

Synpunkter på Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (LI2023/03919)

Skogforsk är skogsbrukets forskningsinstitut med uppdraget att utveckla och kommunicera kunskap, tjänster och produkter som bidrar till en hållbar utveckling i skogsbruket till nytta för samhället. Transporter och infrastruktur för transport är en viktig del i detta. Skogforsk tar bland annat fram statistik för skogsbrukets transporter, såväl avseende **transportarbete**¹ som **kostnader**².

Skogforsk inkommer härmed med synpunkter på rubricerade dokument från Trafikverket. Följande synpunkter har sammanställts av undertecknad tillsammans med kollegorna Dan Lindström och Aron Davidsson.

Synpunkter på förslaget

Trafikverket beskriver, i inriktningsunderlaget, på ett förtjänstfullt sätt Sveriges olika infrastrukturer för transport. Det konstateras att framtidens transporter kommer att vara beroende av hur befintlig infrastruktur används och förvaltas. Skogforsk delar både Regeringens och Trafikverkets bedömning att först och främst underhålla befintlig infrastruktur.

Infrastrukturplanen beskriver också att om transportsektorns klimatmål för 2030 ska nås är det nödvändigt att öka andelen fossilfria drivmedel. Skogforsk konstaterar att vi bidrar till den fossilfria omställningen genom forskning och utveckling inom området. Dock blir det än viktigare med ett väl underhållet nät av vägar och järnvägar. Detta är en förutsättning för att snabbare kunna gå över till fossilfrihet, eftersom fossilfria transporter ställer än högre krav på driftsäkerhet än fossilbaserade transporter.

Trafikverket beskriver behovet av en robust infrastruktur som är anpassad till det nya säkerhetspolitiska läget i världen. I och med Sveriges nyligen godkända medlemskap i NATO aktualiseras behovet ytterligare. Förutom det allmänna vägnätet förutsätter Skogforsk att

¹ Parklund, T., Davidsson, A. & Gustavsson, O. 2024. Skogsbrukets vägtransporter 2022 - En nulägesbeskrivning av flöden av biomassa från skog till industri. Arbetsrapport 1197.

² Eliasson, L. 2023. Skogsbrukets kostnader och intäkter 2022. Skogforsk Kunskapsartikel nr 33/2023.

Trafikverket även har tagit det enskilda vägnätet, d.v.s. 72 % av Sveriges totala vägnät i beaktande.

Trafikverket beskrivet på ett pedagogiskt sätt förslag på ramfördelning i fem olika nivåer. Pågående och bundna investeringar måste rimligen genomföras enligt plan oavsett ramnivå. Det som däremot inte borde vara fastslaget är Trafikverkets förslag att fördela kostnader för icke bundna investeringar. Nya, icke bundna investeringar borde behandlas mycket restriktivt så länge behovet av medel för att vidmakthålla befintlig infrastruktur inte är uppfyllt. Därmed är Trafikverkets förslag om icke bundna investeringar vid såväl nuvarande som andra ramnivåer inkonsekvent med tanke på Trafikverkets angivna huvudinriktning som säger att *"Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur vi underhåller den infrastruktur som vi har"*.

Nedan följer några generella slutsatser och rekommendationer gällande Trafikverkets planering för det svenska väg- och järnvägsnätet:

- Svenskt skogsbruk, som är en betydande transportör av gods, är beroende av ett fungerande väg- och järnvägsnät över hela landet året om.
- Prioritera underhållsskulden av befintlig infrastruktur före nyinvesteringar, både för väg och för järnväg.
- Satsa på kostnadseffektiva förbättringar som ökar kapaciteten för godstrafik på järnväg. Exempel på sådana förbättringar är att bygga bort korta flaskhalsar, öka antalet långa mötesplatser, åtgärda den branta Ryggenbacken på sträckan Falun – Storvik samt upprusta järnvägssträckan Arvidsjaur – Jörn.
- Utbyggnad av BK4-vägnätet är viktigt, men än viktigare är att identifiera och åtgärda flaskhalsar på vägar med bärighetsklasserna BK1 och BK4.
- Utred gärna möjligheterna att öka maxlasten på BK4-vägar från 74 till 76 ton, enligt finsk modell.
- Utse en huvudman för de enskilda vägarna, vilka utgör 72 % av Sveriges vägnät. Huvudmannens uppgift bör vara att utforma regelverk för de enskilda vägarnas funktion samt att stötta de enskilda väghållarna – även de som saknar statliga driftsbidrag – med kompetens, utveckling och uppföljning.

Uppsala dag som ovan



Magnus Thor
Fol-chef