

2020-01-19

Infrastrukturdepartementet
Diarienummer: I2020/02739

Remissyttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2022

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) välkomnar möjligheten att få ge våra synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför nationell plan för transportsystemet.

LRF är en partipolitiskt obunden intresse- och företagarorganisation för människor och företag inom de gröna näringarna. LRFs ca 140 000 medlemmar driver tillsammans nästan 70 000 företag och det gröna näringslivet står för lite mer än 4 procent av Sveriges BNP. Våra medlemmar finns i hela landet.

Inledning

För LRF är det viktigt med ett väl fungerande transportsystem. Om vi ska ha ett Sverige som håller samman med god tillväxt, sysselsättning och utveckling måste det finnas väl fungerade transportinfrastruktur - i hela landet. För LRF är det särskilt viktigt att det som kan beskrivas som det finmaskiga nätet av främst väg men även järnväg fungerar väl. De ställer höga krav på underhåll. Ett Sverige som ska möta klimatutmaningar och genomdriva en hållbar grön omställning måste ha effektiva transportmöjligheter för den förnyelsebara råvaran som landets jord- och skogsnäring kan producera och förädla.

Övergripande kommentarer från LRF

LRF delar Trafikverkets bedömning att **underhåll av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet** i den framtida nationella planen. Detta är både mest samhällsekonomiskt lönsamt och ligger i linje med fyrstegsprincipen. Den nuvarande budgeten för vidmakthållande räcker inte ens till att bibehålla nuvarande standard och än mindre till att ta igen eftersatt underhåll, vilket leder till att kostnaderna ökar på sikt. Sverige har idag en stor underhållsskuld. Därför delar LRF Trafikverkets bedömning att nyinvesteringar bör stå tillbaka till förmån för vidmakthållande av befintliga anläggningar i den kommande planen. Det är nödvändigt för att bibehålla en god tillgänglighet i hela landet, inte minst på landsbygden.

Inriktningen för de ekonomiska ramarna bör därför styras av behovet att dels vidmakthålla dagens infrastruktur samt att återta en del av det eftersatta underhållet. LRF förordar Trafikverkets alternativ där **de ekonomiska ramarna höjs med 20 procent och nya stambanor finansieras utanför planen**. Detta är det mest samhällsekonomiskt lönsamma valet av de olika

2020-01-19

alternativ som presenteras i inriktningsunderlaget och är även det enda som möjliggör att eftersatt underhåll tas igen och att BK4-reformen kan genomföras fullt ut. Det hade även inneburit mer medel i länsplanerna, vilket bidrar till den regionala tillväxten och att förbättra tillgängligheten i hela landet.

Särskilda kommentarer

Enskilda vägar

LRF delar Trafikverkets bedömning om att anslaget till enskild väghållning bör öka inför kommande planperiod. Det enskilda vägnätet utgör den största delen av vägnätet och är centralt för att säkerställa samhällets försörjning av livsmedel, skogsråvara och biobränsle. 9 av 10 lantbrukare använder det enskilda vägnätet i sin dagliga verksamhet. Det enskilda vägnätet fyller även en viktig funktion i samhället ur beredskapssynpunkt. Samtidigt finns det ett växande renoveringsbehov på de enskilda vägarna där bland annat upprustning av många broar är nödvändigt framöver, inte minst med bakgrund i BK4-reformen. Detta kräver att det i anslaget finns utrymme för det särskilda driftbidraget, som kan gå till större åtgärder såsom renovering av broar. Därutöver förväntas de löpande kostnaderna för de enskilda väghållarna att öka de kommande åren, bl.a. avseende snöröjning. Med bakgrund i detta är det nödvändigt att anslaget till enskilda vägar ökar. LRF ställer oss därmed **positiva till Trafikverkets förslag om ett anslag på 16 miljarder, vilket innebär en tydlig höjning i förhållande till nuvarande plan.**

Statliga vägar

LRF delar Trafikverkets analys om att underhållet på det statliga vägnätet är kraftigt eftersatt och att regeringen därför bör skifta fokus till att vårda det vi har. Det bristande underhållet märks inte minst på det lågtrafikerade statliga vägnätet, där den gällande infrastrukturplanen 2018-2029, innebär att standarden försämras under planperioden. Om vi ska ha en ökad produktion av livsmedel och skogsprodukter i framtiden måste förutsättningarna för att transportera gods och varor fungera i praktiken. Till exempel måste dagens moderna lastbilar och maskiner kunna köras på vägnätets alla delar avseende bland annat vikt, längd och bredd. LRF anser därför att det är otillräckligt att i kommande plan endast täcka kostnaderna för vidmakthållande enligt dagens funktionalitet och att **kommande plan även bör ge utrymme för att ta igen det eftersatta underhållet på det statliga vägnätet.**

Vi vill i sammanhanget även lyfta den oro som många av våra medlemmar på landsbygden känner inför de omfattande behoven av upprustning av kommunal belysning på statliga vägar runt om i landet. Många av dessa belysningsanläggningar är lokaliserade i landsbygdskommuner där kommuner saknar tillräckliga medel för att rusta upp belysningen till dagens krav. Det finns en oro att dessa belysningsanordningar kommer att behöva tas ned, och LRF hade därför gärna sett att denna fråga adresserades i Trafikverkets inriktningsunderlag.

2020-01-19

BK4

LRF delar Trafikverkets analys om att arbetet med att tillåta längre och tyngre fordon på väg bör påskyndas. Att höja bärigheten till BK4, är kostnadseffektivt och bidrar till att minska utsläppen från godstransporter på väg. Denna reform är av särskild vikt för det gröna näringslivet som helhet. Därför förespråkar LRF **att de ekonomiska ramarna medger att BK4-reformen kan genomföras fullt ut.**

Biodrivmedel

Trafikverkets analyser visar att en omfattande elektrifiering av fordonsflottan, ett ökat inslag av biodrivmedel och högre priser på fossila bränslen behövs för att nå målet till 2030.

Trafikverket föreslår att regeringen ser till att en strategi tas fram för användning och produktion av biodrivmedel. En färdplan efterfrågas för biodrivmedelsanvändningen som tar hänsyn till att biodrivmedel är en internationell handelsvara som finns i begränsad mängd och måste produceras med strikta hållbarhetskrav. **LRF delar Trafikverkets analys om att en ökad andel biodrivmedel kommer att behövas för att nå målet till 2030 och är positiva till förslaget om att ta fram en strategi specifikt för produktion och användning av biodrivmedel.**

För att det ska vara möjligt att genomföra bytet från fossil diesel till biodiesel måste utbudet av biodrivmedel öka kraftigt. LRFs åsikt är att biodrivmedel bör tillverkas i Sverige, med fördel från svenska råvaror. En nationell råvaru- och drivmedelsproduktion ger en bättre spårbarhet och kontroll över hållbarhet och miljöpåverkan. Det gör även Sverige mindre sårbart ur en kris- och beredskapsaspekt eftersom det minskar beroendet av importerade råvaror och drivmedel. Därför bör både produktion och användning av svenska biodrivmedel stimuleras.

Höghastighetståg

Järnvägen fyller alltjämt en viktig roll för basindustrins transporter. Trafikverket beskriver i sitt underlag kapacitetsbrister och eftersatt underhåll på delar av stambanorna, vilket bör åtgärdas.

Trafikverkets inriktningsunderlag tydliggör dock att de negativa effekterna i trafiksystemet på grund av bristande underhåll skulle bli än mer omfattande om de nya stambanorna för höghastighetståg finansierades inom ramen för den nationella planen. I praktiken innebär det nödvändiga och mer samhällsekonomiska åtgärder kommer att få stå tillbaka i förhållande till nya stambanor. **Därför förordar LRF att nya stambanor finansieras utanför planen.** Vi är starkt kritiska till ett scenario där tillgängligheten sjunker i stora delar i Sverige, på grund av bristande underhåll, för att finansiera bygget av stambanor mellan Sveriges tre största städer.

Trafikverkets uppdrag gällande kompletterande uppgifter om nya stambanor för höghastighetståg ska slutredovisas den 28 februari. Det innebär att det i

2020-01-19

samband med denna remiss inte är möjligt att ta ställning till projektets omfattning, kostnader eller utformning, vilket LRF ställer sig kritiska till. Utformningen av projektet har nämligen stor påverkan på förutsättningarna att driva jord- och skogsbruk inom korridorerna för de nya stambanorna. Den långsamma planeringsprocessen och de omfattande osäkerhetsfaktorerna som projektet omgärdas av, leder till att en död hand läggs över stora områden av Sveriges landsbygd. Det påverkar såväl fastighetsvärden som utvecklingsmöjligheten för våra medlemmar.

Därför vill LRF i sammanhanget framföra att om stambanan ska byggas, bör den utformas för lägre hastighet på stambanan, med en maxgräns på 250 km/h och en dragning som möjliggör så stor hänsyn till omkringliggande landskap som möjligt. Frågan om hastighet är särskilt aktuell på sträckan Lund-Hässleholm, som fortsatt planeras för 320 km/h. Vi förordar därutöver att stambanan dras längs med befintlig infrastruktur i den mån det är möjligt, för att undvika nya barriärer i landskapet.

Med vänliga hälsningar
LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Victoria Bondesson
Enhetschef, Företagarvillkor och analys

Cecilia Reje
Näringspolitisk expert, infrastruktur