

## Info - swed.

Här återges lite bakgrund hur svårt det kan vara att erhålla stöd för utveckling av intermodala transporter i ett land som domineras av två stora tillverkare av lastbilar, Volvo och Scania. Vi har sökt stöd hos de flesta myndigheter som är involverade i den tekniska utvecklingen men har erhållit enbart avslag.

Det finns också en sak i bakgrunden som inte är allmänt känt.

***Det fanns anledning att utforska hur den bakomliggande strukturen ser ut beträffande de instanser som är involverade för att ge medel till forskning och utveckling.***

***I riktlinjer och beslut kring Vinnova fann vi följande att läsa i Statskontorets genomlysning (2014:5) av Vinnova.***

*En analys av Vinnovas förvaltningsutgifter.*

*Där står att läsa följande intressanta meningar:*

***Fordonsstrategisk forskning och innovation (331 mkr). Regeringsuppdrag sedan 1994. Programmet är ett samarbete mellan staten (Vinnova, Trafikverket och Energimyndigheten) och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med fokus på områdena klimat & miljö samt säkerhet.***

*Vilkas intressen företräder FFI som tillsammans med Staten skall leda forskning och utveckling i Sverige. Starka inom FFI är bl a Scania och Volvo. FFI sitter alltså och aktivt, enligt regeringsuppdraget, och styr forskning och utveckling i Sverige. Inte undra på att det inte kommer fram mycket medel till järnvägssidan.*

*Det framgår vidare att staten satsar 500 miljoner per år och FFI skall satsa motsvarande belopp på 500 miljoner. Det är självklart att huvuddelen av medlen satsas på lastbilsprojekt. Endast mindre och obetydliga belopp kan tillföras järnvägsforskningen.*

*Kan det vara förenat med god neutral utvecklingsanda att låta FFI ha ett avgörande inflytande på de medel som skall satsas på transport och logistikforskning? Numera finns det avdelningar på de tre myndigheterna som betecknas FFI, dvs både på Trafikverket, Vinnova och Energimyndigheten. Detta regeringsbeslut borde givetvis rivas upp med omedelbar verkan!*

*Man kan för att spetsa till det påstå att staten har satsat 500 miljoner per år sedan 1994 och därmed hjälp till att 6-7 000 personer har fått en för tidig död genom de utsläpp som dieseldrivna lastbilar har åstadkommit!*

Några exempel från senare tid som påverkat våra möjligheter att utvecklas.

### **Energimyndigheten**

Ansökan på hela beloppet 40 miljoner, för pilotterminal, men där kravet var 55% måste vi själva betala. Ansökan på hela beloppet baseras på att de politiker vi träffat enhälligt sagt att det är statens ansvar och de skall betala hela utvecklingen. Avslag!

Vi har tidigare gjort försök hos Energimyndigheten, vid flera tillfällen under flera år, och i uppdelade ansökningar men det enda resultat som erhållits har varit, Avslag!

### **Vinnova**

Den sista ansökan var på 300 000 för att bearbeta underlag till ett beslutsunderlag för att belysa för järnvägsoperatör och kunder att det fanns lönsamhet i upplägget. Avslag!  
Vi har även försökt i andra upplägg, i olika program som finns hos Vinnova men det är samma resultat, Avslag!

### **Tillväxtverket**

Enligt beslutsinformation från dom så finansierar dom bara färdiga produkter och inte utveckling eller prototyper mm. Ändå är man med och finansierar el-vägar, och där finns inga färdiga produkter, men det gäller ju lastbilar.

### **Trafikverket**

Vi hade tillsammans med KTH gjort en gemensam ansökan för att utvärdera möjligheterna för att få igång en pilotlinje på Norrland. Skulle belysa finansiellt samt de terminaler som skulle etableras. Problematik och etablering, terminalsimuleringar mm. Avslag! Det var ännu märkligare för vi hade både stora kunder med, järnvägsoperatör, tillverkare, KTH mm.

Vi hade samlat alla till ett möte den 27 oktober 2017 och kunde vi få fram en lönsamhet på 10% på investerat kapital var bl a järnvägsoperatören beredda att investera. Vi behövde ca 300 000 i medel för att genomföra utredningen tillsammans med KTH som eskade ungefär lika stort belopp 350 000 dvs totalt 650 000. En blygsam summa för att få igång en ny tåglinje på Norrland. Svaret från Trafikverket var att man har inga pengar.

3-4 dagar efter vårt möte presenterar Trafikverket en satsning på 40 miljoner per år i 12 år framåt. Ändå hade vi bara för några dagar innan fått veta att man hade inga pengar. Det var ett direkt slag i ansiktet, inte bara på oss utan alla de närvarande vid mötet.

Trafikverket har fått medel från staten att arbeta med infrastrukturen och utveckla den men man hänvisar att man inte har några pengar alls till detta projekt.  
Man blir lite fundersam då det satsas flera hundra miljoner kronor i exempelvis nedanstående projekt.

[https://www.nyteknik.se/fordon/nu-installeras-forsta-laddskenan-pa-allman-vag-6880239?source=carma&utm\\_custom\[cm\]=302914838,33270&utm\\_campaign=mail4](https://www.nyteknik.se/fordon/nu-installeras-forsta-laddskenan-pa-allman-vag-6880239?source=carma&utm_custom[cm]=302914838,33270&utm_campaign=mail4)

<https://www.nyteknik.se/fordon/elvagen-i-sandviken-en-varldsnyhet-6804295#conversion-122831618>

<https://www.nyteknik.se/fordon/forsta-elvagen-igang-6576069#conversion-122831618>

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/trafikslagsovergripande/fossilfria-godstransporter/>

Av detta framgår att Trafikverket satsar ganska stora medel om man verkligen vill göra något. Det faktum att det satsas så mycket på utveckling av lastbilstransporter beror bl.a. på

att lastbilen har stor betydelse för transportererna, enligt trafikverket, och att det finns stora kommersiella intressen i lastbilarna som gör att utvecklingen mer eller mindre går av sig självt.

Med vårt system med helautomatiska kombiterminaler kombinerar vi det bästa av lastbil och järnväg och kan verkligen ge ett fossilfritt transportsystem i alla led fjärrtransport-terminal-distribution. Det är ju vad alla politiska instanser önskar så det är svårt att förstå att inte myndigheterna själva kan stödja detta på något sätt.

Av denna hantering från de Svenska myndigheternas sida så har vi fått klart för oss att det inte går att på några villkor utveckla något i Sverige och vi kommer inte att arbeta vidare inom Sverige. Vi har därför sökt oss till olika länder och vi kommit mycket långt i Polen. Vi kommer att på vår hemsida publicera vart vi står och hur vi går vidare och det finns en mycket spännande utveckling att se fram emot.

Med vårt vidareutvecklade system så tar vi bort lastbilen i transportflödet så det finns en mening varför vi skall utvecklas utanför Sveriges gränser.

Hemsidan hittar du här:  
[www.amcct.se](http://www.amcct.se)

Vid datorns tangentbord,

Sten Lövgren  
AMCCT AB