

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet
i.nationellaplan@regeringskansliet.se

Stockholm 2020-01-29

Ref. dnr I2020/02739

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transport- infrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (dnr I2020/02739)

Transportföretagen har fått Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022-2033 alt. 2022-2037 på remiss och lämnar härmed sitt remissyttrande enligt nedan.

Transportföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra åtta förbund finns drygt 9 550 medlemsföretag med tillsammans cirka 202 800 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige

Sammanfattning

Transportföretagen sammanfattar sitt remissyttrande med några av sina viktigaste slutsatser:

- ✓ Bra med fokus på hållbarhet och underhåll, men det saknas nödvändiga investeringar
- ✓ Elektrifiering är betydelsefullt för alla trafikslag i svensk transportinfrastruktur
- ✓ Vägunderhållet behöver öka med ett par miljarder för att inte förfallet ska fortsätta
- ✓ Förbättra kollektivtrafikens framkomlighet på vägnätet in mot de större städerna
- ✓ Nya isbrytare måste finansieras i Nationell plan
- ✓ Det är oacceptabelt att det uppdämda järnvägsunderhållet ökar från år till år
- ✓ Satsningar på luftfart saknas trots flygets hållbarhetsarbete och betydelse för tillgänglighet
- ✓ Vanligaste vägunderhållsåtgärden i glesbygd kan inte vara sänkta hastighetsbegränsningar
- ✓ Tillåt 34 metersfordon på valda vägar omgående, och låt BK1 vägar bli BK4 till 2025
- ✓ Valfungerande internationella förbindelser är nedtonat, men kommer att vara nödvändiga
- ✓ Ta bättre tillvara den lediga kapacitet som finns inom hamn och sjöfart
- ✓ Avlägsna flaskhalsar i transportsystemen genom välriktade trimningsåtgärder
- ✓ Möjliggör sträckor för tåg upp till en längd om 740 meter
- ✓ Eventuellt nya stambanor för höghastighetståg måste hanteras utanför plan
- ✓ Utred alternativ finansiering av infrastruktur
- ✓ Värna potten för små och medelstora objekt, de ger bra quick fix i kollektivtrafiken
- ✓ Investeringsobjekt med fokus på systemnyttor och intermodalitet bör prioriteras
- ✓ Ny teknik inom digitalisering och ITS utgör viktiga effektiviseringar i transportsektorn



Inriktningsunderlagets innehåll och struktur

En 12-årig planperiod är att föredra

Transportföretagen delar Trafikverkets uppfattning att en 16-årig planperiod ökar risken och minskar handlingsfriheten jämfört med den 12-åriga planperioden. Även om det finns fördelar med en längre planperiod så tillstyrker Transportföretagen att planperioden även framgent ska vara 12-årig.

Saknas satsningar inom sjö- och luftfart

En trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt alla trafikslag, både var för sig och i kombination med varandra. Utifrån den devisen borde underlaget på ett tydligare vis ge utrymme för luftfart och sjöfart som hanteras på undantag i inriktningsunderlaget, trots dess betydelsefulla trafikarbete nationellt och internationellt. Jämte effektiviteten i att underhålla den infrastruktur landet har, måste vi bättre ta tillvara förutsättningarna att använda den kapacitet som redan finns. Det är viktigt att optimera användandet, detta tar man inte höjd för i planen. Sjöfarten har ledig kapacitet såväl i farled som i hamn. Flyget, som är ett av de viktigaste transportslagen för att möta Sveriges avståndshandikapp, saknar helt satsningar i underlaget. Detta trots att flygsektorn står inför ett paradigmskifte i omställningen mot fossilfria inrikesresor.

Nu är det ca tio år sedan inrättandet av Trafikverket, vars uppdrag och syfte var/är att utveckla det samlade transportsystemet. Spridda ansvarsförhållanden och kompetenser mellan myndigheter gör samordningen komplicerad. Att Luftfartsverket och Sjöfartsverket därtill är affärsdrivande verk skapar snedfördelningar mellan resurser och trafikslag, och gagnar knappast det svenska samlade transportsystemets effektivitet. Luftfartsverket och Sjöfartsverket behöver en annan verksamhets- och finansieringslösning. Transportföretagen menar att statens organisatoriska och legala strukturer gör att trafikslagen inte kommer till sin rätt utifrån trafikuppgift och sammanhang. Direkta satsningar såsom utökad ekobonus må ha sina uppsidor och fungerar som smörjmedel, men långsiktig framgång i regeringens nationella godsstrategi kräver förändringar i ovan nämnda strukturer.

En konkretiserad målsättning från statens sida gällande godsöverflyttning är på sin plats, utifrån det kan nödvändiga resurser allokeras, oberoende av dagens statliga organisering. Mest resurseffektivt är helt enkelt att låta det trafikslag som är mest lämpad för en trafikuppgift också utföra den. Fyrstegsprincipen kan vara ett verktyg för att bedöma detta, men det kan finnas fler bevekelsegrunder, och regeringen har ju antagit en nationell godsstrategi som i allt väsentlig är bra och som bör vara vägledande.

Eventuella nya stambanor behöver ligga utanför plan

Regeringen gav i juni 2020 Trafikverket i uppdrag att genomföra ännu en utredning om ett eventuellt byggande av nya stambanor. Transportföretagen delar Trafikverkets uppfattning att eventuella nya stambanor (för höghastighetståg) ska hållas utanför plan. Det är ett alltför omfattande och odefinierat objekt som behöver hanteras i särskild ordning, såväl finansiellt som organisatoriskt. Transportföretagen är också angeläget om att effekterna på övriga järnvägsnätet utreds inför en eventuell höghastighetsbana. En ökad pendel- och regionaltågstrafik skulle t.ex. kunna påverka godstrafiken negativt, så att dess framkomlighet och tillgänglighet blir sämre än idag på platser där man delar utrymme med snabbtåg.

Bra med fokus på underhåll men det saknas nödvändiga investeringar

Transportföretagen välkomnar det tydliga fokuset på underhåll av både väg och järnväg. Det är alltid billigare att underhålla det gamla än att bygga nytt och underhållsskulden är betydande på både väg- och järnvägssidan, men att inte ha råd med investeringar får på sikt allvarliga konsekvenser för Sveriges attraktionskraft och konkurrenskraft. Sverige är inte färdigbyggt. Infrastrukturen byggs inte för att det är trevligt att bygga eller att den har ett egenvärde i sig. Infrastrukturen har en betydelsefull roll för hela samhällsutvecklingen, den är en förutsättning för mobilitet, rörlighet, möten mellan människor och för handel. Sverige växer och infrastrukturen måste växa med den. Stockholmsregionen har ett antal angelägna infrastrukturobjekt som måste bli verklighet, men även i andra delar av landet finns det behov av att investera i ny infrastruktur. Transportföretagen anar också en övervikt mot persontransporter i planen och saknar i delar en bättre infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv. Kunskapen om näringslivets transporter och behovet av internationella förbindelser borde få större utrymme, oavsett transportslag.

Att Sverige har kommit i en situation då infrastrukturen knakar i fogarna – och det gäller inte enbart väg- och järnvägsinfrastruktur utan även exempelvis VA-nät och elnät – samtidigt som framåtsyftande investeringar och samhällsbyggande får stå tillbaka, måste öppna upp för en seriös diskussion om hur vi kan få mer för pengarna. Kostnadsutvecklingen inom infrastruktur ligger högt över andra jämförbara index. Hur kan vi bygga infrastruktur mer kostnadseffektivt och hitta rimliga finansieringslösningar?

Sverige behöver ökade infrastruktursatsningar som knyter samman trafikslagen

Trafikverket beskriver 10 olika inriktningar, som samtliga har sin utgångspunkt i tre ekonomiska scenarier:

- -20 procent, 12 och 16 år
- 0 procent, 12 och 16 år
- +20 procent, 12 och 16 år

Transportföretagen anser att Sverige behöver en långsiktig finansierad investeringsplan för landets transportinfrastruktur. Redan idag saknas pengar för att fullfölja alla nödvändiga investeringsprojekt och vissa projekt hänger över mellan planperioderna. Det kommer att behövas stora investeringar i infrastrukturen även framgent. Satsningar behövs för luft- och sjöfart, i väg- och järnvägsnät, detta för att få bättre kollektivtrafik, fungerande intermodala godstransporter, välfungerande internationella förbindelser samt nya tekniska lösningar, inklusive elektrifiering och automatisering. Det saknas en förståelse för framtidens utmaningar och möjligheter, det är svårt att se hur den framtida tillväxten i landet ska gå till utan att transportinfrastrukturen håller någorlunda jämna steg.

Sjöfartsåtgärder i den gällande nationella planen bedöms vara både angelägna och lönsamma och ingår därför i sin helhet även i de inriktningar som innebär 20 procent mindre investeringsmedel. Trafikverket menar att investeringar i sjöfarten skapar nytta för godstransporterna genom sänkta transportkostnader och ökad kapacitet, och de stärker därför näringslivets konkurrenskraft. I det perspektivet blir det märkligt att inga ytterligare satsningar på sjöfarten finns med i de inriktningar som innebär upp till 40 procent större investeringsutrymme.

Transportföretagen vill se ökade infrastrukturinvesteringar med särskilt fokus på projekt som knyter trafikslag till varandra och därmed skapar dynamiska effekter bortom genomförd investering. Större investeringsprojekt som Östlig förbindelse, Tvärförbindelse Södertörn, utbyggnad av E 20, en tredje fil på E6 och bygga ut motorväg i Norrland behöver prioriteras men även andra vägstråk kan behöva lyftas fram, som särskilt viktiga vägar utanför storstäderna. Transportföretagen ser även positiva effekter att utveckla och samplanera stråk inom TEN-T.

Alternativa finansieringsformer

Sverige har i dag ett stort behov av infrastrukturinvesteringar. Transportföretagen menar att det är hög tid att se vilka alternativa finansieringsformer som är möjliga att använda. För att kunna ta höjd för de stora behov som landet har föreslår Transportföretagen att dettas, utreds och, givet att det är en möjlig finansieringsform, använda modeller där konsortier sköter finansiering, byggnation och drift av till exempel en väg under en längre period. Genom detta kan samhällsekonomiskt lönsamma investeringar förverkligas tidigare än vad som annars skulle skett. Exempel på dylika former för väginvesteringar och andra infrastrukturinvesteringar finns att studera på andra håll i världen. Att finansiera infrastrukturutbyggnad på annat sätt än med traditionell anslagsfinansiering ger sannolikt samhällsekonomiska vinster i och med att det skapar förutsättningar för minskade olyckor, minskad restid, ökad framkomlighet och positiva miljöeffekter genom minskade emissioner.

Nio punkter för ett hållbart transportsystem

Samtidigt som vägtransporterna förutses att fortsatt öka måste vi minska klimatbelastningen från vägtransportsektorn. Det är sektorns i särklass största utmaning de kommande decennierna. Vägen framåt stavas elektrifiering, ökad användning av biodrivmedel och effektivisering genom digitalisering samt längre och tyngre fordon. Även om en massiv elektrifiering är nödvändig så räcker det inte. Även förnybara drivmedel har en viktig roll att spela för att minska transportsektorns klimatbelastning. Sverige importerar idag 80 % av de förnybara drivmedel vi använder. Här behövs satsningar på inhemsk produktion av hållbara drivmedel. Ett förlängt skatteundantag inom EU för biodrivmedel är också nödvändigt.

Syftet med transportsystemet är tillgänglighet. Transportföretagen håller med om att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle och att en god tillgänglighet förutsätter att hela res- och transportkedjan beaktas. Fler transporter behöver inte betyda mer utsläpp när trafiken ställer om. Transportföretagen anser att vi behöver fler och bättre transporter för att klara vår konkurrenskraft.

Trafikverket pekar i sin analys på att befolkningen i Sverige förväntas öka med 16 procent och den reala inkomsten förväntas öka med 41 procent. Ett ökat resande per person förväntas öka persontransportarbetet med 25-30 procent men samtliga trafikslag kommer enligt Trafikverket att öka. Även varuproduktionen kommer öka enligt samma prognos, och genom det Sveriges export och import.

Sverige är ett exportberoende land långt från EU:s tillväxtmarknader. De negativa effekterna av vårt avståndshandikapp kan endast lindras med hjälp av en väl utbyggd infrastruktur och effektiva transporter. Transporter av gods har inget egenvärde, utan sker på grund av att det finns en efterfrågan. Glädjande kan vi konstatera att utsläppen av koldioxid från lastbilstransporter har minskat sedan 2010 trots att transportarbetet har ökat.

Persontransporterna sker sällan för nöjes skull, de har ett syfte. Det är resor till och från arbetet, på semester, skjutsa barnen till fritidsaktiviteter, handla, besöka nära och kära med mera. En förutsättning för såväl person som godstransporter är en väl utbyggd infrastruktur.

Under pandemin har vi sett vad begränsningar i människors möjligheter att förflytta sig betyder för vår mobilitet och konsumtion, det får allvarliga konsekvenser när människor inte kan färdas och när leveranskedjor bryts. Transportföretagen tror inte att någon människa anser att den situation världen hamnat i med stängda gränser och begränsade möjligheter att träffas utgör någon definition på drömsamhälle.

Samtidigt har pandemin tydligt visat vad godstransporterna betyder för samhället. Hade inte godstransporterna fungerat under krisen, hade Sverige, och världen, varit i ett än mer bekymmersamt läge. Godstransporterna är i sanning en samhällskritisk verksamhet. Den enda slutsats vi kan dra av detta är att transporterna måste fungera för vårt samhälle, de är samhällets blodomlopp, kristid eller ej. Det bör beslutsfattare ha med sig i den framtida utformningen av transport- och infrastrukturpolitiken. Transporter och mobilitet är en nödvändig förutsättning för att fungerande samhälle och det är utsläppen vi ska jaga, inte transporterna.

Från tid till annan talas det om det transportsnäla samhället. Det är en terminologi Transportföretagen bestämt tar avstånd ifrån. Vi har länge sett en näringsgeografisk utveckling som går mot koncentration och urbanisering. Välfärdssamhället bygger på koncentration av kompetens och produktionsresurser etcetera vilket genererar behov av tillgänglighet. Rörligheten är central och dess positiva effekter vill få vara utan. Begreppet transportsnålt må ha sin bärighet lokalt genom effektivisering och stordrift som till exempel kollektivtrafik i städer, men i ett större perspektiv är transportsnålt något förödande. Däremot behöver Sverige ett transportsmart samhälle, där hållbarhet, energioptimering, innovation, samverkan och transporteffektivitet är ledord.

Att nå klimatmålets etappmål med hjälp av kraftigt höjda bränsleskatter är en vanskelig förhoppning. Trafikverket pekar i inriktningsplaneringen (avsnitt 3.6) implicit på det orealistiska med den metoden. Transportföretagen kan inte se några som helst politiska ambitioner på att fördubbla (eller mer) bränsleskatterna. Förutom att det saknar realism skulle en sådan politik, vilket Trafikverket själv konstaterar, slå hårt mot boende i landsbygden, för vilka bilen är nödvändig för en fungerande vardag. Fördubblade bränsleskatter skulle dessutom slå hårt mot Sveriges konkurrenskraft. Sverige är ett avlångt land med långa avstånd och är beroende av effektiva och väl fungerade transporter för att överbrygga vårt avståndshandikapp till viktiga marknader på kontinenten.

Transportföretagen står bakom användandet av ekonomiska styrmedel, men att tala om dessa som ett av de främsta verktygen för att nå etappmålet riskerar fokus att hamna på fel saker, på åtgärder som inte leder till målet eller får allvarliga konsekvenser för andra områden, eller på återhållsamhet när det behövs utveckling och styrning mot hållbarhet.

Sverige ligger på många områden långt framme i att minska klimatbelastningen och vill vara ett internationellt föredöme för att få fler att följa efter. Det är inget fel på den ambitionen men Transportföretagen anser att sannolikheten ökar att få efterföljare om vi visar vägen genom teknik och innovationer och inte åtgärder som slår undan benen för oss själva.

Transportföretagen har en tydlig uppfattning om att Sverige måste hantera hållbarhetsutmaningen jämte ett väl fungerande transportsystem. Transportföretagens förslag hur det ska gå till framgår av följande nio punkter.

I. Elektrifiera Sveriges transportinfrastruktur

Transportsektorn står för nära en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige i dag och det krävs en massiv satsning på elektrifiering av transporterna för att Sverige ska närma sig etappmålet för 2030, för att sedan vara nere på noll nettoutsläpp 2045. Det handlar om elektrifiering, hållbara, förnybara biodrivmedel och effektiva fordon. Elektrifiering är en mycket viktig del i arbetet med transporternas omställning och utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Transportnäringen står fullt beredd att ta sitt ansvar för denna omställning, nu måste regeringen göra sitt, snabbt, tydligt och med stor förutsebarhet för branschen.

Därför välkomnar Transportföretagen regeringens satsning på elektrifiering av transportsektorn och inrättandet av en Elektrifieringskommission som ett instrument att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Elektrifieringen måste omfatta hela transportsektorn och inte utesluta någon del. Utöver satsningen på elektrifiering av de tunga transporterna som regeringen presenterade i höstas ser Transportföretagen gärna en förstärkt satsning även för de lätta fordonen. Det kommer att dröja innan det är kommersiellt lönsamt att bygga laddinfrastruktur i glesbygd och därför anser Transportföretagen att staten behöver ta ett ansvar för tillgängligheten likt rättigheten till telefoni och elektricitet. Samtidigt måste regeringen se till att Sverige har tillgång till ett robust och kapacitetsstarkt elnät som medger laddning av fordon där och när det behövs. Möjliggörandet av s.k. ”smart laddning” bör vara en grundkomponent för de delar av transportsystemet där det passar in. Staten måste ta fullt ansvar för utbyggnad av elvägar.

Tillståndsprocesserna för att bygga laddningsmöjligheter och annan elinfrastruktur för transporterna måste effektiviseras för att inte bli en flaskhals. Dessutom måste ”Hela landet” finnas med från början i regeringens elektrifieringsarbete och utrullningen ske efter en med transportbranschen koordinerad tidsplan för att garantera maximal effekt i transportsystemet.

Förutom vägar och järnväg måste även hamnar och flygplatsers elbehov tillgodoses genom elektrifiering av vagnparker och dockningsstationer och på sikt även fordonsflottorna i form av elflyg och elfartyg. Noteras bör att tillräckligt tillgänglig grön el kommer vara en avgörande komponent även för möjliggörandet av andra hållbara drivmedel såsom till exempel vätgas och ammoniak. Slutligen får inte de nödvändiga stora satsningarna på transportsektorns elektrifiering utgöra hinder för andra viktiga satsningar såsom förnybara bränslen, effektiv intermodalitet, effektivare transporter, vätgas, CCS och andra åtgärder som bidrar till slutmålet 2045.

Väg

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för hela transportsektorn. De olika trafikslagen befinner sig i olika faser. Inom personbilssidan sker det nu en explosiv utveckling mot fler laddfordon. Under 2020 ökade antalet nyregistreringar av laddfordon

med 132 procent i Sverige och utvecklingen kommer inte att avta de kommande åren, varken i Sverige eller i övriga EU.

När det gäller yrkestrafiken på väg leder bussbranschen omställningen mot en fossilfri fordonsflotta. Idag kör över 85 % av de svenska bussarna i den upphandlade trafiken på förnyelsebara drivmedel och vi ser nu ett tekniskifte med elektrifiering av framförallt stadsbusstrafiken, pådrivet av upphandlingskrav från regioner och kommuner. Framgångssagan inom kollektivtrafiken är resultatet av ett fruktbart samarbete mellan transportköpare, i detta fall de regionala trafikhuvudmännen, trafikföretag och leverantörerna, dvs fordonstillverkarna. En kritisk faktor är och har varit tillgången till elnätscapacitet på lokal och regional nivå. Det finns exempel på att bussdepåer varit tänkta att serva ett stort antal fordon, men har sedan inte kunnat byggas på grund av dålig kapacitet i lokala och regionala elnät.

Förutsättningarna inom den yrkesmässiga godstrafiken på väg ser annorlunda ut. Det är en diversifierad och mångfacetterad marknad präglad av hård konkurrens, inte minst internationell.

Mångfalden av aktörer, inte minst utländska med i regel betydligt lägre kostnadsbörda än de svenska, har lett till en understundom mycket hård priskonkurrens. För att öka takten i omställningen behöver samverkan mellan transportköpare och transportör utvecklas och intensifieras och efterfrågan på hållbara transporter måste öka. Glädjande nog kan Transportföretagen skönja en ökad medvetenhet hos transportköpare för deras roll i arbetet med att skapa hållbara transporter och en ökad efterfrågan på hållbara transporter. Hållbarhet medför nästan alltid ökade kostnader, åtminstone initialt.

Det är högst sannolikt att elektrifieringen av lastbilstransporterna kommer att ske först i lokal och regional trafik. Elvägar kan vara ett intressant alternativ på längre sträckor och vi välkomnar att regeringen nu gett upp kravet på medfinansiering. Inom fjärrtrafiken och för de riktigt tunga transportererna kommer vätgas också vara ett intressant alternativ på lite längre sikt. Men oavsett om vi pratar elvägar, batteriteknik eller bränslecell så kommer det att krävas betydande satsningar från staten och mer resurser till forskning och utveckling och demonstrationsobjekt.

Järnväg

Även om ca 80 procent av Sveriges järnvägsinfrastruktur är elektrifierad, saknas el på flera strategiskt viktiga sträckor, vilket minskar systemnyttorna i järnvägstrafiken. Flera av dessa oelektrifierade järnvägssträckor är t.ex. gods- och industrispår till hamnar och terminaler.

Luftfart

Inom flyget sker elektrifiering i allt högre tempo. Ett större genombrott för elflyg är att vänta under kommande planperiod. I dagsläget finns mindre elflyg för en till två personer i kommersiell produktion för användning inom allmänflyget samt inom närtid för pilotutbildning. Efter 2025 väntas elflyg för passagerare att certifieras. Det ställer krav på anpassning av infrastruktur på landets flygplatser. Elflyg är med nollutsläpp och lägre operationella kostnader att betrakta som ett genombrott som kan få påverkan på inrikes- och regionaltransporter i Norden.

Hamn och sjöfart

Sjöfarten befinner sig för närvarande i en omställning från traditionella drivmedel till alternativa hållbara, en omställning där svenska hamnar kommer behöva ta en roll. Elektrifiering samt övergång till biodrivmedel i fordonsparken är viktiga steg att göra i hamnarnas egna verksamheter, och här har många redan kommit långt. De stora utmaningarna kring elektrifiering av svenska hamnar väntar dock framöver. Kaj-el, som möjliggör för fartyg i hamn att koppla upp sig mot elnätet och därmed inte behöver ha sina generatorer igång, blir allt vanligare, men används främst för linjebunden trafik idag. Mycket arbete pågår för att skapa gemensamma standarder, och om några år kommer betydligt fler fartyg vara elkopplade i hamn.

Utifrån hamnarnas intermodala funktion talar mycket för att hamnarnas roll för drivmedelsförsörjning för ankommande fartyg och fordon kommer att öka. Det handlar dels om möjligheten för väntande lastbilar att kunna ladda, dels om fartygens drivmedel. Oavsett om fartygen om några år mest drivs av el, vätgas, ammoniak eller metanol, så kommer hamnarna utgöra en nod för deras energibehov, och här utgör elen en grundpelare. För den hållbarhetsomställningen behövs god tillgång till el i kapacitetsstarka nät, med möjlighet att hantera kapacitetstoppar med högt momentant uttag.

2. Ökat underhåll av trafikinfrastruktur

Transportföretagen delar Trafikverkets uppfattning i avsnitt 5 att det är effektivt att först vårda det man redan har, och välkomnar det stora fokus på underhåll som Trafikverket har i inriktningen. Det svenska vägnätet är en central del av vår samhällsbärande infrastruktur som byggts upp av flera generationers arbete och investeringar. Att förvalta och underhålla detta arv är en grundförutsättning för ett hållbart samhälle. Valfungerande vägar är dessutom avgörande för trafiksäkerheten, en stark svensk konkurrenskraft, och garanterad tillgänglighet i hela landet.

Om hela Sverige ska leva kan inte infrastrukturen vara eftersatt på viktiga landsbygdsvägar. Det handlar om tillgängligheten till arbetsplatser, handel, sjukvård, skolor. Bilens betydelse i samhället behöver förstås ur ett tillgänglighetsperspektiv. Trafikverket har konstaterat att det finmaskiga vägnätet i mindre tätbefolkade delar av landet kommer att vara i sämre skick 2029 än idag och att det regionala vägnätet inte har uppgraderats i samma utsträckning som det statligt nationella. Boende i mer glest befolkade delar av landet kan inte endast mötas av sänkta hastighetsgränser när de önskar trafiksäkerhetshöjande åtgärder och god framkomlighet. Utifrån ambitionen att hela landet ska leva krävs det ökade satsningar på drift och underhåll av vägarna.

Tyvärr tvingas vi konstatera att Sverige har misslyckats förvalta tillgångarna i form av vägar på ett tillfredsställande sätt. Detta är ju också anledningen till att Trafikverket i inriktningsplaneringen lägger sådan stor tyngdpunkt på underhåll. Det behövs betydande ökningsplanering till underhållsanslaget för att stoppa förfallet av vägarna. Transportföretagen har gett Kristin Eklöf, fil.dr. i dataanalys, i uppdrag att studera de långsiktiga effekterna på det svenska vägnätets tillstånd utifrån nuvarande budget och framtida budgetbehov (se hela rapporten i bilaga eller

<https://www.transportforetagen.se/contentassets/ec52f7410d88498493ff61a3d9dc1c5f/langsiktiga-effekter-av-ett-underfinansierat-vagunderhall.pdf?ts=8d8c1e3c2a11a00>).

Analysen inkluderar alla statliga belagda vägar och bygger på öppna data från Trafikverket. Både offentlig förvaltning och anläggningssektorn har bidragit till projektets genomförande med information gällande underhållsåtgärder, kostnader och budgetanslag. Den vetenskapligt framtagna programvaran Decision Optimization Technology™ har använts för att beräkna underhållsskuldens utveckling från år 2020 och tio år framåt i tiden.

Underhållsskulden beräknas till 19,7 miljarder kronor 2020. Utan betydande budgettillskott kommer den öka till 41,8 miljarder kronor 2030. Så länge underhållsbehovet är större än vad tilldelade medel medger måste Trafikverket prioritera underhåll av vissa vägar. Högst prioritet har högst trafikerade storstadsvägar och vägar som bildar viktiga, sammanhängande stråk genom Sverige. Baserat på denna prioritetsordning kommer tillståndet på lågst trafikerade vägar att försämrats.

För att stoppa underhållsskuldens negativa utveckling och bibehålla vägnätets nuvarande kvalitet skulle underhållsbudgeten behöva öka med 2 miljarder per år, från 3,4 till 5,4 miljarder. För att helt eliminera underhållsskulden fram till 2030 behövs en vägunderhållsbudget på 8,1 miljarder per år.

Utän utökade budgetanslag förväntas andelen mycket dåliga vägar öka från 13 procent år 2020 till 32 procent år 2030. De flesta av dessa är lågst trafikerade vägar på landsbygden. En underfinansierad underhållsbudget förväntas leda till ett mer polariserat vägnät, där högst trafikerade vägar i storstäder håller relativt god standard medan lågst trafikerade vägar på landsbygden blir allt mer eftersatta. Behovet till väginfrastruktur är således betydande. Endast för att vidmakthålla dagens vägstandard – vilken lämnar en del övrigt att önska i delar av landet – krävs det således mer än två miljarder extra per år till ”väganläggningsbudgeten”.

Situationen inom järnvägssektorn ser inte bättre ut. Även järnvägstrafiken i landet lider av effekterna av långvarigt eftersatt och ineffektivt underhåll, trots att dess livslängd är betydligt längre än för väg. Trafikverket har nu beräknat att det eftersatta underhållet på järnväg är cirka 43 miljarder kronor. Inför nu gällande plan bedömdes det eftersatta underhållet på järnväg till 36 miljarder kronor. På några år har underskottet ökat med hela 7 miljarder kronor, och man befarar att det kan bli värre. Det eftersatta underhållet inom järnvägssystemet finns framför allt inom bana, el och signal. Det här är en underhållsskuld som påverkar restid, pålitlighet och robusthet i systemet, och därmed förtroendet för järnvägssektorn som helhet. Den allmänna förväntan som finns i samhället på att mer människor och gods ska färdas på tåg har svag respons hos staten.

Ett ytterligare fokus på näringslivets transporter på järnväg behöver göras och den s.k. Näringslivspotten bör utökas till cirka 150 MSEK per år (100 MSEK per år idag).

Transportföretagen har sedan länge efterfrågat en långsiktig och finansierad underhållsplan för landets vägar och järnvägar. Vår analys av vägtillståndet visar med all önskvärd tydlighet på behovet av en sådan. Att öka medlen till väg- och järnvägsunderhåll torde inte vara en ideologisk fråga. En infrastruktur som knakar i fogarna försämrar säkerheten, tillgängligheten och landets konkurrenskraft. Det finns inte några miljömässiga argument att anföra mot ökade anslag till underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur i den utsträckning som krävs för att motverka fortsatt förfall.

Transportföretagen ser därför fram emot en bred parlamentarisk uppslutning bakom en långsiktig och finansierad underhållsplan för vägar och järnvägar som innebär att underhållsskulden minskar under kontrollerade former, dvs med hänsyn till att samtidigt kunna upprätthålla framkomlighet i landet när omfattande arbeten pågår. Ett rimligt mål skulle kunna vara att halvera underhållsskulden till år 2030.

Näringslivet är beroende av att sjöfarten fungerar året runt för att kunna importera, producera och därmed exportera olika varor. Sjöfartsverkets isbrytare möjliggör för svenska hamnar att ha öppet året runt, även under svåra isförhållanden. Så uttrycker sig regeringen i Nationella godsstrategin från 2018. Om Sjöfartsverket tvingas lösa frågan om nya isbrytare inom sin begränsade ekonomiska ram kommer det få långtgående negativa effekter för svensk sjöfart och därmed betydande delar av svenskt näringsliv som skulle få en omfattande konkurrensnackdel. Investering i, och drift av isbrytare, är en tydlig infrastrukturinvestering av större betydelse för att värna svensk industris konkurrenskraft och totalförsvarets behov, och bör med självklarhet ingå i den kommande Nationella planen.

3. Investera för att avlägsna flaskhalsar i svensk infrastruktur

Transportföretagen beklagar den låga graden nyinvesteringar sett i relation till förväntad tillväxt och de prognoser som Trafikverket själva utarbetat. Transportföretagen delar Trafikverkets uppfattning (kapitel 6 och 7) att det finns många mindre åtgärder att göra och som rätt prioriterat kan generera stor effekt i väg- och järnvägssystemen. Många flaskhalsar som begränsar framkomlighet och tillgänglighet i landet kan avhjälpas med trimningsåtgärder. Att öka kapaciteten i vägnätet genom till exempel breddningar, nya körfält och ”by pass” åtgärder, samt i vissa fall nya kopplingar och länkar, ökar också nyttan av redan gjorda investeringar i befintligt vägnät. På samma vis kan man systematiskt arbeta sig fram så att fler spårsträckor iordningsställs för längre, större och tyngre tåg, denna förmåga behöver öka inom perioden mer än vad dagens målsättning utlovar.

Genom att möjliggöra 740 meterståg, mot dagens maximala 630 meter, så kan man öka godsmängderna på järnväg. Till exempel skulle containervolymer kunna öka med 25 procent per tåg på det viset. Att uppgradera maxvikt per meter från 6,4 ton till 8 ton per meter på strategiska sträckor kan öka effektiviteten i trafikarbetet högst väsentligt. Ytterligare ett sätt att arbeta med ökat effekttuttag i järnvägssystemet är att möjliggöra för lastprofil C på fler sträckor där man idag endast kan trafikera enligt lastprofil A. Det behövs också en särskild satsning för att öka redundansen och robustheten i befintligt järnvägsnät genom restelektrifiering, fjärrstyrning, fler/längre mötesspår och reinvesteringar. Den långsiktiga förmågan för järnvägsfärjetrafik till och från Tyskland behöver säkerställas.

Transportföretagen anser att Trafikverket behöver forcera i frågan om säkra uppställningsplatser för lastbilar, såväl längs huvudvägnätet som i anslutning till hamnar och terminaler.

4. Utveckla och integrera TEN-T CEF stråk i nationell plan

Det internationella perspektivet borde ha större utrymme i nationella planen, bland annat genom fokus på korridorer, noder och flöden. I inriktningsunderlaget ingår ett avsnitt 3.8

”Ökad internationalisering”, där det understryks att ”den internationella påverkan på det svenska transportsystemet blir allt större” och att EU blir alltmer aktiva och planering och finansiering är två av områdena, samt att ”det är viktigt att Sverige är proaktivt på dessa områden”. Underlaget redovisar också det Transeuropeiska Transportnätverkets (TEN-T) struktur och målsättningar, särskilt för det definierade stomnätet (Core Network) och de utpekade korridorerna i detta. Målen för stomnätverket 2030 nämns i underlaget, till exempel godsbanor med tillåtelse för 740 meter långa tåg och ERTMS-utrustning på järnväg, och på vägsidan ITS resp. tillgång till alternativa bränslen, standard motsvarande motorväg eller motortrafikled och ett nät av rastplatser för tung trafik. TEN-T korridoren Scandinavian-Mediterranean innefattar stråken Köpenhamn-Oslo och Köpenhamn-Stockholm genom Sverige och förväntas från 2021 även innefatta Stockholm-Haparanda-Uleåborg. I stråken ingår även noder som hamnar, intermodala terminaler och flygplatser.

Med tanke på hur viktiga dessa sammodala stråk och noder är även i det svenska transportsystemet kunde man förväntat sig att TEN-T givits en central roll i det nu presenterade inriktningsunderlaget. Detta särskilt som TEN-T via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) innehåller stora medel för infrastrukturinvesteringar i näten (25,8 MDR SEK 2021-27). Den europeiska revisionsrätten presenterade i juni 2020 en rapport som pekar på att målen för stomnätet 2030 är långt ifrån nåbara med nuvarande planering och genomförande. I rapporten rekommenderar rätten bland annat bättre projektanalyser före finansieringsbeslut, bättre använda redskapen i CEF och TEN-T och tydligare koppla dem till den långsiktiga infrastrukturplaneringen i nätet. Tiden är mot den bakgrunden rätt för Sverige att vara ”proaktiva” vad gäller att knyta den nationella planeringen till EU:s i TEN-T. Trots detta ger inriktningsunderlagets texter mer inriktning av allmän redovisning av programmen och möjligheterna, än tydliga inriktningsförslag och -mål för stomnätsinvesteringar under planperioden. Finansiering från CEF berörs endast mycket kort i avsnittet ”Tillkommande medel utöver planeringsramen”, där det översiktligt anförs att det finns medel som man kan få del av från CEF ”efter ansökan och eventuellt beviljande av bidrag”. Det konstateras att sådan medfinansiering de senaste åren uppgått till 100-200 MSEK, men att nivån bedöms ”bli högre de närmaste åren”. Någon redovisning av vad detta innebär för planperioden görs inte.

Transportföretagen anser att mot bakgrund av de stora behov som inte kan finansieras i den redovisade planen är det obegripligt att inte Sverige, likt många andra medlemsländer till exempel Danmark, planerar för utbyggnader i TEN-T nätets korridorer och noder i linje med målen i TEN-T och med medfinansieringsmedel från CEF integrerade i planen. Standardkraven i stomnätet är långt ifrån uppnådda i Sverige, till exempel vad gäller tåglängder, omlidningsmöjligheter i bannätet, motorledsstandard i stråken, ITS resp. ERTMS-utrustning eller infrastruktur för alternativa bränslen och elektrifiering resp. rastplatser för tung trafik. Den utsedde EU-samordnaren för ScanMed-korridoren är också väl förtrogen med den svenska situationen och stöder i regel våra ansökningar, han har också stött utvidgningen av korridoren Stockholm-Haparanda. Inriktningsunderlaget visar på en fortsatt saktmodighet och ovilja till integrering av den nationella och internationella planeringen och finansieringen från svenska myndigheter som enligt vår mening av svårförståelig, särskilt mot bakgrund att Sverige är ett av de nettobetalande medlemsländerna inom EU.

5. Utveckla väg- och järnvägsförbindelserna till Sveriges flygplatser och hamnar

För att säkerställa tillgänglighet och främja intermodala transporter bör större flygplatser och hamnar kopplas samman med effektiva väg- och järnvägsförbindelser. En sådan utveckling ligger även i linje med ambitionen om fler intermodala transportlösningar där trafikslagen samverkar. Sveriges internationella tillgänglighet för gods- och passagerare ombesörjs ofta genom sjö- och luftfart där hamnar och flygplatser är centrala noder. Det är därför viktigt att Sveriges stora flygplatser knyts till ny järnväg med attraktiva stationslägen som underlättar byte mellan flyg och tåg.

Tillgängligheten till hamnar och terminaler behöver mer fokus än vad inriktningsunderlaget uppvisar. Sveriges hamnar står själva för finansieringen av mark och utbyggnad av hamninfrastruktur i landet, områden som i många fall sträcker sig långt bort från kärnverksamheten. Det är inte ovanligt att hamnarna därutöver måste gå in och finansiera infrastruktur som staten (eller kommunen) har ansvar för. Utifrån hamnarnas centrala uppgift för Sveriges import- och exporthandel ska man kunna förvänta sig att staten gör sin del i transportkedjan, idag är det vanligt att hamnarna själva måste kliva in i statens roll och finansiera transportlösningarna fram till hamnen. På många håll runt om i landet saknas tillräckligt med rangerbangårdar och elektrifierade spår fram till hamn, vilket försvårar hamnarnas intermodala funktion. Även vägkopplingar till hamnar och terminaler är i flera fall i undermåligt skick för att klara de trafikuppgifter som förväntas. Ett storskaligt exempel på detta, och som visar på bristerna i samordningen mellan trafikslagen, är avsaknaden av tvärförbindelse Södertörn och en moderniserad Nynäsbanan, som begränsar den nybyggda och kapacitetsstarka hamnen i Norvik att nyttja de resurser som satsats där.

6. Öka framkomligheten för buss på storstädernas infartsleder

Det hade behövts en tydligare inriktning för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet på vägnätet in mot de större städerna. Restid är den enskilt viktigaste faktorn för busstrafikens konkurrenskraft. Genom sammanhängande egna körfält in mot stadskärnorna, bussprioritering i korsningspunkter samt bekväma hållplatser och bytespunkter kan kollektivtrafikandelen i högtrafik öka. Utöver nyttan för bussresenärerna uppstår också nyttor för övriga transportslag när trängseln på vägarna minskar som ett resultat av busstrafikens ökade attraktionskraft. Transportföretagen menar att det behövs systematiska analyser för hela stråk, inte bara punktvisa insatser. Dessa kan med fördel många gånger genomföras tillsammans med trafikhuvudmän och kommunala väghållare. Ett sammanhållet och systematiskt arbete för att öka busstrafikens attraktivitet och framkomlighet kan därtill ge en ökad tillgänglighet och även bidra till en förbättrad trafiksäkerhet, i synnerhet för oskyddade trafikanter.

Potten för små och medelstora projekt har traditionellt kanske varit mest betydelsefull för kollektivtrafiken. På så vis har till exempel framkomlighetsproblem som plötsligt uppstått av andra trafikåtgärder kunnat lösas inom ett rimligt tidsperspektiv. Det är angeläget att potten finns, då den möjliggör snabba insatser, ofta med hög samhällsnytta, utan att dras igenom utdragna budgetprocesser. I linje med de nationella transportpolitiska målen om att öka andelen resor med kollektivtrafiken, så behöver trimnings- och tillgänglighetsåtgärder, som rubriceras som ”övriga investeringar”, få det betydelsefulla utrymme dessa åtgärder förtjänar.

7. Utveckla BRT

Satsningar på kapacitetsstark spårtrafik är i många fall en lösning för en hållbar mobilitet i stora städer. I många relationer kan det vara mer kostnadseffektivt att satsa på Bus-Rapid-Transit, BRT. Konceptet är vanligt i många länder runt om i världen, såväl i Europa som i andra världsdelar. Sverige har två världsledande leverantörer av dessa system, Scania och Volvo Bussar som ännu inte sålt sitt första kompletta system till den svenska marknaden. BRT är kostnadseffektivt, transporteffektivt och ofta möjligt att sätta i drift snabbare än spårväglösningar.

8. Fullfölj arbetet med beredskapsflygplatser

Beredskapsflygplatserna ska säkerställa grundläggande tillgänglighet för samhällsviktigt flyg, till exempel sjuktransporter och ambulansflyg, i hela landet. Trafikverket har i dagsläget ingått avtal med tio flygplatser (samt ytterligare tillfälliga beredskapsflygplatser under vintern 2020/21 med anledning av coronapandemin). Dagens situation är dock otillfredsställande och översynen av systemet med beredskapsflygplatser som initierades av regeringen 2019 bör därför fullföljas.

Trafikverket redovisade juni 2020 sitt uppdrag till Regeringskansliet där myndigheten i en översyn konstaterade att nuvarande beredskapsflygplatser är viktiga, men att de utpekade flygplatserna inte räcker till för att svara upp emot samhällets behov på en acceptabel nivå.

Transportföretagen anser därför att regeringen snarast bör fullfölja arbetet med att utpeka nya beredskapsflygplatser, det kan eventuellt ske genom att Trafikverket permanentar några av de tillfälliga beredskapsflygplatserna. En sådan åtgärd ligger även i linje med regeringens ambition i propositionen om totalförsvaret (prop. 2020/21:30).

9. Utnyttja effektiviseringsmöjligheterna i transportinfrastrukturen bättre

En åtgärd som kan ge effekter på kortare sikt är att höja takten i implementeringen av BK4-vägnätet. Att möjliggöra transporter med tyngre lastbilar betyder att det krävs färre lastbilar för att transportera samma mängd gods som tidigare. Det är bra för produktiviteten, för trafiksäkerheten och för klimatet. Transportföretagen är positiv till att Trafikverket har identifierat BK 4-vägnätet som en samhällsekonomiskt lönsam åtgärd i avsnitt 6.2.7.6.

Transportföretagen anser dock att implementeringen av BK4 går för långsamt och föreslår att till år 2025 ska hela det nuvarande BK1-vägnätet vara klassificerat som BK4. Detta kommer att kräva ökade resurser till Trafikverket för att främst utreda broarnas bärighet men sannolikt också en riktad statlig satsning till kommunerna för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet och eventuellt enskilda vägar.

Trafikverket föreslog i en utredning 2019 att 450 mil väg öppnas för transporter med lastbilar upp till 34,5 meter. Trafikverket klassificerar själv reformen som synnerligen lönsam. Förslaget är remissbehandlat och vad Transportföretagen erfar var en majoritet av remissinstanserna positivt inställda. Det är nu angeläget att frågan inte hamnar i långbänk och att Infrastrukturdepartementet ger Transportstyrelsen och Trafikverket de nödvändiga uppdrag som krävs. Det krävs ”bara ett pennstreck och lite växelpengar” för att reformen ska bli verklighet.

En anpassning av sjöfart, väg- och järnvägsnätet till ett digitalt samhälle är viktigt. ITS lösningar behöver stärka sin position i det svenska vägnätet, det anser också Trafikverket i underlaget. Efterfrågan på vägutrymme varierar över tid, väder och vägunderlag samt oförutsedda händelser påverkar också framkomligheten. ITS är ett effektivt redskap för att i realtid skapa god tillgänglighet och snabbare, säkrare och mer miljövänliga resor och transporter, hela tiden anpassat utifrån rådande förhållanden.

Mobilitetstjänster är en tydligt uppåtgående trend, framförallt i större städer. Den gängse bilden är att dessa tjänster minskar privat bilägande, och lite beroende på skattesystem även tjänstebilarna. Ju mer kundanpassade och sofistikerade dessa mobilitetstjänster blir, desto mer eftertraktade. För många i storstadsområdena innebär mobilitetstjänsterna samma tillgänglighet till en lägre kostnad i jämförelse med en egen bil. Även de som tidigare valt bort bilägandet kan med dessa tjänster få tillgång till bil för en rimlig kostnad. Detta indikerar att mobilitetstjänster inte innebär minskat trafikarbete i någon betydande omfattning, dess främsta effekt är snarare ökad nyttjandegrad av fordonsparken.

Införandet av ERTMS på järnväg bör säkerställas och fullföljas, även om utmaningarna är många och svåra.

Bra att betydelsen av digitalisering, autonom och automatiserad sjöfart lyfts i underlaget, det är viktigt att hamn och sjöfart inte hamnar på efterkälken i omställningen till en mer digital tillvaro. Hamnarnas digitalisering behöver fortsätta för att fartygens rutter och anlop ska bli mer precisa och effektiva. Lotsverksamheten är en kostsam statlig tjänst som trots en snabb teknikutveckling av navigeringssystem och möjlighet till exakta positionsangivelser inte har förändrats nämnvärt. Distanslotsning finns på andra platser i världen och måste vara möjligt att uppgradera till även i svenska vatten.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Marcus Dahlsten, VD



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef

Bilaga:

”Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll” Rapport av Kristin Eklöf, Sabo.ai på uppdrag av Transportföretagen 2021