i nio fall av tio går till bilresor. Men ett avståndsbaserat avdrag kommer att öka träffsäkerheten jättemycket när det gäller att miljöanpassa detta resande och också ge detta till dem som behöver det.

Avslutningsvis vill vi jättegärna fira nyår med er 2030. Asterisken på bilden betyder att vi vill göra det om vi når målet 2030.

Vice ordföranden: Vi ser fram mot nyårsafton 2030. En väg dit går via fyrstegsprincipen – en nyckel till den hållbara mobiliteten.

Fredrik Holm, Gröna Bilister: Jens Holm påpekade i inledningen att vi lever i en mansdominerad värld. Egentligen skulle Gröna Bilisters ordförande Johanna Grant ha stått här i talarstolen just nu. Hon drabbades dock av vinterkräksjuka, och jag blev inkallad i går. Det var lite för sent för att börja tänka på eventuella korrigeringsåtgärder, så ni får ta mig som jag är!

Vi har haft i uppdrag från Trafikverket att försöka besvara en fråga som många i branschen har grunnat över. Det finns något som heter fyrstegsprincipen. Detta är ett bra sätt att fundera på kloka, kostnadseffektiva och klimatsmarta åtgärder, framför allt inom lokal och regional trafikplanering men även nationellt. Det förbises dock ofta till förmån för det mer traditionella ”bygg mer väg”. Varför tillämpas inte denna princip trots att den är så allmänt uppskattad? Vi kan börja med att konstatera att vi under 70 års tid har byggt ett samhälle som till stora delar förutsätter att vi kan klara våra vardagsåtaganden med egen bil. Nu försöker vi på olika sätt att uppmana medborgarna att göra på ett annat sätt. Det är klart att detta skapar motsättningar, och det är klart att vi måste fundera på ett annat sätt att bygga våra samhällen framöver. Där blir fyrstegsprincipen viktig. För den som inte är helt bekant med begreppet fyrstegsprincipen kan jag säga att det handlar om att i tre olika steg tänka efter innan man gör som man brukar. Till att börja med handlar det om att tänka om. Är det så att vi kan lägga skolstarten för gymnasieeleverna lite senare på dagen? Då minskar vi trycket på morgonrusningen och får dessutom gladare skolelever. För det andra: Kan vi optimera de befintliga systemen? Om vi kan få en bra och smidig anpassning mellan linjer, tidtabeller och taxisystem inom kollektivtrafiken ökar detta kollektivtrafikens attraktivitet. Steg tre handlar om smärre ombyggnader. Ju större andel separata körfält kollektivtrafiken har i en tätort, desto punktligare blir den och desto bättre kommer den fram, till både resenärernas och huvudmännens fromma. Först i det fjärde steget bygger man nytt enligt mer konventionella modeller, med de risker det innebär. Ibland kan detta vara den absolut nödvändiga lösningen, men man ska noga ha tänkt igenom de tidigare tre stegen innan dess. Detta är kostnadseffektivt och klimatsmart, och det är bra för stadsutvecklingen och folkhälsan. Ändå blir det väldigt ofta så att man hoppar över de tre första stegen och går vidare till det fjärde. Varför tillämpas då fyrstegsprincipen så sällan i praktiken när den finns så bra i teorin? Vi har undersökt detta och landat i en mängd svar. Det finns inget entydigt svar, utan det är en komplex svarsbild. Vi delar upp det i fyra teman. Till att börja med konstaterar vi att styrningen – regelefterlevnaden – är dålig. Jag har läst regionala transportplaner där det i konsekvensanalysen klart och entydigt står att man inte på något vis kommer att närma sig de nationella klimatmålen. En sådan plan går igenom utan större diskussion. Så kan vi faktiskt inte ha det, kära trafikutskott – det här måste vi göra någonting åt. Det andra temat handlar om medfinansieringen, framför allt när staten ska skjuta till pengar till kommunala och regionala åtgärder. I dag är det – på juridiskt goda grunder – så att Trafikverket inte kan medfinansiera åtgärder i steg 1 och 2, som oftast är de mest kostnadseffektiva. Staten går alltså in med pengar först när det blir riktigt dyrt. Detta är kanske inte den bästa transportpolitiken. Här behöver vi se över regelverket. Det tredje temat är en fråga som även Sveriges Kommuner och Landsting har tittat på. De pekar på att man i många kommuner, särskilt i mindre sådana, inte riktigt vet hur man gör när man jobbar med steg 1 och 2. De efterfrågar kompetensstöd och tid för kompetensutveckling i de egna organisationerna. Här behöver vi göra insatser. Det

fjärde temat är: Vad får vi för pengarna? Det har genomförts en lång rad mer eller mindre välgrundade projekt i syfte och mening att jobba i steg 1- och 2- anda. Dessa har kanske inte alltid blivit jättelyckade. Dokumentationen och utvärderingen har varit sisådär. Här behöver vi skärpa till uppföljningen och återkopplingen och göra detta betydligt bättre. Det här gör att vi vill göra ett medskick till trafikutskottet. Jag kan också säga att vi har skrivit ihop detta i ett pm som jag överlämnar till kansliet och som jag hoppas att ni tar del av. Där beskriver vi dessa frågor ytterligare. Vi kommer också att beskriva detta i en mer populärvetenskaplig form i en bok som kommer ut i februari som jag kan prata mer om senare. Det första jag vill ta upp gäller bristen på styrning mot mål. Vi behöver göra någonting åt detta – de klimatpolitiska målen, som är jätteskarpa och jättebra, måste på något vis göras mer villkorade eller till och med tvingande. Vi måste få tydligare mekanismer som motverkar att regionala transportplaner glatt kan konstatera att detta inte funkar och att det sedan inte händer något. Så kan vi inte ha det. Den andra saken är den oklara medfinansieringen. Vi tror att det är i själva myndighetsinstruktionen man behöver gå in och göra regeländringar, även om detta står angivet på många håll, i planeringsdirektiv och så vidare. Den diskussionen skulle jag gärna föra vidare så småningom, med trafikutskottet och med andra. Tema tre gäller kompetensbristen. Här tror vi att Trafikverket har ett stort uppdrag i att bygga upp ett nytt kompetensstöd. Framför allt gäller detta gentemot regioner och kommuner för att hjälpa dem på traven i fråga om att arbeta med åtgärder när det gäller steg 1 och 2, vilket de i dag är ganska ovana vid. Tema fyra gällde ju frågan: Vad får vi för pengarna? Här behövs ett betydligt stramare regelverk där vi delar ut pengar till projekt och åtgärder. Här behövs en tydligare vetenskapligt baserad uppföljning av vilka förväntade effekter olika så kallade mjuka styrmedel har. Inom Gröna Bilister har vi påbörjat en sådan faktasammanställning med även internationella exempel. Vi bygger gärna vidare på den, och vi går gärna vidare i samverkan med andra intresserade aktörer.

Med detta vill jag säga tack för mig. Jag ser fram emot en fortsatt diskussion i ämnet.

Vice ordföranden: Nästa punkt i programmet utgår eftersom det har varit problem med kollektivtrafikresandet på andra sidan jordklotet. Vi går vidare till nästa talare.

Lars Strömberg, Cykelfrämjandets riksorganisation: Om syftet med dagens övning vore att alla vi representanter för olika trafikslag skulle försöka sälja in våra respektive trafikslag och berätta hur briljanta de är skulle jag utan tvekan vinna. Cykeln är ett fordon som både minskar utsläpp, avlastar trafiken och bidrar – genom aktiv mobilitet – till väldigt stora folkhälsonyttor. Men jag ska inte bara lägga min tid på att berätta om cykelns alla fördelar utan även ge er några ord på vägen om hur man kan få fler att välja cykeln och om hur man kan få cykeln att bli ett attraktivare alternativ vid fler typer av resor. Självklart

kan inte cykeln ersätta alla resor. Men 50 procent av alla bilresor är faktiskt kortare än fem kilometer, och i tätort är 80 procent av alla bilresor kortare än fyra kilometer. Ganska många bilresor skulle man alltså kunna ersätta med cykel. Elvägar och elbilar i all ära, men elcykeln är en helt ny form av mobilitet. Läger man därtill möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik har en väldigt stor del av Sveriges befolkning möjlighet att använda cykeln för sina pendlingsresor till och från jobb och skola. Vad behöver då göras för att detta ska bli verklighet? Det behövs pengar – betydligt mer än 1 procent av den nationella transportplanens pengar. Med ganska mycket handpåläggning kan man försöka tyda hur mycket som läggs på cykling i den nationella planen; vi har räknat fram att det är knappt 1 procent av de pengar som staten lägger på infrastruktur för de kommande tolv åren som läggs på cykling. Förutom resurser skulle vi behöva mer yta, och vi skulle dessutom behöva framkomlighet. Under flera decennier har cykeln hamnat mellan stolarna inom trafikplaneringen och trafikpolitiken. Bilvägar har prioriterats med den genaste sträckningen, medan cykelvägar snirklar sig fram utan kontinuitet och med flera felande länkar. Det är alltså inte så konstigt att många cyklister nästan dagligen måste ställa sig följande fråga: Var fan ska man cykla då? Det är inte alltid så lätt att vara cyklist. Systemet är nämligen – hittills – inte byggt för cyklister, men det hoppas vi ska ändras från och med nu. En förändring som vi tror skulle göra att det blir lättare att styra upp regelverken och ge en bättre budgetuppföljning för vilka resurser som läggs på cykling är att cykel definieras som ett eget trafikslag i stället för att som i dag vara en underkategori till trafikslaget vägtrafik. Men om detta skulle hända skulle man komma till nästa fråga: Vad är en cykelväg? Det kanske låter som en banal fråga, men enligt väglagen är en cykelväg inte en väg utan ett tillbehör till en allmän väg. Det innebär att staten bara kan bygga en cykelväg så länge den ligger intill en allmän väg med motorfordonstrafik. Detta skapar problem för cyklisten, som tvingas andas in avgaser. Det skapar också problem till exempel när man mellan Malmö och Lund vill bygga ett snabbcykelstråk. Det går inte. Man vill nämligen dra det längs järnvägen, som ju inte är en allmän väg för motortrafik. Ett annat exempel hittar vi längs Kattegattleden, Sveriges första nationella cykelturistled. Där behövde man dra trista och onödiga omvägar som man inte hade behövt dra om det i stället hade handlat om en allmän väg. Enligt väglagen måste en allmän väg vara byggd så att samtliga färdmedel ska kunna köra där. På bilden som jag nu visar har man byggt ett vajerräcke för att öka trafiksäkerheten och uppnå nollvisionen för bilister. Det skulle i och för sig kunna sägas att man även har gjort det säkrare för cyklister, eftersom ingen någonsin skulle våga cykla här. Vi tycker att det är dags att man uppdaterar nollvisionen och tar fram ett nytt mål bortom nollvisionen, moving beyond zero, som inte nöjer sig med att förhindra dödsolyckor i trafiken utan också förbättrar och förlänger liv i hela samhället tack vare att transportsystemet ser till att även folkhälsan går plus. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige. Ingen ska heller behöva dö på grund av att transportsystemet undanhållit denna

person från motion. Apropå motion: Hur kan det vara möjligt att en arbetsgivare får ge sina anställda ett gymkort för upp till 5 000 kronor skattefritt men inte en förmånscykel? Ni kanske kommer ihåg 90-talets hem-pc-reform, som fick alla svenskar att upptäcka datorn och it. Nu skulle vi vilja att staten ser till att samma it-programmerare får hjälp att komma undan skärmen, åtminstone en liten stund på väg till och från jobbet. På tal om skärmtid: Vi får inte glömma barnen. Jag tycker att de har nämnts alldeles för lite hittills under denna dag. Barns skolresor är en strategisk fråga för att minska trafikens påverkan på klimatet och för att minska luftföroreningar och buller liksom för att förbättra folkhälsan genom att ge barnen tillgång till vardagsmotion. Den rådande trafiksituationen runt många av Sveriges skolor tvingar föräldrar att köra sina barn med bil till skolan. Det borde vara mer regel än undantag att områdena runt skolorna är bilfria. Den fysiska aktiviteten inom skolans värld borde ses över. Vi tycker också att skolan borde få ett uppdrag att se till att stötta barnens fysiska aktivitet även utanför skoltid så att fler barn får chansen att uppleva cykelkärlek och början på en livslång cykelglädje.

Vice ordföranden: Riksdagen i all ära, men landets viktigaste beslut fattas väldigt ofta på kommunal nivå. Det finns 290 kommuner; nu ska vi få höra om Klimatkommunerna!

Maria Ivansson, Klimatkommunerna: Klimatkommunerna erbjuder nätverk, opinion och stöd till Sveriges kommuner, regioner och landsting. Många kommuner har redan kommit en bra bit på väg. Kommunerna har ett stort ansvar vad gäller att nå klimatmålen. Man har erfarenheter inom planarbete. Man är en stor arbetsgivare och en stor upphandlare av varor och tjänster. Man har också närheten till medborgarna, vilket ger en stor möjlighet att påverka. Därför har kommunerna en nyckelposition i det svenska klimatarbetet. Klimatkommunernas medlemmar har ett ambitiöst klimatarbete, och bilden jag nu visar talar om att många har kommit en bra bit på väg. Detta gäller de totala utsläppsminskningarna, alltså inte bara transportsektorn. Många kommuner har mål om att bli en fossilbränslefri organisation, och många har som mål att nå fram till detta år 2020. Som vi har varit inne på här i dag måste övergången ske inom tre områden parallellt: Vi behöver mer energieffektiva fordon, vi behöver förnybara bränslen och vi behöver minska den totala mängden bilar. Lund har räknat fram att det kommer att kosta ungefär 2–3 miljoner årligen att nå en fossilbränslefri fordonsflotta i den egna organisationen. Det handlar mycket om att få koll på sina bilar och om att ha en fordonsansvarig i kommunen, men det handlar också om att bygga en infrastruktur, alltså laddstolpar och biogastankställen. När man uppnår en fossilbränslefri fordonsflotta kommer man att spara ungefär 10 miljoner om året i organisationen. Det handlar om att man behöver ha färre bilar, om minskade bränslekostnader och om att optimera körsträckorna. Många kommuner använder klimatväxling som verktyg för att minska framför allt flygresandet och resande med egen bil i tjänst

och för att på så sätt minska utsläppen. Helsingborgs stad har i dag den tuffaste metoden för klimatväxling, där man lägger hela 50 procent i en avgift för flygresande och resor med egen bil i tjänst. Detta hamnar i en fond som går till hållbara resval i organisationen. Man har sett att flygresandet har minskat med ungefär en tredjedel sedan man införde detta.

En större utmaning är det geografiska område som kommunen ansvarar för. Många kommuner har mål om att nå en viss procent resande med cykel, kollektivtrafik eller till fots. Städernas fysiska utformning är ju avgörande för hur man väljer att transportera sig, och där har kommunerna stor rådighet i och med sitt planmonopol. Korta och snabba cykelvägar är till exempel den viktigaste faktorn för att få fler att välja cykel, och om fysiska åtgärder kombineras med beteendepåverkande åtgärder når vi effekt. Täta och funktionsblandade städer ger möjlighet till korta avstånd och ett stort reseunderlag till kollektivtrafiken. Här jobbar man alltså med en mängd åtgärder som jag inte ska gå in på nu. Man jobbar med flexibla p-tal, elbilspooler, bilpooler av olika slag och inte minst kampanjer inom cyklande. Men det är svårt för kommunerna att nå detta på egen hand. Därför finns ett antal punkter som vi har samlat ihop gällande vad kommunerna behöver för att nå sina klimatmål och bidra till Sveriges klimatmål. Man behöver fler styrmedel på lokal nivå. Där handlar det framför allt om parkeringslagstiftningen, som flera har varit inne på tidigare. Det handlar till exempel om att kunna dedicera parkeringsplatser till miljöbilar och att ge kommunerna möjlighet att införa avgifter på privata parkeringsplatser. Man behöver bättre samverkan mellan kommuner, stat, näringsliv och akademi. Den nationella transportplaneringen bör styras av klimatmålet och inte av prognoser. Man behöver också ekonomiskt och kunskapsmässigt stöd till de två första stegen i fyrstegsprincipen. Generellt behövs ett bättre samarbete mellan stat och kommun. Vi ser också att man behöver kraftfulla långsiktiga styrmedel som premierar förnybara drivmedel samt gång, cykel och kollektivtrafik. Det handlar om långsiktiga förutsättningar för till exempel bi drivmedel och biogas, om ett förbättrat reseavdrag och om fler planerade cykelvägar. Mer information finns på vår sida. Vi har också ett nyhetsbrev där kommunerna berättar vad de gör på klimatområdet som ni gärna får prenumrera på.

Mattias Bergman, BIL Sweden: Bilden jag nu visar pekar på några av de utmaningar som fordonsindustrin står inför. Vi måste minska utsläppen; de påverkar hälsa och klimat. Vi måste också minska antalet trafikolyckor och minska trängseln i våra städer för att få effektivare trafikflöden. Just nu är det tre stora megatrender som påverkar industrin. Den ena är att vi utvecklar renare drivlinor. Elektrifieringen är en av dessa saker, men det är flera trender inom rena drivlinor som kommer att behövas. Den andra är att vi går från passiv säkerhet, som skyddar dig om du krockar, till aktiv säkerhet, som undviker att du krockar, till helt förarlösa fordon. Det här är tekniska utmaningar. Den tredje är nog en större utmaning. Det gäller nya affärsmodeller. Färre och färre

kommer att äga en bil, utan man kommer i stället att nyttja en mobilitetstjänst. Om en megatrend kan slå ut ett företag och en bransch rör det sig nu om tre megatrender samtidigt. Alla dessa tre saker sker samtidigt i ett fordon. Vi kommer att se elektriska, uppkopplade, autonoma fordon som används i delningstjänster.

Vi börjar närma oss en tipping point när det gäller laddbara fordon. Norge är bäst i klassen; där närmar man sig 50 procent. I Sverige hade vi förra året 8 procent laddbara fordon. Av de laddbara fordonen är 75 procent dessutom laddhybrider; bara 25 procent är rena elbilar. I år räknar vi med att vi kommer att gå upp till 13 procent. Med vad som sker nu kommer ungefär 100 nya laddbara fordon att introduceras på marknaden under de kommande tre åren. Detta gäller alla prisnivåer, inte bara de absolut dyraste. Det gäller också alla modeller, så att det ska möta fler personers transportbehov. För att detta ska ske måste man fortsätta att satsa på laddinfrastrukturen. Det gäller både laddinfrastrukturen hemma, som möjliggör säker laddning, och snabbladdning längs våra motorvägar. Men elektrifieringen kommer inte att räcka för att möta alla transportslag, utan vi kommer att behöva alla förnybara drivmedel. Vi har några av dessa saker, till exempel HVO för den tunga sidan. Vi är näst bäst i världen på det, men vi måste utnyttja den råvara som finns i Sverige och ge tydliga spelregler för våra energibolag så att de vågar satsa långsiktigt på detta. Vad ser vi om vi tittar hos våra medlemmar och i våra forskningsportföljer? Vad har vi? Vad sker just nu? Att vi satsar på automatiserade fordon – helt förarlösa fordon – kommer att möjliggöra för resenärer i personbilstrafiken att utnyttja tiden till mer än att ha händerna på ratten. Man kan sova eller jobba. Man kan få någonting gjort under tiden. Det gäller heller inte bara på personbilssidan. Jag visar nu en bild på ett av Volvos projekt med helt förarlösa lastbilar. Det finns också ett sådant projekt på Scania. Detta kommer att minska olyckorna och få effektivare trafikflöden. En annan sak vi pekar på är att fortsätta inom elektrifieringen. Det handlar om flera generationers batteriteknologi och effektivare användning av de drivmedel som finns. Det tredje som vi pekar på är något som vi kallar geofencing. Detta kommer att möjliggöra för oss inte bara att styra accesskontroll, vilket kan hindra terrorattentat, utan också att styra hur fort fordon får gå samt vilka drivmedel som används. Tillåt laddhybrider i framtida miljözon 3. Då kan vi med teknikens hjälp och geofencing säkerställa att det är elmotorn som körs i dessa områden. Fordonsindustrin är viktig för Sverige, inte bara vad gäller antalet personer som är anställda där. I dag står svensk fordonsindustri dessutom för 15 procent av all varuexport, 20 procent av alla industriinvesteringar och 20 procent av all forskning och utveckling. Bilismen beskattas i dag med 65 miljarder. När vi lyckas med elektrifieringen tar vi bort beskattningen av drivmedel. Jag tror inte att en finansminister accepterar att 65 miljarder försvinner. Här har vi därför inlett en dialog, som vi kommer att fortsätta nu när vi har en ny regering och riksdag, om hur framtidens fordonsbeskattning ska se ut. Om vi ska klara av detta krävs att de spelregler som sätts upp är globala. Vi kan inte utveckla något för en nationell marknad. Vi kan inte klara det själva. Vi kan ta fram nya

fordon som är både säkra och rena, men om det inte görs satsningar på infrastruktur kommer de inte att kunna användas. Utbildning av kunder och målgrupp måste ske parallellt. Samtidigt måste man använda rätt styrmedel. Hela ekosystemet måste gå i takt. Då är det viktigt att ha styrmedel inte bara för köp, à la bonus–malus, utan även styrmedel för nyttjande. Avslutningsvis bjuder vi in riksdagens ledamöter till ett dialogmöte den 30 januari dit vi har bjudit in flera av de svenska vd:arna för att fortsätta dialogen.

Lars Backström, Västtrafik: Man kan säga att Västtrafik är SL:s motsvarighet i Västsverige. Jag tackar så mycket för att jag har fått komma hit. Det känns extra lyxigt att gå på sist – då känns det som att jag har oceaner av tid att stå här och prata, för det kommer ändå inte att komma så många frågor på detta! Jag sladdade in lite sent, och det var inte på grund av att tåget var sent. Jag fick föredömlig information från MTR, som givetvis får sin information från Trafikverket. Trots ett växelfel i Falköping fick vi jättebra information. Jag hann lyssna på bland annat Lars Strömgrens korta anförande, som jag tyckte var intressant. Jag hörde att en anledning till att det cyklas så mycket i Köpenhamn är att kollektivtrafiken där är så dålig. Ett instrument är kanske alltså att försämrade kollektivtrafiken för att tvinga fler att cykla, och sedan skruvar vi upp den igen när vi har flyttat över en kritisk massa som har börjat cykla! Lars Strömgren nämnde också ”beyond zero”. Jag vet inte riktigt vad som finns i detta, men vad gäller den typen av mål tycker jag att man också behöver tala mer om alla dem som riskerar att dö i förtid på grund av dålig luft. Det släpptes en rapport för någon vecka eller någon månad sedan, och jag tror att antalet var över 7 000 personer. Det tycker jag också bör finnas i någon form av rapport. Det är ytterligare ett skäl till att inte fler cyklar – dels för att man kan bli påkörd, dels för att det är dålig luft. Då är det faktiskt bättre att sitta i bilen. Det är kanske inte riktigt mitt område att tala om. Vårt uppdrag är dock att öka det hållbara resandet i Västra Götaland, och cykel och gång ryms naturligtvis inom detta. Men det är inte detta jag ska tala om, utan jag ska tala om mobilitet som tjänst. Det är något av ett buzzword. Man kan säga att det egentligen betyder att lätt hitta olika typer av mobilitetsslag som passar mitt behov just i dag. Ibland kan det vara cykeln, ibland kan det vara kollektivtrafik och en annan gång kanske jag måste ta en bil för att jag ska ut till Ikea eller någonting. Det finns även ett annat ord som nämns när man talar om mobilitet som tjänst. Man talar om att kombinera mobilitet och talar då om mobility as a service, eller MAAS. Detta har väldigt snabbt blivit ett begrepp och ett modeord under de senaste 2–3 åren. Med alla sådana modeord behöver man se upp ibland. De börjar med ett gott syfte och som ett medel men kan sedan nästan migrera och bli ett mål: ”Vi måste ha kombinerad mobilitet!” Agilt arbetssätt är ett begrepp som helt plötsligt har blivit ett mål: ”Vi måste jobba agilt!” Men det är förstås också ett verktyg för att nå sina mål. Detta gör det inte mindre viktigt, men vi ser detta – det vill säga mass transit och MAAS – som ett komplement. Tåg ser visserligen ungefär likadana ut i dag som de gjorde för hundra år sedan,

och det gör säkert spårvagnar också, men de gör ett fantastiskt jobb. De trollar bort kilometerlånga köer varje dag, och de ser till att reducera både kväveoxider och koldioxidutsläpp. Vi tror att de kommer att fortsätta vara stommen i det kollektiva resandet. Men om man kan utveckla nya tjänster – och detta gäller inte bara oss utan framför allt andra aktörer – som gör det enklare att välja ett hållbart mobilitetsslag måste vi vara för det. Det tycker vi är viktigt. Det kan ju vara så att det kommer aktörer som till exempel hotels.com, som lägger sig ovanför ett befintligt infrastrukturlager och tar fram helt nya tjänster och som parar ihop våra data med andras data och levererar helt nya saker. Senast jag var här var på en hearing för den nya kollektivtrafiklagen. Även om den är avreglerad tror jag att de flesta jobbar som om det fanns ett monopol, och då är det extra viktigt att vara för detta. Sedan ska man vara lite försiktig med det här. Till exempel i städer som London och New York har tjänster som Uber och Lyft faktiskt gjort att det har blivit fler fordonsrörelser i staden. Det har blivit enklare att ta en bil än att hoppa på en tunnelbana eller en buss. Men så länge det lilar mot våra mål som handlar om att öka det hållbara resandet är det någonting som det är viktigt att vara för. Det händer väldigt mycket. City-mapper, som många av er kanske har laddat ned när ni ska till en ny stor stad, bedriver faktiskt egen busstrafik i London. Det händer alltså väldigt mycket. Jag tar bara *ett* exempel på vad kombinerad mobilitet skulle kunna vara. Vi har ett samarbete med ett bostadsprojekt, och där bygger man inga parkeringsplatser, utan man förser dem som bor i det här området i Göteborg med ett antal valmöjligheter. Bilden som ni ser nu visar hur det skulle kunna se ut. Vi är inte avsändare utan en underleverantör till flera tjänster. Den som bor i det här komplexet kan lätt och enkelt välja mobilitetsslag. På bilden jag visar nu ser ni exempel på ett samarbete med Göteborgs Stads Parkering. Om jag parkerar utanför stan ska jag lätt kunna betala för en kollektivtrafikbiljett. När det gäller mobilitet som en tjänst eller kombinerad mobilitet är just betalningen lite grann av en holy grail. För att det ska vara enkelt vill jag kunna betala bara en gång, och så ska jag få tillgång till de här tjänsterna. Om jag betalar för Västtrafik på ett ställe och sedan behöver betala för min cykel på ett annat ställe är det ju inte någon kombinerad mobilitet direkt. Jag sitter också i styrelsen för Samtrafiken. Det här är någonting som vi jobbar med, och jag har några medskick. Jag börjar med den tredje punkten på bilden som ni nu kan se. Den handlar om standardisering och öppna data. Jag ser gärna att det kommer lagstiftning på det här området. Skicka med en påse pengar, sätt ett krav och sedan kommer vi verkligen att få det här att funka. Det här har jag jobbat med de senaste fem åren och drivit stenhårt. Vi kallar det en standard, men det är egentligen bara för att tillräckligt många använder det inklusive oss, SL, i Skåne och flera andra. Den första punkten lyder: "Innehållet är alltid en konsekvens av dess design. Börja där!" Ska vi få ett ordentligt hållbart resande måste ju städer förstås börja designas för ett hållbart resande. Så länge städer designas för bilens framkomlighet kommer inte mobilitet som en tjänst att göra mycket nytta. Det är det allra viktigaste.

Se kombinerad mobilitet som ett medel och inte som ett mål i sig, är en annan punkt på den här listan. Det kräver också riskvilliga aktörer. Det måste finnas en kritisk massa, och det måste finnas aktörer som vågar gå in på en marknad där marginalerna förmodligen är väldigt små. Nu gick det väldigt fort på slutet, men jag kände att jag måste ha respekt för min talartid på fem minuter. Det här är kombinerad mobilitet i ett nötskal, och det kan man prata väldigt mycket om. Det finns några piloter som vi kör, och det finns några piloter här i SL också. För att det verkligen ska ta fart behöver vi bli tydliga med standardiseringen, och det behövs en kritisk massa – och vi som trafikhuvudmän måste också vara med och uppmuntra de här initiativen. Vi sitter inte på alla lösningar, men vi är övertygade om att det finns många andra aktörer som gör det.

Vice ordföranden: Tack, Lars! Och tack för att du trots växelfel i Falköping tog dig hit och höll ditt inspirerande inlägg! Då, mina vänner, har vi passerat fasen med många inspel. Nu är det dags för de frågvisa riksdagsledamöterna som kommer att få möjligheten att ställa frågor. Vi vill understryka att det ska vara mer betoning på fråga än på anförande. Passa på att fråga! Var beredda i bänkarna, för det kan vara så att en fråga även riktas till någon som inte har varit uppe i talarstolen. Svaren ska givetvis vara glasklara och korta.

Anna-Caren Säterberg (S): Herr ordförande! Tack alla ni som har tagit er tid att komma hit för att delge oss allt spännande som görs och också vad vi behöver göra i den här spännande utmaningen som vi har framför oss. Det är svårt att få det kortfattat när man ger en ledamot en mikrofon, för vi har lite att säga själva också. Min mormor sa alltid att jag var väntlös, och min son säger: Mamma, du har ont i tålamodet! Det är väl det som den här dagen symboliserar lite – jag var kommunpolitiker i Åre tidigare, och vi gick före många gånger. Vi köpte etanolbilar innan vi hade tankställen i kommunen. Vi har precis, inspirerade av British Columbia och deras Wood First Act, infört att man alltid måste välja trä först i byggnationer etcetera. I otålighetens tecken tänker jag citera Göran Persson, för han sa redan i Oljekommissionen 2006: Låt alla blommor blomma, och sedan rensar vi i rabatten. I dag har vi hört om många spännande initiativ som kräver olika typer av naturresurser och olika typer av incitament. Mina två frågor går till Svante Axelsson. Du sa att Sverige saknar en berättelse. Om du gör en omvärldstitt, finns det något land som kan inspirera oss till att få en mer fullödig berättelse? Min andra fråga är: Tror du, i din roll som samordnare, att det är bättre eller sämre att vi nu är beredda att rensa i rabatten om vi ska öka takten för att nå målen?

Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige: Jag börjar med den andra frågan. Jag tror att det är för tidigt att rensa i rabatten. Nu behövs alla. Alla måste med, men det krävs också generella regler för vad som är hållbart, något slags skamgräns

får man ju ha. Alla biodrivmedel – vätgas, el, tutti – kommer att behövas för att klara av det uppdrag som vi står inför. Det är lätt att säga att man antingen håller på AIK eller Djurgården, men alla behövs, och det är viktigt att visa det. Det tycker också aktörerna själva. När det gäller den andra frågan tycker jag inte att det finns något land som springer före. Det finns några axplock här och var. Norge kör väldigt feta subventioner och har elboomen där, men jag tycker att Sverige ändå har störst förutsättningar att skapa den här berättelsen. Det är vi ganska nära att göra, men vi måste samla oss lite grann runt i alla fall en hypotes om hur mycket biodrivmedel vi ska kasta in och vilken hastighet som krävs. Då är det jättebra att den här reduktionslagen blir tydliggjord från 2020–2030. Vi behöver ha en diskussion om hur mycket el vi ska ha. Ska det vara en femtedel elbilar 2030, eller hur mycket ska det vara? Det behövs så att vi vet om vi är på rätt väg. Och hur ska vi ändra mobiliteten? Det handlar framför allt om storstäderna. Allt detta behövs för att alla människor ska fatta att de är en del av en större plan och för att det ska skapa motivation och glädje. Men om det är väldigt mycket debatter och nyhetsinslag som förvirrar blir folk sura, helt enkelt.

Jessica Rosencrantz (M): Tack, alla talare, för väldigt intressanta föredragningar! Jag är väldigt glad över att vi har en bred uppslutning här i Sveriges riksdag bakom klimatmålen, klimatlagen och för den delen många av de här breda styrmedlen som också behövs – jag tänker till exempel på bonus–malus och reduktionsplikten. Nu gäller det såklart att blicka ännu mer framåt, och det är därför vi är här i dag. Några av mina funderingar handlar om att vi i väldigt hög grad pekar ut biodrivmedel och el som lösningarna på våra problem, vilket vi nog kan vara överens om, och sedan kommer vi till frågan om tillgången och produktionen av både el och drivmedel. Det är föremål för min fråga till framför allt Energimyndigheten och kanske Svante Axelsson, som har varit inne på lite olika aspekter av detta. Hur kan vi säkra tillgången på biodrivmedel och produktion av inhemskt biodrivmedel? Det kokar ändå ned till det i slutändan. Jag tror att det var Svante som talade om att vi importerar 90 procent, dessutom i ett land som är täckt av skog. Vi ser ökade krav runt om i EU, från de olika medlemsländerna och från EU, där fler länder förmodligen kommer att öka sin andel av biodrivmedel, vilket kan innebära att det blir dyrare för den som vill köpa biodrivmedel i framtiden och vi kanske inte ens kan se till att det hamnar här i Sverige. Vilka hinder finns på vägen, och vilka åtgärder måste till för att vi ska öka tillgången på biodrivmedel? Jag har också en mer specifik fråga men på samma tema till Anna Elofsson vad gäller flyget. Du nämnde att detta är en del som ni tittar på i er utredning. Jag tycker att det är väldigt positivt om vi kan få en reduktionsplikt för flyget. Men hur gör vi då för att också få till tillgången?

Peter Engdahl, Energimyndigheten: Precis som du sa är det inte *en* lösning som kommer att lösa hela problemet, utan det kommer att behöva vara en kombination av många olika lösningar. Skulle vi i dag ställa om hela personbilsflottan till el skulle det innebära ungefär 10 procent av Sveriges elproduktion i dag, så det är inte jättemycket det handlar om egentligen. Till det här kommer att vi behöver effektivisera. Vi kommer också att behöva utveckla energisystemet i övrigt. Vår bedömning är att det kommer att gå att lösa de här problemen, både med el och med biodrivmedel. Men det är inte bara el eller bara biodrivmedel, utan det är en kombination av dem båda som behövs.

Maria Westrin, Energimyndigheten: Vi kan också säga att rörande reduktionsplikten har vi nu ett uppdrag att titta på längre kvoter som ett sätt att säkra marknaden för produktionen. Genom att sätta långa spelregler för aktörerna så att de ska våga investera skapar man också förutsättningar för den inhemska produktionen.

Anna Elofsson, Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränslen för flyget: Vi nämnde att vi har tagit hänsyn till tillgången på det sättet att vi har låga nivåer till en början, 2021–2025. Det går då från 1 procent till 5 procent. Sedan ska det stegras rejält mellan 2025 och 2030. Det hänger ihop, som vi hör här också, med vägsektorn. Storleksordningen på energierna är 93 terawattimmar för vägsektorn på ett år och 12 terawattimmar för tankat bränsle i Sverige. Det är alltså klart att vägsektorns efterfrågan på biodrivmedel är jätteavgörande för hur mycket som finns för flyget. De hänger ihop och måste ses som en helhet. Vi ser att elektrifieringsmöjligheten i vägsektorn torde vara enklare än i flygsektorn. Det är svaret på frågan om tillgången.

Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige: Jag hoppar över elspåret, för det är redan klarlagt här. Bioekonomin har ju fått några viktiga beslut. Allt handlar om att minska risken för investerare. De är taggade. Vi i Fossilfritt Sverige har åkt runt och träffat de flesta skogsindustrierna rörande ett giftermål mellan skogsindustrierna och raffinaderierna. Sektorsmålet är jättebra – check på den! Reduktionsplikten är jättebra. Nu krävs det bara nya linjer fram till 2030 – den viktigaste åtgärden för att få investerare att investera. Sedan har vi behov av en bioekonomisk strategi. Man behöver också hitta vägar för hur vi optimerar skogsindustrin – det är det senaste önskemålet, för det finns för många otydligheter där. Sedan är det också bra att vi har stoppat PFAD:n. Omklassningen av PFAD har ju varit ett viktigt önskemål från investerarna, för det är en billig konkurrent som inte är lika hållbar. Reduktionsplikten är så bra, för där prissätter vi klimatnyttan. Det är inte en kvotplikt utan en reduktionsplikt, och därför vinner de svenska etanolfabriker och bioraffin, för de har så bra klimatnytta att de vinner på reduktionspliktskonstruktionen.

Patrik Jönsson (SD): Många intressanta områden har avhandlats här. Statens kaka är ju inte helt obegränsad, utan vi har ett begränsat antal miljarder att lägga på olika saker. Ska vi lägga pengarna på vätgasdrift? Ska vi satsa på biodrivmedel eller elbilar? Ska vi satsa på ökat stöd för järnvägssektorn? Ska vi satsa på elvägar? Det är jättemånga områden som har berörts, och frågan är: Var ska pengarna landa? Vi har en palett, och pengarna kommer att hamna på flera åtgärder. Jag tänkte ställa en fråga till Jan Nylander rörande elvägar. Det är en stor kostnad att investera i att elektrifiera vägarna. Finns det några uppgifter på vad man beräknar per mil för dels investering, dels underhåll? De ska ju sitta uppe i ganska många år. Vi vet i dag att järnvägens kontaktledningsnät är dyrt att underhålla. Vi ser stora problem med nedrivna kontaktledningar över järnvägsnätet. Hur hög är driftssäkerheten på järnvägarna? Sedan ska åkerierna ha råd att köpa in de här lastbilarna med dubbla drivsystem. Hur hög är den extra kostnaden per lastbil? Finns det någon gemensam EU-standard? Om vi väljer att satsa på elvägar vill vi inte ha olika system i olika länder med olika spänning och höjd etcetera.

Jan Nylander, Elväg E16: Vi arbetar rätt tätt ihop med piloterna och Trafikverket för att få fram konkreta kostnader. Felmarginalerna går ned ju mer vi håller på. Om vi håller isär det här också talar vi rätt mycket om tunga lastbilar, alltså 40, 50, 60, 70 ton, och om vi tittar på energiförbrukning och jämför bara el och diesel ser vi att det är ganska lönsamt att köra på el. Tittar vi på att bygga ut anläggningar måste vi hålla isär kostnader och investeringar. Det här är en balans man får hantera. Det är inte så att staten ska skicka säckar med klingande mynt till ny infrastruktur varje år, utan det här kommer med stor sannolikhet att betala sig självt för tung trafik. När det gäller driftsäkring och nedfallna kontaktledningar kommer de här bilarna att vara hybrider väldigt länge. Händer det någonting går de över på batteri, och när batteriet är slut går de över på något annat drivmedel – en vätgasbackup eller en förbränningsmotor. Inom överskådlig framtid kommer det där alltså inte att vara något större problem. Mycket av det jag lyfte upp var ju också det här med att man har öppna standarder och luftledningar. Det är ett sätt som fungerar på tågsidan. Sedan finns det andra lösningar när man kommer in mot städer eller andra tillämpningar med spår i marken och induktion som testas just nu. Det jobbar man också med att få fram kostnader för. Jag tror att det är för lätt att tänka: Kan staten skicka in en massa miljarder i ett nytt lager infrastruktur? Men det är feltänkt. Det här är en fråga om cost-benefit. Man kan göra en investering, och sedan ska det vara lönsamt. Det är absolut inte gratis att köra på fossila drivmedel heller, så vi är rätt hoppfulla om att det här i slutändan kommer att vara lönsamt för alla parter. Möjligen gråter Opec lite grann, men det kan de få göra. I övrigt kommer det här att vara lönsamt och bra. Ingen ska tjäna jättemycket och ingen ska bli sittande med Svarte Petter, utan den här balansen ska fungera. När det gäller EU-standarder talade jag lite om det som tyskarna gör. De kör ju luftledningar nere i Italien, och för tung långväga transport ser det

förmodligen ut att kunna bli luftledningar. Går man in mot städer finns det många andra spännande lösningar. Man kommer att mixa med vätgas och batterilösningar. Det kostar alltid att ställa om, och det är lite jobbigt att ställa om, men i slutändan kommer det att kosta mer att *inte* ställa om. Det finns alltså en ”obudget” som man ska ta in i det här och en oförmåga att hinna med att ställa om och skapa fördel. Den som inte är med i tid kommer att ligga efter hela tiden, och det är fruktansvärt dyrt, för man kommer att tappa när det gäller spetskompetens, inflyttande och rekrytering. Vi jobbar med det här och hoppas komma fram med bättre siffror. Vi är inte speciellt oroliga för att det blir dyrt.

Mikael Larsson (C): Ordförande! Tack, alla föredragshållare, för jätteintressanta föredrag! Jag skulle vilja ställa min fråga till Per Bondemark på Näringslivets Transportråd, och den handlar om klimateffektiva godstransporter. Vi har fem transportslag i Sverige i dag – väg, järnväg, sjöfart, flyg och it. Om man tittar på godstransporter över tid 10–20 år framåt – vad tycker du och ni att man ska satsa på i framtiden? Ska man satsa på *ett* transportslag när det gäller godstransporter – man bygger ut järnvägen – eller behöver vi ha alla transportslag för att knyta ihop landet? Det är ju ett avlångt land och mycket som transporteras. Ska vi alltså satsa på *ett* transportslag, eller behöver vi satsa på flera? Behövs alla i framtiden?

Per Bondemark, Näringslivets Transportråd: Svaret är att alla transportslag behövs. De kompletterar varandra och bidrar till konkurrenskraften. För oss är egentligen inte transporter intressant, utan det handlar om att nå ut till våra kunder. Sverige är ett exportberoende land, och många företag är globala. Då räcker det inte med *ett* transportslag. Väldigt ofta är det två eller flera transportslag som kompletterar varandra på väg till kund. I våra anläggningar i Sverige kör vi till exempel ofta med järnväg eller bil till hamn, och så går det med båt till olika delar av världen, och där tar nya transportslag vid. Det är inte relevant att prata om *ett* transportslag eller att något transportslag är viktigare än något annat. Alla transportslag behövs.

Jessica Thunander (V): Jag har frågor till 2030-sekretariatet. Hur kan ett slutdatum och förbud mot fossila bränslen eller fossilberoende fordon utformas för att gynna omställningen inom industrin? Industrin drar ju väldigt mycket i det här. Många incitament är inriktade på konsumtion. Finns det någonting vi kan göra för att stärka incitament för produktionen, till exempel på drivmedelssidan?

Jakob Lagercrantz, 2030-sekretariatet: Jag börjar med sista frågan, för det är alltid lättast, den har man på toppen i huvudet. Det är en jätteviktig fråga om produktionen, för vi har väldigt mycket konsumtionsstöd i Sverige. Vi har stöttat jättebra att vi ställer om fordonsflotta och i bränsleanvändningen – men

produktionen då? Det är den stora utmaning som vi står inför de kommande åren nu hur vi ska få fart på den svenska produktionen. Det tar ett antal år innan nya anläggningar är i drift. När vi gör prognoser framåt ser vi stor risk för en internationell kris när det gäller biodrivmedel 2022–2023 för att produktionen inte har hunnit komma igång men vi tror att efterfrågan kommer att ha börjat öka. Det är väldigt viktigt att se över just en blandning när det gäller produktionsstöd, och det kan vi återkomma till er med efter det här för att inte ta tid till det nu. När det gäller slutdatum för fossilfordon är det väldigt intressant i många länder. Costa Rica ligger först med 2021. Kina har 2040. Men är det verkligen fossilfordonet som vi ska förbjuda? Vi ska förbjuda utsläpp, och man kan mycket väl köra en ottomotor på biobensin. Man kan köra en dieselmotor på biodiesel. Egentligen tror jag att vi ska fortsätta gynna de fossilfria bränslena på de fossila bränslenas bekostnad och sedan satsa på beteendefrågan, för det är hela tiden den vi missar. Det handlar om att minska den onödiga användningen av transporter som skapar fossila utsläpp.

Magnus Jacobsson (KD): Herr ordförande! Tack, alla föredragshållare! Jag kommer att vända mig till Tove Winiger och Jan Nylander. När vi lyssnar som parti på olika föredrag och seminarier lyfts ofta elektrifieringen av vägar fram som en lösning på de tyngre fordonens koldioxidutsläpp. Samtidigt träffar vi andra aktörer som talar om bränslecellernas fördelar. Beaktar vi att Sverige har 10 miljoner invånare – det är ungefär lika många i hela landet, och trots att vi är Europas femte eller sjätte största land är det lika många som det är i en del större städer – klarar vi då av båda dessa tekniker, eller är det en av teknikerna som bör prioriteras med tanke på att det också är en del investeringskostnader? Min frågeställning är lite grann vad ni ger oss för råd här. Gäller det att utveckla båda eller ska vi fokusera på en av dem?

Tove Winiger, Sveriges Åkeriföretag: Jag hade tänkt börja med att säga att vi behöver både och, men sedan bad du mig att prioritera. Vi kan inte elektrifiera hela vägnätet överallt. Det här handlar om hybridlastbilar som kommer att ha flera olika drivlinor. Ska vi prioritera en av teknikerna? Vad säger du, Jan? Nej.

Jan Nylander, Elväg E16: När det gäller skytteltrafik är de vägar vi har nu en form av laddinfrastruktur. Man laddar och driver för att man ska få ned batteristorleken. Det sitter ju batterier i hybrider. Det sitter batterier även i bränslecells-bilar. I lite lättare transporter som går kanske inte lika ofta, eller när det gäller lite mer annorlunda resor, kommer det förmodligen att vara bränslecellsbaserat. Vi tittar rätt mycket på båda delarna. Norge kör nu ett test med Asko ihop med Scania som har bränsleceller i lättare lastbilar. Vi har tittat på att mixa elvägar och bränsleceller även i Sverige. Jag tror att förmågan att ha flera tekniker samtidigt, som flera har varit inne på, är riktigt, riktigt bra, för det

finns inte *en* lösning och *ett* mål, utan det kommer att handla om förmågan att mixa, och det är det som är bra.

Helena Gellerman (L): Jag får först, som övriga här, tacka för jättemånga intressanta presentationer! Det som jag är speciellt glad över att höra är att det är så många som talar om den här samverkan som jag tror är en av Sveriges styrkor. I de första presentationerna var det tydligt att det är vägtransporterna som vi måste gå på om vi ska nå målen till 2030. En av delarna som vi har hört om här är laddsystem och hur vi kan investera i det. Det är flera delar i det här: produktion, näten, elöverföringssystemen och fordonen. Det är kanske framför allt fordonen jag skulle vilja fokusera på i min fråga. Vi måste vara medvetna om att alla lastbilar och alla bilar som vi säljer från och med i dag, och till och med från i går, kommer att påverka målen för 2030. Det är alltså viktigt att vi gör detta snabbt om vi ska nå målen.

Om jag förstår det rätt har vi Mattias Johansson här från Volvo Cars. Vi politiker gör investeringarna i infrastrukturen, men det är ju privatpersonerna som gör investeringarna i bilarna. Jag skulle vilja höra vad som krävs för att vi ska få privatpersoner att vilja satsa på eldrivna fordon och få en ekonomi i det. Och vad krävs från oss politiker för att kunna få en snabb övergång till eldrivna fordon? Grejen är att om vi börjar i målet med 2030 måste vi titta på vad det är som krävs varje år fram till 2030, alltså varje steg. Var måste vi vara 2029, 2028 och så vidare? Jag tror att det är viktigt för att vi politiker ska kunna förstå hur vi ska prioritera. Min fråga, en av dem, är alltså: Hur ska vi få privatpersoner att investera i eldrivna fordon?

Mattias Johansson, Volvo Cars: Tack så mycket för frågan! Det där är en sak som vi ägnar ganska mycket tid åt att fundera på, men vi måste ju som alla andra biltillverkare anpassa oss efter de krav som ställs upp av lagstiftare. För Volvo Cars del har vi en vision om att hälften av alla bilar vi säljer 2025 ska vara rena elbilar – och då kommer vi att ha närmare ca 1 ½ miljon bilar. Det är ett väldigt tufft mål, men vi jobbar ständigt, egentligen varje dag, för att kunna komma dithän och kunna leverera därtill. Sedan tror jag att man måste titta på laddinfrastrukturen som många här i dag har nämnt. Det krävs en mycket högre hastighet på uppbyggnaden av den än i dag, och det gäller att överkomma hinder från kommunal nivå och uppåt för att kunna sätta upp laddstolpar, gräva i gator och bygga i parkeringshus och så vidare. Jag tror även att man måste titta på själva ägandebiten. Som det är nu kostar det väldigt mycket att köpa en elbil, men den är billig att äga. Här kanske man måste fundera över incitament för att växla in den kostnaden så att bilen blir lite billigare i inköp men på sikt kanske lite dyrare att äga, kanske genom avståndsbaserad körning eller den typen av incitament. Själva drivmedlet kommer naturligtvis att vara billigare, eftersom bilen går på el. Här har väl statskassan en läxa att göra, för någonstans måste man täcka upp för det bortfall som minskade nivåer på bränsleskatterna kanske kommer att ge på sikt. Det är dock en

fråga vi lämnar därhän. Jag tror att det också är en sak att titta på från lagstiftningens håll – hur man kan fördela kostnaden lite bättre. Det handlar helt enkelt om att fler på sikt ska komma åt att köpa elbilar, just genom att de inte upplevs som för dyra.

Emma Berginger (MP): Jag vill rikta ett stort tack till alla talare. Det har verkligen varit en intressant förmiddag. Som vi alla ser har vi en stor utmaning framför oss när det gäller omställningen av transportsektorn, även om den här dagen bjuder på hopp. Jag tycker att det är viktigt att vi har hela bilden klar för oss när det gäller de utmaningar vi står inför. Även om alla föredragshållare har bidragit med mycket intressant information tänkte jag ställa min fråga till en annan person i publiken, nämligen Jonas Åkerman, som är forskare på KTH.

Min fråga lyder: Om man tar hänsyn även till internationellt flyg och internationell sjöfart – som visserligen ligger utanför sektorsmålet för transportsektorn, det vill säga en reduktion med 70 procent till 2030 – hur ser bilden då ut? Dessa transportslag har stor klimatpåverkan, och även de behöver minska sin klimatpåverkan. Hur ska vi få till ett mer hållbart långväga resande, och hur långt räcker egentligen biobränslena? Vi vill trots allt även nå mål om ett hållbart skogsbruk, ett hållbart jordbruk och en biologisk mångfald. Hur nyttjar vi då potentialen för biobränslen bäst och mest effektivt inom transportsektorn?

Jonas Åkerman, KTH: Det har varit en väldigt intressant diskussion här om inrikes transporter och hur man kan nå målet om 70 procents reduktion till 2030, men det stämmer att en stor del av transportsektorn ligger utanför det målet. Det gäller framför allt internationell sjöfart och internationell luftfart. Även arbetsmaskiner ligger utanför det som ibland räknas in i transportsektorn. Det verkar tyvärr som att vi inte kommer att nå minus 70-målet för inrikes transporter. Men anta att vi når det – hur mycket kommer utsläppen från den totala transportsektorn då att minska? Preliminära beräkningar visar att man då kommer ned till ungefär 40–45 procents reduktion i stället för 70, om man tar med sjöfart och flyg. Om man dessutom inte når 70-procentsmålet – nu verkar det som att vi är på väg att nå ungefär halvvägs dit – skulle hela transportsektorn minska sina utsläpp med ungefär 20–25 procent till 2030. I detta är faktiskt inräknat att man tar en hel del biobränsle i flyget, ungefär i linje med biobränsleutredningen. Sedan var frågan hur långt biobränslena räcker. Jens Holm började med att säga att vi i våras hade en utfrågning i den här salen som handlade om en rapport som tagits fram på uppdrag av trafikutskottet. Rapporten heter *Fossilfri drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan*, och i den konstaterar man att potentialen för inhemsk biobränsleproduktion till 2030 i bästa fall kan räcka till för att vägsektorn – alltså inrikes transporter – ska nå 70-procentsmålet. Men då blir det alltså ingenting över till luftfart, sjöfart eller arbetsmaskiner. Man kan dra flera slutsatser av detta, men jag tycker att det finns två som är viktiga. Den ena är att det är viktigt att ha

ett övergripande systemperspektiv. Det finns i dag en tendens att titta på en sektor i taget och se att den klarar sina behov om den tar en stor del av biobränslena. Vi måste ha ett övergripande perspektiv, och vi kanske även behöver ha övergripande mål. Fokus i diskussionen styrs lite till de områden där det finns ett mål, som i det här fallet inrikes transporter. Den andra slutsatsen är att det är väldigt svårt att se att man kan fortsätta öka transportvolymerna och samtidigt klara klimatmålen. Flera tidigare talare har varit inne på att transporteffektiviteten i samhället behöver förbättras.

Ordföranden: Jag tror att vi hinner med en eller två frågor till. Jag lämnar först ordet till Marlene Burwick, som sitter i miljö- och jordbruksutskottet.

Marlene Burwick (S): Det har varit tydligt i dag att vi behöver jobba brett med flera lösningar, men elektrifieringen kommer att vara oerhört viktig. Vi behöver jobba samlat i Sverige med smartare elnät. Min fråga riktar sig till Energimyndigheten och till Svante Axelsson på Fossilfritt Sverige. Den handlar om effektfrågan och kapaciteten i elnätet samt utbyggnaden av stamnätet för el. Det är en viktig fråga i många kommuner, och som tidigare ordförande i kommunstyrelsen i Uppsala har jag jobbat mycket med den. Mina frågor är: Finns det hos Energimyndigheten och hos Fossilfritt Sverige en tydlig bild av behovet – eller, i klarspråk, av hur illa det är? Vilka åtgärder ser ni att vi behöver vidta?

Peter Engdahl, Energimyndigheten: Ett misstag man kanske ofta gör är att man ser en ändring och allt annat konstant. Till exempel säger man: Om vi ställer om transportsektorn i dag till bara el kommer det att innebära 12 terawattimmar mer. Vi tror dock att det går att avlasta de stombaserade näten genom en kombination av effektivisering och flexibilitet i användningen – på samma sätt som när man skapar flexibilitet i elnätet i form av smarta system och mer lokalt producerad energi. Det är klart att vi inte har alla dessa lösningar i dag, men en stor del av forskningen och av vårt fokus handlar om att försöka hitta lösningar på dessa problem framöver. Omställningen kommer inte att gå på en dag, och vi är övertygade om att vi kommer att hitta lösningar på detta under resans gång.

Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige: Det här är den fråga som även branscherna lyfter fram som sitt orosmoln, och jag är själv oroad. Jag får lite samma känsla som när det gäller järnvägen, att det handlar om eftersatta investeringar och eftersatt underhåll. Jag är lite fundersam över hur man ska klara av den snabba utväxlingen under så kort tid. Räcker det att avgiftsfinansiera? Det är tveksamt. Effektfrågan tycker jag är lite mer möjlig; där har vi också batterierna. Bilbatterierna är ett kollektivt lager som kommer att vara en del i balansakten. Prissättningen måste också varieras, så att man får betalt för att

hyvla topparna. Där finns det nya mekanismer som går att föra in. Just ledningarna är jag dock lite orolig för.

Edward Riedl (M): Ordförande! Tack, alla som har kommit hit i dag! Jag har ett kort medskick och en kort fråga. Klimatomställningen måste ske med hänsyn både till ekonomi, vilket vi pratar alldeles för lite om, och till den regionala balansen inom landet. Omställningen ska alltså bäras likvärdigt över landet. Om man subventionerar elcyklar och elbilar i städerna och sedan höjer bränsleskatter, lägger skatter på avstånd och så vidare bärs den av människor utanför städerna, och då får man en balans som inte går ihop. Det är alltså mitt medskick i detta: Omställningen måste bäras lika över landet, och man måste vidta åtgärder som är ekonomiskt rimliga när man genomför dem. Min fråga går till Niklas Nordström på Svenskt Flyg, och den handlar om det vi fick höra om inblandning av biodrivmedel. Det är något vi från Moderaternas sida har drivit på mycket för de senaste åren, snarare än en flygskatt som har liten miljönytta. Flyget har små marginaler, och vi har redan sett stora negativa effekter – inte minst i Norrland, som jag och Niklas kommer ifrån, där det är färre flygavgångar, flygbolag som har dragit sig ur och så vidare – till följd av en relativt liten flygskatt. Läger man på ytterligare kostnader på flyget kommer flyget inte att orka bära detta. Mina frågor till Niklas är därför: Ser du att det är rimligt att göra dessa två saker samtidigt? Vore det inte bättre om flygskatten togs bort i stället?

Niklas Nordström, Föreningen Svenskt Flyg: Det viktiga är precis det som Edward är inne på, nämligen att vi måste styra detta åt rätt håll. Det är klart att vi inte kan lägga olika skatter och andra styrmedel på varandra så att de kanske till och med får motsatt effekt. Det är väl det som är poängen. Det sker en del saker, och riksdagen har en konstellation som har formerats som ett regeringsunderlag. Där finns det en skrivning som jag tycker andas en annan inställning kopplat till just beskattningen av flyget, så jag hoppas att vi kan hitta öppningar när utredningen kommer med sina förslag. Det handlar om att styra åt rätt håll och minska klimatpåverkan.

Ordföranden: Med det vill jag lämna över ordet till trafikutskottets vice ordförande Anders Åkesson för några avslutande ord.

Vice ordföranden: Herr ordförande! Jag vill tacka för allas engagemang här i dag, och det gäller såväl arrangörer och föredragande som nyfikna frågeställare och åhörare. Allas engagemang är lika viktigt här i dag – och självklart också framgent – om vi ska uppnå målet att dramatiskt minska klimatpåverkan av trafik till år 2030. Det är knappt tolv år dit. Det fordrar ett hårt gemensamt arbete av väldigt många på väldigt många olika sätt, och om vi ska lyckas är det snarare mångfald än enfald som måste råda i arbetet. Det är en av mina

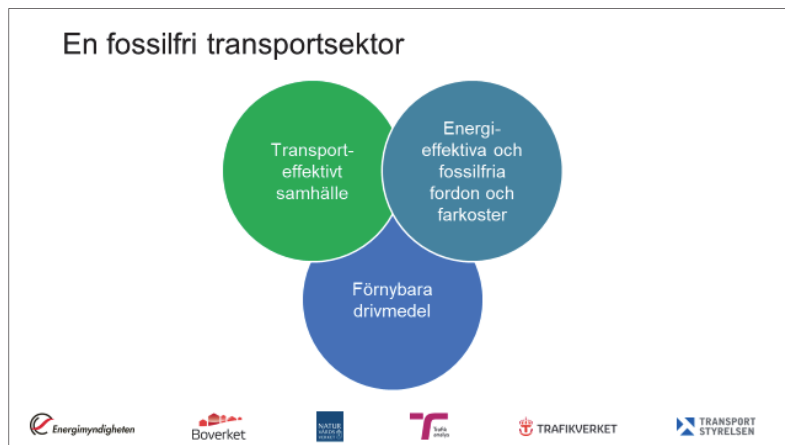
slutsatser. Men vem är det egentligen som ställer oss medelålders, och lite övre medelålders, damer och herrar till svars 2030? För vilka har vi ett ansvar? Jo, det är Björn Westerbergs dotter Klara, som vad jag förstår nyligen har börjat gymnasiet. Hon frågade sin far: Vad gör du? Hon kommer att ställa samma fråga till Björn och andra om knappt tolv år. Det är också Gustav, som är en ettåring. Jag vet att han följer denna utfrågning på SVT, för hans mor hade gärna velat vara här men vågade inte gå hit med ettåringen. Gustav kommer att vara i sina tidiga tonår 2030. Gustav, Klara och många andra som har följt oss via SVT eller på andra sätt i dag och tagit del av allt detta kommer år 2030 – och åren därefter – att säga till oss som är samlade i riksdagens andrakammarsal i dag, en hal och kall januaridag 2019: Ni visste vad som var utmaningen. Ni visste vad som skulle hända om vi ingenting gör. Vad gjorde ni? Vad gjorde ni som hade makten som politiker, som utredare, som ingenjörer, som ekonomer och allt annat? Vad gjorde ni 2018–2019 och åren därefter för att uppnå det mål ni demokratiskt hade beslutat om i ert parlament någon gång 2017–2018?

Det är detta, mina vänner, som är drivkraften framåt för att detta ska bli möjligt – varken mer eller mindre. Jag vill rikta ett starkt och varmt tack till alla er som har tagit er hit i dag på hala vägar. Gå och färdas försiktigt härifrån, och på återseende! Jag tror nämligen att vi från trafikutskottets och riksdagens sida kommer att fortsätta att checka av om vi rör oss i rätt riktning och med tillräcklig hastighet samt vad som fordras av oss gemensamt. Tack så mycket!

BILAGA

Bilder visade av föredragshållarna under den offentliga utfrågningen

Bilder visade av Robert Andrén, Energimyndigheten:



Samordningsuppdrag för omställning av transportsektorn

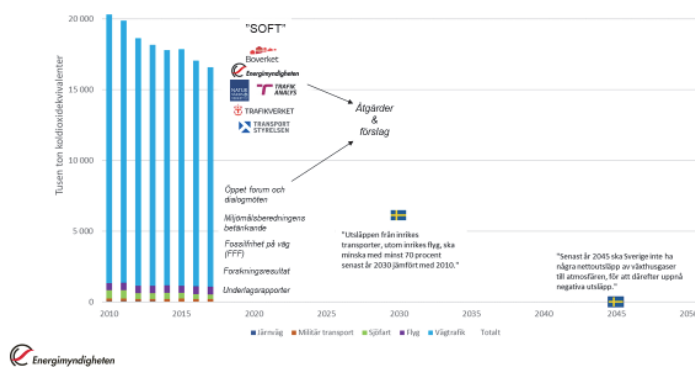
- Syftar till att öka omställningstakten inom transportsektorn
- Stärkt samarbete mellan sex myndigheter
- Bred dialog med relevanta aktörer
- Strategisk plan har tagits fram
 - 59 st förslag
 - 29 st egna åtaganden
- Gemensamma indikatorer som följer omställningen
 - 15 st följer transportomställningen
 - 16 st följer angränsande samhällsmål



www.energimyndigheten.se/soft



Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter

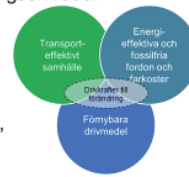


Åtaganden och förslag - aktuell status



Forskning och innovation – en framtidsnyckel

- Strategisk prioritering inom tre övergripande forskningsområden
- Insatser över hela innovationssystemet
- Årlig budget på ca 500 MSEK/år
- Brett deltagande - universitet och högskolor, företag, branschorgan och offentliga organ
- Demonstrationsinsatser med hög potential
 - Electricity (Volvo AB), Electric Site (Volvo CE), Battery pilot production line (Northvolt), Arktisk elektrifierad gruvtäkt (Boliden), Trådlös Hållplatsladdning (Scania), m.fl.



Hur går transportomställningen till fossilfrihet?

- Målen för klimatomställningen finns och är tydliga
- Omställningen går åt rätt håll men behöver skyndas på
- Ensam inte stark – samordning och samverkan är avgörande
- Forskning och innovation – en framtidsnyckel
- Omställningen – en stor möjlighet för Sverige



Förflyttningar (2017-2019)

Ökat fokus

- Transporteffektivt samhälle
- Drivkrafter till förändring (inom alla områden)
- Resurseffektiva värdekedjor och cirkulära flöden
- Noll emissioner (växthusgaser, lokala emissioner)

Bibehållet fokus

- Elfordon (mer fokus på komponenter och systemoptimering och mindre på demonstration)
- Batteriforskning (både fordon och stationära applikationer)
- Förbränningsmotorer (mer offensivt och med fokus på nollemissioner)
- Sjöfart (tydligare och mer offensiv forskning i samverkan med andra forskningsfinansierare)
- Förnybara drivmedel
- Demonstrationsinsatser med hög potential

Minskat fokus

- Industrinära forskning inom mogna områden (inkrementell utveckling i små steg)
- Industrinära forskning med litet industriellt deltagande
- Demonstrationsinsatser kring teknologier befintliga på marknaden (t.ex. lätta elfordon)



Tack!

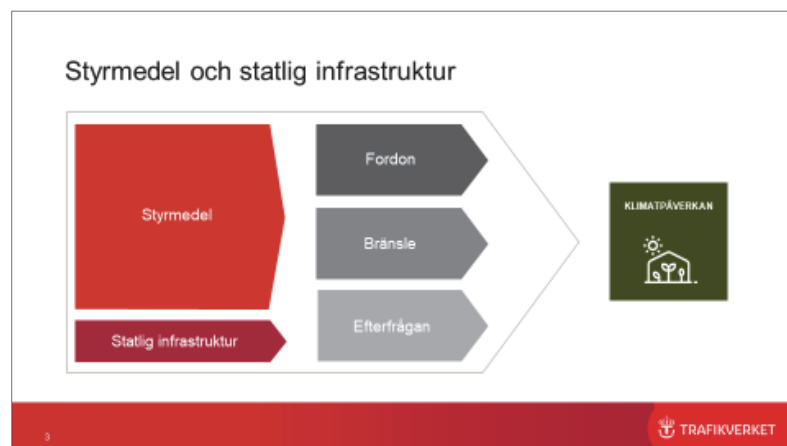
Robert Andrén
Generaldirektör
robert.andren@energimyndigheten.se

Maria Westrin
Chefenheten för energimarknader
maria.westrin@energimyndigheten.se

Peter Engdahl
Chefenheten för hållbar transport
peter.engdahl@energimyndigheten.se



 Energimyndigheten

Bilder visade av Sven Hunhammar, Trafikverket:

Statlig infrastruktur

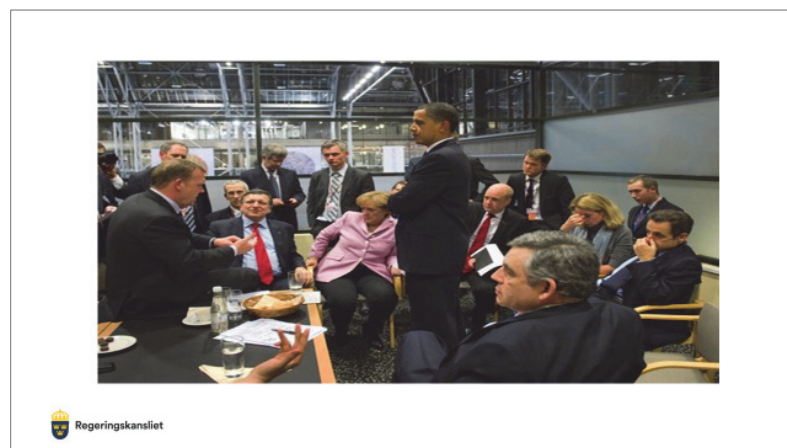


KLIMATPÅVERKAN

- Järnvägen rustas upp, moderniseras och byggs ut
- Stadsmiljöavtal för kollektivtrafik och cykel
- Elvägar för ökad elektrifiering
- Klimatkrav i våra upphandlingar

4

 TRAFIKVERKET

Bilder visade av Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige:



	169 (98 stycken har målet 2025 eller tidigare)
	86 (sammanlagd personbilsflotta: 11 500)
	132
	72

Överlämning i Rosenbad 25 april



Färdplaner för fossilfri konkurrenskraft



Regeringskansliet

7

"Här har vi förutsättningar att positionera Sverige i fronten för hållbar och modern välfärd. Det är en angelägenhet både för det globala klimatet och för innovationskraften och jobben inom svensk industri."

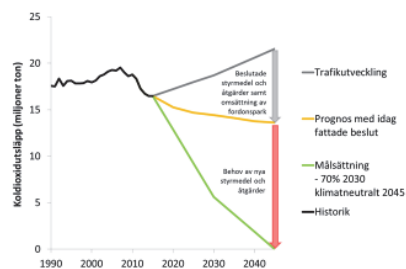
Regeringskansliet



Fossilfritt Sverige

8

Mål om 70% minskade utsläpp från inrikes transporter (exkl flyg)

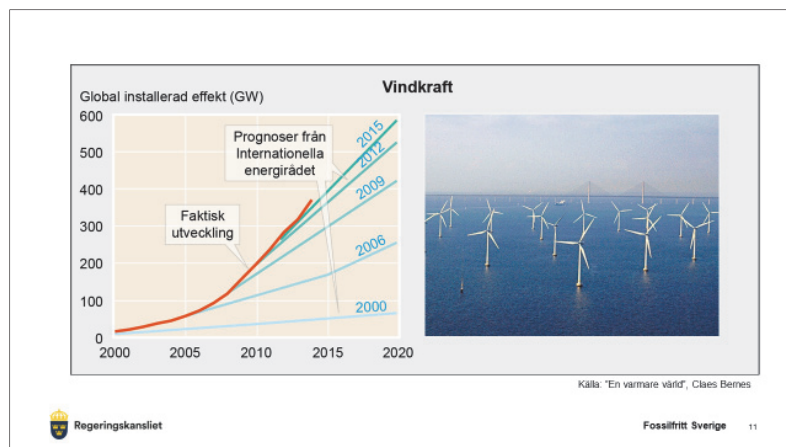
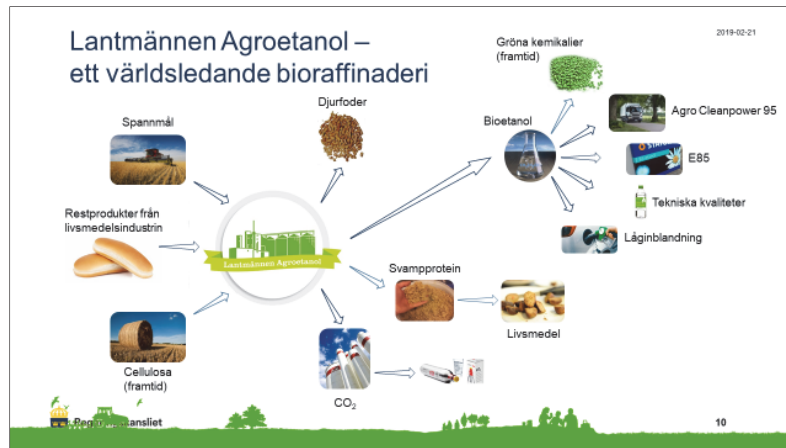


Regeringskansliet

Bild: Trafikverket

Fossilfritt Sverige

9





En ny godsstrategi

Regeringskansliet Fossilfritt Sverige 13

Ökad samverkan mellan trafikslagen

- Stöd för omlastning mellan trafikslagen.
- "Mängdrabatt" på hamn- och farledsavgifterna för att göra det lönsamt för fartyg att anlöpa fler hamnar för att fylla på lasten.
- Lastbilar på 74 ton bör tillåtas på fler sträckor för att möjliggöra omlastning. Även möjligheten till längre lastbilar bör utredas.



Regeringskansliet Fossilfritt Sverige 14

Stimulera ny teknik

- Inför en lastbilsbonus med ökad avdragsrätt på för "miljölasterbilar".
- Ersätt lastbilarnas fordonsskatt med en kraftigt differentierad ekoskatt med upptill 75% lägre skatt på klimatsmarta lastbilar, lägre skatter på vissa vägtyper och i vissa regioner.
- Differentiering av farledsavgifterna för sjöfarten så att fartyg som går över till flytande gas, metanol eller eldrift premieras.
- Inför 1 km långa godståg och tillåt ett ökat axeltryck på upp till 25 ton.
- Statlig delfinansiering av järnvägens nya signalsystem ERTMS.



Regeringskansliet Fossilfritt Sverige 15

Konkurrenskraftiga transportpriser

- Ge järnvägen miljökompensation per tonkilometer.
- Sjöfartens ekobonusystem bör bli så brett och inkluderande som möjligt.



Färdplan för fossilfritt flyg

Branschens åtaganden:

- Förbinda sig att köpa målsatta kvantiteter fossilfritt bränsle
- Tillsammans titta på lösningar där flygplats, politiken, flygbolag och bränsleproducenter samarbetar med slutkunden.
- Ta en aktiv del i initiativ som leder till produktion av biobränsle eller teknikinnovation



Branschens önskelista:

- Bygga upp och kommunicera en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg, inklusive ett mål om elflyg
- Se över avgifts- och stödsystemet för att hitta en affärsmodell
- Göra en upphandling av fossilfritt bränsle för offentliga flygresor

Personbilar

- Skapa långsiktighet genom att **förlänga kurvan för reduktionsplikten** till 2030

- Strategi för elektrifiering av transporter

- Ny miljöbilsdefinition = Bonusbil

Åtgärder för att behålla klimatbonusbilar i Sverige

- Förlängning av malus till 5 år
- Ge kommunerna möjlighet att miljödifferenziera parkeringsavgifter



Städer och transport effektivt samhälle

- Inför stadsmiljöavtal med norsk modell för större motkrav på kommuner
- Ge kommunerna möjlighet att miljödifferenziera parkeringsavgifter
- Miljödifferenzierade trängselavgifter
- Laddhybrider ska få köra i alla miljözoner (med eldrift)



Fossilfritt Sverige

Bilder visade av Rikard Engström, Föreningen Svensk Sjöfart:

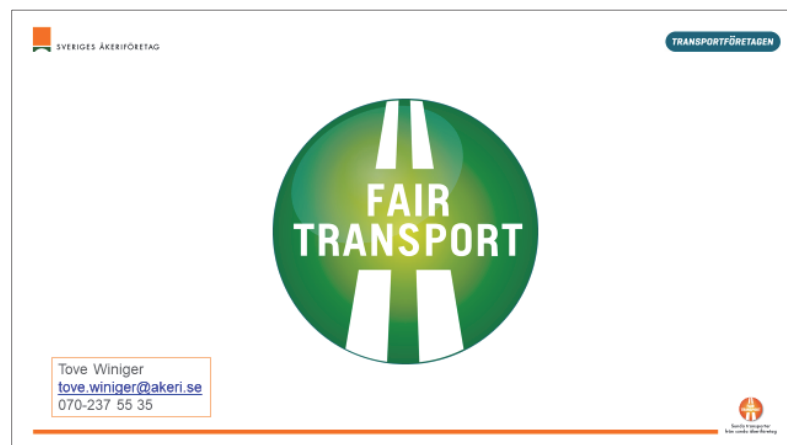
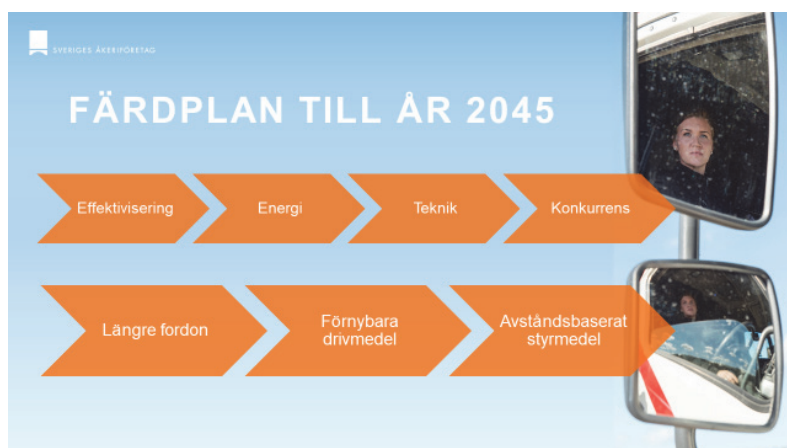
Bilder visade av Tove Winiger, Sveriges Åkeriföretag:

Bild visad av Jan Nylander, Elväg E16:



Bild visad av Niklas Nordström, Föreningen Svenskt Flyg:**Ny teknik & alternativa bränslen är vägen framåt för ett hållbart flyg**

- På 40 år har utsläppen per flygstol minskat med 70 procent.
- Trots ett kraftigt ökat flygresande har utsläppen från det svenska flygandet legat stadigt i snart 20 år – tack vare ny teknik. Vägen framåt ligger i F&U och alternativa bränslen.
- Skillnad på flyg och flyg:
 - Dagens flygplan förbrukar 15-20% mindre än de som levererades under början av 2000-talet.
 - Dagens flygplan förbrukar så lite som 0,2 l/passagerarmil eller omräknat 10-12 liter bränsle/passagerare på sträckan Stockholm-Köpenhamn.
- Svenskutvecklad teknik från SAAB och GKN sitter i de flesta moderna flygplan – svensk flygmotorteknik sparar som exempel drygt 500.000 ton CO₂/år globalt sett.
- Sverige har en unik möjlighet att göra allt flyg som startar i Sverige fossilfritt till 2045 med ett första delmål om ett fossilfritt inrikesflyg 2035.
 - Alternativa bränslen kan produceras i Sverige.
 - Reducerar CO₂-utsläppen med upp till 80 %. Samtidigt gör de flygmotorn mer effektiv = reducerar bränsleförbrukningen.
 - Studier visar på att en hög inblandning av biobränsle även minskar höghöjdseffekten.
 - Möjligheten finns redan idag att köpa till biobränsle för att effektivt minska klimateffekten från enskilda flygresor.

FÖRENINGEN

Svenskt Flyg

Bilder visade av Inge Vierth, Statens väg- och transportforskningsinstitut:

Forskningsprogrammet Triple F (Fossil Free Freight)

Inge Vierth, VTI
Trafikutskottet, 17 januari 2019

TRIPLE F
FOSSIL FREE FREIGHT

Inge Vierth, VTI, Trafikutskottet, 17 januari 2019 2019-02-02

Triple F programmet 2018 - 2030

Genomförs av Lindholmen Science Park, VTI och RISE och ca. 50 partners

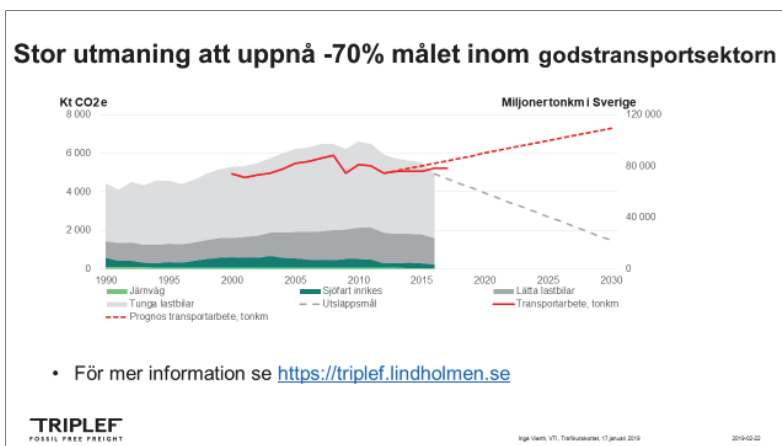
Budget: Trafikverket 290 MSEK + ca. 100 MSEK medfinansiering

Verksamhet

- 5 etableringsprojekt (Uppföljning, Logistik, Teknik, Policy, Utvecklingsplan)
- Forsknings-, innovations- och demoprojekt, hittills start av 12 projekt
- Kunskapsuppbyggande (21 doktorer)

TRIPLE F
FOSSIL FREE FREIGHT

Inge Vierth, VTI, Trafikutskottet, 17 januari 2019 2019-02-02



Bilder visade av Mattias Goldmann, Anna Lindén och Jacob Lagercrantz från 2030-sekretariatet:

Sverige visar vägen!



Dags se helheten!



Stor & Liten avgör



Belöningar funkcar!



Behåll bränsle-ledningen !



Underskatta inte utmaningen!



Lita på piskan & moroten!



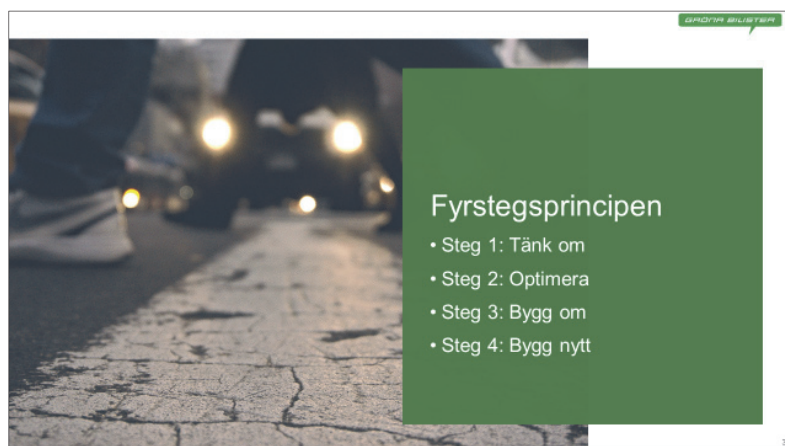
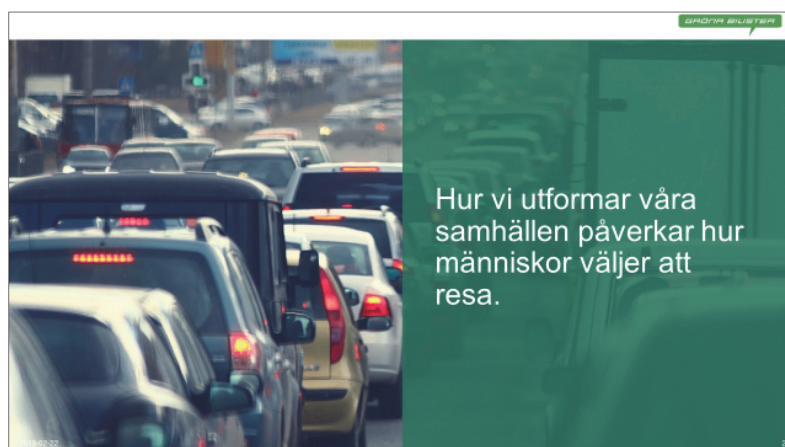
Dela mera!

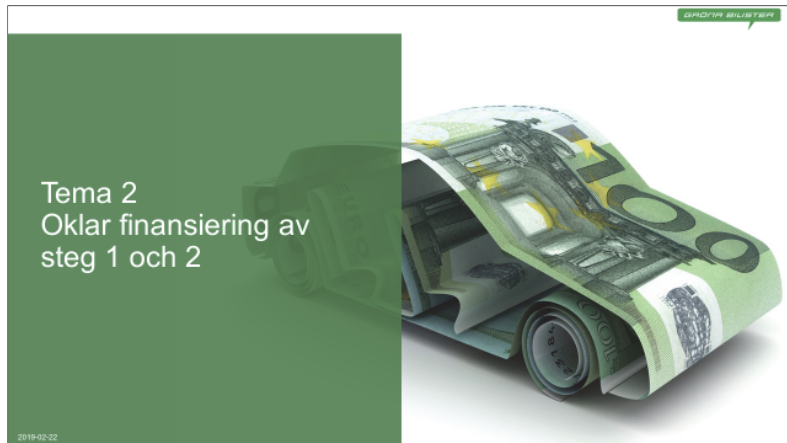
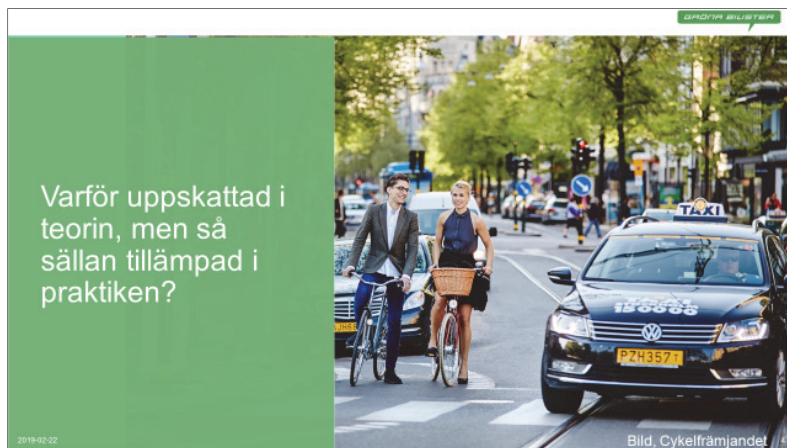


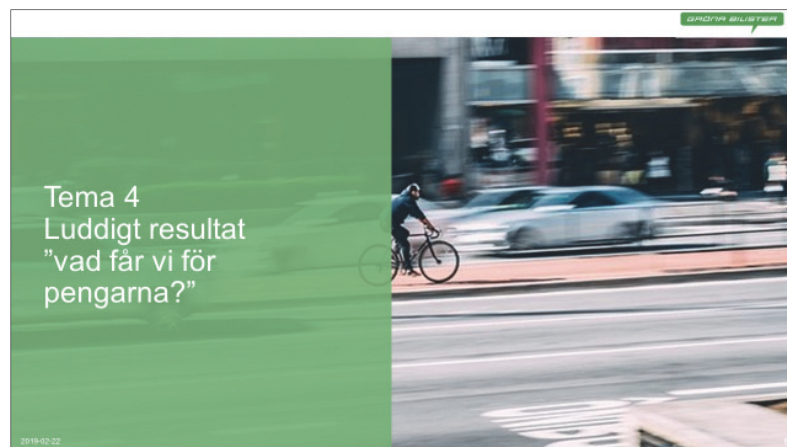
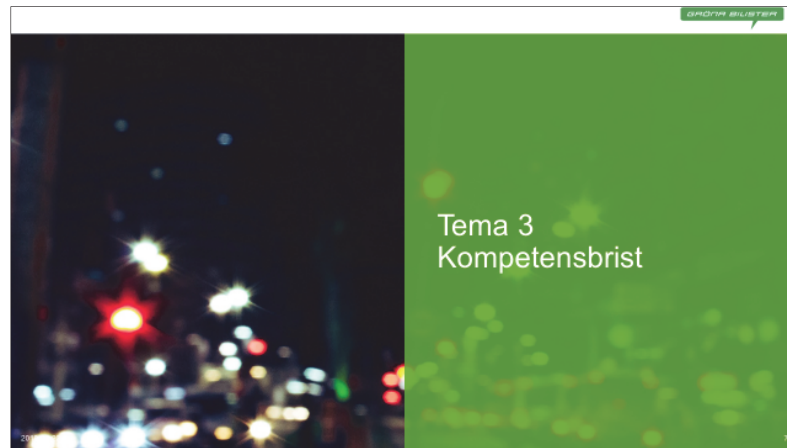
Utmana 91-åringen!





Bilder visade av Fredrik Holm, Gröna Bilister:





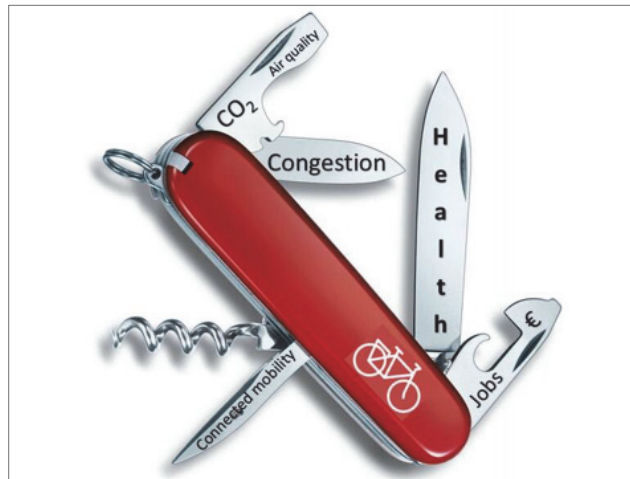
Tack!

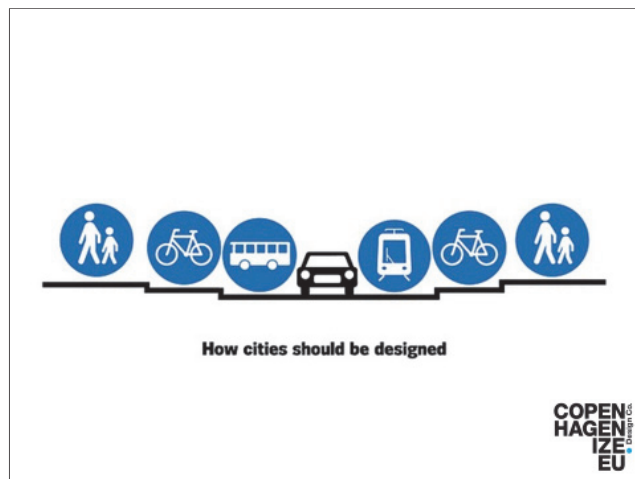
Gröna Bilister, Fredrik Holm
Fredrik.holm@gronabilister.se



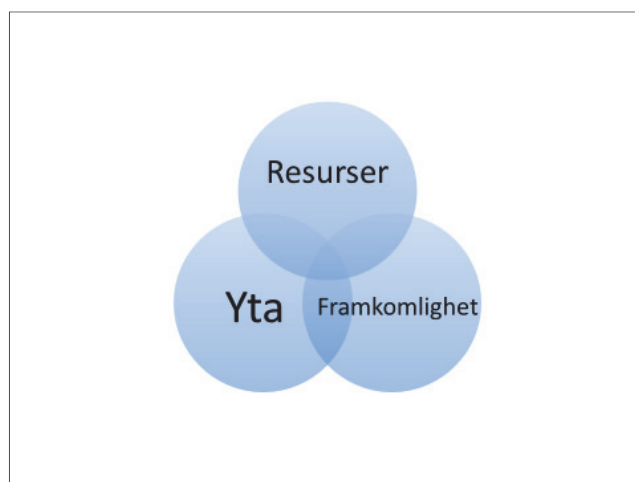
2019-02-22 10

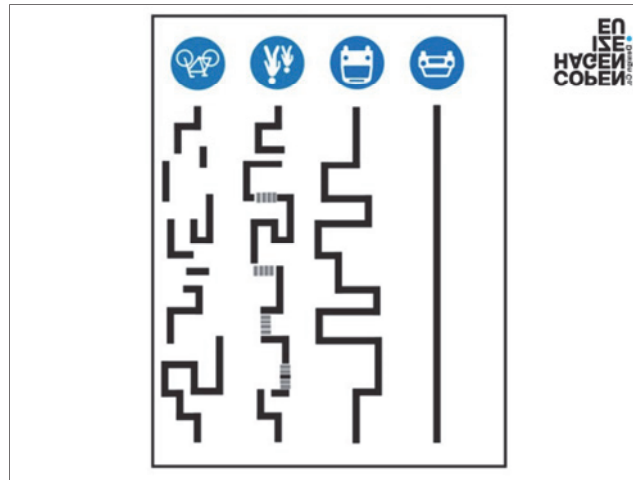
**Bilder visade av Lars Strömgren, Cykelfrämjandets
riksorganisation:**





Cykel + Kollektivtrafik = SANT





"VAR F**N SKA MAN CYKLA DÅ?"

VAD ÄR EN CYKELVÄG?



"VARFÖR FÅR JAG DRA AV
GYMKORTET MEN INTE
FÖRMÅNSCYKELN?"



VI FÅR INTE GLÖMMA BARNEN!



Bilder visade av Maria Ivansson, Klimatkommunerna:

Klimatkommunerna

- nätverk, opinion och stöd



Klimatarbete i framkant

Utsläppsminskning

Vi har minskat våra utsläpp med minst 40 procent sedan 1990.



Botkyrka kommun
Helsingborgs stad
Karlstad kommun
Lunds kommun
Mölnåls stad
Ökuforsöns kommun
Södertälje kommun
Värmdö kommun
Västerås stad
Växjö kommun
Östersunds kommun



Klimatarbete i framkant

Fossilbränslefri fordonsflotta

Våra fordon drivs med förnybart bränsle*

*76-100 procent fossilbränslefri fordonsflotta



Botkyrka kommun
Helsingborgs stad
Jönköpings kommun
Karlstad kommun
Kristianstad kommun
Lunds kommun
Malmö stad
Stockholm stad
Säffle kommun
Upplands Väsby
Västerås stad



Klimatarbete i framkant

Klimatväxling

Vi har intern klimatkompensation för flyg och egen bil i tjänst.



Beräns Stad
Botkyrka kommun
Eskilstuna kommun
Göteborgs kommun
Helsingborgs stad
Jönköpings kommun
Karlstad kommun
Kristianstad kommun
Linköpings kommun
Lunds kommun
Nynäshavns kommun
Uppsala kommun
Västerås stad
Växjö kommun
Örebro kommun
Östersunds kommun



Klimatarbete i framkant

Bilfria resor

I vår kommun görs mer än var tredje resa med cykel, kollektivtrafik eller till fots.



Botkyrka kommun
Eskilstuna kommun
Göteborgs kommun
Helsingborgs stad
Karlstad kommun
Kristianstad kommun
Linköpings kommun
Lunds kommun
Malmö stad
Mölnåls stad
Nynäshavns kommun
Sollentuna kommun
Stockholms stad
Södertälje kommun
Uppsala kommun
Västerås stad
Växjö kommun
Örebro kommun
Östersunds kommun



Vad behöver kommunerna från staten?

- Fler styrmedel på lokal nivå (uppdatera parkeringslagstiftningen)
- Bättre samverkan mellan kommuner, staten, näringslivet och akademien. Det är viktigt att det finns en gemensam styrning och ett helhetsgrepp från statlig nivå.
- Kraftfulla, långsiktiga styrmedel som premierar förnybara drivmedel, gång, cykel och kollektivtrafik.



Tack!

Prenumerera på vårt nyhetsbrev

[Klimatkommunernas webb](#)
[Färdplan mot nettonollutsläpp](#)

Maria Ivansson
Klimatkommunernas kansli
kansliet@klimatkommunerna.se



Bilder visade av Mattias Bergman, BIL Sweden:


**Hur påverkas
privatbilismen av
fordonsindustrins stora
omställning?**

Trafikutskottet
2019-01-17



Fordonsindustrins tre megatrender



**Renare
drivlinor**

Renare



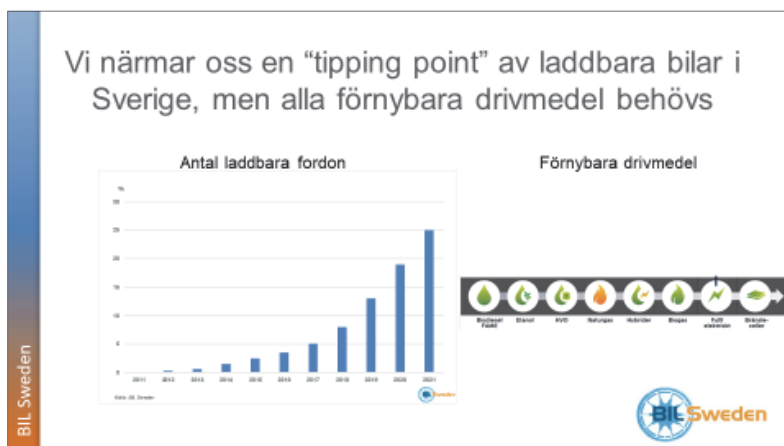
**Delnings-
ekonomin**

Effektivare



Självkörande

Säkrare

Vad ligger i våra medlemmars FoU pipeline för nya produkter?

- Automatiserade fordon, från assistent system till självkörande
- Fortsatt elektrifiering och energieffektivisering samt ökad andel biodrivmedel
- Geofencing



BIL Sweden



Fordonsindustrin är Sveriges viktigaste industri

665 miljarder kronor omsätts av svenska OEM-bolag globalt	 Sveriges viktigaste exportnärings med ett exportvärde på 195 miljarder kronor under 2017, vilket motsvarar 15 procent av den totala svenska varuexporten
176 000 är anställda av svenska OEM-bolag globalt	 Svarar för över 20 procent av de totala industrinvesteringarna och är en av Sveriges mest FoU-intensiva näringar
63 000 är anställda av OEM-bolag i Sverige!	 Bilismen beskattas årligen med 65 miljarder kronor

Källa: Sällskaper Volvo Cars Sverige, Volvo Lastbilar Sverige och Scania Sverige

BIL Sweden

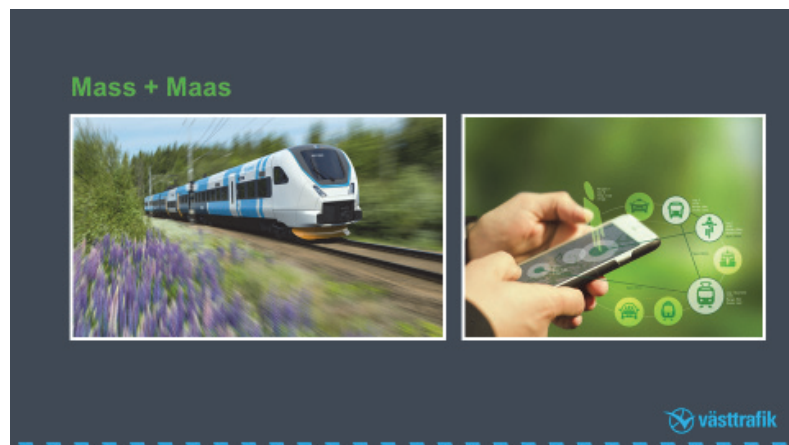
Styrmedel kräver en helhetssyn

- Nya ekosystem
 - Nya fordon
 - Ny infrastruktur
 - Informerade konsumenter/köpare som efterfrågar tekniken
 - Rätt styrmedel
- Styrmedel för både köp och nyttjande

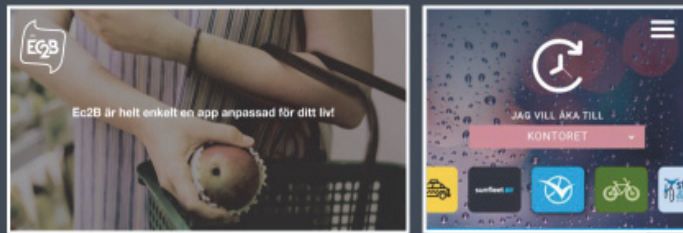
BIL Sweden





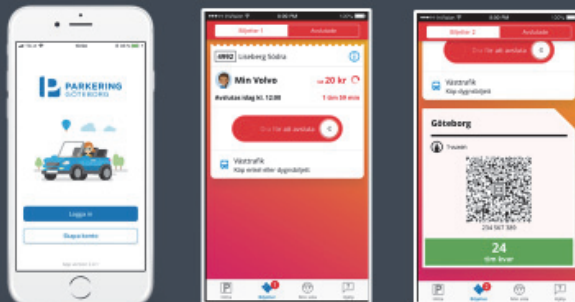
Bilder visade av Lars Backström, Västtrafik:

Easy peasy!



västtrafik

Betalning – the holy grail of maas!



västtrafik

Några ord på vägen...

- **Innehållet är alltid en konsekvens av dess design. Börja där!**
- **Se kombinerad mobilitet som ett medel. Inte ett mål!**
- **Kräver standardisering och öppen data!**
- **Kräver riskvilliga aktörer!**



västtrafik

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2015/16
2015/16:RFR1	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Statsråds medverkan i konstitutionsutskottets granskning	
2015/16:RFR2	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 24 september 2015	
2015/16:RFR3	FÖRSVARSKOTTET Om krisen eller kriget kommer – En uppföljning av informationsinsatser till allmänheten om den enskildes ansvar och beredskap Huvudrapport och Bilagor	
2015/16:RFR4	KULTURUTSKOTTET Är samverkan modellen? En uppföljning och utvärdering av kultursamverkansmodellen	
2015/16:RFR5	FINANSUTSKOTTET Öppna utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 12 november 2015	
2015/16:RFR6	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av Riksbankens penningpolitik 2010–2015	
2015/16:RFR7	FINANSUTSKOTTET Review of the Riksbank's Monetary Policy 2010-2015	
2015/16:RFR8	SKATTEUTSKOTTET Punktskattehöjningar på alkohol- och tobaksprodukter – skatteeffekter och påverkan på den oregistrerade anskaffningen av dessa produkter	
2015/16:RFR9	CIVILUTSKOTTET Miljömärkning av produkter – En översikt över de miljömärkningar av produkter som finns i Sverige och i de övriga nordiska länderna	
2015/16:RFR10	KONSTITUTIONSUTSKOTTET OCH JUSTITIEUTSKOTTET Konstitutionsutskottets och justitieutskottets hearing om radikalisering och rekrytering till våldsbejakande extremism i den digitala miljön	
2015/16:RFR11	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets seminarium om kultursamverkansmodellen	
2015/16:RFR12	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken 23 februari 2016	
2015/16:RFR13	SOCIALUTSKOTTET Cancervården – utmaningar och möjligheter	
2015/16:RFR14	TRAFIKUTSKOTTET Kollektivtrafiklagen – en uppföljning	
2015/16:RFR15	CIVILUTSKOTTET Inventering av forskning inom civilutskottets beredningsområde 2016	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2015/16
2015/16:RFR16	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning inför proposition om forskning och innovation	
2015/16RFR17	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om förutsättningar för svensk film	
2015/16RFR18	UTBILDNINGSUTSKOTTET Digitaliseringen i skolan – dess påverkan på kvalitet, likvärdighet och resultat i utbildningen	
2015/16RFR19	UTBILDNINGSUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige	
2015/16RFR20	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om utvärderingen av penningpolitiken 2010-2015 12 maj 2015	
2015/16RFR21	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport 2016	
2015/16RFR22	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets öppna utfrågning om lärarbrist	
2015/16RFR23	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets seminarium om cancervården – utmaningar och möjligheter	
2015/16RFR24	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets öppna utfrågning om brist på utbildade inom naturvetenskap och teknik	
2015/16RFR25	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om piratkopiering och andra rättighetsintrång på den digitala marknaden	
2015/16RFR26	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur	
2015/16RFR27	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om familjerätten är i takt med tiden	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2016/17
2016/17:RFR1	TRAFIKUTSKOTTET It-infrastrukturen – i dag och i framtiden	
2016/17:RFR2	CIVILUTSKOTTET Uppföljning av den nya fastighetsmäklarlagen	
2016/17:RFR3	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 27 september 2016	
2016/17:RFR4	UTBILDNINGSUTSKOTTET Forskarskolor för lärare och forskollärare – en uppföljning av fyra statliga satsningar	
2016/17:RFR5	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 15 november 2016	
2016/17:RFR6	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Socialförsäkringsutskottets offentliga utfrågning om Finsams fortsatta utveckling - nästa steg	
2016/17:RFR7	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av systemet med överlåtbara fiskerättigheter i det pelagiska fisket	
2016/17:RFR8	SKATTEUTSKOTTET OCH NÄRINGSUTSKOTTET Konkurrenskraften hos svenska multinationella företag i ljuset av nya regler inom internationell beskattning	
2016/17:RFR9	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om marknadsföring i sociala medier	
2016/17:RFR10	NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av handlingsplanen för kulturella och kreativa näringar 2010–2012	
2016/17:RFR11	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets seminarium om Skattereformen 25 år – dess historia och framtid	
2016/17:RFR12	KULTURUTSKOTTET Statens idrottspolitiska mål – en uppföljning med inriktning på barn och ungdomar	
2016/17:RFR13	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 14 mars 2017	
2016/17:RFR14	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning om kompetensförsörjningen inom hälso- och sjukvården	
2016/17:RFR15	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om framtidens public service	
2016/17:RFR16	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om ett ökat kollektivt resande för framtiden	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2016/17
2016/17:RFR17	CIVILUTSKOTTET Offentlig utfrågning Riktvärden för trafikbuller	
2016/17:RFR18	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om åtgärder för lägre sjukfrånvaro och om hanteringen av regionala skillnader i sjukförsäkringen	
2016/17:RFR19	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport 2017	
2016/17:RFR20	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om it-infrastrukturen – i dag och i framtiden	
2016/17:RFR21	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om framtidens innovations- och entreprenörsklimat	
2016/17:RFR22	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga utfrågning om den finansiella stabiliteten den 13 juni 2017	
2016/17:RFR23	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets seminarium om statens idrottspolitiska mål med inriktning på barn och ungdomar	
2016/17:RFR24	SKATTEUTSKOTTET Skatter som drivkrafter för företags lokalisering	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2017/18
2017/18:RFR1	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Riksrevisionen - en del av riksdagens kontrollmakt	
2017/18:RFR2	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Vägen till arbete för unga med funktionsnedsättning – en uppföljning och utvärdering	
2017/18:RFR3	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken 28 september 2017	
2017/18:RFR4	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om barns skuldsättning	
2017/18:RFR5	SOCIALUTSKOTTET Samordnad individuell plan (SIP) – en utvärdering	
2017/18:RFR6	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om internationell handel	
2017/18:RFR7	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om framtidens spelpolitik	
2017/18:RFR8	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om finansiell stabilitet och makrotillsyn den 23 januari 2018	
2017/18:RFR9	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vägen till arbete för unga med funktionsnedsättning – en uppföljning och utvärdering	
2017/18:RFR10	SOCIALUTSKOTTET Personlig assistans – effekter av rättsutvecklingen	
2017/18:RFR11	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Forskarhearing om nya svenskar och demokratin	
2017/18:RFR12	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 6 mars 2018	
2017/18:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik	
2017/18:RFR14	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om konkurrens på lika villkor inom luftfarts- och åkerinäringarna	
2017/18:RFR15	UTBILDNINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om trygghet och studiero i skolan	
2017/18:RFR16	TRAFIKUTSKOTTET Järnvägstunnlar och skogsbilvägar – en uppföljning av klimatanpassningsåtgärder för infrastruktur	
2017/18:RFR17	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Riksbankens rapport Redogörelse för penningpolitiken 2017	
2017/18:RFR18	FÖRSVARsutskottet Försvarsutskottets offentliga utfrågning om cybersäkerhet	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2017/18
2017/18:RFR19	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport Svensk finanspolitik 2018	
2017/18:RFR20	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Regeringens resultatredovisningar i ett 20-årigt perspektiv – utgiftsområde 8 Migration	
2017/18:RFR21	Seminarium om Agenda 2030	
2017/18:RFR22	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning med anledning av Riksrevisorenas årliga rapport 2018 och Riksrevisionens uppföljningsrapport 2018	
2017/18:RFR23	KULTURUTSKOTTET Öppet seminarium om Efter #metoo – hur går vi vidare?	
2017/18:RFR24	UTBILDNINGSUTSKOTTET Studie- och yrkesvägledning i grundskolan och gymnasieskolan – en uppföljning	
2017/18:RFR25	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan	
2017/18:RFR26	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om anpassning av väg och järnväg till ett förändrat klimat	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2018/19
2018/19:RFR1	FINANSUTSKOTTET	
	Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 8 november 2018	
2018/19:RFR2	FINANSUTSKOTTET	
	Öppen utfrågning om finansiell stabilitet den 5 februari 2019	