



Infrastrukturdepartementet

Kontaktperson i detta ärende
Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags svar på I2021/02884

Remiss om Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5600 åkeriföretag och drygt 38.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag lämnar detta remissvar med anledning av rubricerad remiss.

Regeringens direktiv

Inriktningarna för arbetet anges av dåvarande regeringens direktiv den 23 juni 2021 till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prinsnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Sveriges Åkeriföretags sammanfattning

Baserat på dåvarande regeringens direktiv har Trafikverket tagit fram ett tydligt svar med förslag till nationell plan till 2022-2033.

Sveriges Åkeriföretag anser att dåvarande regeringens direktiv till Trafikverket i förslag till infrastrukturplan 2022-2033 får konsekvensen att de föreslagna samhällsekonomiskt olönsamma satsningarna på höghastighetståg dränerar ekonomiska möjligheter för att genomföra lönsamma investeringar och åtgärder för drift och underhåll av väginfrastruktur. Regeringens direktiv medför ett allt för stort fokus på en dålig användning av skattemedel till olönsamma objekt.

Sveriges Åkeriföretag efterlyser en mycket smartare prioritering av hur Sveriges resurser och skattemedel skall användas för att effektivisera transportsystemet och medverka till att klimatmålen kan uppnås. Alla trafikslag behövs och kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar. Samhällsekonomiska analyser av olika investerings-, drifts- och underhålls-objekt bör i mycket större omfattning vara vägledande för en smartare användning av Sveriges resurser. Trafikverket redovisar att den samhällsekonomiska lönsamheten för etapperna av nya stambanor är negativ, med nettonuvärdeskvoter (NNK) mellan -0,8 och -0,6. För de genomsnittliga järnvägsobjekten i planen är den samhällsekonomiska lönsamheten också negativ NNK -0,2. Väg- och sjöfartsobjekten är samhällsekonomiskt mycket lönsammare, NNK 0,9 för vägobjekten och för sjöfartsobjekten NNK 0,7. Klimatsmarta åtgärder för vägtrafik måste lösas inom vägtrafik och de ekonomiska möjligheterna för omställningen får inte slösas bort på olönsamma satsningar på höghastighetståg. Detta innebär inte att alla järnvägsinvesteringar är olönsamma. Lönsamma objekt, både väg, sjö och järnväg, bör fullföljas men prioritetsordningen bör i ökad omfattning styras av storleken på samhällsnyttan NNK.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att:

- a) Direktivet från regeringen med fördelning av ekonomiska medel i planen för de olika trafikslagen bör omprövas då en allt för stor del av resurserna går till olönsamma järnvägsprojekt på bekostnad av att kunna genomföra investeringar och vidmakthållande av samhällsekonomiskt lönsamma vägobjekt.
- b) Investeringar (107 miljarder kr) i tre deletapper med nya stambanor för samhällsekonomiskt olönsamma höghastighetståg bör omprövas och bara genomföras om det med säkerhet först kan bevisas att de är samhällsekonomiskt lönsamma samt att finansiering då sker separat utanför här redovisad plan. Den bedömda total kostnaden för nya stambanor för höghastighetståg enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor och bör omprövas i sin helhet.
- c) Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen är otillräcklig och bör höjas till 1000 miljarder kronor där åtgärder dessutom implementeras snabbare under perioden 2022–2033. (Trafikverkets rekommenderade 996 miljarder kronor i tidigare förslag till inriktningsunderlag). Utifrån nuvarande plan innebär det en ökning med 200 miljarder under perioden. Baserat på mest samhällsnytta bör

åtminstone 150 miljarder kronor av denna ökning tillföras utveckling av vägtrafik, investering i vägobjekt, återtagande av underhållsskuld i vägobjekt samt vidmakthållande och drift av väginfrastruktur. Resterande 50 miljarder kr bör tillföras ytterligare åtgärder för underhållsskuld och vidmakthållande inom järnvägstrafik.

- d) Mycket snabbare och en mer omfattande uppgradering bör ske av BK1 vägar till BK4. Trafikverkets förslag under begreppet ”strategiska vägar” är vilseledande där det anges att 70-80 procent föreslås uppgraderas till BK4 år 2029 och 80-90 procent till 2033. Strategiska vägnätet är 60 procent av BK1. Andelen uppgraderade BK1 är otillräckligt och senfärdigt då Trafikverkets förslag innebär 48 procent BK4 år 2029 och 54 procent BK4 år 2033.
- e) Implementera skyndsamt med början under 2022 minst 900 mil väg som upplåts för upp till 34,5 meter långa lastbilar.
- f) Underhållsskulden i vägtrafiksystemet bör byggas bort.
- g) Samhällsekonomiskt lönsamma objekt i infrastrukturplanen, både för väg, sjö och järnväg, bör fullföljas, men prioritetsordningen bör i ökad omfattning styras av storleken på samhällsnyttan NNK.

Motivering

Som motivering till Sveriges Åkeriföretags förslag enligt ovan används Trafikverkets analys med 31 stycken citat i remitterad rapport, vilka sammanställts nedan. Därefter följer en diskussion som förtydligar bakgrunden till Sveriges Åkeriföretags förslag.

Trafikverkets citat med sidhänvisning och numrerade nedan i den ordning där de återfinns i den remitterade infrastrukturplanen.

1. Nära hälften av medlen i infrastrukturplanen används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Av de namngivna investeringarna (inklusive etapperna av nya stambanor), som tillsammans utgör nära 40 procent av planen, är drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar. (sid 10)
2. Betydande investeringsvolymen fortsätter in på den förväntade nästkommande planperioden (2026–2037). Om man hypotetiskt antar att denna har oförändrad ram för utvecklingsanslaget skulle det innebära att kommande planperiod redan är övertecknad med omkring 40 miljarder kronor. En stor del av dessa medel härrör sig till nya stambanor och signalsystemet ERTMS. (sid 12)
3. Över 80 procent av de namngivna investeringarna är järnvägsinvesteringar. Nära hälften av detta utgörs av de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg, (sid 13)
4. Regeringen har i direktiven angett att Trafikverkets planförslag bör innefatta investeringar på de nya stambanorna till ett belopp av 107 miljarder kronor under planperioden. (sid 13)

5. Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. (sid 14)
6. Av medlen till namngivna investeringar utgörs 15 procent av vägåtgärder (sid 15)
7. Tillståndet på det statliga vägnätet har under en längre tid gradvis försämrats, och med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Det betyder att vägsystemet, trots anslagsökningen, kommer att försämrats snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa. (sid 15)
8. Det innebär att Trafikverket inte kan vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard. Både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämrats, vilket ökar risken för restriktioner på de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet. Nedbrytningen ökar som en följd av att nödvändiga rekonstruktioner av vägunderbyggnaden inte kan prioriteras, vilket leder till växande underhålls- och reinvesteringsbehov. För de lågtrafikerade vägarna kommer en snabbare tillståndsförsämring av vägunderbyggnaden att ske under planperioden. Risken för mindre störningar och tillfälliga restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet. Trafikverket kommer att säkerställa att vägarna inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. (sid 15)
9. Nära 80 procent av personresandet sker med bil, och ytterligare nästan 10 procent med buss. Att vidmakthålla vägnätet är därför av stor betydelse för god tillgänglighet, i synnerhet utanför tätortskärnorna. De mest trafikerade vägarna har högst prioritet, eftersom de har en central funktion för att hålla samman landet, men även de lågtrafikerade delarna av vägnätet ska ha en acceptabel standard. Det innebär att vägarna inte ska tillåtas bli så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. (sid 16)
10. De nya stambanorna binder på sikt ihop de tre storstäderna och mellanliggande orter, vilket är särskilt viktigt för tjänste- och fritidsresor (sid 16)
11. Trafikverkets analyser visar att ökningarna av anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna ytterligare. Bärighetssatsningarna som möjliggör tyngre vägfordon har hög samhällsekonomisk lönsamhet, och det vore vidare mycket samhällsekonomiskt lönsamt att tillåta längre fordon på delar av vägnätet eftersom det skulle minska såväl transportkostnader som transporternas miljöbelastning. (sid 18)
12. För järnvägsobjekten är genomsnittliga NNK -0,2, för vägobjekten 0,9 och för sjöfartsobjekten 0,7. (sid 18)
13. Den samhällsekonomiska lönsamheten för etapperna av nya stambanor är negativ, med nettonuvärdeskvoter mellan -0,8 och -0,6. (sid 18)
14. Eftersom vägtrafiken utgör omkring 85 procent av persontransportarbetet och 50 procent av godstransportarbetet så är det ofrånkomligt att vägen till

- att nå klimatmålen i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri. (sid 19)
15. Enligt preliminära beräkningar minskar järnvägsinvesteringarna vägtrafikarbetet med totalt en kvarts procent, och vägtrafikinvesteringarna ökar trafikarbetet med ungefär lika mycket. Att effekterna på det totala trafikarbetet är så pass begränsade beror dels på att vägtrafiken har en så mycket större andel av transportarbetet än övriga trafikslag, så att även en stor ökning av ett annat trafikslag motsvarar en relativt liten minskning av vägtrafiken, dels på att substitutionseffekten mellan trafikslagen är relativt liten. (sid 19)
 16. Enligt regeringens direktiv ska planeringen baseras på ”ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn”. Trafikverkets prognoser och kalkyler innehåller därför bland annat antaganden om framtida ökning av bränsleskatter och reduktionsplikt, vilka tillsammans gör att bränslepriset ökar till ungefär det dubbla (i fasta priser) fram till prognosåret 2040. I prognosen antas också att åtgärder vidtas så att bilinnehavet slutar öka och i stället minskar något. (sid 19)
 17. Begreppet transporteffektivitet betyder enligt regeringens infrastrukturproposition 2021 att det transportarbete som utförs ska vara så effektivt som möjligt utifrån energi- och miljömässiga perspektiv samt ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Att något är effektivt betyder generellt att resurser används på ett sätt som skapar så mycket värde som möjligt. (sid 30)
 18. De tilldelade medlen är inte tillräckliga för att vända den negativa tillståndsutvecklingen på vägnätet. Det funktionella tillståndet på vägen (vägytan) som trafikanten möter kommer dock att kunna upprätthållas under början av planperioden för samtliga vägtyper, förutom på övriga vägar (vägtyp 6) där det kommer bli en fortsatt försämring som successivt ökar under planperioden. (sid 74)
 19. Under planperioden kommer vägarnas underbyggnad, där tillståndet inte direkt upplevs av trafikanten, långsamt att försämrans för vägar i storstadsområden, vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling. Nedbrytningen ökar som en följd av att nödvändiga rekonstruktioner av vägunderbyggnaden inte kan prioriteras och att åtgärderna i en del fall kommer att bli mer fokuserade på att upprätthålla det funktionella tillståndet. För vägar som är viktiga för landsbygden och övriga vägar kommer en snabbare tillståndsförsämring av underbyggnaden att ske under planperioden. Det kommer även ske en snabbare försämring av underbyggnaden på övriga för näringslivet viktiga vägar men bärighetssatsningen bidrar till att försämringen inte blir lika stor som på vägtyp 5 och 6. Utvecklingen kommer att påverka framtida generationer i form av ett växande reinvesteringsbehov. (sid 74)
 20. Successiv upplåtelse av ett vägnät för den nya bärighetsklassen BK4, med tyngdpunkt på Strategiskt vägnät för tyngre transporter. Satsningen ska bidra till att de strategiskt utpekade vägarna för tung trafik successivt kan upplåtas

för BK4 i hela Sverige. Vidare ska satsningen bidra till att de viktigaste godsstråken för tung trafik, inklusive de viktigaste vägarna för den areella näringen, kan upplåtas för den nya bärighetsklassen. I planförslaget föreslås därför en satsning på cirka 10,2 miljarder kronor för att anpassa vägnätet så att det klarar den högre belastningen. Målet är att:

- a. fullfölja nuvarande plan och upplåta uppemot 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet för BK4 till år 2029
 - b. fortsatt satsa på BK4 med målet att kunna upplåta uppemot 80–90 procent av det strategiska vägnätet för tyngre transporter under planperioden. (sid 77)
21. Trafikverkets analyser visar att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna för vidmakthållande ytterligare. De samhällsekonomiska beräkningarna av vidmakthållande ger en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,7 för underhåll av järnväg och 2,8 för underhåll av belagd väg. (sid 179)
 22. Analyserna av bärighetssatsningar visar vidare att det är samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. Totalt har satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg en NNK på 2,5. Ett möjliggörande av längre fordon på väg skulle ha en NNK över 10. (sid 179)
 23. Nuvarande anslagsnivåer kommer inte att räcka för att upprätthålla anläggningens nuvarande funktionalitet, och det leder också till långsiktig ökande underhållskostnader. Enligt analyserna som presenterades i Trafikverkets inriktningsunderlag skulle det behövas ytterligare 13 procent (26 miljarder kronor) högre anslag för järnväg respektive 20 procent (50 miljarder kronor) högre anslag för väg för att upprätthålla dagens funktionalitet.
 24. Stambaneetappernas samhällsekonomiska lönsamhet är negativ. Nettonuvärdeskvoten (NNK) är -0,6 (nettonuvärde -85 miljarder kronor) för Ostlänken, -0,8 (nettonuvärde - 38 miljarder kronor) för Hässleholm–Lund och -0,8 (nettonuvärde -55 miljarder kronor) för Göteborg–Borås. Att lönsamheten är så låg beror delvis på att etapperna inte används fullt ut förrän systemet är färdigt. Givet att de första etapperna är byggda har de sammanbindande etapperna (från Jönköping till Linköping, Borås respektive Hässleholm) en NNK på -0,4, det vill säga fortfarande negativt men högre än de tidigare etapperna. Totalt sett har hela systemet en NNK -0,5 (nettonuvärde -280 miljarder kronor)
 25. Övriga namngivna investeringar (vars effekter kan kvantifieras⁹⁶) exklusive etapperna av de nya stambanorna har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 0,2 och ett nettonuvärde på 32 miljarder kronor. Inklusive stambaneetapperna blir genomsnittlig NNK -0,4 (nettonuvärde -145 miljarder kronor). För järnvägsobjekten exklusive nya stambanor är genomsnittlig NNK -0,2 (nettonuvärde -26 miljarder kronor), för vägobjekten 0,9 (nettonuvärde 47 miljarder kronor) och för sjöfartsobjekten 0,7 (nettonuvärde 11 miljarder kronor). Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av vägobjekten (28 av 30) är lönsamma men med varierande NNK, medan strax över hälften av järnvägsobjekten är olönsamma, även i

- det fallet med stor spridning. Det finns många mycket lönsamma objekt som inte kunnat inrymmas i planen, både väg- och järnvägsobjekt. (sid 179)
26. Som synes finns många kandidater utanför planförslaget som har betydligt högre lönsamhet än objekten i planförslaget. Det är därför svårt att hävda att medlen till namngivna investeringar används samhällsekonomiskt effektivt, alltså så att de totala samhällsnyttorna blir så stora som möjligt. (sid 180)
 27. Genom bärighetssatsningen på 10,5 miljarder kronor kommer 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet att kunna öppnas för BK4 till år 2029, och uppemot 90 procent under planperioden. Vidare satsas 6,5 miljarder kronor på att vägarna i så stor utsträckning som möjligt ska vara framkomliga för tung trafik året runt, det vill säga att minska så kallade tillfälliga bärighetsrestriktioner. (sid 182)
 28. Planförslaget bidrar till en liten minskning av transporternas koldioxidutsläpp. De namngivna investeringarna påverkar vägtrafikarbetet i mycket liten grad. Järnvägsinvesteringarna beräknas minska vägtrafikarbetet (antal fordonskilometer) med omkring en kvarts procent, medan väginvesteringarna beräknas öka vägtrafikarbetet med ungefär lika mycket. Totaleffekten på trafikarbetet är alltså nära noll. (sid 184)
 29. Ett sätt att sammanfatta och jämföra de ackumulerade trafiksäkerhetseffekterna över hela investeringarnas livslängd är att uttrycka effekten som samhällsekonomiskt nuvärde. Hela effekten från de namngivna investeringarna motsvarar ett nuvärde på 33 miljarder kronor. Huvuddelen av detta (27 miljarder kronor) kommer från väginvesteringar, men bidrag kommer också från etapperna av de nya stambanorna (2 miljarder kronor), övriga järnvägsinvesteringar (2,7 miljarder kronor) och sjöfartsinvesteringar (1,1 miljarder kronor). De nya objekt som föreslås vid 10 procents ökad ram har en sammanlagd kostnad på omkring 14 miljarder kronor, och skulle ge en ytterligare trafiksäkerhetseffekt motsvarande ett nuvärde på 20 miljarder kronor, alltså i samma storleksordning som effekten av samtliga namngivna investeringar i planförslaget. (sid 185)
 30. Frihetsgraderna i planförslaget är med andra ord begränsade av att regeringens direktiv anger att gällande plan ska fullföljas (sid 187)
 31. En slutsats av detta är att det inte räcker med att ha god kostnadskontroll i pågående projekt, eller att göra goda kostnadsbedömningar innan objekt läggs in i plan, även om bägge delarna också är nödvändigt. Det måste också vara möjligt att ompröva objekt, och detta måste ske så pass tidigt i planeringsprocessen att det fortfarande är möjligt att ändra utformning eller låta objektet utgå ur planen. (sid 197)

Vägtrafik är centralt för att få samhället att fungera

Sverige är glesbefolkat och har ett mycket stort beroende av en fungerande vägtrafik för ökad mobilitet av gods och människor. Nära 80 procent av personresandet sker med bil, och ytterligare nästan 10 procent med buss. Att vidmakthålla vägnätet är därför av stor betydelse för god tillgänglighet, i synnerhet utanför tätortskärnorna. Restiden för svenskarna per dag är i genomsnitt ca 60 minuter. I genomsnitt reser svenskarna omkring 40 kilometer per dag

inrikes, alla färdmedel och ärenden sammantaget, varav ca 30 km sker med bil. Behovet av tågresor är i genomsnitt mest lokalt och bara ett antal km. Fyra procent av resorna sker med fjärrtåg. Högavlönade reser längre sträckor än personer med lägre lön. Förslaget till nya stambanorna skulle på sikt binda ihop de tre storstäderna men samhällsnyttan är negativ enligt Trafikverket och höghastighetståg skulle främst nyttjas till tjänste- och fritidsresor. Pandemin har påverkat resvanor med mer hemarbete, mer webbmöten och färre resor med fjärrtåg- och färre flygresor. Behovet av godstransporter fortsätter att öka och sker mest med lastbilar. Åkerinäringen har antagit en färdplan för att ställa om till fossilfri konkurrenskraft. Effektivisering, elektrifiering, förnybara drivmedel och vätgas är några av pusselbitarna som medverkar till denna omställning. Omställningsarbetet fördröjs bl.a. av barriärer som hindrar effektivisering, brist på alternativa drivmedel, brist på infrastruktur, brist på ekonomiskt tillgängliga tyngre eldrivna lastbilar och brist på möjligheter att ladda samt höga skatter och höga kostnader. Drivmedel för vägtransportfordon har blivit mycket dyrt samtidigt som ekonomiskt tillgängliga alternativ till bilresande i stor utsträckning saknas utanför städerna. Bil- och lastbilsberoendet är centralt i samhället och tåg kan i huvudsak inte ersätta bilen eller lastbilen. Men kollektivtrafik i städer och tätorter kan komplettera behovet av bil. Det är samhällsekonomiskt mycket lönsamt att omfördela resurser som medger effektivare bil- och bussresor, kollektiv pendlingstrafik där så är möjligt och effektivisering av näringslivets godstransporter på väg med lastbilar. Effektivisering av godstransporter på väg kan uppnås med ökad användning av tyngre och längre lastbilar.

Vad som är lönsamt eller olönsamt, möjligt eller omöjligt, smart eller osmart, ideologiskt rätt eller fel, har politiska företrädare olika bild av och är underlag för väljarnas bedömning och omfördelning av mandat till nya beslutsfattare under 2022 då Sverige har val till Riksdagen. Planperioder för infrastruktur är långsiktiga och beslutsfattare kommer och går samt ytterligare nya riksdagsval hinner genomföras före 2033. Det är en grannlaga uppgift och förenat med stora svårigheter att kostnadsberäkna långsiktiga stora projekt som blir färdigbyggda om 10-15 år och då kanske blivit än mycket dyrare och kanske också baseras på omoderna tekniska lösningar. Om 15 år torde vägtrafiken i allt större omfattning vara fossilfri och kanske också självkörande.

Sveriges Åkeriföretag har i tidigare remissvar om Trafikverkets inriktningsunderlag till nationell plan 2022-2033 framfört förslag till åtgärder som kan medverka till en samhällsekonomiskt smartare fördelning av resurser och skattemedel för att ställa om transportsystemet och samtidigt uppnå en allt mer fossilfri vägtrafik.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att Trafikverkets önskemål i inriktningsunderlaget om mer resurser till vägar inte har gjorts möjligt i det nya förslaget till infrastrukturplan 2022-2033. Trafikverkets tidigare förslag att finansiera eventuella höghastighetståg utanför planen har heller inte hörtsammats. Denna diskussion har Sveriges Åkeriföretags behandlat i tidigare remissvar om

inriktningsunderlaget. Sveriges Åkeriföretags förslag till åtgärder i tidigare remissvar är fortfarande aktuella och bör beaktas för att åtgärda brister som kvarstår i den nationella planen 2022-2033. Ett kompletterat utdrag av Sveriges Åkeriföretags tidigare remissvar återges därför nedan.

Resurser till infrastruktur

Den högsta ekonomiska ramen i tidigare remitterat inriktningsunderlag är **996 miljarder under 16 år, från 2022 till 2037**, där satsningar på nya stambanor inte ingår, är mest samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverket, men Trafikverket menar att 16 år är en lång planeringsperiod som ger osäkerhet i kostnadsbedömningar. Trafikverket skriver att ”Behoven av medel för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet, och återta eftersatt underhåll på väg och järnväg, överstiger de befintliga ramarna. På vägsidan går nedbrytningen allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras successivt.” Vidare skriver Trafikverket att ”De nya stambanorna beräknas vara samhällsekonomiskt olönsamma, och när de inkluderas medför det att en rad lönsamma åtgärder måste strykas ur inriktningen.”

- Sveriges Åkeriföretag gör samma bedömning som Trafikverket att den högre ekonomiska ramen är mest samhällsekonomiskt fördelaktig.
- Sveriges Åkeriföretag anser att minst 1000 miljarder kr behövs under 2022 till 2033. Mer ekonomiska resurser under en kortare planperiod gör att den stora samhällsnyttan med bättre väginfrastruktur kan implementeras tidigare vilket stärker svensk konkurrenskraft. Det innebär bl.a. särskilt fokus på att snabbare åtgärda eftersläpningar i vägunderhåll, ytterligare påskynda nödvändiga bärighetsåtgärder för BK4, samt snabbare genomföra prioriterad nybyggnad av väginfrastruktur och effektivisera godstransporter på väg inklusive att upplåta vägnät för längre lastbilar.
- Sveriges Åkeriföretag anser att nettonuvärdeskvoten (NNK), som är ett mått på den samhällsekonomiska lönsamheten med en investering, i mycket högre grad skall vara vägledande för prioriteringsordningen av samtliga transportinfrastrukturprojekt vilket innebär att investeringar och åtgärder i infrastruktur för transport på väg bör få en ökad prioritet och mer resurser för att kunna tidigareläggas i infrastrukturplanen.
- Sveriges Åkeriföretag anser att eventuella nya stambanor för järnväg ska finansieras separat utanför ordinarie infrastrukturplan, men endast byggas förutsatt att NNK klart visar att investeringarna är tillräckligt samhällsekonomiskt lönsamma.
- Sveriges Åkeriföretag konstaterar att regeringen har i uppdraget till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlaget hänvisat till att den gällande nationella planen för transportsystemet 2018–2029 ska fullföljas, och att

nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas i den takt som ekonomin tillåter. Regeringen anger också att Trafikverket ska redovisa vilka resurser för vidmakthållande som är nödvändiga för att upprätthålla dagens funktionalitet och återta eftersatt underhåll. Sveriges Åkeriföretag har noterat att nya stambanor inte ryms inom de ramar som anvisats varför separat finansiering utanför planen behövs. Alternativt är det regeringens sätt att säga att ekonomin inte tillåter nya stambanor.

- Sveriges Åkeriföretag anser att det är bra att regeringen betonar vikten av resurser för vidmakthållande av väginfrastruktur och att återta eftersatt underhåll, men det innebär att regeringen bör tillföra mer resurser än som planen redovisar.
- Sveriges Åkeriföretag noterar att Trafikverkets analyser visar att det skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt att satsa mer resurser på vidmakthållande än vad som görs i den nuvarande planen. Utifrån givna ekonomiska ramar bedömer Trafikverket att nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar. Sveriges Åkeriföretag har därför föreslagit ökade ekonomiska ramar samt tidigareläggande under perioden för att också åtgärda eftersatt underhåll.

Effektivare transporter med längre och tyngre lastbilar

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att en av vägtrafiksystemets mest lönsamma åtgärder som Trafikverket utrett under senare år med NNK=11, alltså 11 gånger lönsammare än kostnaden för genomförandet, är att tillåta upp till 34,5 meter långa lastbilar för godstrafik på väg. Förslaget innebär att med kort varsel kunna öppna 450 mil befintlig väg med kapacitet för längre fordon. Transport av lättare gods är med dagens 25,25 meters regler för maximalt tillåten fordonslängd ofta volymbegränsande och transporter blir väsentligt effektivare om tillåten fordonslängd ökar. Med marginella åtgärder i väginfrastrukturen kan ytterligare 450 mil väg öppnas inom totalt 900 mil väg för 34,5 meters fordon. Finland har infört 34,5 meters lastbilar med goda erfarenheter. Längre fordon medverkar till ökad trafiksäkerhet genom att ett mindre antal lastbilar behövs för transportarbetet. Längre fordon är dessutom klimatsmart med mindre utsläpp av emissioner och koldioxid per fraktad enhet och samtidigt mer ekonomiskt fördelaktiga.

Trafikverket understryker att det är viktigt för Sverige att snarast införa längre lastbilar. Trafikverket skriver bl.a. följande citat i inriktningsunderlaget:

- Citat: ”Men eftersom stora delar av godstransporterna inte kan flytta mellan trafikslag, så måste den minskade miljöpåverkan till största delen ske genom att varje trafikslag miljöeffektiviseras, så att samma mängd gods kan flyttas med mindre miljöpåverkan. Det kan till exempel åstadkommas genom högre fyllnadsgrader och fordon med lägre utsläpp, och genom att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon.”

- Citat: ”Att tillåta längre lastbilar skulle medföra stora samhällsnyttor, och de nödvändiga kostnaderna för åtgärderna bedöms vara marginella i sammanhanget. I synnerhet tillsammans med möjlighet till tyngre lastbilar på lämpliga delar av vägnätet skulle detta ge stora transportnyttor, samtidigt som även miljö-, trafiksäkerhets- och slitageeffekter är positiva. Arbetet med att tillåta längre och tyngre lastbilar bör därför påskyndas”.

Under perioden fram till 2033 förväntas inrikes varuproduktion samt export och import av varor öka med i storleksordningen 50 procent vilket leder till att inrikes transportarbete ökar med ungefär lika mycket. Effektivare godstransporter på väg med längre och tyngre fordon kan medverka till att trafiksäkerhets- och klimatmål kan uppnås på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt samtidigt som behovet av transporter ökar kraftigt. Godstransporter är i huvudsak kortväga och görs därför till mycket stor del med lastbil.

Ny strategi för snabbare HCT implementering behövs

I Trafikverkets transportinfrastrukturplanering 2018-2029 kommer knappt hälften av nuvarande BK1 vägar för 64 ton lastbilar att uppgraderas till BK4 för 74 ton lastbilar. Detta är en alldeles för långsam implementering av samhällsnytta (NNK=2,5) med 74 tons lastbilar. Trafikverket har kompletterat under 2020 med en redovisning av ett regeringsuppdrag om implementering av BK4. Trafikverkets ambition med den fortsatta implementeringen är att BK4- vägnätet ska fortsätta att utvecklas och att hela BK1- vägnätet på sikt blir BK4. Enligt den implementeringsplan som redovisas i regeringsuppdraget förväntas upp emot 40 procent av det statliga vägnätet vara upplåtet för BK4 vid slutet av år 2025.

Om längre lastbilar skriver Trafikverket bl.a. att: ”Den kvantitativa analysen visar på en samhällsnytta mellan cirka 9,5 och 14 miljarder kronor. Storleken på nyttorna med ett införande av längre lastbilar är något osäker, men de sammanvägda effekterna är otvetydigt positiva.”

- Sveriges Åkeriföretag noterar att Trafikverkets uppfattning är att arbetet med längre och tyngre lastbilar bör påskyndas.
- Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikverkets plan med 40 procent av BK1 uppgraderat till BK4 år 2025 är fortfarande alldeles för defensivt och bör därför ytterligare påskyndas.
- Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs en ny effektivare strategi för snabbare implementering av högkapacitetstransporter (HCT) till bärighet enligt BK4 och föreslår därför att skilja på dels nödvändiga kontroller och åtgärder på broar, dels förstärkningsåtgärder på vissa vägar för att uppnå BK4 bärighet. Trafikverket har i tidigare utredningar bedömt att ca 10 procent av vägnätet behöver vissa förstärkningsåtgärder och ca 700 broar återstår att kontrollera eller åtgärda. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att hela nuvarande BK1 vägnätet blir uppgraderat till BK 4 redan år 2025, samt att de fåtal broar som inte hunnit uppgraderas till BK4 år 2025 skyltas med aktuell begränsad bärighet. Förhoppningsvis återstår endast ett

fåtal broar att uppgradera till BK4 efter år 2025. Samhällsnytta med effektiva transporter kan då också skapas på båda sidor av en bro som ännu inte hunnit åtgärdas.

- Sveriges Åkeriföretag anser att en snabb implementering av regler som tillåter upp till 34,5 meters lastbilar liksom snabbare uppgradering av ett större BK4 vägnät är klimatsmart och medverkar till trafiksäkerhet genom färre fordon för samma transportarbete och ger normalt lägre vägsitage med vikten fördelat på fler axlar, vilket sammantaget innebär stora ekonomiska fördelar för samhället. Trafikverket har identifierat en samhällsnytta med längre lastbilar som är 11 gånger större än kostnaden.
- Sveriges Åkeriföretag föreslår att 450 mil väg öppnas för 34,5 meters lastbilar under år 2022 och ytterligare 450 mil inom totalt 900 mil väg öppnas efterhand och senast år 2023. Trafikverket har redan pekat ut ett lämpligt vägnät för nämnda 900 mil väg.
- Sveriges Åkeriföretag konstaterar att BK4 fordon är ca 2 ton tyngre än ett BK1 fordon vilket innebär att BK4 fordon tappar ca 2 ton lastförmåga på BK1 vägar. Nyttan med BK4 fördröjs därför när transportföretag avvaktar med investeringar då BK4 vägnätet är för litet och en stor del av trafikarbetet kör på vägnät med BK1 bärighet.
- Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikverket skall erbjuda hjälp till alla kommuner som vill ha sådan hjälp, i frågor om lämpliga kommunala vägar för upp till 34,5 meter långa fordon och att identifiera kommunala vägar och broar med bärighet för BK4. Samhällsnyttan ökar med ett större tillgängligt kommunalt vägnät för effektivare transporter till terminaler och industriområden. Sveriges Åkeriföretag har tidigare uppvaktat Trafikutskottet i denna fråga.

Samverka för att röja barriärer

Sveriges Åkeriföretag har tagit fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft. I färdplanen listas flera viktiga åtgärder som kan medverka till att planen kan uppnås. Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse handlar bl.a. om tillgång på fossilfria drivmedel, stegvis ökad reduktionsplikt, skattebefriade rena eller höginblandade drivmedel, förutsägbara kostnader t.ex. energiskatt, koldioxidavgift, elektrifiering, infrastruktur för snabbladdning och nattladdning, infrastruktur och kostnader för vätgas, effektivare godstransporter med tyngre och längre lastbilar, betalningsvilja och längre avtal som stödjer hållbara transporter. Sveriges Åkeriföretags medlemsföretag ligger i framkant och synliggör hållbarhetsarbete under begreppet Fair Transport där information finns för analys på en hemsida. Trafikverket berör flera av de viktiga hållbarhetsfrågorna i inriktningsunderlaget.

- Sveriges Åkeriföretag föreslår att regeringen och myndigheter prioriterar samverkan med åkerinäringen för att kunna identifiera och ta fram åtgärder som undanröjer onödiga barriärer som hindrar att uppnå hållbarhetsmålen på ett effektivt sätt. Ytterligare samverkan bör medverka till stärkt fossilfri konkurrenskraft i åkerinäringen.

Klimatmål

Trafikverket skriver att: ”Klimatmålen kan nås med omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser”

- Sveriges Åkeriföretag avvisar Trafikverkets analys att vägtrafiken ska dämpas genom att dubblera bränslepriser till år 2040. Trafikverkets analys om dubblade till fyrdubbla bränslepriser hotar svensk åkerinäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Sveriges ambitiösa plan för reduktionsplikt från dagens 30,5 procent fossilfrihet till 66 procent fossilfrihet år 2030 är mer långtgående än vad EU-kommissionen planerar och är olämplig att fullfölja om inte kostnaderna för mer fossilfritt drivmedel kan hållas på en konkurrenskraftig nivå i Sverige. Den fossilfria komponenten i reduktionsplikten är särskilt kostnadsdrivande. Sveriges Åkeriföretag anser att arbetet med fossilfri konkurrenskraft bäst gynnas och påskyndas med att bränslepriserna inte ökar i förhållande till konkurrerande länder. Sveriges indexreglering av bränsleskatter med KPI plus BNP- schablon med ytterligare två procent behöver också revideras genom att BNP schablonen på två procent tas bort permanent.
- Sveriges Åkeriföretag anser att klimatmålen kan nås med effektivisering, snabbare implementering av högkapacitetstransporter, olika former av biodrivmedel till konkurrenskraftigt pris och med elektrifiering samt att åtgärderna koordineras i samverkan med åkerinäringen.

Elektrifiering

Trafikverket skriver att. ”För den långväga tunga trafiken krävs förutom ”hemmaladdning” också laddning under väg, genom laddningsstationer längs huvudvägnätet, elvägar eller en kombination. Även vätgas för bränsleceller kan vara ett alternativ, framför allt för långväga vägtransporter. Det finns flera starka skäl för att laddinfrastruktur ska vara ett offentligt ansvar. Dessa är analoga med skälen för att annan nätverksinfrastruktur som järnväg, vatten och avlopp, elektricitet och telefoni är offentliga ansvar.”

- Sveriges åkeriföretag stödjer Trafikverkets bedömning av betydelsen av elektrifiering av delar av den tunga trafiken och att det är samhällets ansvar att medverka till att säkra möjligheter med elektrifiering. Åtgärder som kan medverka till att uppnå elektrifiering av tunga vägtransporter omfattar men är inte begränsat till batteritekniska lösningar, nattladdning, snabbladdning, elvägar samt produktion och infrastruktur för vätgas.

Trafiksäkerhet

Trafikverket skriver: ”En expertbedömning gjord som underlag för framtagande av inriktningsunderlaget visar att med de åtgärder som är planerade i nationell och länsplaner kommer cirka 150 personer att omkomma år 2030. Det är en fortsatt minskning av antal döda jämfört med i dag, men minskningen når inte målet om maximalt 133 omkomna. Insatser i den statliga transportinfrastrukturen har en väsentlig möjlighet att påverka måluppfyllelsen, främst genom vissa namngivna

investeringar (i synnerhet på det regionala vägnätet) samt trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet. Inriktningar som innehåller mindre medel till sådana åtgärdstyper jämfört med de beslutade planerna innebär därför en tydlig risk för lägre måluppfyllelse. En halvering av antalet omkomna inom bantrafiken innebär max 48 vid år 2030.”

- Sveriges Åkeriföretag anser att prognosen 150 döda i vägtrafiken år 2030, vilket är tre gånger mer än prognosen 48 döda i bantrafik år 2030, tydligt visar att investeringar och åtgärder i vägtrafiken är otillräckliga för att värna säkerheten för vägtrafikanterna. Mer ekonomiska resurser behövs därför till vägtrafiken. Åtgärder till bantrafik får inte äventyra nödvändiga åtgärder för vägtrafiken.

20 procent mer till väginfrastruktur men lyft bort stambanorna

Sveriges Åkeriföretag stödjer Trafikverkets slutsatser som sammanfattas i följande citat från inriktningsunderlaget:

- ”Trafikverket kan konstatera att de resurser som krävs för att genomföra namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den gällande nationella planen tillsammans med de resurser för vidmakthållande som krävs för att upprätthålla dagens funktionalitet, till exempel när det gäller hastighet, bärighet och kapacitet, inte kommer att rymmas inom de totala ekonomiska ramar som anges, förutom möjligen inom den högsta ramnivån (996 miljarder kronor) som avser en sextonårig planperiod. Och då kommer det ändå inte att finnas utrymme för några nya investeringar utöver de som finns i den gällande planen.”
- ”I inriktningen med + 20 procent utan nya stambanor räcker medlen för att genomföra alla andra investeringar i den gällande planen, samtidigt som det finns drygt 20 miljarder kronor kvar till nya investeringar, vilket ökar måluppfyllelsen. Till den högre måluppfyllelsen bidrar också ökade anslag för ökad bärighet (BK4) och för trimnings- och miljöåtgärder. Det är också en fördel att planerade investeringar (utöver stambanorna) i den gällande planen kan genomföras som planerat så att nyttorna faller ut så tidigt som möjligt. Den samhällsekonomiska nyttan för inriktningen ökar med ca 65 miljarder kronor jämfört med inriktningen + 20 procent med delar av nya stambanor utan att kostnaderna ökar. Jämfört med inriktningen 0 procent utan stambanor ökar nyttorna betydligt mer än kostnaderna, nettoytan ökar med över 100 miljarder kronor. Trafikverket konstaterar att denna inriktning ger högre nettoytta och högre samhällsekonomisk effektivitet än inriktningen 20 procent med nya stambanor.”
- ”Trafikverket konstaterar att de delar av de nya stambanorna som finns med i den gällande planen bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Flera skäl talar för detta. För det första ger det en effektivare utbyggnad till en lägre kostnad. Om man genomför utbyggnaden av nya stambanor som ett sammanhållet projekt under kortare tid minimerar man temporära lösningar. För det andra, med en annan finansiering som skulle medge en snabbare utbyggnad, skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Om stambanorna ska rymmas i ordinarie plan blir genomförandetiden mycket lång. För det tredje är det komplicerat att hantera så stora objekt inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom vi har begränsade möjligheter att flytta medel mellan år. Även små

förskjutningar i framdrift och kostnad får stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra projekt framåt. För det fjärde innebär ett inkluderande av stambanorna i ordinarie plan att många angelägna åtgärder inte ryms i planen.”

Med vänlig hälsning



Rickard Gegö