

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Stockholm 2024-04-15

Ref LI 2023/03919

Remissyttrande angående Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för stora delar av transportsektorn inom Svenskt Näringsliv. Vi organiserar drygt 9 200 medlemsföretag med över 200 000 anställda och utgör därmed den främsta samlingspunkten för svensk transportsektor.

Sammanfattning

Transportföretagen förordar alternativet befintlig ram plus 20 procent. Vi välkomnar att Trafikverket så tydligt betonar vikten av att prioritera att vårda det vi redan har. Vi efterfrågar en långsiktig och finansierad underhållsplan för väg- och järnvägsinfrastrukturen med målet att halvera underhållsskulden till 2030 och minimera till 2040. Med hjälp av bl. a ny teknik och bättre koll på anläggningens status måste ambitionerna att återta eftersatt underhåll på järnvägen höjas betydligt. Vi föreslår en nationell samling för järnvägen med syfte att identifiera och genomföra kostnadseffektiva åtgärder som kan genomföras i närtid.

En av de samhällsekonomiskt mest lönsamma åtgärderna som redovisas i inriktningsunderlaget är BK4, vägar som upplåts för tyngre lastbilar(74 ton). Vi anser därför att Trafikverket bör höja ambitionerna ytterligare.

Rysslands invasionskrig i Ukraina och Sveriges medlemskap i Nato påverkar svensk planering av transportinfrastruktur men inriktningsunderlaget är nästan märkligt befriat från djupare resonemang kring Nato, svensk beredskap och behov av ett robust transportsystem.

Transportföretagen välkomnade det trafikslagsövergripande synsättet som regeringen i direktivet till Trafikverket betonade skulle prägla inriktningsunderlaget. Tyvärr når inte Trafikverket ända fram. Såväl flyg som sjöfart behandlas ytligt, liksom frågan om ökad intermodalitet lastbil-järnväg.

För att få full genomslagskraft är det viktigt med ett stråktänkande i planeringen och Transportföretagen föreslår att regeringen ger i uppdrag åt Trafikverket att göra en grundlig genomlysning av relevant svensk transportinfrastruktur och hur den behöver kapacitetsförstärkas för att möta framtidens ökande trafikflöden, exempelvis med anledning av färdigställandet av bron över Fehmarn Bält 2029.



Även om vidmakthållande bör prioriteras så är Sverige inte färdigbyggt. Transportföretagen anser att Trafikverket alltför styvmoderligt behandlar frågan om alternativ finansiering. Transportföretagen vill därför återigen påpeka att regeringen bör uppdraga Trafikverket att starta upp en försöksverksamhet med alternativ finansiering (OPS) utifrån den modell som presenterades i delbetänkandet ”Finansiering av infrastruktur med privat kapital?” (SOU 2017:13).

En ny och osäker värld

Förra gången det begav sig för remissomgång på Trafikverkets inriktningsunderlag såg världen annorlunda ut. På tapeten var då bl. a höghastighetstågets vara eller inte vara och om nya isbrytare skulle finansieras inom den nationella ramen.

Idag, fyra år efteråt, har vi ett fullskaligt krig i vår närhet. Sverige har blivit fullvärdiga medlemmar av Nato, en process som inleddes lite mer än ett år efter att remisstiden på förra inriktningsunderlaget löpte ut.

Till argumenten om varför vi behöver satsa mer på vår gemensamma infrastruktur har tillförts ytterligare ett – det säkerhetspolitiska. Det för bl. a med sig skärpta krav på robusthet, redundans och resiliens i transportsystemet.

Natomedlemskapet och vilka konsekvenser det kan få för vår infrastruktur omnämns på fem ställen i Trafikverkets inriktningsunderlag i ganska vaga ordalag.

Den säkerhetspolitiska dimensionen måste framöver få större genomslag i infrastrukturplaneringen och det borde skett redan i inriktningsunderlaget. Det får inte fastna i en diskussion mellan Försvarmakten och Trafikverket kring vem som ska stå för kostnaden.

Transporter och resande – en fråga om tillgänglighet

Transporter och resor är en grundläggande förutsättning för ett samhälle. Transportföretagen välkomnar därför att Trafikverket så tydligt fastslår att transportsystemets uppgift är att skapa tillgänglighet. Transportsystemet är en förutsättning för möten mellan människor liksom det är en förutsättning för handel, utveckling, välstånd och tillväxt.

Ett effektivt transportsystem och en väl fungerande infrastruktur är särskilt viktig för ett handelsberoende land som Sverige, ett avlångt land med långa transportavstånd och beläget i de norra delarna av Europa, långt ifrån flertalet av våra viktigaste marknader.

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

En transportsektor som ställer om

Transportsektorn har minskat sina utsläpp med 34 procent sedan 2010, samtidigt som transporterna har ökat och fordonen blivit fler. Effektivare förbränningsmotorer med kontinuerligt lägre bränsleförbrukning, ökad användning av hållbara biodrivmedel och elektrifiering är hittills de främsta förklaringarna till minskningen.

Men utsläppen behöver fortsätta att minska och takten behöver öka ytterligare, samtidigt som utsläppsminskningen måste ske på ett kostnads- och samhällsekonomisk effektivt sätt.

Transportföretagen har därför välkomnat regeringens ambition att EU-anpassa den nationella klimatpolitiken.

EU:s Fit for 55-paket innebär att Sverige ingår i ett ambitiöst större ramverk som kommer att generera betydligt större utsläppsminskningar än vad vi hade klarat av på egen hand. Sverige har en möjlighet att, inom denna ram, visa upp för omvärlden åtgärder och styrmedel som är attraktiva och effektiva – exempelvis genom en snabb introduktion av ny teknik, innovationer och smarta transportlösningar.

De flesta är överens om att den långsiktiga lösningen stavas elektrifiering. Det kommer att krävas massiva investeringar i laddinfrastruktur liksom avsevärda kapacitetsförstärkningar av elnäten för att möta den tyngre trafikens behov.

För hamnarna och terminalerna är effektbehoven också mycket stora. Redan 2030 uppskattas behovet för svenska hamnar till 440-460 MV vilket kräver en tredubbling av befintlig kapacitet i elnätet. Och detta avser bara elektrifiering av godshantering och landström för handelsfartyg. De många lastbilar som hämtar och lämnar gods i hamnarna räknas t ex inte in. Liknande bild finner vi avseende elektrifieringsbehov i noderna mellan väg och järnväg.

Affärsmodeller måste utvecklas och regelverk förenklas. För att kunna uppföra laddare för elfordon är företagare tvungna att gå igenom en djungel av kontakter med myndigheter, elnätsbolag, kommuner, domstolar och så vidare. Här behövs en ”single point of entry”, en myndighet som erbjuder råd och vägledning och hanterar ansökningar om samtliga stöd.

För att skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur måste tillståndsperioderna och nätbolagens hantering kortas betydligt. Transparensen i ansökningsprocessen behöver förbättras och hanteringen mellan Sveriges cirka 190 nätbolag standardiseras på ett bättre sätt än idag.

Även om stora delar av järnvägstrafiken i Sverige är elektrifierad så saknas det el på flera strategiskt viktiga sträckor, vilket minskar systemnyttorna i järnvägstrafiken. Flera av dessa oelektrifierade järnvägssträckor är t ex gods- och industrispår till hamnar och terminaler.

I januari fick Trafikverket ett regeringsuppdrag att övergripande samordna berörda statliga myndigheters arbete för transportsektorns klimatomställning. Transportföretagen anser att Trafikverket är lämplig myndighet att leda uppdraget. Trafikverket behöver i detta uppdrag givetvis ha en tät dialog med berörda organisationer och aktörer. Transportföretagen ser fram emot en givande dialog.

Den offentliga upphandlingen ska vara en drivkraft, inte broms

Varje år handlar det offentliga varor och tjänster för mer än 700 miljarder kronor. En inte obetydlig del är transporter, av såväl människor som gods. Den offentliga upphandlingen bör och kan vara en drivkraft i omställningen. Transportföretagen upplever att det finns ett förbättringsutrymme härvidlag. En framgångsrik ”affär” är bra för båda parter. Det offentliga måste ställa krav, följa upp kraven och också vara beredd att betala lite mer för exempelvis elektrifierade transporter, liksom det är berett att betala lite mer när de handlar upp exempelvis modernare IT-utrustning.

Skruva på den modell för planering vi redan har

Riksrevisionen konstaterade i sin granskningsrapport från december 2023 stora brister i den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i Sverige. Riksrevisionen sköt skarpt mot både regeringen och Trafikverket. Regeringen för att den genom sin styrning inte gett Trafikverket möjlighet att välja de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekten, Trafikverket för att myndigheten inte har kontroll över kostnaderna. ”Resultatet är sämre transportmöjligheter och fler döda i trafiken än vad som annars hade varit möjligt” skrev Riksrevisionen.

Det finns brister i hur vi planerar infrastruktur. Det är ett stort ”överhäng” av projekt från tidigare plan, det är svårt att se varför vi vissa projekt väljs framför andra, projekt utanför planen har större samhällsekonomisk nytta än de som ”kommit in i värmen” och kostnaderna skenar delvis på grund av att projekt som kommer in i plan väldigt sällan tas bort, trots att det vid en djupare analys visar sig vara mer komplext och mer kostsamt än i det initiala skedet.

Trafikverket konstaterar själv att det finns ett betydande antal objekt som väljs bort som har högre samhällsekonomisk lönsamhet än de som väljs in. Detta strider de facto mot det övergripande transportpolitiska målet som säger att ”transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning”.

En viktig slutsats i Riksrevisionens granskning är att det egentligen inte är något fel på dagens planeringsmodell. Det är hur den hanteras som är problemet.

Det är en klok slutsats. En fullkomlig planeringsmodell finns endast i teorin. Det handlar om att skruva på den modell vi redan har men det är angeläget att detta görs. Det är dags att ta fram skruvmejseln och börja skruva.

Utveckla den samhällsekonomiska analysmetoden

Den samhällsekonomiska analysmetoden behöver hela tiden utvecklas. Transportföretagen vet att det finns en rad effekter som av olika skäl inte kan beräknas och i stället beskrivs genom kvalitativa bedömningar. Detta gäller exempelvis turismeffekten i den samhällsekonomiska analysen, även om turisternas resor redan inkluderas i kalkylerna. Idag syns exempelvis inte säsongvariationer i trafikmängd alls eller tillräckligt väl. Här finns en fortsatt utvecklingspotential, något som beskrivs ytterligare i Svensk Turisms remissyttrande. Godsanalyserna behöver förbättras för att ge en mer rättvisande kvantifiering och beskrivning av godsnyttor i de samhällsekonomiska beslutsunderlagen. Likaså behöver sjöfartens potential och gränsöverskridande resor och transport omhändertas i analyserna.

Viktigt med stråkperspektiv

En väl fungerande och utbyggd infrastruktur stärker Sverige och svensk konkurrenskraft. Transportföretagen anser att det är viktigt att transportinfrastrukturplaneringen präglas av ett stråkperspektiv. Transporter är per definition rörliga och rör sig över läns- region- och nationsgränser. Planering av transportinfrastruktur bör i högre grad än i dag utgå ifrån större sammanhängande stråk än regionindelning.

Sverige är inte en isolerad ö utan är intimt ihoptvinnat med vår närmaste omvärld. I förra infrastrukturinriktningen kunde man uppleva det som att planeringen och svensk transportinfrastruktur tog slut vid Sveriges gränser. Men så ser inte verkligheten ut. Vi måste i större utsträckning ta hänsyn till infrastrukturprojekt i andra länder som får betydelse för svensk transportinfrastruktur. Fehmarn Bält-förbindelsen är ett sådant exempel, en förbindelse som när

den står klar i slutet av detta decennium kommer att få stor betydelse och påverkan på svensk transportinfrastruktur och transportflöden på både väg- och järnvägssidan. Detta konstateras av Trafikverket självt i inriktningsunderlaget men än så länge är det enda som pågår för att förbereda svensk transportinfrastruktur utredningar. ”Vissa av dessa utredningar kan mynna ut i ytterligare kostnadsanspråk” skriver Trafikverket, vilket får anses vara ett understatement av rang.

Regeringen bör därför uppdraga åt Trafikverket att genomföra en grundlig genomlysning av relevant svensk transportinfrastruktur och hur den behöver stärkas för att möta framtidens ökande trafikflöden, nationellt och internationellt.

Att vårda det vi har

Svensk infrastruktur krackelerar.

Om någon till äventyrs inte tidigare har varit medveten om detta har väl det senaste året, inte minst den gångna vintern, ökat medvetenheten. Två urspårningar på Malmbanan, godspulsådern i norra Sverige, urspårningar som kostar miljardbelopp för industrin.

Inställda tåg och kraftiga förseningar inom persontrafiken på järnväg.

Antalet potthål på vägarna har ökat som en böldpest på väggroppen. Trots att det är samhällsekonomiskt lönsamt att vårda det vi redan har, har underhållet under en lång följd av år försumrats.

Underhållsskulden på både väg och järnväg ökar. Liksom Sverige har ett amorteringskrav på bolån, borde vi ha ett amorteringskrav på underhållsskulden på vår infrastruktur.

Transportföretagen välkomnar att Trafikverket är tydligt - i inriktningsunderlaget men också i andra sammanhang – att vidmakthållande måste prioriteras.

Den uppkomna situationen är ett kraftfullt underbetyg åt det politiska systemet och i grund och botten ren och skär kapitalförstörelse av vår gemensamt finansierade transportinfrastruktur.

Väginfrastruktur är basen i transportsystemet

8 av 10 transporter sker på väg. Väginfrastrukturen är basen i transportsystemet och viktig för samtliga trafikslag. Men våra statliga vägar, som binder ihop landet, är gamla. Mer än 60 procent är byggda före 1970. Sverige 1970 var ett helt annat land än det är idag, bland annat är vi två miljoner fler svenskar och vi har haft en god ekonomisk tillväxt. Förändringarna som inträffat betyder ökade transporter, men medlen som går till att underhålla vägarna har inte ökat. Underhåll har inte varit prioriterat när ministrarna presenterat sina ”historiskt stora satsningar” på transportinfrastrukturen. Det har pratats underhåll, men pratet har inte backats upp av nödvändiga medel. Underhållet, vidmakthållande på ”Trafikverkssvenska”, har fått en renässans under senare år och vi välkomnar att Trafikverket så tydligt poängterar vikten av att prioritera vidmakthållande, liksom regeringen. Men det sena uppvaknandet har gjort att underhållsskulden har tillåtits skjuta i höjden.

Transportföretagen har tydligt visat konsekvenserna i vår analys ”Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll”. I fyra år har vi låtit kartlägga tillståndet på det statliga vägnätet. Analysen inkluderar alla statliga belagda vägar och bygger på öppen data från Trafikverket. Både

offentlig förvaltning och anläggningssektorn har bidragit till projektets genomförande med information gällande underhållsåtgärder, kostnader och budgetanslag. Den vetenskapligt framtagna programvaran Decision Optimization Technology™ har använts för att beräkna underhållsskuldens utveckling.

Transportföretagen presenterade nyligen analysen för 2023. Den nuvarande vägunderhållsbudgeten räcker inte för att kunna upprätthålla vägnätets nuvarande tillstånd. Andelen mycket dåliga vägar har förvisso minskat, från 13 procent 2020 till 11 procent 2023 men samtidigt har kostnaderna för insatsvaror för vägunderhåll ökat markant sedan Rysslands storskaliga invasion av Ukraina i februari 2022. Regeringen sköt till ytterligare en miljard till vägunderhållsbudgeten för 2023, men eftersom underhållsbehovet fortfarande är större än vad tilldelade medel medger kan inte både lågtrafikerade och högtrafikerade vägar förbättras samtidigt. Överflyttningseffekter har i stället lett en försämring av det högtrafikerade vägnätet. Exempelvis var 47 procent av alla 2+1 vägar i dåligt eller mycket dåligt tillstånd 2023, jämfört med 37 procent 2020. Underhållsskulden ökade mellan 2022 och 2023, från 16,5 miljarder till 19,1 miljarder kronor.

Utan betydande budgettillskott förväntas underhållsskulden öka från 19,1 miljarder kronor 2023 till 46 miljarder kronor 2033. För att stoppa underhållsskuldens negativa utveckling och bibehålla vägnätets nuvarande skick skulle underhållsbudgeten behöva öka med 2,4 miljarder kronor per år, från 3,8 till 6,2 miljarder kronor. För att minimera underhållsskulden fram till 2033 behövs en vägunderhållsbudget på 8,3 miljarder per år, vilket är mer än en dubbling av nuvarande underhållsbudget. Med hänsyn tagen till praktiska faktorer är 2040 en mer rimlig tidshorisont för att minimera underhållsskulden.

Utan utökade budgetanslag förväntas andelen mycket dåliga vägar öka från 11 procent 2023 till 25 procent 2033. Att åtgärda dåliga vägar är dyrare än att utföra preventiva åtgärder, och därmed behöver budgeten öka ännu mer i framtiden än vad tidigare analyser visat för att kompensera för uteblivet förebyggande underhåll.

Transportföretagen vill se en långsiktig och finansierad underhållsplan som tar sikte på en halverad underhållsskuld till 2030 och en minimerad underhållsskuld till 2040. Det gäller för såväl väg som järnvägsinfrastrukturen.

Tyngre och längre för ökad effektivitet

Sedan 2018 har cirka 3700 mil väg öppnats för BK 4, de tyngre lastbilarna upp till 74 ton. Trafikverkets ambition är att 2029 ska 70 - 80 procent av det strategiska vägnätet vara öppnat för BK4.

Då den samhällsekonomiska nyttan är betydande, hade Transportföretagen gärna sett än högre ambitioner från Trafikverkets sida. Målet bör vara att till senast 2027 ska 70–80 procent av det strategiska vägnätet vara öppnat för BK4.

Tillkomsten av BK4 var en positiv reform för att öka transporteffektiviteten som tillkommit på senare år, möjligheten att på 590 mil väg transportera med lastbilar upp till 34,5 meter en annan.

I arbetet med att minska koldioxidutsläppen från den tunga trafiken är tyngre och längre lastbilar en av de lägst hängande frukterna som dessutom har andra positiva effekter vid sidan av lägre koldioxidutsläpp per tonkilometer. Det är nu viktigt att Trafikverket fortsätter att peka ut vägar

möjliga för transporter med längre lastbilar och att samverka med kommunerna fungerar friktionsfritt.

Säkra rastplatser för yrkestrafiken

Det råder brist på uppställnings- och rastplatser för den yrkesmässiga godstrafiken på vägarna. Trafikverket fick 2018 i uppdrag av dåvarande regeringen att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken kan avhjälpas. Uppdraget löper t o m 2029. Uppdraget är tandlöst och Trafikverket rapporterar en gång om året hur utvecklingen fortlöper.

Det finns endast en (1) uppställningsplats i Sverige som klassas som säker. Detta är fullständigt oacceptabelt i tider av ökade stölder och stigande varuvärden. EU-kommissionen har konstaterat ett behov av säkra parkeringsplatser för cirka 100 000 fordon inom EU. Enbart en bråkdel av dessa finns idag.

I den här frågan måste Trafikverket gå ifrån att vara en betraktare som rapporterar, till en aktör som tillser att det tillkommer fler säkra uppställningsplatser.

Givet att inget händer på området anser Transportföretagen att regeringen bör tillsätta en utredning som syftar till att identifiera vilka av Trafikverkets statliga rastplatser som skulle vara möjliga att avyttra (ägarväxla) till en utomstående aktör, vars huvudsakliga uppdrag är att anlägga en säker uppställningsplats för yrkestrafiken men också kan möjliggöra för annan service, som exempelvis laddning. Utredningen skulle kunna ta vidare förslagen i förstudien ”Aktiv ägarstyrning av transportinfrastrukturen – en framkomlig väg?” (2019, Division of Real Estate Science, Department of Technology and Society, Lund University)

Kapacitetsstark kollektivtrafik

Transportföretagen delar Trafikverkets uppfattning om att kollektivtrafiken är ett ”yt-, kostnads- och miljöeffektivt sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer” och att i ”städer och starka stråk är kapacitetsstark kollektivtrafik, med god kapacitet och framkomlighet, effektivt”.¹ För att detta ska åstadkommas behövs åtgärder för att säkerställa att busstrafiken kan köras med just god kapacitet och framkomlighet. Man konstaterar dock att ”det finns... stor efterfrågan på förbättringar i kollektivtrafiksystemet”².

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. Trafikverket skriver att ”för att öka marknadsandelen är både pålitlighet i systemet och en konkurrenskraftig restid och turtäthet viktig”³ avseende kollektivtrafiken. Som Trafikverket konstaterar har Regeringen aviserat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut⁴. Stadsmiljöavtalen har sedan 2015 legat till grund för satsningar som har syftat till att till exempel öka framkomligheten för kollektivtrafiken. I och med att de fasas ut återstår statlig medfinansiering till kollektivtrafikens infrastruktur via länsplanerna.

¹ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 86 ff.

² Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 81.

³ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 86.

⁴ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 87.

Länsplanernas betydelse för kollektivtrafiken

I och med att stadsmiljöavtalen fasas ut, ökar betydelsen av länsplanerna för kollektivtrafiken. Avseende länsplanerna konstaterar Trafikverket:

Planerna rymmer främst relativt små namngivna investeringar, vilka generellt sett har högre beräknad lönsamhet än riktigt stora objekt. Det går därför att anta att lönsamheten i genomsnitt är relativt hög för åtgärder i länsplaner.⁵

Givet att Trafikverket bedömer att lönsamheten är relativt hög för åtgärder i länsplanerna, samtidigt som stadsmiljöavtalen fasas ut, är det relevant att se till den historiska utvecklingen av länsplanerna. Inte i absoluta tal, men som andel av den totala ramen för den nationella planen där den minskat kontinuerligt. Trafikverket konstaterar att detta är något som flera regioner har påpekat.⁶ Ser man till fastställelsebeslutet för nationell plan för perioden 2010-2021 var den ekonomiska ramen 417 Mdkr. Utav denna summa utgjorde 31,1 miljarder anslag till länsplanerna. Det innebär att för perioden 2010-2021 utgjorde länsplanerna 7,94 % av den totala ekonomiska ramen. I inriktningsunderlaget presenterar Trafikverket fem ramnivåer, där länsplanerna i nollalternativet tilldelas 50 Mdkr och den totala ekonomiska ramen är 959 Mdkr. Det innebär att länsplanerna utgör 5,21 procent av den totala ramen. Om länsplanerna motsvarat samma andel som för perioden 2010-2021, då hade länsplanernas anslag uppgått till 76 Mdkr (det vill säga 52 procent mer). I förslaget där ramnivån höjs med 20 procent är anslaget till länsplanerna 60 Mdkr, men hade varit 91 Mdkr om det uppgått till samma andel som för perioden 2010-2021.

Det faktum att andelen som avsätts till länsplanerna kontinuerligt har sänkts och att stadsmiljöavtalen har fasats ut innebär att förutsättningarna för regionerna att förbättra infrastrukturen för kollektivtrafiken har minskat. Trafikverket gav i beslutet om fastställelse av nationell plan ett utredningsuppdrag avseende kapacitetsstark busstrafik i storstadsregionerna, det vill säga BRT (bus rapid transit). Transportföretagen välkomnar denna utredning, och ser att en förutsättning för att kunna utveckla sådan kapacitetsstark busstrafik är att det finns medel till de infrastruktursatsningar som behövs. Med en ständigt minskande andel av resurserna till länsplanerna urholkas dessa möjligheter på sikt.

I tillägg till detta pekar Trafikverket särskilt ut att i direktiv till länsplaneupprättarna ska det tydliggöras att de ska prioritera trafiksäkerhet på viktiga regionala stråk med särskilt fokus på mötesseparering⁷. Åtgärder som höjer trafiksäkerheten på de regionala vägarna är av stor vikt, men det måste beaktas att detta kan tränga undan andra viktiga satsningar. Bussen är också enligt all tillgänglig statistik det trafiksäkraste fordonet på väg, varför satsningar på busstrafik ligger väl i linje med Trafikverkets skrivningar.

Busskörfält till Arlanda

I avsnittet Aktuella utredningar om tänkbara nysatsningar lyfts *Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda* fram.⁸ En åtgärd som skulle öka framkomligheten för busstrafiken i Stockholm är busskörfält till Arlanda. Det är ett exempel på hur kapacitetsstarka stråk kan skapas i storstadsregioner. Arlanda är såväl en viktig arbetsplats som ett nav för den svenska

⁵ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 229.

⁶ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 192.

⁷ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 107.

⁸ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 194.

besöksnäringen. Busstrafiken till och från Arlanda fyller således flera funktioner, dels som arbetspendling, dels som en förutsättning för den svenska besöksnäringen.

Laddinfrastruktur för all typ av busstrafik

Trafikverket pekar på att ”en snabb elektrifiering av vägtrafiken väntas”. I detta sammanhang behöver det beaktas de olika behoven för olika fordonstyper, vilket skiljer sig åt även för olika busstyper. För stadsbussar, med en linjelagd rutt, har depåladdning visat sig effektivt. För denna typ av trafik kan en utmaning vara att det ska finnas tillräcklig kapacitet i elnäten. För en buss i turist- eller beställningstrafik, där resan kan se olika ut varje dag råder helt andra förutsättningar. Dessa laddningar behöver gå relativt snabbt för att inte restiden och resenärernas upplevelse ska påverkas negativt. Det uppges att ”utbyggnaden av laddinfrastruktur bedöms i huvudsak ske på marknadsmässiga grunder”, men att ”visst stöd kan behövas där marknadsmässiga förutsättningar för publika laddplatser initialt saknas”. Transportföretagen bedömer att laddplatser för bussar i turist- och beställningstrafik är sådan laddinfrastruktur som kan behöva stöd initialt, då de marknadsmässiga förutsättningarna kan saknas.

För bussar i region- och framför allt turisttrafik behövs en utbyggd laddinfrastruktur för att trafiken ska fungera. En laddinfrastruktur som är anpassad efter denna trafiks mönster, dvs transporter till arenor, besöksmål, stora resenärshubbar (tågstationer, flygplatser etc.) och stora arrangemang som festivaler etc. Laddinfrastrukturen behöver också kombineras med möjlighet till paus och sysselsättning för busspassagerarna och möjlighet för bussföraren att passa in kör- och vilotider. Det innebär att laddinfrastrukturen kan få svårt att helt och hållet byggas efter samma mönster som lastbilstrafikens. Få busspassagerare vill ta paus i ett industriområde utan toaletter, restauranger eller något att göra.

Nationell samling för järnvägen

Medan Trafikverket bedömer att de kan återta en större del av underhållsskulden på väg under planperioden, ser de små möjligheter med motsvarande på järnvägen. Skälet är enligt Trafikverket att ett åtgärdande skulle innebära ”stora inskränkningar i befintlig trafik” om det skulle tas igen på kort tid. Det skulle också skapa toppar för entreprenörbranschen med ”risk för kostnadsökningar”.

Att trots inriktningens högsta ambition, + 20 %, endast återta 12 miljarder kronor av beräknade 91 miljarder i underhållsskuld på järnvägen är en alltför låg ambition, och en farligt låg nivå. Det riskerar att få transportsystemet att kollapsa. Det saknas en konsekvensbeskrivning i inriktningsunderlaget och också visioner kring hur man på bästa möjliga sätt minskar negativ inverkan på trafiken av nödvändiga åtgärder.

Alla prognoser pekar på en ökad efterfrågan på järnvägstransporter – såväl gods som passagerare - de kommande decennierna. Det kommer att bli en enorm utmaning för järnvägens aktörer att under de närmaste 10–15 åren rent kvantitativt hantera den ökade efterfrågan på järnvägstransporter och samtidigt inte bara upprätthålla utan också öka kvaliteten i transportererna.

Transportföretagen anser att det krävs en nationell samling för järnvägen, ett arbete där Trafikverket måste arbeta nära och tillsammans med järnvägens aktörer. Syftet ska vara att hitta kostnadseffektiva åtgärder och projekt som kan sjösättas i närtid.

⁹ Se <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf> s. 12.

Nya arbetssätt och ny teknik måste prövas för ett effektivare underhåll. Det får inte stanna vid innovationsupphandlingar. Trafikverket måste ha bättre koll på järnvägsanläggningens status för att bättre styra underhållet och arbeta förebyggande. Trafikverket är världsledande när det gäller att följa väginfrastrukturens tillstånd. Med tanke på att vi har 98 000 km statlig väg i Sverige mot 15 000 km järnväg anser Transportföretagen att Trafikverket måste intensifiera arbetet med att också bli världsledande på att följa järnvägsinfrastrukturens status.

Tillåt längre godståg än dagens maximala 630 meter. Längre, större och tyngre tåg ökar förutsättningarna för konkurrenskraftiga järnvägsgodstransporter. Det görs redan i flera EU-länder och det är också krav EU ställer på oss. Det är också viktigt att vägnätet för 34,5 meters långa lastbilar knyter an till kombiterminaler, då längre lastbilar i intermodala koncept effektiviserar transportuppläggen. Det är bra att Trafikverket vill införa möjligheter till längre och tyngre tåg men de ligger för sent i planperioden.

Det är inte längre hållbart att fullastade intermodala godståg får stå tillbaka för den ökade regionala persontågstrafiken med tveksam fyllnadsgrad. Prioriterad kapacitetstilldelning samt differentierade banavgifter bör införas tidigt.

Transportföretagen anser att det är bra att skynda på utrullningen av det nya signalsystemet. Det var ett beklagligt misstag av förra regeringen att senarelägga investeringen. Men, och det är ett viktigt men, i inriktningsunderlaget förbigår Trafikverket den bekräftade svårigheten för fordonsägare att klara investeringen i ombordutrustningen. I planförslag såväl 2017 och 2021 har Trafikverket pekat på att statens ansvar att medfinansiera ombordutrustning måste klargöras.

Det trafikslagsövergripande synsättet präglar inte underlaget fullt ut

Planeringen av transportinfrastrukturen måste utgå ifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. Varje trafikslag har sin roll att spela och en roll som den spelar i samklang med övriga. Vi välkomnade att regeringen i direktivet till Trafikverket betonade vikten av en mer samordnad infrastrukturplanering med sjö- och luftfart. Tyvärr anser vi att Trafikverket inte når hela vägen fram i inriktningsunderlaget. Vi hade också gärna sett större ambitioner och visioner för intermodala transportlösningar på väg och järnväg.

Flyget på undantag i inriktningsunderlaget

Trafikverkets separata underlagsrapport om luftfart lyfter fram flera ytterst relevanta områden att adressera i inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen. I princip inget av det som lyfts fram i underlagsrapporten finns dock med i inriktningsunderlaget. Detta är olyckligt och bitvis märkligt - vilket syfte tjänar en utförlig och initierad underlagsrapport om inget av det sedan återspeglas i inriktningsunderlaget?

Inriktningsunderlaget lyfter fram flygets viktiga roll och konstaterar även att flyget i Sverige har ett antal finansiella utmaningar. Detta motsvaras dock inte av några satsningar i underlaget vilket givetvis är oroande. Driftstödet till icke-statliga flygplatser utgör i princip den enda finansieringen av flyginfrastrukturen i inriktningsunderlaget. Detta motsvarar ca 0,25% av statens satsningar på transportinfrastruktur i föreslagen plan. Luftfarten har ingen namngiven investering i planen.

Trafikverkets underlagsrapport avseende luftfart konstaterar att det infrastrukturella lyft som krävs för att möta utvecklingen inom luftfarten och framtidens krav i fråga om flygsäkerhet, effektivitet och miljö inte kommer att kunna göras inom ramen för dagens finansieringsmodell. Detta är ett allvarligt konstaterande som inte hanteras i inriktningsunderlaget.

I inriktningsunderlaget lyfts nedanstående tre områden fram där det konstateras att det kommer att krävas insatser samt uppstå ökade kostnader för flyget. Inget av nedanstående motsvaras dock av finansiering i inriktningsunderlaget.

1. Hållbarhet - investeringar i infrastruktur

I underlaget beskrivs att flyget står inför stora förändringar när man under planperioden bedöms komma att hantera betydligt större mängder hållbart flygbränsle samt både batteri- och vätgasdrivna flygplan. Investeringar i kraftigare elförsörjning och laddinfrastruktur kan bli kostsamt och infrastruktur för att hantera vätgas kommer att innebära betydande investeringsbehov. Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att när kommersiellt tillgängliga elflyg finns är risken att omställningen till sådant flyg kommer att hämmas av att lönsamheten i luftfarten inte räcker för att finansiera nödvändiga investeringar av bl.a. laddinfrastruktur. För framför allt de icke-statliga flygplatserna kommer det att bli ytterst svårt med rådande ekonomiska förutsättningar. Underlagsrapporten bedömer att det krävs statligt stöd för att klara detta men det återspeglas inte i inriktningsunderlaget. Detta riskerar att fördröja implementeringen av fossilfritt flyg samt den ökade tillgänglighet detta har förutsättning att skapa.

2. Beredskap

Under planperioden bedöms behovet av beredskap vid landets flygplatser öka betydligt. Detta förstärks ytterligare av Sveriges inträde i NATO. Det handlar bl.a. om ökat öppethållande och uppgraderad flygplatsinfrastruktur inom ett antal områden. Det kan konstateras att luftfartens avgiftsmodeller har utformats med avseende på tjänster till kommersiell luftfart. Därmed uppstår begränsningar kring finansiering av tjänster för samhällsviktigt flyg och beredskap. Detta kommer att behöva hanteras framöver men dessvärre finns inget beskrivet kring detta i inriktningsunderlaget. Ur ett totalförsvarsperspektiv bör flygplatser som pekas ut som riksintressen även automatiskt ingå i systemet med beredskapsflygplatser, och de senare bör av samma skäl samordnas med Transportstyrelsens utpekanden av reservflygplatser. Därmed bör beredskapsflygplatser, inbegripet reservflygplatser och riksintresseflygplatser så långt som möjligt vara samma för att kunna säkerställa tillgängligheten för lufttransporter vid alla beredskapslägen och förhållanden. Det skulle behöva återspeglas i inriktningsunderlaget. Vidare finns det ytterst begränsade nationella modeller som är utformade för samhällsviktigt flyg med helikopter. Det finns exempelvis inte några helikopterflygplatser i nätverket med beredskapsflygplatser och beredskapsflygplatsernas procedurer och utrustning är främst utformad för kommersiella flygtransporter med flygplan. Helikopterflygplatserna skiljer sig till stor del åt från sådana flygplatser som företrädesvis har utformats för flygplan. Detta skulle behöva utgöra en tydligare del i hur luftburen nationell beredskap ska säkras.

3. Luftrummutformning och utveckling (planeringsansvaret)

Kapaciteten i luftrummet bedöms inte vara tillräcklig för att hantera den mängd flygrörelser som prognostiseras, framför allt under planperiodens senare del och framåt. Det behövs ett utpekat ansvar och ett brett uppdrag för den långsiktiga planeringen av luftrummet. Trafikbilden förväntas bli betydligt mer komplicerad, speciellt i det undre luftrummet som en följd av storskalig introduktion av drönare. Forsvarsmaktens vidgade uppdrag kommer troligtvis att leda till ökad verksamhet i luftrummet med de utmaningar det innebär för kommersiell och övrig samhällsnyttig luftfart. Detta skulle behöva återspeglas i inriktningsunderlaget.

Övriga synpunkter

Det finns ett beroende mellan eftersatt underhåll av väg- och järnväg och satsningar på flyginfrastruktur. Fler väljer flyget när inte tåget fungerar eller är pålitligt samt när vägstandarden försämras. Därmed ställs ökade krav på luftfarten i takt med att underhåll av övriga transportslag släpar efter. Detta motsvaras dock inte av nödvändiga investeringar. Kopplat till detta finns inte något skrivet i inriktningsunderlaget när det gäller flygets roll för gods. Detta syns oftast inte då gods oftast mäts i vikt och inte i värde. Flyget hanterar primärt högvärdigt gods och flygets roll för godstransporter (både för näringslivet och för samhället i bl.a. kriser) är betydande. Det är dock inte något som avspeglas i långsiktiga satsningar på en välfungerande försörjning av gods i hela landet.

Sverige är det land i EU som har längst mellan landsändarna - därmed fyller luftfarten en oerhört viktig funktion avseende rörligheten för både gods och människor. Det finns ett stort behov av att bättre samordna satsningar på transportinfrastruktur där samtliga transportslag samverkar i ett sammanhållet system. Detta har efterlysts under lång tid men satsningar som knyter alla transportslag samman saknas dessvärre även i detta inriktningsunderlag.

Tydligare ansvar hos Trafikverket för flygets infrastruktur

Inom luftfarten finns ett antal aktörer med delvis överlappande ansvarsområden. Det handlar om myndigheter, statliga verk och statliga bolag men även om alla de kommuner och regioner som äger, driver och finansierar flygplatser. Här bör Trafikverket få ett tydligt utpekad ansvar som samordnande myndighet för luftfartens infrastruktur. Det skulle kunna bidra till att på ett kraftfullt sätt adressera de utmaningar som luftfarten står inför och som både lyfts fram ovan samt i Trafikverkets underlagsrapport.

Investeringar kopplat till beredskap ska även omfatta flygets infrastruktur

Som beskrivits i punkten om beredskap tidigare i detta avsnitt så uppstår nya behov inom luftfarten kopplat till den förändrade säkerhetspolitiska situationen. Flyget har en viktig roll i svensk beredskap. Därmed bör nationella investeringar kopplat till höjd beredskap även omfatta flygets infrastruktur. Detta finns inte beskrivet i inriktningsunderlaget men det måste vara en självklarhet att samtliga transportslag omfattas, samordnas och finansieras när de svenska beredskapsinsatserna kopplat till transportinfrastrukturen planeras och beslutas.

Hamnarna – på undantag i inriktningsunderlaget

Sjöfarten och hamnverksamheten i Sverige är av avgörande betydelse för såväl tillväxt som omställning. Underlagsrapport Sjöfart som finns till inriktningsunderlaget visar hamnarnas utmaningar och möjligheter och ger en god bild av dess betydelse i framtiden. Liksom för luftfarten saknas flera slutsatser från underlagsrapport i inriktningsunderlaget.

Viktig nod i transportsystemet

Hamnarna i Sverige har en avgörande roll både för rikets försörjning av livsmedel, produkter och insatsvaror och för att vår export ska fungera. Även i omställningen av transportsystemen från vägtransporter till järnväg och sjöfart har hamnarna en nyckelroll. Närmare 90 procent av Sveriges totala import och export passerar en hamn och cirka 30 miljoner passagerare stiger på eller av fartyg i svenska hamnar årligen.

Utan fungerande hamnar stannar Sverige. Det är i hamnen som olika transportslag möter varandra; järnväg möter lastbil, färja möter buss, lastbil möter sjöfart. Hamnen är per se multimodal.

Genom effektiva och rationella vägtransporter underlättas överlastning till järnväg och sjöfart. Det är därför angeläget att BK4 vägnätet når ända ut till hamnarna. Transportföretagen anser att regeringen bör överväga ett särskilt stöd till kommuner för att ge kommunerna möjlighet att förstärka kommunala vägar som utgör viktiga anslutningsvägar till hamnar. Också vattenvägar till hamnen behöver säkras.

Hamnarnas roll i omställningen

Hamnarnas betydelse i transporternas gröna omställning är central. Hamnarna kommer att spela en central roll som en "energinod" för sjöfartens omställning. För sjöfartens omställning är tillgång till fossilfria drivmedel och fordon avgörande. Här kommer hamnarnas förmåga att bistå med fossilfria drivmedel och el att vara en framgångsfaktor.

Hamnarna och sjöfartens el- och kapacitetsbehov kommer att ha en stor inverkan på elförsörjningen. Det handlar om elnätets utbyggnad men också om hamnens förmåga att skapa energi och balansera elnätet.

EU har inom ramen för 'fit-for-55' satt upp krav på hamnarna, det är stora investeringar som läggs på landets i huvudsak kommunalt ägda hamnar. Här behöver staten ta ett ansvar för att stödja hamnarnas anpassning till sjöfartens kommande behov.

Såväl svenska som europeiska regelverk skapar ett framtida investeringsbehov, det är ett statligt intresse och ansvar att hamnarna anpassas till framtidens transporter.

Beredskap

Sveriges uppbyggnad av vår allmänna beredskap och vårt Natomedlemskap kommer att ställa högre krav på hamnarna. Hamnarna är dels viktiga för försörjningskedjor dels för militär beredskap och säkerhet.

Vi kommer behöva ta emot nya typer av fartyg och förband. För att skapa kapacitet för denna nationella angelägenhet kommer de oftast kommunalt ägda hamnarna att behöva stöd.

Sverige är inte färdigbyggt – gå från ord till handling i frågan om alternativ finansiering

Även om vi bättre behöver vårda den infrastruktur vi redan har, och majoriteten av framtidens transporter kommer att gå på infrastruktur som redan finns, så är Sverige inte färdigbyggt. Transportföretagen ser ett stort behov av kapacitetsförstärkningar på både väg- och järnvägssidan de kommande decennierna. Trafikverket glider i inriktningsunderlaget alltför lättvindigt undan frågan om möjligheterna till alternativ finansiering av infrastruktur. I regeringens direktiv står det att "Trafikverket ska också bedöma vilka förutsättningar som finns att finansiera lämpliga projekt med utökade intäkter från banavgifter samt vilka förutsättningar som finns för ökad medfinansiering eller annan alternativ finansiering. Bedömningen ska inkludera en analys av vilka konsekvenser det kan innebära för biljett- och transportpriser, efterfrågan på resor och transporter samt för den samhällsekonomiska effektiviteten."

Trafikverket gör en kortfattad rapportering i inriktningsunderlaget under rubriken "Ytterligare tillkommande finansiering är möjlig, i begränsad omfattning" och en lite längre redogörelse i underlagsrapporten "Ekonomi och Finansiering".

Trafikverket nämner att de omvärldsbevakar alternativ finansiering, bland annat med infrastrukturansvariga myndigheter och organisationer i det internationella samarbetet och ger några exempel på principiellt sett tänkbara typer av objekt i inriktningsunderlaget.

Trafikverket bör gå från omvärldsbevakning till praktisk handling. Transportföretagen vill därför återigen påpeka att regeringen bör uppdra Trafikverket att starta upp en försöksverksamhet med alternativ finansiering (OPS) utifrån den modell som presenterades i delbetänkandet ”Finansiering av infrastruktur med privat kapital?” (SOU 2017:13).

Försöksprogrammet skulle bestå av minst tre OPS-projekt inom transportinfrastrukturuområdet. 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.

Avslutning

Mot bakgrund av vad Transportföretagen anfört i vårt remissyttrande anser vi att det enda rimliga alternativet till ram för kommande plan för transportinfrastrukturen är befintlig ramnivå plus 20 procent.

Med vänlig hälsning



Marcus Dahlsten
vd
Transportföretagen



Tina Thorsell
samhällspolitisk chef
Transportföretagen