

Stockholm 2022-02-28

Ref I2021/02884

## **Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. Vi har medlemmar till sjöss, i luften, på spåren och på vägen. I våra sju förbund ingår drygt 9200 medlemsföretag med tillsammans över 220 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Vi tackar för möjligheten att yttra oss över förslaget och vill anföra följande.

### **Sammanfattning av våra ståndpunkter**

- **För lite medel till vidmakthållande av väg och järnväg**

Även om anslagen ökas något är det inte på långa vägar tillräckligt för att börja betala av på underhållsskulden på väg- och järnvägsnätet. Att vårda det vi redan har är samhällsekonomiskt lönsamt. Trots det så räcker inte underhållsbudgeten för att upprätthålla dagens funktionalitet. Transportföretagen efterlyser en långsiktig och finansierad underhållsplan för väg- och järnvägsinfrastrukturen.

- **Höghastighetsjärnvägen måste finansieras utanför plan**

Höghastighetsjärnvägen är en gökunge i infrastrukturbudgeten och undanträngningseffekten kommer med stor sannolikhet bara att förstärkas med åren. Transportföretagen vill därför återigen framhålla att investeringen i ett eventuellt sammanbundet system av höghastighetsjärnväg måste helt finansieras utanför den nationella planen. Annars riskeras både underhållet och flexibiliteten att föreslå nya, angelägna investeringar trängas undan. Vi ser redan konsekvenserna i liggande förslag till plan. Mer samhällsekonomiskt lönsamma och angelägna projekt skjuts på framtiden.



- **Staten måste finansiera nya isbrytare**

Att staten genom planen låter frågan om nya isbrytare avsiktligt falla mellan stolarna är anmärkningsvärt. Trafikverkets tolkning av sitt uppdrag och statsrådets tidigare uttalanden om förnyad isbrytarflotta, lämnar mycket övrigt att önska. Genom statens rådvillhet i isbrytarfrågan och allmänna ointresse för sjöfart skickas märkliga signaler till marknaden. Svensk basindustri står och faller med vinteröppna hamnar i Norrland, och det s.k. ”norrländska undret” bygger förstås på en fungerande infrastruktur året runt.

- **Sverige är inte färdigbyggt**

Generellt finns stora behov av framtidsinvesteringar i väg- såväl som järnvägsinfrastruktur. Sverige har inte byggt färdigt men vi ser stora risker att med liggande planförslag så fokuseras det inte på de investeringar som har högst samhällsekonomisk effektivitet och som bygger Sverige starkt för framtiden. Med tanke på väginfrastrukturens centrala betydelse för såväl person- som godstransporter och för övriga trafikslag ser vi det som bekymmersamt att endast 15 % av investeringarna riktas till väginfrastruktur.

- **Utöka näringslivspotten till vägar**

Näringslivspotten måste utökas för att också gälla angelägna och centrala investeringar i det statliga vägnätet. Det skulle på samma sätt som för järnvägen medge en tätare och mer flexibel dialog gällande förslag på mindre men effektiva åtgärder i vägtransportsystemet. En betydande andel av näringslivets transporter går på väg, så en breddning av näringslivspotten är också helt i linje med Trafikverkets transportslagsövergripande arbete. Transportföretagen anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur en utvidgning av näringslivspotten ska finansieras och organiseras.

- **Snabba på BK4 och möjliggör transporter med längre lastbilar**

Ambitionerna för implementeringen av BK4 bör höjas ytterligare. Målet bör vara att hela dagens BK1 vägnät ska vara BK4 2025. Vi vet att tyngre lastbilar är samhällsekonomiskt lönsamt. Totalt uppger Trafikverket att satsningen för att möjliggöra tyngre lastbilar på väg har en nettonuvärdeskvot(NNK) på 2,5. Än mer samhällsekonomiskt lönsamt är längre lastbilar. Det bör skyndsamt skapas förutsättningar för transporter med lastbilar upp till 34,5 meter. För ökad produktivitet, lägre klimatbelastning och ökad trafiksäkerhet.

- **Inget motsatsförhållande mellan tillväxt och transporter**

Transportföretagen välkomnar att Trafikverket så tydligt under senare år betonat att transportsystemets grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet. Utan transporter har vi inget samhälle. En hållbar och framgångsrik resa mot fossilfrihet sätter inte motsatsförhållande mellan tillväxt och klimatet, ej heller mellan antalet transporter och klimatet eller mellan investeringar i nya vägar och klimatet.

- **Det internationella perspektivet lyser med sin frånvaro**

Sverige är inte en isolerad ö utan infrastrukturiell koppling till omvärlden. Det internationella perspektivet är styvmoderligt behandlat i förslag till plan. Detta är olyckligt, särskilt som EU just nu genomför en viktig uppdatering av målen och regelverket för TEN-T.

- **Inrätta ett infrastrukturråd för oberoende och kontinuerlig granskning och utvärdering**

Granskningarna av infrastrukturplaneringen borde ske mer rutinmässigt, kontinuerligt och följas upp på ett helt annat sätt än idag. Transportföretagen föreslår att ett infrastrukturråd, med exempelvis Finanspolitiska rådet som förlaga, inrättas. Ett formellt infrastrukturråd skulle kunna skapa en kontinuitet och öka kvaliteten i myndigheters, riksdagens och regeringens beslutsunderlag för ett effektivare användande av de offentliga resurserna.

- **Se över infrastrukturplaneringsprocessen**

Transportföretagen vill initiera en diskussion om svensk infrastrukturplaneringsprocess. Problemet med ”baktunga” planer, svårigheten att förstå för utomstående varför vissa projekt väljs framför andra och den höga andelen objekt utanför plan som visar samhällsekonomisk lönsamhet är några av skälen till varför planeringsprocessen behöver ses över.

- **Intensifiera arbetet med effektivitets- och produktivetsförbättringar**

I och med Trafikverkets specifika beställarroll finns stora möjligheter att nyttja bygg- och anläggningsbranschens samlade resurser på ett effektivare och bättre sätt. Trafikverket bör använda sig av funktionsentreprenader i större utsträckning. Detta ska kompletteras med att Trafikverket intensifierar och förstärker sitt arbete med att kontrollera och följa upp utfört underhåll i anläggningen. Trots medvetenheten om detta och många goda initiativ haltar implementeringen av mer innovativa kontraktsutformningar.

## **Allmänt**

Den kommande 12-årsperioden ska statliga anslag på över 800 miljarder kronor användas till vidmakthållande och utveckling av den svenska transportinfrastrukturen. Det är väldigt mycket pengar. De offentliga medlen till infrastrukturens utveckling och underhåll ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är en gemensam bild som finns inom regering, riksdag, myndigheter och näringsliv. Därför anser Transportföretagen att kapitlet om planförslagets effekter i delar är en skrämmande läsning, illustrerat i Figur 42, s 180.

Trots att planen omsluter oerhört mycket pengar är utrymmet till nya satsningar begränsat, många projekt hänger kvar från gällande plan och har dessutom blivit betydligt mer kostsamma. Av ovan nämnda figur 42 på sid 180 framgår också att inte heller detta förslag till ny nationell plan för transportsystemet verkar utgå ifrån att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara ett starkt vägande kriterium vid val av åtgärder i transportsystemet.

Dessutom ska höghastighetsjärnvägen finansieras inom plan, tvärtemot Transportföretagens och flertalet andra remissinstansers rekommendation. Höghastighetsjärnvägen är en gökunge i

infrastrukturbudgeten och undanträngningseffekten kommer med stor sannolikhet bara att förstärkas med åren.

Transportföretagen vill därför återigen framhålla att investeringen i ett eventuellt sammanbundet system av höghastighetsjärnväg måste helt finansieras utanför den nationella planen. Annars riskeras både underhållet och flexibiliteten att föreslå nya, angelägna investeringar trängas undan.

Att staten genom planen låter frågan om nya isbrytare avsiktligt falla mellan stolarna är anmärkningsvärt. Trafikverkets tolkning av sitt uppdrag och statsrådets tidigare uttalanden om förnyad isbrytarflotta, lämnar mycket övrigt att önska. Genom statens rådvillhet i isbrytarfrågan och allmänna ointresse för sjöfart skickas märkliga signaler till marknaden. Svensk basindustri står och faller med vinteröppna hamnar i Norrland, och det s.k. ”norrländska investeringsundret” bygger förstås på en fungerande infrastruktur året runt.

Det finns flera nationer runt Östersjön, och på andra platser, som konkurrerar om dessa etableringar, till garanterat isfria hamnar och sjöfartsavgifter till en bråkdel av de svenska. Självklart måste staten på samma sätt som på spår- och vägnät ta ansvar för vinterunderhållet till sjöss. Den förordningsändring som krävs hade kunnat ske med lätthet. Det hade varit enklare om det skett innan Trafikverkets förslag till plan var framme, men Transportföretagen förväntar sig att det kommer att ske innan regeringen fastställer planen.

Sverige är inte en isolerad ö utan infrastrukturiell koppling till omvärlden. Kapitel 3 består av en inledning följt av kommentarer om statusen vid fem utpekade korridorer för gods- resp. persontransporter. Avsnittet nämner att korridorerna ”i stora delar överensstämmer med det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T)”.

Detta är dock enda gången avsnittet gör någon som helst koppling mellan den europeiska planeringen och den svenska, vilket är olyckligt, särskilt som EU just nu genomför en viktig uppdatering av målen och regelverket för TEN-T.

Transportföretagen anser att det inte är rimligt att den svenska infrastrukturplaneringen 2022--2033 inte har som utgångspunkt att bidra till en hållbar och effektiv gemensam europeisk, multimodal transportinfrastruktur. Finns det inga mål för hur den svenska infrastrukturen skall ansluta till den europeiska utvecklingen?

I kapitel 11, under avsnitt 11.2.3.2, finns två korta stycken om ”Medfinansiering från EU” som endast nämner att medel finns, att Trafikverket ansöker och har fått sådana. I likhet med ovan nämns ingenting om vilka mål som finns för hur europeisk medfinansiering kan och ska optimera den svenska infrastrukturpolitiken.

I ett separat regeringsbeslut 22 december redovisades 22 projekt som regeringen tillstyrker skall ansökas om medel från Connecting Europe Facility (CEF) med direkt koppling till TEN-T. Hur dessa projekt anknyter till infrastrukturplanen 2022--33 framgår dock vare sig av regeringsbeslutet eller det remitterade förslaget till infrastrukturplan.

Dessa oklarheter och bristande koppling till den viktiga transportpolitiska utvecklingen inom EU är problematisk. Behovet av hållbara transporter för svenska medborgare och näringsliv kan givetvis inte bortse från länkar till grannländer och till gemensamma infrastrukturinriktningar i TEN-T. Fram till idag finns många exempel på brister i den nödvändiga planeringen över

gränserna, och det är mycket bekymmersamt att Trafikverkets planering även denna gång närmast helt verkar sakna sådana perspektiv.

Frågan är aktuell då det dansk/tyska tunnelbygget Fehrman Bält kommer att stå färdigt i slutet av 2020-talet, vilket i hög grad kommer påverka transportflöden inom Sverige och över gränsen. Den långsiktiga nationella infrastrukturplaneringen behöver därför knytas ännu närmare den internationella utvecklingen i kommande infrastrukturproposition och den nya nationella planen för transportsystemet.

Transportföretagen anser att det är av största vikt att under planperioden säkra fortsatt reell förmåga till järnvägsfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland. Denna bör inkluderas i TEN-T nätverket, så att robusthet och redundans bibehålls över lång tid för järnvägstransporter mellan Sverige och kontinenten även vid planerade som oplanerade avbrott via Danmark. Aspekter såsom civilt och militärt världsstödd bör härvid också tas med i beräkningen.

Transportföretagen välkomnade regeringens initiativ med godstransportstrategin och strategin innehåller många åtgärder som behövs för att utveckla godstransportsektorn i Sverige och stärka svensk konkurrenskraft. Det är synd att Trafikverket inte tog chansen att i förslaget till plan införliva fler åtgärder för att genomföra godstransportstrategin.

## ***Inget motsatsförhållande mellan tillväxt och transporter***

Transportföretagen välkomnar att Trafikverket så tydligt under senare år uttrycker att transportsystemets mest grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet. Vi har inte vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar för nöjes skull. Vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar finns av en anledning. Transporter av människor och gods, på en väl fungerande infrastruktur till konkurrenskraftiga priser, är själva grunden för ett fungerande samhälle och utan dem har vi inget samhälle. Drivkrafter som ekonomisk utveckling och befolkningsökning utmanar tillgänglighet och därför behöver transportsystemet utvecklas

Vi delar således inte den kritik som Trafikverket får från vissa delar av samhället och politiken som går ut på att infrastrukturplanering inte tar hänsyn till klimatmålen. Kritiken är orättvis, missvisande och felaktig. Enligt vårt menande är Trafikverkets uppgift att sörja för att vi har väl underhållna vägar och järnvägar och att det investeras i nya vägar och järnvägar. Hur transportsystemet används, regleras genom beslut i Sveriges riksdag om regleringar och ekonomiska styrmedel.

En hållbar och framgångsrik resa mot fossilfrihet sätter inte motsatsförhållande mellan tillväxt och klimatet, ej heller mellan antalet transporter och klimatet eller mellan investeringar i nya vägar och klimatet.

## ***Att vårda den infrastruktur vi redan har – vidmakthållande är effektivt och lönsamt***

Trafikverket visar med all önskvärd tydlighet att det är samhällsekonomiskt lönsamt att vårda det vi redan har. Trots det har Sverige kapitalt misslyckats att förvalta tillgångarna i form av vägar och järnvägar på ett tillfredsställande sätt. Kunskapen har varit bristfällig och historiska medel har inte räckt till att upprätthålla systemets funktionalitet. En underhållsskuld har vuxit upp. Med dagens tilldelning av resurser till väg- och järnvägsunderhåll kommer infrastrukturen vara i sämre skick

vid planperiodens utgång än nu. Det är mycket allvarligt. Det är kapitalförstöring, vilket i sig är mycket allvarligt, men det påverkar tillgänglighet, mobilitet och skapar osäkerhet.

Transportföretagen presenterade i början av januari 2021 en analys av Kristin Eklöf, fil dr i dataanalys, som studerat de långsiktiga effekterna på det svenska vägnätets tillstånd utifrån nuvarande budget och framtida budgetbehov. Analysen inkluderar alla statliga, belagda vägar och bygger på öppen data från Trafikverket<sup>1</sup>.

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

För att stoppa underhållsskuldens negativa utveckling och bibehålla vägnätets nuvarande kvalitet skulle underhållsskulden behöva öka med 2 miljarder kronor per år, från 3,4 till 5,4 miljarder. För att minimera underhållsskulden till 2030 behövs en underhållsbudget på omkring 7 miljarder per år.

I stora delar bekräftar Trafikverkets förslag till plan vår egen analys. Det är alltså tydligt att anslagsökningen till vägunderhållet från regeringen inte på långa vägar är tillräckligt. Vägnätet kommer fortsätta att förfalla i synnerhet i mindre tätbefolkade delar av landet. Vi riskerar att få ett allt mer polariserat vägnät, mellan stad och land.

Ett försämrat vägnät får många konsekvenser. Det har negativ påverkan på trafiksäkerheten, det försämrar tillgängligheten i mindre tätbefolkade delar av landet och försämrar glesbygdens utvecklingsmöjligheter och attraktionskraft. Även om 2021 innebar de lägsta dödstalen i trafiken sedan Nollvisionen fastställdes 1997 så är varje förlorat liv i trafiken ett för mycket. Under senare år har vägunderhållets betydelse för trafiksäkerheten kommit i skymundan i trafiksäkerhetsarbetet. För att fortsätta den positiva utvecklingen måste vägnätets skick förbättras och investeringar göras i säkrare trafiklösningar såsom mittseparering m m.

Ett försämrat vägnät får också stora effekter på bland annat kollektivtrafiken. Det gör kollektivtrafiken mindre attraktiv, leder till högre kostnader för kollektivtrafikens finansiärer och riskerar att locka färre resenärer.

Situationen inom järnvägsinfrastrukturen är också alarmerande. Decennier av försummelser har försatt oss i en besvärlig situation. Ska järnvägstransporterna, för person- såväl som godstransporter, utvecklas måste tillförligheten i järnvägssystemet öka. En krona satsad på järnvägsunderhåll ger 1,70 kronor tillbaka för samhället. Trots det, precis som när det gäller väginfrastrukturen, så räcker inte underhållsbudgeten för att upprätthålla dagens funktionalitet. Redundansen och robustheten i järnvägssystemet måste säkerställas och det borde enligt Transportföretagen ha större prioritet än byggande av höghastighetsjärnväg.

---

<sup>1</sup> [långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll 20210427.pdf \(transportforetagen.se\)](#)

Även när det gäller vidmakthållande av järnvägen tvingas Trafikverket konstatera att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt med mer resurser till reinvesteringar än vad de kunnat prioritera inom de ramar de fått sig tilldelade.

För att undvika att medel till vidmakthållande fortsatt blir en budgetregulator efterlyser Transportföretagen en långsiktig och finansierad underhållsplan för väg- såväl som järnvägsnätet. Det eftersläpande underhållet måste tas igen.

## **Transporteffektivitet**

Transportföretagen välkomnar att Trafikverket alltsedan arbetet med den nya planen inleddes prioriterar implementeringen av BK4. Trafikverket anger att 70-80 procent av det strategiska vägnätet ska uppgraderas till år 2029 och 80-90 procent till år 2033.

Det strategiska vägnätet utgör 60 procent av dagens BK1-vägnät. Vi anser dock att ambitionsnivån borde höjas ytterligare och att målet bör vara att hela dagens BK1 vägnät ska vara BK4 2025.

Vi vet att tyngre lastbilar är samhällsekonomiskt lönsamt. Totalt uppger Trafikverket att satsningen för att möjliggöra tyngre lastbilar på väg har en nettonuvärdeskvot(NNK) på 2,5.

Finland har infört både 76 tons bruttovikt och 34 meters längd mer eller mindre över en natt. Vi tvingas kanske acceptera att finsk och svensk förvaltningstradition uppenbarligen skiljer sig åt men vi har svårt att se att det skulle finnas några specifika svenska karaktäristika som förklarar varför Sverige inte ens vid planperiodens utgång ska ha BK4 på hela det svenska BK1-vägnätet. Det är en fråga om vilja och resurser.

Än mer samhällsekonomiskt lönsamt är det om vi också möjliggör transporter med längre lastbilar, för varje satsad krona får vi över 10 kronor tillbaka. Trafikverket föreslog i en utredning 2019 att 450 mil väg skulle upplåtas för transporter med lastbilar upp till 34,5 meter. Transportföretagen vill än en gång betona att vi inte förstår varför regeringen tvekar. Det är en enkel åtgärd och kostnaderna beräknade Trafikverket till ett par hundra miljoner, medan den samhällsekonomiska vinsten var åtskilliga miljarder.

Vinsterna är som sagt betydande, samtidigt som denna typ av transporteffektiviserande åtgärder kommer att krävas i framtiden för att möta den godstransportprognos som ligger till grund för förslaget till infrastrukturplan. Längre lastbilar är en samhällsekonomisk, företagsekonomisk och miljömässig vinst för samhället.

Transportföretagen välkomnar ökade godstransporter på järnväg men vill betona att varje trafikslag måste hantera sina egna klimatutmaningar. Rädslan att längre lastbilar skulle försvaga järnvägens konkurrenskraft får inte stå i vägen för möjligheten att ytterligare effektivisera vägtransporterna och minska koldioxidutsläppen per tonkilometer. Scania och Jula har till exempel med försöksverksamheten med en 31,5 meter lång lastbil i det intermodala konceptet visat att längre lastbilar tvärtom kan stärka de intermodala koncepten. I nyss nämnda försöksverksamhet var den längre lastbilen en förutsättning för projektets bärkraft.

Även om vi givetvis välkomnar implementeringen av BK4 så är näringslivets transporter beroende av säkra och farbara vägar. För att undvika att BK4 konkurrerar med vägunderhållsåtgärder bör regeringen överväga att flytta anslagen för BK4 till investeringsanslaget.

Det bör också lyftas fram att implementeringen av BK4 på det kommunala vägnätet är centralt för att skapa ett funktionellt och sammanhängande vägnät. Transportföretagen anser att det borde övervägas ett särskilt BK4-stöd till kommunerna för att implementera BK4 på det kommunala vägnätet. Kommunerna står inför stora ekonomiska utmaningar de kommande åren för att finansiera välfärden. Ett riktat stöd till kommunerna för att stötta implementeringen av BK4 skulle därför vara välkommet.

## **Utvidga näringslivspotten till vägnätet**

Transportföretagen tillstyrker förslaget att inriktningen och omfattningen på 1,2 miljarder kronor i näringslivspotten lämnas oförändrad. Trots en trevande start på arbetet finns det en stor vinst i att Trafikverket tillsammans med näringslivet identifierar åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som är motiverade av näringslivets behov, exempelvis effektivisering av anslutningar till terminaler för omlastning av gods. Detta kan potentiellt ge en ökad grad av flexibilitet och kortare beslutsordning för mindre men effektiva marknadsåtgärder.

Vi anser däremot att näringslivspotten måste utökas för att också gälla angelägna och centrala investeringar i det statliga vägnätet. Det skulle på samma sätt som för järnvägen medge en tätare och mer flexibel dialog gällande förslag på mindre men effektiva åtgärder i vägtransportsystemet. En betydande andel av näringslivets transporter går på väg, så en breddning av näringslivspotten är också helt i linje med Trafikverkets transportslagsövergripande arbete.

Transportföretagen anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur en utvidgning av näringslivspotten ska finansieras och organiseras.

## **Sverige är inte färdigbyggt**

Sverige är ett exportberoende land beläget i norra Europa med långa avstånd till våra viktigaste avsettningsmarknader för våra produkter. Precis som utbyggnaden av järnvägen utgjorde basen i industrialiseringen av Sverige under 1800-talet kommer investeringar i infrastruktur fortsatt vara viktiga för Sverige.

Transportföretagen vill återigen påpeka det orimliga med att byggandet av ett sammanhängande system av höghastighetsjärnväg finansieras inom planen. Trafikverkets förslag till plan för transportinfrastrukturen visar tydligt att flertalet angelägna och samhällsekonomiskt lönsamma projekt, på såväl väg- som järnvägssidan, skjuts på framtiden.

Det pågår en omvälvande förändring i norra Sverige och industrin investerar över 1000 miljarder i ny teknik och innovationer för att ställa om till fossilfri produktion. Den omställningen kommer inte att kunna ske utan att infrastrukturen hänger med, på väg- såväl som järnvägssidan. E4:an längs Norrlandskusten bör på sikt få mötteseparering längs hela sträckan och nya ostkustbanan, dubbelspår mellan Gävle och Härnösand, borde prioriteras för att få ett sammanhängande järnvägsstråk längs kusten.



Men även i södra Sverige behövs investeringar i infrastruktur för att stärka Sveriges konkurrenskraft och förbättra arbetsmarknadernas funktionssätt. Det är exempelvis beklagligt att en kapacitetsförstärkning av E6 genom Skåne med en tredje fil i vardera riktning inte får plats inom planen. Trafiken på E6 genom Skåne har under de senaste 15 åren nästan fördubblats på delar av sträckan och trafikflödena uppgår i dag till uppemot 50 000 fordon per dygn. De trimningsåtgärder Trafikverket genomför och planerar är inte tillräckliga, särskilt eftersom Fehrman-Bält kommer att stå klar 2029, vilket ytterligare kommer att driva person- och annan nyttotrafik.

Fehrman-Bält kommer också att öka risken för kapacitetsbrister för godstrafiken över Öresund. Frågan om framtida förbindelse för godstågen behöver därför utredas vidare.

Och i vår växande huvudstadsregion efterfrågas en Östlig förbindelse för att fullborda ringen runt Stockholm. Tyvärr hamnade Östlig förbindelse utanför planarbetet i och med att såväl Stockholms stad som Region Stockholm inte var beredda att medfinansiera förbindelsen. Transportföretagen anser att det finns skäl att överväga en finansieringsmodell liknande den som användes för nya Sundsvallsbron, som ett alternativ för att kompensera bortfallet av medfinansiering från Region Stockholm och Stockholms stad.

Vi vill också lyfta fram att det är inte rimligt att endast 15 procent av investeringarna riktas till väginfrastruktur. 9 av 10 transporter sker på väg och vägen kommer även framgent vara basen i transportsystemet, enskilt som förutsättning för person- och varutransporter, men även som en förutsättning för verksamhet till sjöss, på spåren och i luften.

Transportföretagen anser att det även krävs fortsatta kapacitetshöjande investeringar i väg- och järnvägsanslutningar till Arlanda flygplats, något som delas av Trafikverkets genomförda analyser. Svenskt Näringsliv efterfrågade redan i sitt remissvar på föregående förslag till nationell plan en aktivare roll av Trafikverket i arbetet med att utveckla Arlanda flygplats med omkringliggande och anslutande infrastruktur. I jämförelse med Trafikverkets förslag till nationell plan 2018–2029 är det nu remitterade förslaget en stor besvikelse.

Det är exempelvis mycket beklagligt att det inte föreslås en breddning av E4 mellan trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda från 2+2 till 3+3 körfält. En satsning som återfanns i Trafikverkets föregående förslag till nationell plan. Ytterligare kapacitet, och ett separat kollektivtrafikkörfält, är mycket viktigt för utvecklingen av Arlanda flygplats post-pandemin.

Vi beklagar också att satsningen på fyrspar mellan Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm är underfinansierat i närtid och därmed ser ut att fördröjas. Satsningen beskrevs av Trafikverket i föregående förslag till nationell plan som viktigt för Arlandas tillväxt som såväl arbetsplats som internationell flygplats.

Generellt finns stora behov av framtidsinvesteringar i väg- såväl som järnvägsinfrastruktur. Sverige har inte byggt färdigt men vi ser stora risker att med liggande planförslag så fokuseras det inte på de investeringar som har högst samhällsekonomisk effektivitet och som bygger Sverige starkt för framtiden.

## **Varje trafikslag behövs**

Det må vara en klyscha, men inte mindre sann för det: alla trafikslag behövs. Transportsystemet är just ett system där alla ingående delar är beroende av varandra. Den samlade analysen för hur transportslagens komparativa fördelar kommer till sin rätt saknas. Med planens transportslagsfokus uteblir systemperspektivet.

Transportföretagen kan bara beklaga att trafikslagen alltför ofta ställs mot varandra. Varje trafikslag har sin roll att spela och den spelas i samarbete med andra trafikslag.

## **Flyg – en viktig del av kollektivtrafiken**

Luftfart finansieras, allt väsentligt, genom avgifter för användning av luftrum och flygplats. Trafikverket anför därför att några investeringar inom luftfart inte föreslås i nationell plan eftersom förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur inte medger investeringar i vare sig flygplatser eller de system som används för att styra användningen av luftrummet (s. 106 i nationell plan).

Det är problematiskt att angelägna satsningar för flyget inte förverkligas i Trafikverkets förslag till ny nationell plan. Vi vill särskilt påminna regeringen om de många synpunkter som inkom i samband med remiss av Trafikverkets inriktningsunderlag.<sup>2</sup> Förordningen behöver revideras för att möjliggöra satsningen även på luftfartens infrastruktur inom ramen för infrastrukturplanen.

Särskilt bör behovet av ett moderniserat luftrum och finansieringen av icke statliga flygplatser som ägs av kommuner och regioner nämnas. Luftfartsverket (LFV) har till Trafikverket framhållit att en modernisering av luftrummet för framtidens obemannade luftfartyg (drönare) inte kan finansieras genom avgiftsuttag. Försvarmakten har även uppmärksammat den kritiska ekonomiska situationen för landets regionala flygplatser som är viktiga för totalförsvaret i Sverige.

Transportföretagens medskick till regeringen är således att behov kvarstår inom luftfarten såväl på flygplatser som i luftrum. Flyget är betydelsefullt för näringslivet och helt avgörande för personresor och tidskritiska godstransporter över längre avstånd såväl inrikes- som utrikes.

## **Hamn och sjöfart**

Hamn- och sjöfartssektorn omnämns ofta som en viktig resurs för omställningsarbetet mot mer hållbara transporter. I regeringens godsstrategi är just överflyttning av gods till sjöfart en bärande idé. I förslaget till Nationell transportplan görs en god analys av sjöfartens betydelse för landets transportarbete, digitaliseringens potentialer för hamn- och sjöfart, farledsutveckling och betydelsen av landinfrastrukturens anslutningar till hamnarna för godsets vidare behov av landtransporter. Trots denna analys lyser nya åtgärder med sin frånvaro.

---

<sup>2</sup> Transportföretagen har sammanställt synpunkterna här:

<https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2021/februari/flyget-engagerar-remissinstanserna-till-trafikverkets-inriktningsunderlag/>

Trafikarbetet i hamn och sjöfart har till skillnad från andra trafikslag möjlighet att växa utan att det egentligen kostar samhället något. Den lediga kapaciteten finns redan på vattnet, i farlederna och i hamnarna.

Men om hamn och sjöfart ska komma till sin fulla rätt behöver staten säkra ett antal funktioner för det nationella transportnätets samlade effektivitet. Trots planens fokus på utvecklad järnvägstrafik saknas t.ex. helt nya förslag till järnvägskopplingar till svenska hamnar. Det mest tydliga exemplet på bristen på systemperspektiv i sammanhanget är Trelleborgs hamn, Sveriges enda RoRo hamn för spårtrafik. Hamnen är en av Sveriges just nu snabbast växande hamnar, hamnbolaget satsar 1,4 miljarder kronor på att modernisera hamnen och utveckla den till en grön energinod, men Trafikverkets enkelspår till hamnen har sedan länge nått sitt kapacitetstak och verksamheten kan inte längre utvecklas. Även väginfrastrukturen till hamnen sätter begränsningar för hamnens möjlighet att utvecklas, dvs att omhänderta Sveriges behov av utrikeshandel. Trelleborg får i sammanhanget fungera som ett exempel bland många på planens bristande systemsyn och tilltro till intermodalitet mellan sjöfart och landtransporter. En utveckling i Trelleborg är också en fråga om redundans i järnvägssystemet, utifall mer omfattande störningar uppstår på den fasta Öresundsförbindelsen.

Sveriges hamnar investerar som aldrig förr, drygt 24 miljarder kronor av eget kapital satsas på att utveckla och bygga ut sin hamninfrastruktur för att åstadkomma framtidens hållbara sjöfart. Planens reaktion på det är att göra ingenting nytt, statens samlade respons är att ytterligare försämra sjöfartens konkurrenskraft genom planerade kraftiga avgiftshöjningar.

Planen nämner behovet av innovationsprogram inte minst för bränslen och elektrifiering. Svenska hamnar är många gånger en naturlig plats för bränsledepåer, där man kan tanka hållbara bränslen, men också för elproduktion och bränsletillverkning såsom vätgas och metanol etc. Men hamnarna behöver också elektrifieras för att möjliggöra detta, el- och ledningskapacitet i tillräcklig omfattning saknas ofta till Sveriges hamnar.

System och strukturer är till sina delar ålderdomliga inom sjöfarten, ofta inte på den tekniska nivå som är möjlig och rimlig. Genom en ökad satsning på digitalisering och automation kan sjöfarten bli både grönare och mer ekonomiskt effektiv. Digitala anlöp beskrivs i planen, och är ett första steg i en branschgemensam digitalisering uppbyggd kring nödvändig informationsdelning mellan aktörer inblandade i ett anlöp. Satsningar i digitalisering och automation inom sjöfart genererar inga storslagna lösningar med stora rubriker, oftast syns den inte alls, men nyttan för svenska handelsrelationer skulle vara oomtvistad. Planförslaget saknar tyvärr den typen av utblickar, den kanske allra viktigaste åtgärden inom området är att utveckla navigationsstödet från land.

## **Länstrafikplanerna och kollektivtrafiken**

Modellen för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna behöver ses över. Nuvarande fördelningsmodell bygger till övervägande del på antalet folkbokförda invånare i respektive län. Denna modell väger inte in varken omfattningen av det statliga vägnätet i respektive län eller omfattningen av den trafik som bedrivs på vägarna. En mer behovsstyrd fördelningsmodell och ett regionalt perspektiv som hänger ihop nationellt så att t.ex. olika regioners vägsatsningar kopplas samman med varandra för att förbättra viktiga turistiska vägstråk behövs för att ge exempelvis besöksnäringen rätt förutsättning att utvecklas.

Transportföretagen har genom ett av våra sju förbund, Sveriges Bussföretag, framfört synpunkter på länstrafikplanerna. Länstrafikplanerna är viktiga för möjligheterna att satsa på hållbart resande.

Transportföretagen ser t. ex ett behov av att öka framkomligheten för buss på storstädernas infartsleder. 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 anser att det behövs systematiska analyser för hela stråk, inte bara punktvisa insatser. Dessa kan med fördel många gånger genomföras tillsammans med regionala kollektivtrafikmyndigheter 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.

Den så kallade potten för små och medelstora projekt har traditionellt kanske varit mest betydelsefull för kollektivtrafiken. På så vis har till exempel framkomlighetsproblem som plötsligt uppstått på grund 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 större anslag så att kollektivtrafikens attraktivitet ökas. Trafikverket föreslår en sänkning av anslag till trimningsåtgärder kollektivtrafik från 3,2 till 2,6 miljarder. Uppgifterna är hämtade från [Trafikverkets samlade effektbedömning](#), s.23

Transportföretagen vill också adressera frågan om Bus Rapid Transit System, BRT. I många relationer kan BRT vara en kostnadseffektiv lösning. 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. De få svenska BRT-liknande satsningar som hittills gjorts i Sverige har finansierats bl a med stöd av stadsmiljöavtalen. Därför behöver regelverket utvecklas och förenklas så att både satsningar på angelägna kollektivtrafikprojekt och stöd till utveckling av ny eller förstärkning av befintlig trafik kan prioriteras.

Vi anser också att de utvidgningar i stadsmiljöavtalen som gjorts sedan 2015 behöver lyftas ut och formas i egna program så att stadsmiljöavtalen fokuseras på sitt ursprungliga syfte och nytta. Den ansökningsprocess som finns rimmar idag illa med de förändringar som gjorts och gynnar ingen. Regelverket behöver utvecklas och förenklas så att både satsningar på angelägna kollektivtrafikprojekt och stöd till utveckling av ny eller förstärkning av befintlig trafik kan prioriteras. Dessutom bör regelverket omformuleras så att åtgärder som främjar insatser för förbindelser mellan kommuner och tätorter kan sökas här.

## **Elektrifiering**

Elektrifieringen är en nyckelfaktor för transportsektorns långsiktiga omställning. Inom personbilssektorn går omställningen i snabbare takt än vad många förutspådde för bara några år sedan, men elektrifieringen av den tunga trafiken, främst lastbilstransporterna, kommer att ta

längre tid. Det kommer att krävas betydande investeringar av staten för att skynda på utvecklingen. Staten måste skapa trygghet i omställningen genom att tillse att laddinfrastruktur byggs ut, att tillståndstiderna kortas ned och att elförsörjningen kan garanteras.

Men det behövs också riktade stöd till åkerinäringen i större utsträckning än i dag för att kunna investera i ellastbilar. En eldriven lastbil är 3-4 gånger dyrare i inköp än en motsvarande med förbränningsmotor. Transportföretagen anser att Sverige ska följa Tysklands fotspår och bl.a. införa ett stöd som ger 80 % av merkostnaden mellan en Euro6 lastbil och en eldriven i direkt stöd och 80 % av investeringskostnaden för laddinfrastrukturen.

För busstrafiken, där elektrifieringen nu tar stora språng i samband med upphandlingar av busstrafik i olika regioner, är framförallt dialogen kring elkapacitet till depåer och terminaler central. Här behövs en långsiktig analys i linje med antagna regionala trafikförsörjningsprogram för Sveriges regioner, så att infrastruktur och elnätskapacitet stödjer den omställning till elbussar som nu accelererar.

### **Intensifiera arbetet med effektivitets- och produktivetsförbättringar**

Trafikverket anger att myndigheten i direktiven från regeringen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till upplägg och tidplan för hur arbetet med en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras. Dessa frågor måste ha fortsatt hög prioritet och arbetet med kostnadsstyrning, effektivitets- och produktivetsförbättringar intensifieras ytterligare.

Trafikverket gör en bra genomgång av problematiken och beskriver väl hur de avser att fortsätta arbetet med ökad effektivisering, produktivitet och kostnadskontroll. Men redovisningen och resonemangen har redan presenterats av Trafikverket vid flertalet tillfällen, samtidigt som det är svårt att som en utomstående aktör att utvärdera om arbetet faktiskt har effekt och hur stor effekten faktiskt är

Det har exempelvis visat sig att det går att ifrågasätta Trafikverkets tidigare angivna produktivetsförbättringar över de senaste tio åren. Tidigare granskningar har pekat på att det, i det korta perspektivet, fortsatt saknas data för att mäta utvecklingen.

Trafikverket upphandlar all sin verksamhet och har, som dominerande beställare, ett särskilt ansvar för bygg- och anläggningsbranschens utveckling och förutsättningar. De initiativ som tas av Trafikverket blir normbildande och kommer långsiktigt leda till en förhoppningsvis positivare utveckling. I och med Trafikverkets specifika beställarroll finns stora möjligheter att nyttja bygg- och anläggningsbranschens samlade resurser på ett effektivare och bättre sätt.

Det finns en hög grad av medvetenhet inom Trafikverket att de behöver utveckla sin verksamhet genom nya upphandlingsformer och kontrakt. Men för att entreprenörerna i sektorn ska våga investera i forskning och utveckling måste det också löna sig. Det handlar om att införliva frihetsgrader i kontrakten för entreprenörerna att testa innovativa lösningar. Om inte, finns det ingen lönsamhet för entreprenadföretagen, teknikkonsulterna och underentreprenörerna att forska, utveckla och ta fram innovativa lösningar.

Konkret avser det en utveckling från rigida utförarentreprenader där Trafikverket fastställer hur underhåll ska genomföras till funktionsentreprenader. Detta ska kompletteras med att Trafikverket intensifierar och förstärker sitt arbete med att kontrollera och följa upp utfört

underhåll i anläggningen. Trots medvetenheten om detta och många goda initiativ haltar implementeringen av mer innovativa kontraktstypningar.

## **Öka innovation, effektivitet och produktivitet genom ett försöksprogram med offentligprivat samverkan (OPS) inom transportinfrastruktur**

Ett konkret exempel på mer innovativa kontraktstypningar återfinns i delbetänkandet ”Finansiering av infrastruktur med privat kapital?” som presenterade ett genomarbetat förslag på ett försöksprogram med offentligprivat samverkan (OPS) inom transportinfrastruktur.

Försöksprogrammet skulle bestå av minst tre OPS-projekt inom transportinfrastrukturområdet. Projekten föreslogs vara sådana som ligger inom den beslutade ramen för utveckling av transportsystemet och därmed är en del av den nationella transportplanen. Utredningen föreslog också att en särskild funktion med hög expertkompetens inrättas vars uppgift är att, utifrån forskningsresultat och internationella erfarenheter, förbereda och identifiera lämpliga OPS-projekt och säkerställa att dessa projekt i efterhand kan utvärderas.

Det är ett faktum att OPS-modeller för med sig vissa risker och potentiella nackdelar. Staten lånar billigast och har inte avkastningskrav som en privat aktör. Det är också troligt att tillskottet från privat håll knappast kan bli mer än marginellt på kort sikt, sett utifrån hela den tolvåriga infrastrukturbudgeten. Men en mycket viktig aspekt är dock det stora behovet av ökad innovation, effektivitet och produktivitet i bygg-, anläggnings- och driftsfasen – något som också lyfts av Trafikverket själva i det remitterade förslaget till nationell plan.

Ett väl genomfört OPS-projekt har stor potential att leda till bättre kostnadskontroll och kortare byggtider. Under förutsättning att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt leder tidigarelagd trafiköppning till ytterligare en samhällsekonomisk vinst. Ett försöksprogram skulle förbättra kunskapsläget, skapar förutsättningar för en mer systematisk utvärdering och kan höja beställarkompetensen. Därtill kommer de effektivitetsvinster som potentiellt kan uppstå i anläggningssektorn som helhet.

Transportföretagen anser att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att starta upp en försöksverksamhet med OPS utifrån den modell som presenterades i delbetänkandet ”Finansiering av infrastruktur med privat kapital?”.

## **Se över infrastrukturplaneringsprocessen**

”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.” s 180.

Ovanstående citat från sid 180 i förslaget till nationell plan pekar på ett problem i infrastrukturplaneringen som alltför sällan diskuteras på djupet. Varför blir det som det blir?

Transportföretagen vill initiera en diskussion om svensk infrastrukturplaneringsprocess. Problemet med ”baktunga” planer, svårigheten att förstå för utomstående varför vissa projekt väljs framför andra och den höga andelen objekt utanför plan som visar samhällsekonomisk lönsamhet är några av skälen till varför planeringsprocessen behöver ses över.

## **Inrätta ett infrastrukturråd för oberoende och kontinuerlig granskning och utvärdering**

Utifrån de synpunkter som Transportföretagen framfört i detta yttrande anser vi att det behövs en kontinuerlig och sammanhängande granskning och utvärdering av centrala aspekter av infrastrukturpolitiken och av transportinfrastrukturens förvaltning.

Ett förslag som funnits i debatten är att det skulle inrättas ett infrastrukturråd, med exempelvis Finanspolitiska rådet som förlaga. Med utgångspunkten i innehållet och utmaningarna som framkommer av det remitterade förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033, men också utifrån den historiska utvecklingen, är förslaget fortsatt relevant.

Området har varit och är givetvis under olika form av granskning. Exempelvis Statens väg- och transportforskningsinstitut, Finanspolitiska rådet, Riksrevisionen, Ekonomistyrningsverket, Trafikanalys, Konjunkturinstitutet är, tillsammans med andra delar av akademien, viktiga och kompetenta granskare.

Däremot borde granskningar ske mer rutinmässigt, kontinuerligt och följas upp på ett helt annat sätt än idag. Ett regeringsuppdrag eller beställda utredningar från till exempel Trafikverket blir ofta mer av en engångsutredning.

Ett formellt infrastrukturråd skulle kunna skapa en kontinuitet och öka kvaliteten i myndigheters, riksdagens och regeringens beslutsunderlag för ett effektivare användande av de offentliga resurserna.

Det skulle kunna öka transparens och inte minst viktigt att sätta ett tryck på utvecklingen inom en rad viktiga områden som exempelvis:

- Att utveckla ekonomiska modeller för det långsiktiga investeringsbehovet i transportinfrastruktur. Även granska den process som föranleder den föreslagna fördelningen av anslagsmedel mellan olika transportslag.
- Att granska berörda instanser som utvecklar och förbättrar de samhällsekonomiska kalkylmodellerna, exempelvis för godstidsvärde och att utveckla modeller som fångar in de samhällsekonomiska kostnaderna av det eftersläpande underhållet.
- Att genom granskning öka transparensen och tempot gällande Trafikverkets arbete med exempelvis produktivitet- och effektivitetsfrågor.
- Att kontinuerligt granska avslutade och pågående infrastrukturprojekt i syfte att säkerställa att det finns tillförlitlig och transparent redovisning av projektens samhällsnytta (vid beslutstillfället men också genomföra utvecklade efterkalkyler) och systematiserat följa projektens kostnadsutveckling.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tina Thorsell', written in a cursive style.

Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef