

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Vår referens/dnr: SN DNR 2021-9
Er referens/dnr: I2020/02739

2021-01-29

Remissyttrande

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade rapport och vill framföra följande synpunkter.

Inledning och sammanfattning av synpunkter och förslag

Näringslivet är beroende av väl fungerande infrastruktur och effektiva transporter till ett konkurrenskraftigt pris. Svenska företag är under ständig konkurrensutsättning och en förbättrad tillgänglighet till marknader och kompetens är avgörande för handel och jobbtillväxten. Globala trender och utmaningar förändrar ständigt näringslivet och transportbehoven.

Ekonomisk tillväxt kommer även framöver att vara avgörande för möjligheterna att möta framtidsutmaningarna. En växande befolkning och en högre ekonomisk aktivitet gör att transporter ökar, transportsystemets funktionalitet måste hålla jämna steg med denna utveckling.

Men Sverige har byggt upp en infrastrukturskuld. Den skapar kostnader för samhället och riskerar försämra företagens förmåga att växa och anställa.

Under de närmaste åren behövs mer resurser, med tydligt fokus på att i framtiden skapa förutsättningar för en större andel förebyggande underhåll och mindre akuta och felavhjälpanande åtgärder. Arbetet med att effektivisera användandet av samhällets knappa resurser måste intensifieras. På längre sikt behövs omfördelning och en bättre användning av pengarna, utifrån mer effektiva åtgärdsval.

För långsiktig tillväxt är det nödvändigt att prioritera näringslivets konkurrenskraft. Kapacitetsbrist, hastighetsnedsättningar, avbrott och förseningar är skadligt för näringslivet. Det handlar om att mer effektivt vårda och förstärka den stora massan av redan befintlig transportinfrastruktur i systemet men även framtida nybyggnationer.

Transporterna behöver ställa om i en hållbar riktning och näringslivet är en starkt drivande kraft. För att minska miljö- och klimatbelastningen behövs smartare och energieffektivare

transportupplägg premieras samt en bred palett av åtgärder och styrmedel som lägger grund för både hållbar utveckling och en ökad internationell konkurrenskraft.

Ett transportsnålt samhälle, där olika transportslag pekats ut som bättre än andra och transportefterfrågan ska dämpas med högre transportkostnader är inte eftersträvansvärt. Ledstjärnan ska istället vara det transporteffektiva och utsläppsnåla samhället. Endast då kan Sverige bli en förebild för andra att följa efter.

Nedan sammanfattas synpunkter och förslag uppdelat på remissyttrandets tre huvudrubriker.

1. Infrastrukturskulden kräver en offensiv ekonomisk ram som stärker transportsystemets funktionalitet i hela landet (s. 4-10):

- Inriktningsunderlaget tydliggör de stora utmaningarna som finns i transportsystemet. Det ger en tydlig bild av att det under lång tid funnits en diskrepans mellan tillgängliga resurser och en allt mer nyttjad transportinfrastruktur och en accelererande bristande kvalitet. Trots historiska satsningar och positiva tendenser riskerar infrastrukturskulden öka.
- Nästa planperiod kräver en offensiv ekonomisk ram. Planperioden bör fortsatt vara 12-årig. 20 procent utöver gällande ramnivå är det enda realistiska alternativet. Eventuellt nya stambanor för höghastighetståg ska hållas utanför plan.
- Välkommet att underhåll av det befintliga systemet är fortsatt huvudfokus men problematiskt att det innebär ett relativt litet utrymme för ytterligare utveckling av transportsystemet.
- Problematiskt att en mycket liten del av det eftersatta underhållet kan komma att återtas inom kommande planperiod.
- Ett eftersatt underhåll är kapitalförstörelse och hämmar konkurrenskraften. Utveckla bättre modeller för effektsamband och samhällsekonomiska värden av godstransporter för att bättre beräkna den samhällsekonomiska nyttan att reinvestera visavi behålla dagens funktionalitet.
- Trafikverket bör analysera hur man kan frigöra och omfördela medel, inom ramen för kommande 12-åriga planperiod, för att öka ambitionsnivån att återta det eftersatta underhållet.
- Trafikverket bör också upprätta en långsiktig och finansierad underhållsplan för järnväg och väg med mål om att ta igen det eftersläpande underhållet.

2. En offensiv ekonomisk ram förutsätter effektivare användning av tillgängliga anslagsmedel (s. 10-16):

- Trafikverket bör fortsatt förbättra nyttjande och metodik gällande de samhällsekonomiska kalkylerna.
- Trafikverket bör förbättra analysen av godstidsvärden. Forskningen kring godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna är eftersatt. Det bör vara en högt prioriterad forskningsfråga för Trafikverket i att stärka svensk konkurrenskraft. Det ligger således också i infrastrukturdepartementets och regeringens intresse att frågan prioriteras av Trafikverket.
- Trafikverket bör förbättra analysen av underhållsåtgärder. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla samhällsekonomiska kalkyler gällande reinvestering och underhållsåtgärder så att de kan jämföras med redan utvecklade och existerande kalkyler för investeringsobjekt. Det skulle stärka underhållsarbetets status, underlätta Trafikverkets styrning av verksamheten och ge politikerna ett bättre beslutsunderlag.
- Förbättra uppföljningen av Trafikverkets verksamhet - få koll på anläggningen. Trafikverkets uppföljning av verksamheten behöver förbättras genom exempel systematisk insamling och analys av kostnadsdata och koppla ihop detta med tekniska data. Regeringen bör ge Trafikverket uppdrag att genomföra systematiseringen.
- Trafikverket anger att produktiviteten har förbättrats men resultaten är inte transparenta. Regering och riksdag bör därför fortsättningsvis avkräva årliga rapporter om produktivitetens utveckling.

- Intensifiera arbetet med effektivitets- och produktivitetsförbättringar genom upphandlings- och kontraktsformer, med ökade frihetsgrader, för att stimulera innovationer.
- Genomför ett försöksprogram med av minst tre OPS-projekt inom transportinfrastrukturuområdet för att möta det stora behovet av ökad innovation, effektivitet och produktivitet i bygg-, anläggnings- och driftsfasen.
- Inrätta ett infrastrukturråd för en oberoende och kontinuerlig granskning och utvärdering av infrastrukturpolitiken och transportinfrastrukturens förvaltning.

3. Synpunkter på utvalda delar av inriktningsunderlaget (s. 16-24):

- Regeringen bör tillsätta en biodrivmedelskommission. Givet utmaningarna att möta de föreslagna nivåerna i reduktionsplikten behöver biodrivmedelsfrågan behandlas på liknande sätt som elektrifieringen, där en elektrifieringskommission redan tillsatts.
- Ensidigt höjda transportkostnader skapar inte ett hållbart transporteffektivt samhälle. Åtgärder som skapar transporteffektivitet och stärker näringslivets konkurrenskraft borde fått större utrymme i inriktningsunderlaget, så som exempelvis att vägnätet förstärks för att klara tyngre lastbilar, att underlätta för den överflyttningspotential som finns för långväga transporter från väg till järnväg och att stödja åtgärder inom sjöfarten.
- Enbart höjda drivmedelspriser påverkar konkurrenskraften negativt. Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter inom transportsektorn påverkar näringslivets konkurrenskraft.
- Svenskt Näringsliv välkomnar att kompetensförsörjning behandlats inom ramen för den långsiktiga planeringen. Bland annat anser Svenskt Näringsliv att det är positivt att samordna strategiska kompetensförsörjningsfrågor inom ramen för ett nationellt råd och att koppla en analysfunktion till arbetet som ger en bild av kompetensbehoven i branschen på kort och lång sikt. Svenskt Näringsliv delar Trafikverkets åsikt att ersättningsnivån inom yrkesvux bör ses över så att de bättre svarar emot kostnaden för utbildningen.
- Det nordisk-europeiska samarbete behöver intensifieras för att möta gemensamma utmaningar. Kommande nationell plan behöver bli mer specifik i exempelvis frågan om en ny fast förbindelse till Danmark och andra alternativa transportlösningar, som ökar redundansen vid störningar och minskar sårbarheten i transportsystemet, mellan Sverige och kontinenten.
- Trafikverket haltar i sitt trafikslagsövergripande uppdrag. Sjöfart får fortsatt litet utrymme och luftfart lyser i stort sett helt med sin frånvaro. För näringslivet är flyget en viktig och naturlig del av transportmixen och fyller en viktig funktion. Infrastrukturpropositionen bör på ett tydligare sätt än Trafikverkets inriktningsunderlag behandla flyget och flygplatserna som en integrerad del av ett sammanhållet och väl fungerande transportsystem.
- Svenskt Näringsliv välkomnar att sjöfart och sjöfartsinvesteringar utgör utgångspunkt för de prioriteringar som Trafikverket presenterar och ingår i de gemensamma förutsättningarna för den ekonomiska ramen som ska styra nästa planperiod. Finansiering av nya isbrytare ska tas inom infrastrukturbudgeten och vinterväghållningen sjövägen bör likställas med vinterväghållning på väg och järnväg, det vill säga driften av isbrytarna ska finansieras inom ramen för Trafikverkets underhållsanslag.

1. Infrastrukturskulden kräver en offensiv ekonomisk ram som stärker transportsystemets funktionalitet i hela landet

1.1 Inriktningsunderlaget blottlägger utmaningarna i transportsystemet

Trafikverkets inriktningsunderlag tydliggör de stora utmaningarna som finns i ett åldrande system där både transport- och trafikarbete ökar och bli tyngre. Mer och tyngre är en trend som kommer att fortsätta, driven av ekonomiskt tillväxt och befolkningsökning, vilket framgår i inriktningsunderlaget.

Transportsystemet måste utvecklas och moderniseras i en takt som möter framtidens behov. Sverige är ett förhållandevis stort och glesbefolkat land i utkanten av Europa där vår gemensamma välfärd är starkt beroende av utrikeshandel. För att ekonomin ska kunna fungera är vi i hög grad beroende av att människor smidigt kan transportera sig mellan boende och arbetsplatser och att varor och tjänster kan flöda så fritt som möjligt.

Många företag i Sverige verkar också på en global marknad där konkurrensen är knivskarp. Effektiva och resurssnåla transporter, till konkurrenskraftiga priser, utförda på ett robust och kapacitetsstarkt transportinfrastruktursystem är därför ett viktigt konkurrensmedel och en ryggrad för hela samhället.

I den innevarande nationella planen för transportsystemet (år 2018-2029) gavs ett substantiellt tillskott av anslagsmedel, jämfört med föregående planperiod. Detta har delvis motverkat en allt snabbare nedbrytning av prioriterade stråk med stora transportflöden på väg- och järnväg. De senaste åren har det genomförts förbättringar av funktionalitet och robusthet som exempelvis upprustningar av lågtrafikerade banor för att öka omledningsförmågan på järnvägen.

I innevarande plan konstateras att det lågtrafikerade väg- och järnvägsnätets inte skulle kunna upprätthålla funktionaliteten i slutet av planperioden, något som kvarstår i det nu remitterade inriktningsunderlaget. Oroväckande är att denna problematik till delar också ökar.

Svenskt Näringsliv anser dock att innevarande nationell plan generellt innehåller, ur ett näringslivsperspektiv, många positiva delar. Fokus på drift och underhåll, att åtgärda akuta flaskhalsar och återinvesteringar i det befintliga transportsystemet är några övergripande exempel. Att prioritera väg- och järnvägsstråk med de största trafikflödena, genomföra strukturerade spårbyten på järnvägen och omledningskapacitet är också positivt, både för gods- och persontrafik.

Men det är också många, för näringslivet, viktiga åtgärder som kommer sent i planen eller finns inte med alls. Innevarande plan är "baktung" i betydelsen att många angelägna åtgärder och projekt ligger sent i planperioden.

1.1.1 Trots historiska satsningar och positiva tendenser riskerar infrastrukturens skulden öka

Det framgår i inriktningsunderlaget att de avsatta anslagsmedlen i den gällande nationella har gett effekt på prioriterade transportflöden. Men samtidigt överstiger behoven för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet, och återta eftersatt underhåll på väg och järnväg, de befintliga ekonomiska ramarna.

Trafikverket skriver: *”De successivt ökande ramarna har gett utrymme för ett visst återtagande av det eftersatta underhållet på de fyra särskilt utpekade transportflödena. Dessa flöden redovisas i gällande nationell plan och i Trafikverkets genomförandeplan. Fram till år 2022 kommer de faktiska hastighetsnedsättningarna på de prioriterade transportflödena att återställas. Det ger också utrymme för att bibehålla tillståndet på tio andra särskilt utpekade flöden. Samtidigt ökar det eftersatta underhållet i andra delar av systemet, med en eventuellt försämrad robusthet som följd.”*¹ Utvecklingen går således både åt rätt håll, på de av Trafikverket prioriterade delarna, men också åt fel håll.

Trafikverkets signal att nedbrytningen på vägsidan, både det låg- och högtrafikerade vägnätet, går snabbare än tidigare bedömningar är mycket oroväckande. Sammantaget leder detta till en successiv standardsänkning av både väg- och järnvägsnäten. Det medför längre res- och transporttider och förseningar.

Det är en bild som också framträder i en nyligen publicerad rapport vars slutsats är att mer än var tionde statlig väg är i mycket dåligt skick.²

Trafikverket anger att den ålderstigna anläggningen, utökandet av anläggningsmassan över tid och den ökande, allt tyngre, trafiken är huvudanledningarna. Det eftersläpande underhållet för väg och järnväg har ökat från 54 miljarder kronor till 66 miljarder kronor.

Inriktningsunderlaget indikerar att de årliga anslagsbehoven för vidmakthållande överstiger planeringsramsnivån i den gällande planen, men poängterar också att kostnaderna för namngivna objekt har ökat. Kostnadsökningen beror på att objekten till stor del kräver finansiering efter planperiodens slut och att kostnaderna för att färdigställa dem har ökat jämfört med vad som gällde då planen fastställdes.

Svenskt Näringsliv har flertalet gånger påpekat att behoven, trots ambitionshöjningar i plan 2018-2029 och 2014-2025, överstiger de ekonomiska ramarna.³ Transportinfrastrukturen erbjuder tillgänglighet men har på olika sätt eftersatts under decennier, både gällande nyinvesteringar och underhåll. Transportsystemet är idag delvis gammalt och slitet och har otillräcklig kapacitet och är känsligt för störningar.

Sverige har byggt upp en infrastrukturens skuld som på olika sätt medför kostnader för samhället och riskerar försämra företagens förmåga att växa och anställa, vilket i sin tur påverkar vårt gemensamma välbefinnande.

Men infrastrukturens skuld beror inte enbart på att för lite anslagsmedel, under lång tid, har avsatts till att underhålla och modernisera, även om det är en viktig faktor. Den är ett resultat

¹ TRV 2020/73376, s. 85.

² Eklöf, Kristin (Salbo.ai)/Transportföretagen (2021).

³ Se exempelvis Svenskt Näringsliv (4 juni 2018).

av en kombination av brister. Utöver resursbristen är också kunskapsbrist och på olika sätt ineffektivt nyttjande av tillgängliga anslagsmedel.⁴

1.2 Nästa planperiod kräver en offensiv ekonomisk ram

Trafikverkets inriktningsunderlag ger en tydlig bild av att det under lång tid funnits en diskrepans mellan tillgängliga resurser i form av statliga anslag och en allt mer nyttjad och en accelererande bristande infrastrukturkvalitet.

Svenskt Näringsliv har därför under lång tid efterfrågat att målsättningen för staten och infrastrukturförvaltaren bör vara att transportsystemets olika delar ska återställas till den nivå det är avsett för. Det är den lägsta godtagbara miniminivån vad gäller kvaliteten på infrastrukturen. För att ytterligare stärka funktionaliteten bör också det eftersläpande underhållet elimineras inom en planperiod.

Det framgår i inriktningsunderlaget att så inte kommer att bli fallet, vare sig om planperioden blir 12 eller 16 år. I avsnitt 1.2.1 (s.8) nedan finns en fördjupad diskussion angående detta.

Svenskt Näringsliv anser att det enda alternativet för nästa nationella plan för transportsystemet är att den ekonomiska ramen utökas med 20 procent, utifrån gällande ramnivå på 622,5 miljarder kronor. Planperiod bör fortsatt vara 12-årig och att nya stambanor hålls utanför plan, eller som Trafikverket uttrycker det *"har annan finansiering eller skjuts på framtiden"*.⁵ Motivering och synpunkter presenteras nedan:

Nationell plan för transportsystemet bör fortsatt vara 12-årig: Svenskt Näringsliv anser att Trafikverket på ett mycket pedagogiskt sätt presenterat de olika alternativ som möjliggörs vid en planperiod på 12 respektive 16 år. Planperiodens längd är en relevant fråga som bör analyseras och utmanas.⁶

Det finns ett flertal goda argument för och emot en 16-årig plan men minskad handlingsfrihet och att investeringsmedel riskerar att bindas upp under mycket lång tid är tunga argument som talar emot. Att ytterligare minska flexibiliteten gentemot framtida okända behov och omständigheter vore fel väg att gå.

Svenskt Näringsliv tillstyrker Trafikverkets bedömning att nackdelarna och riskerna med en längre planperiod är större än fördelarna och förespråkar en fortsatt 12-årig planperiod.

Eventuella nya stambanor (för höghastighetståg) ska hållas utanför plan: Regeringen gav i juni 2020 Trafikverket uppdrag att, inom en mycket kort tidsram, genomföra ännu en utredning om ett eventuellt byggande av nya stambanor. Uppdraget ska presenteras efter inlämnande av detta remissyttrande. Svenskt Näringsliv avser därför inte att kommentera den

⁴ För beräkningar, definitioner och beskrivning se exempelvis "Infrastrukturuskulden", Svenskt Näringsliv (2013) och "Infrastruktur och transporter för företagande och jobb", Svenskt Näringsliv (2016).

⁵ TRV 2020/73376, s. 134.

⁶ Svenskt Näringsliv har tidigare tagit upp denna fråga, men ur perspektivet att fyraårscykeln för revidering av nationell plan medför att den nya planen presenteras precis innan ett riksdagsval. Detta ökar bland annat risken för politiskt utpekade åtgärder, sent i planen, som riskerar kringgå nödvändig granskning genom exempelvis samhällsekonomiska effektberäkningar. Kan skapa undanträngning och medföra felaktiga kostnadsberäkningar. Se exempelvis "Infrastruktur och transporter för företagande och jobb", s.26 ff, Svenskt Näringsliv (2016).

pågående utredningen men vill poängtera att organisationen har, vid ett flertal tillfällen, lämnat synpunkter och inspel i frågan.⁷

Exempelvis har Svenskt Näringsliv lämnat synpunkter på de många olika förslag på (del-) finansiering som presenterats genom åren, de stora oklarheterna gällande totalsumma och omfattningen av systemet, den samhällsekonomiska lönsamheten, avsaknad av analys om utträngningseffekten av andra angelägna åtgärder i befintligt system, det eventuella framtida ägandet och kommersiella förutsättningar, det syfte de nya stambanorna ska uppfylla relativt det befintliga systemet, potential för överflyttning från andra trafikslag samt oklara klimateffekter för att nämna några.

Svenskt Näringsliv noterar att många av frågeställningar ingår i det uppdrag som Trafikverket ska presentera i slutet av februari 2021.

Svenskt Näringsliv anser givetvis att det är viktigt att underhålla, bygga ut och på andra sätt modernisera den svenska järnvägen, både för att stärka persontrafiken och för att skapa mer utrymme för godset. Att kapacitetsbrist råder på flera delar av det svenska järnvägsnätet är ett faktum men ny kapacitet kan skapas i alla steg av fyrstegsprincipen.

Det är också ett faktum att det finns stora problem i ett sedan länge underfinansierat och sårbart befintligt transportinfrastruktursystem. Det framgår tydligt i inriktningsunderlaget och kommer kräva stora ekonomiska resurser och binda upp nationell och internationell kompetens under lång tid framöver.

Ett eventuellt byggande av nya stambanor för höghastighetståg kan oavsett inte finansieras inom ramen för den kommande nationella planen. Det är uteslutet, inte minst med tanke på de stora utträngningseffekterna det skulle innebära för andra angelägna investeringar och underhållsinsatser i det befintliga systemet.

622,5 miljarder +20 procent är det enda realistiska alternativet: Givet de stora behoven som finns i befintligt system måste kommande plan utgöras av en offensiv ekonomisk ram. Den nu gällande nationella planen, som i många stycken är positiv ur ett näringslivsperspektiv, bör i stort genomföras och dagens funktionalitet måste upprätthållas. Den nuvarande nationella planen har ett underhållsfokus, något som även fortsätter i inriktningsunderlaget, vilket Svenskt Näringsliv välkomnar.

De delarna som berör ett fullt utbyggt system för BK4 är välkommet, likväl som utökade anslag för mindre kostsamma men effektiva och kapacitetshöjande trimnings- och miljöåtgärder. Att de sjöfartsinvesteringar som finns i innevarande plan utgör utgångspunkt för prioriteringar och ingår i de gemensamma förutsättningarna är positivt.

Svenskt Näringsliv vill, kopplat till trimningsåtgärder, också framföra att den näringslivspott på totalt 1,2 miljarder kronor under innevarande planperiod bör behållas och utvecklas. Däremot går genomförandet av de förslagna åtgärderna i transportsystemet för långsamt. Trafikanalys redovisar exempelvis att förbrukningen enbart legat på 20 procent av uttryckt ambitionsnivå de senaste två åren, trots att det finns förslag på projekt framme.⁸

⁷ Exempelvis "Infrastruktur och transporter för företagande och jobb", Svenskt Näringsliv (2016) samt Sverigeförhandlingens del- och slutrapport (2016 och 2017) och remissyttrande till "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029 (Remissversion 2017-08-31)".

⁸ Trafikanalys (2020).

Flaskhalsen finns i Trafikverkets planering. Trots genomarbetade förslag från näringslivet, måste Trafikverket göra om dessa enligt sin egen planeringsprocedur. Här finns en tydlig förbättringspotential i hur förslag ska tas fram för att säkerställa att de tas i enlighet med Trafikverkets processer för att snabbare komma till handling.

Men även en offensiva ekonomisk ram med +20 procent kvarstår två problemområden.

Svenskt Näringsliv välkomnar Trafikverkets "Vårda det vi har"-fokus som genomsyrar inriktningsunderlaget. Samtidigt är det oroväckande att det enbart finns utrymme för nya investeringar (utveckling) om drygt 20 miljarder.

Det behövs framdrift och tempo att genomföra angelägna och samhällsekonomiskt lönsamma objekt och åtgärder i den innevarande nationella planen, men det finns samtidigt ett stort flertal åtgärder, med hög samhällsekonomisk lönsamhet (se exempel i tabell 1, s. 11), utanför planen som också är angelägna för näringslivet. Svenskt Näringsliv avser att återkomma till detta senare i processen med framtagande av ny nationell plan för transportsystemet.

Det andra problemområdet avser Trafikverkets skrivningar och analys om möjligheten att återta det eftersatta underhållet, vilket kommer att diskuteras mer i detalj nedan.

1.2.1 Ett eftersatt underhåll är kapitalförstöring och hämmar konkurrenskraften

Svenskt Näringsliv värnar ett samhällsekonomisk effektivt nyttjade av skattemedel och välkomnar, som redan nämnt, perspektivet att vårda den transportinfrastruktur som redan finns. Det går dock att ifrågasätta om de redovisade inriktningarna lever upp till denna utsaga.

Det är anmärkningsvärt att Trafikverket, även om de tilldelas en mycket offensiv ekonomisk ram fram till år 2033, anger att enbart en liten del av det eftersatta underhållet, 13 av 66 miljarder, kan återtats i väg- och järnvägssystemet.

Ett fortsatt eftersatt underhåll är att betrakta som kapitalförstöring och inte ett långsiktigt effektivt sätt att behandla skattemedel, eftersom det innebär att transportinfrastrukturen förfaller över tid. Därutöver drabbar det näringslivet och den svenska konkurrenskraften. Näringslivet nyttjar ofta det mindre väg- och järnvägsnätet, där problemen med det eftersläpande underhållet är som störst.

Trafikverkets argumentation för att enbart bibehålla dagens funktion och inte reinvestera för att bygga bort det eftersläpande underhållet förklaras gällande järnväg med stöd av en samhällsekonomisk kalkyl.

Den visar att det förvisso är effektivt att bygga bort det eftersatta underhållet men att det är ännu mer lönsamt att enbart upprätthålla dagens funktion. Förklaringen ligger i att reinvesteringarna är dyra åtgärder, som ställs i förhållande till nyttorna med minskade förseningar och lägre framtida underhållskostnader, och att den lägre utgiften för att enbart bibehålla dagens funktion är att föredra jämfört med att bygga bort allt.

Svenskt Näringsliv uppskattar Trafikverkets ansats i underlagsrapporten *Effekter, samhällsekonomisk effektivitet och hållbarhet* att samhällsekonomiskt beräkna effekterna av underhållsåtgärder. Men det finns vissa brister.

I avsaknad av tydligare effektsamband mellan åtgärders (såsom olika typer av reinvesteringar) effekt på minskade förseningar används det grova så kallade McKinseysambandet – vilket indikerar att infrastrukturelaterade tågförseningar kan minskas med 35 procent om hela det eftersatta underhållet åtgärdas.

Svenskt Näringsliv noterar att Trafikverket är medvetna om bristerna i denna generella skattning och välkomnar det pågående arbetet med att utveckla mer detaljerade effektsamband mellan åtgärders effekt på förseningar. Ett fokus bör då ligga på åtgärder bantyp 3 och 5, där sannolikt mycket av det eftersläpande underhållet återfinns.

Därutöver ställer Svenskt Näringsliv återigen sig frågande till de godstidsvärden som nyttjats i kalkylen, något som påpekats under många år.

Det är sedan länge kartlagt att de samhällsekonomiska värden för godstransporter och sättet de förs in i kalkylerna uppvisar brister.⁹ I grunden handlar det om att tillförlitligheten inte inkluderats i godstidsvärderingen på ett adekvat sätt. Tillförlitligheten är den viktigaste aspekten för näringslivet godstransporter.

Givet bättre effektsamband och godstidsvärden kan det mycket väl vara så att det finns samhällsekonomisk fog för att bygga bort det eftersatta underhållet. Svenskt Näringsliv uppmanar ännu en gång Trafikverket att utveckla metoder och värdering av godstidsvärden.

På vägsidan har Trafikverket, i underlagsrapporten, enbart konstaterat att ramen på 2,2 miljarder per år kommer försämra standarden på vägnätet och bygga på underhållsskulden under planperioden. 3,3 miljarder per år krävs för att bibehålla dagens standard.

Trafikverkets hållning att enbart begränsa dagens nivå på det eftersläpande underhållet på väg och järnväg är problematiskt. Det är att likställa med att fortsatt skjuter problemet på framtiden.

Svenskt Näringsliv har stor förståelse för att de statliga anslagsmedlen är begränsade och att Trafikverket har en komplicerad uppgift att prioritera och fördela medel mellan utveckling och vidmakthållande, men även vilken typ av vidmakthållande som ska finansieras.

Samtidigt kan transportinfrastrukturen betraktas som en av statens kärnuppgifter, ett grundläggande åtagande, som syftar till att underlätta för jobb- och tillväxtskapande företag.

Svenskt Näringsliv föreslår att Trafikverket analyserar hur man kan frigöra och omfördela medel, inom ramen för en 12-årig planperiod, för att substantiellt öka tempot att återta det eftersläpande underhållet på väg och järnväg. En analys skulle kunna omfatta en granskning av projekt i innevarande nationell plan som inte är påbörjade och är samhällsekonomiskt olönsamma, som ett sätt att frigöra anslagsmedel.

Svenskt Näringsliv föreslår även att Trafikverket upprättar en långsiktig och finansierad underhållsplan för järnväg och väg. Dagens fyraåriga underhållsplaner behöver förlängas och tydligare kopplas till Trafikverkets genomförandeplan. Underhållsplanens längd bör som ett *minimum* följa den nationella transportplanens 12-årsperspektiv.

⁹ Vierth et al (2015); Vierth och Nyström (2013).

En långsiktig underhållsplan kan vara ett viktigt verktyg för att återta det eftersläpande underhållet och på ett bättre sätt planera och skapa underlag för långsiktig finansiering.

Svenskt Näringsliv noterar även de många goda åtgärder som tas för att stärka konkurrens och produktivitet. Det handlar om att utveckla upphandlings- och kontraktsformerna för att stimulera innovationer.

En förbättringspotential som påpekats i inriktningsunderlaget är digitalisering av uppföljning och kunskap om anläggningen, några områden som kommer att diskuteras i fortsättningen av detta remissyttrande.

2. En offensiv ekonomisk ram förutsätter effektivare användning av tillgängliga anslagsmedel

I inriktningsunderlaget framgår det att finns ett stort behov av tillskott av anslagsmedel till kommande nationella plan för transportsystemet. Det krävs en offensiv ekonomisk ram för att bibehålla funktionaliteten i det befintliga transportsystemet, marginellt återta det eftersläpande underhållet men också skapa ett, relativt litet, utrymme för nya investeringar.

Men med en offensiv ekonomisk ram måste också tydligare kopplas samman med det faktum att det finns en stor förbättringspotential inom Trafikverket för att använda det tillgängliga anslaget på ett effektivare och produktivare sätt.

Sådana åtgärder är exempelvis att intensifiera arbetet med att öka kunskapen om tillståndet i anläggningen, öka den samhällsekonomiska nyttan av åtgärder samt frigöra pengar för att, till exempel återta den stora massan av eftersatt underhåll och/eller nyinvestera i samhällsekonomiskt lönsamma projekt.

Nedan följer ett antal prioriterade områden som Svenskt Näringsliv anser direkt och indirekt kan bidra med effektiviseringar inom Trafikverket och därmed minska infrastrukturens skulden.

2.1 Förbättrat nyttjande och metodik gällande de samhällsekonomiska kalkylerna

Större statliga investeringar i väg- och järnväg underställs som brukligt en samhällsekonomisk kalkyl där kostnader och nyttor vägs samman med en berövad metodik till ett samhällsekonomiskt netto, en så kallad nettonuvärdeskvot (NNK).

Kalkylen medför att projekt kan jämföras i termer av samhällsekonomisk lönsamhet. Det är rangordningen av lönsamhet mellan projekt och inte den absoluta lönsamhetssiffran som är det intressanta, även om brytpunkten vid noll ger en bra fingervisning om lönsamma och ej lönsamma investeringar. I förberedelserna av nationell plan tar Trafikverket fram ett underlag med samlade effektbedömningar, SEB, där den samhällsekonomiska kalkylen utgör en omfattande del.¹⁰

Forskning visar dock att den samhällsekonomiska lönsamheten har begränsad inverkan på politikernas fastställande av slutgiltig plan,¹¹ vilket föranleder ett ineffektivt nyttjande av skattemedel.

¹⁰ SEB innefattar även fördelningspolitiska aspekter som inte kvantifieras i den samhällsekonomiska kalkylen.

¹¹ Eliasson, J., Börjesson, M., Odeck, J., & Welde, M. (2015).

I Tabell 1 nedan redovisas investeringskostnader och NNK för de investeringsobjekt som varit aktuella i Trafikverkets arbete med att ta fram en nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029.¹²

Utöver objekt som är upptagna i den av regeringen fastställda nationella planen inkluderar även tabellen sådana som funnits med i det förslag till plan som Trafikverket tagit fram, även objekt som först inryms i det alternativa förslag som bygger på 10 procents större investeringsram.

Vid en ytlig betraktelse tycks samhällsekonomisk lönsamhet ha ett relativt starkt genomslag på prioriteringarna.

Objekten i den fastställda planen har en NNK på i genomsnitt 0,05, att jämföra med -0,11 för objekten utanför plan.

Men bland objekten som är upptagna i planen återfinns också 24 objekt till en sammanlagd kostnad på 126 miljarder kronor som är kalkylerat olönsamma. Samtidigt finns 20 objekt utanför plan, till en sammanlagd kostnad av 8 miljarder kronor, som har bedömts som lönsamma.

Antag att regeringen och Trafikverket vid fastställandet av den nationella planen, givet aktuell total investeringsram, hade prioriterat objekten strikt efter kalkylerad lönsamhet.

Resultatet av en sådan omDisposition skulle bli att 12 objekt, med en total investeringskostnad på 41 miljarder kronor, skulle försvinna ur planen och ersättas av 30 objekt med en total investeringskostnad på 32 miljarder kronor.¹³ Vidare skulle planens genomsnittliga NNK öka från 0,05 till 0,21, vilket motsvarar en ökad netto nytta med omkring 20 miljarder kronor.

Detta översiktliga räkneexempel indikerar att den nationella transportplaneringen präglas av en bristfällig hushållning med skattemedel, eller om man så vill, ett samhällsekonomiskt slöseri.

2.1.1 Förbättra analysen av godstidsvärden

Erfarenheter visar också att det finns en rad ekonomiska effekter som systematiskt underskattas i modellerna, framförallt gällande godstransporter. Det är kartlagt att de samhällsekonomiska värden för godstransporter och sättet de förs in i kalkylerna uppvisar brister.¹⁴ Godstidsvärdet ska spegla företagets betalningsvilja för att snabbare men även tillförlitligare transporter.

Tabell 1. Investeringskostnad (miljarder kr) och NNK för större investeringsobjekt i nationell plan 2018–2029

	Antal			Investeringskostnad*			NNK
	NNK>0	NNK<0	Totalt	NNK>0	NNK<0	Totalt	
Objekt i planen	78	24	102	62.8	126	188.8	0.05
Objekt utanför planen	20	15	35	8	27	35	-0.11
Samtliga lönsamma objekt	98	0	98	70.7	0	70.7	1.26
Samtliga objekt	98	39	137	70.7	153	223.8	0.03

Källa: WSP:s bearbetning av data från Trafikverket

*Avser total investeringskostnad inkl. tillkommande finansiering och kostnader som ligger bortom år 2029.

¹² Teknikkonsultbolaget WSP har på uppdrag av Svenskt Näringsliv tagit fram underlaget till tabellen. Endast ej påbörjade investeringar med en investeringskostnad som överstiger 100 miljoner kronor ingår i sammanställningen.

¹³ Anledningen till att objekten som försvinner ur planen har en lägre samlad investeringskostnad än de som tillförs planen ha att göra med att det objekt som vid en strikt prioritering hamnar precis utanför planen har en mycket hög investeringskostnad.

¹⁴ Vierth et al (2015); Vierth och Nyström (2013).

För transporttider (value of travel time savings, VTTS) visar studier att persontransporter är högre värderade än godstransporter. Det är intuitivt att privatpersoner värderar snabbare ankomst högre än näringslivet. Däremot värdesätter näringslivet att transporterna kommer fram i tid, även om de inte går lika fort.

Exemplet kan göras med järnvägstransporter, där det godset inte transporteras med lika höga hastigheter som persontransporter men det är viktigt att tidtabellen håller. Tillförlitlighet handlar om att företagen ska kunna lita på infrastrukturen och vågar utlova leveranser till sina kunder. Avancerade logistiksystem bygger på tillförlitliga transporter. Tillförlitlighet definieras som värdet av minskad variation av transporttiden (Value of travel time variability, VTTV).

Forskningen kring godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna är eftersatt och det bör vara en prioriterad forskningsfråga för Trafikverket i att stärka den svenska konkurrenskraften. Det ligger således i infrastrukturdepartementets och regeringens intresse att frågan prioriteras av Trafikverket.

2.1.2 Förbättra analysen av underhållsåtgärder

Utöver värderingen av godstransporter, saknas även en vedertagen modell för att samhällsekonomiskt utvärdera underhållsåtgärder i befintligt system, i jämförelse med nya investeringar.

Underhållsfrågan är av en annan karaktär än nyinvestering då underhåll är en kontinuerlig frågeställning till skillnad från en investering. Ett reinvesteringsbeslut för att återställa funktionen på anläggningen, är en fråga om kostnadsminimering över en livscykel. Det inkluderar nedbrytningen av vägen eller järnvägen samt avvägningen hur länge mindre underhållsinsatser ska göras innan reinvesteringen genomförs. Nyttosidan utgörs av privatpersoner och näringslivet tidsbesparingar, tillförlitlighet och mindre fordonsförslitning.

Kunskapen och det empiriska underlaget för modellen finns dock¹⁵ och försök har gjort i den tidigare omnämnda underlagsrapporten (under avsnitt 1.3.1) till föreliggande inriktningsplanering, men det saknas fortfarande en vedertagen modell. Det innebär i praktiken att politikerna, med den yttersta beslutsmakten om den ekonomiska ramen, inte har något samhällsekonomiskt underlag för att prioritera mellan investeringar och underhåll.

Underhållsfrågor är mycket viktiga för näringslivet i bred bemärkelse, men också för samhället i stort och ur ett skattebetalarperspektiv. Exempelvis är den ovan nämnda problematiken med eftersläpande underhåll mest påtagligt på det mindre trafikerade väg- och järnvägsnätet med tunga godstransporter.

För att stärka underhållsarbetets status, underlätta Trafikverkets styrning av verksamheten och ge politikerna ett bättre beslutsunderlag bör Trafikverket utveckla samhällsekonomiska kalkyler gällande reinvestering och underhållsåtgärder som kan jämföras med redan utvecklade och existerande kalkyler för investeringsobjekt. Detta bör vara föremål för ett regeringsuppdrag.

¹⁵ Andersson et al (2011).

2.2 Förbättra uppföljningen av Trafikverkets verksamhet – få koll på anläggningen

Trafikverket lägger stora resurser på planering av infrastrukturer, både den fysiska planeringen men även enligt ovan med de samhällsekonomiska kalkylerna och SEB. Trafikverkets uppföljning av verksamheten är dock dokumenterat bristfällig.¹⁶

Problemet återfinns inte på projektnivå utan bristen ligger på den aggregerade nivå gällande systematiska sammanställningar av kostnader. Det föranleder två problem, dels för Trafikverkets egen styrning av verksamheten dels försvårar det extern granskning hur myndigheten förvaltar skattemedel.

Konkret handlar problemet om att digitaliserad data ligger i flertalet olika datasystem som inte kommunicerar med varandra. Trafikverket anser sig idag ha god kontroll på anläggningen ned på komponentnivå, d.v.s. vilka spår, växlar, signalställverk med mera som finns i anläggningen, när dessa installerades och hur stort behov av underhåll respektive komponent har. Dessa data måste dock kopplas samman med kostnadsdata för att kunna analyseras och för att få en gedigen helhetlig koll på anläggningens status och behov.

Svenskt Näringsliv anser att det är anmärkningsvärt att staten under så många år accepterat en situation där infrastrukturförvaltaren har en undermålig information om exempelvis vilka effekter olika underhållsåtgärder har på anläggningen.

Det krävs ett ordentligt krafttag för att se till att data systematiseras på ett sätt att den blir användbar, dels ur ett styrningsperspektiv men även så att tredje part kan granska Trafikverket. Regeringen bör skyndsamt ge Trafikverket i uppdrag att genomföra systematiseringen.

2.2.1 Trafikverkets granskning av kostnadsutveckling - har det blivit dyrare?

I inriktningsunderlaget konstaterar Trafikverket, på basis av sina egna index, att kostnaderna för att bygga och underhålla transportinfrastruktur har stigit mer än inflationen de senaste tio åren, i snitt 16,7 procentenheter högre än KPI (NPI/KPI-KS). Fortsätter den utvecklingen bedöms budgetramen på 622,5 miljarder i innevarande plan urholkas i storleksordningen 50 miljarder kronor under planperioden.

Det är en anmärkningsvärd siffra men Svenskt Näringsliv anser att Trafikverkets resonemang är problematiskt.

Dels är det problematiskt att Trafikverket, utifrån sina egna index, behöver mer pengar för branschens kostnadsökningar. Det handlar om trovärdighet. Trafikverket har en dokumenterat bristfällig kostnadsuppföljning, vilket medför att det för utomstående inte går att ganska indexen. En central fråga är om Trafikverkets siffror inkluderar exempelvis kvalitetsutvecklingen i branschen. Relevant fråga eftersom SCB:s officiella byggkostnadsindex inte tar hänsyn till kvalitetsutvecklingen i anläggningssektorn.¹⁷

Vidare anger Trafikverket, i ett regeringsuppdrag från år 2019, att myndighetens produktivitet förbättrats. Detta uppdrag återges också i inriktningsunderlaget där Trafikverket anger att deras *”interna mätningar av effekter indikerar att produktiviteten har förbättrats över tid, både*

¹⁶ Se exempelvis Statskontoret (2010), SOU 2012:39, SOU 2015:42, Riksrevisionen (2020), VTI (2020).

¹⁷ Nilsson et al (2020).

på väg- och järnvägssidan. Utfallet för produktivitetens utvecklingen inom vägunderhåll är cirka 2,5 procent årligen sedan 1990 och för järnvägsunderhåll cirka 1 procent årligen sedan 2001.”¹⁸

Mot bakgrund av tidigare studier om branschens bristande produktivitet, bör en sådan avvikande uppgift förklaras ingående och framgå tydligt i inriktningsunderlaget och dess underlagsrapporter. Problemet är att siffrorna i Trafikverkets rapport från år 2019 saknar källor, insamlingsmetodik och huruvida de är indexerade, vilket medför att siffrorna inte är transparenta. Frågan hur den ovan angivna produktivetsförbättringen inkluderas i den generella kostnadsuppräknings på 16,7 procentenheter kommenteras inte heller.

Otydligheten för en utomstående att tolka produktivetsutvecklingen kokar ned till en icke transparent och svåruppföljd verksamhet. Problemet att inte kunna följa Trafikverket produktivitet har påpekats under en lång tid¹⁹ utan att varken Trafikverket eller regeringar har fått till en ordentlig förändring.

Kunskap om vad som har gjorts är väsentligt för att kunna styra verksamheten mot effektivitetsförbättringar och på så sätt få ut mer väg och järnväg för pengarna. Regering och riksdag bör därför fortsättningsvis efterfråga årliga rapporter om produktivetsutvecklingen.

2.3 Intensifiera arbetet med effektivitets- och produktivetsförbättringar

Även om det med fog går att ifrågasätta Trafikverkets angivna produktivetsförbättringar över de senaste tio åren och att det, i det korta perspektivet, fortsatt saknas data för att mäta utvecklingen, så jobbar myndigheten kontinuerligt med att försöka stimulera innovationer i sektorn.

Trafikverket upphandlar all sin verksamhet och har, som dominerande beställare, ett särskilt ansvar för branschens 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 branschens 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, teknik konsulterna och underentreprenörerna att forska, utveckla och ta fram innovativa lösningar.

Konkret avser det en utveckling från rigida utföraentreprenader 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 kontraktsutformningar.

¹⁸ Trafikverket (2019).

¹⁹ Se exempelvis Statskontoret (2010), SOU 2012:39, SOU 2015:42, Riksrevisionen (2020), VTI (2020)

Ett konkret exempel på detta är delbetänkandet *"Finansiering av infrastruktur med privat kapital?"* som presenterade ett genomarbetat förslag på ett försöksprogram med offentlig-privat samverkan (OPS) inom transportinfrastruktur.²⁰

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.

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.

Svenskt Näringsliv föreslår därför att regeringen, i kommande infrastrukturproposition, uppdrar Trafikverket att starta upp en försöksverksamhet med OPS utifrån den modell som presenterades i delbetänkandet *"Finansiering av infrastruktur med privat kapital?"*.

Kopplat till de frågor som tas upp i detta avsnitt vill Svenskt Näringsliv återigen understryka att organisationen avstyrker förslaget om att Trafikverket varken helt eller delvis ska utföra järnvägsunderhåll i egen regi som återfinns i utredningen om Framtidens järnvägsunderhåll.²¹

2.4 Inrätta ett infrastrukturråd för oberoende och kontinuerlig granskning och utvärdering av infrastrukturpolitiken och transportinfrastrukturens förvaltning

Utifrån de synpunkter som framförs i avsnitt 1 och 2 anser Svenskt Näringsliv att det behövs en kontinuerlig och sammanhängande granskning och utvärdering av centrala aspekter av infrastrukturpolitiken och av transportinfrastrukturens förvaltning.

Redan år 2013 föreslog Svenskt Näringsliv att det skulle inrättas ett infrastrukturråd, med Finanspolitiska rådet som förlaga. Med utgångspunkten i innehållet och utmaningarna som framkommer av det remitterade inriktningsunderlaget, men också utifrån den historiska utvecklingen, är förslaget lika relevant och angeläget år 2021.

²⁰ Utredningen nämns i TRV 2020/73376, s. 158.

²¹ Se "Remiss av Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18)", Svenskt Näringsliv (137/2020).

Området har varit och är givetvis under olika form av granskning. Exempelvis Statens väg- och transportforskningsinstitut, Finanspolitiska rådet, Riksrevisionen, 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 transparensen 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.

3. Synpunkter på utvalda delar av inriktningsunderlaget

3.1 Klimatmålet är centralt men fortsatt en stor utmaning att uppnå sektormålet

En central del i regeringsuppdraget är transportsektorns klimatmål. Inriktningsplaneringen ska utgå från förutsättningar som gör att målen nås på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt, samt med hänsyn till andra transportpolitiska mål och principer.

Regeringen anger att *”ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet”*, vilket är en distinktion från förra omgången år 2015 av framtagande av inriktningsunderlag då *”Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga”*. Att *”funktionsmålet i huvudsak ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet ”* är inte en ny formulering men det är fortsatt oklart vad det egentligen innebär. Oklarheten skapar bland annat en utmaning för de som ska förvalta vår gemensamt ägda transportinfrastruktur på central, regional och kommunal nivå.

Trafikverket beskriver detta i avsnitt 2.4 "Ett regionalt utvecklingsperspektiv" där det står: *"Den viktigaste och svåraste utmaningen för en majoritet av regionerna är att förbättra tillgängligheten inom ramen för hänsynsmålet. Att arbeta mot funktionsmålet och samtidigt arbeta mot en omställning till ett fossilfritt transportsystem beskrivs som utmanande."*²²

Trafikverkets anser att det går att nå transportsektorns klimatmål på ett kostnadseffektivt sätt genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. Trafikverket menar att komponenter från alla tre centrala faktorerna, fordon, drivmedel och ett transporteffektivt samhälle, ingår.

Svenskt Näringslivs inställning är att transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling leder till ökade transporter över allt större avstånd. Samtidigt påverkar transporter på olika sätt vår miljö och bidrar till klimatförändringarna, inte minst på grund av transportsektorns relativt stora oljeberoende.

Näringslivet bejaktar och driver hållbarhetsarbetet och arbetar aktivt för att minimera transporternas klimatpåverkan. Utgångspunkten är att klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft.

Då behövs balans mellan de transportpolitiska målen, att arbetet sker med en realistisk tidshorisont och med förståelse för Sveriges beroende av en internationell utveckling på transportområdet. Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundförutsättning, inte minst eftersom ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv är centralt för att skapa de resurser som behövs för att ställa om till ett hållbart samhälle.

År 2016 lanserade Svenskt Näringsliv en rapport som i centrala delar liknar det som presenteras i inriktningsunderlaget.²³ Rapporten var ett faktabaserat inspel till Miljömålsberedningens arbete som låg till grund för riksdagsbeslutet om klimatmålet för transportsektorn. Inspelet syftade också till att ge ett transportperspektiv, något som saknades i Miljömålsberedningens arbete.

Rapporten pekade på en rad områden där arbetet behövde intensifieras för att uppnå en klimatneutral transportsektor år 2045. Där beskrivs ett antal konkreta förslag från olika delar av transportsektorn som övergripande kan sammanfattas under följande rubriker:

- Fortsatt energieffektivisering och teknikutveckling både när det gäller fordonsutveckling och logistik samt stimulanser till inköp av energieffektiva fordon. Detta innefattar även en stegvis elektrifiering av transportsektorn.
- Fortsatt introduktion av hållbara och konkurrenskraftiga biodrivmedel i större skala på den svenska marknaden.
- På längre sikt kan även åtgärder så som samhällsplanering för ett mer transporteffektivt samhälle få stor betydelse.

En mycket viktig utgångspunkt i detta, något som också Trafikverket utgår ifrån, är att Sverige inte har ensam rådighet över utvecklingen inom flertalet av dessa områden. Det är därför

²² TRV 2020/73376, s. 29-30.

²³ "En klimatneutral och hållbar transportsektor", Svenskt Näringsliv (2016).

avgörande att den internationella utvecklingen fortsätter och att Sverige arbetar aktivt med exempelvis frågor gällande hållbarhet, EU:s statsstödsregler och EU-krav på fordonsteknisk prestanda.

Mycket positivt har hänt sedan 2016, i många delar drivet av näringslivet, men en omfattande elektrifiering och substantiellt högre andel biodrivmedel är en stor utmaning, vilket också Trafikverket framhåller i inriktningsunderlaget.

Det vilar ett stort ansvar på staten att utveckla en elektrifieringsstrategi som tar ett helhetsgrepp. En elnätsutbyggnad, för att möjliggöra elektrifieringen av transporter, är av central betydelse. Ett nationellt perspektiv ska också synkroniseras med utvecklingen i vår omvärld, speciellt inom EU. Den nyligen tillsatta elektrifieringskommissionen har ett mycket viktigt uppdrag och arbete, något som Svenskt Näringsliv kommer att fortsätta följa och bidra med inspel.²⁴

Samma gäller utmaningen för reduktionsplikten som syftar till att ge en långsiktighet till marknadens aktörer för distribution och produktion av hållbara biodrivmedel.

Lagstiftningen om reduktionsplikt infördes år 2018, men den 22 december 2020 publicerade regeringen den sedan lång tid efterfrågade promemorian med förslag på reduktionsnivåer för bensin och diesel till och med 2030. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2021. Då är det drygt 8 år kvar till 2030. Svenskt Näringsliv har tidigare inlämnat remissyttrande angående reduktionsplikten²⁵ och avser att lämna synpunkter på promemorian från den 22 december. Därför kommenteras inte detta ytterligare för tillfället.

Svenskt Näringsliv anser dock att den komplexa elektro- och biobränslefrågan bör behandlas på samma sätt som elektrifieringen. Elektrifieringskommissionen bör därför skyndsamt efterföljas av en kommission för biodrivmedel som säkerställer teknikneutralitet och att vi når klimatmålen med bibehållen konkurrenskraft och försörjningstrygghet, så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt.

För att klara de föreslagna nivåerna i reduktionsplikten, samt den aviserade reduktionsplikten för flygfotogen, kommer olika delar av näringslivet behöva miljardinvestera. För att detta ska ske krävs stabila styrmedel samt en strategisk och långsiktig politik.²⁶

Ensidigt höjda transportkostnader ger inte ett hållbart transporteffektivt samhälle. Trafikverket menar att betydligt högre drivmedelspriser behövs för att dämpa transportefterfrågan. I Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen antas att bränslepriserna till år 2040 nästan ha fördubblats jämfört med i dag, vilket beräknas minska den bränsle drivna trafiken med omkring 20 procent jämfört med oförändrade bränslepriser.

Det sker en snabb transformation inom transportsektorn med elektrifiering och biodrivmedel men utgångspunkten om höjda transportkostnader är problematisk ur ett näringslivsperspektiv. Höga drivmedelskostnader, genom skattehöjningar, ger inte bara

²⁴ Regeringsuppdraget till Trafikverket att analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbbladning av tunga fordon längs större vägar är också en viktig utredning i sammanhanget.

²⁵ "Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle" (M2017/00723/R), Svenskt Näringsliv dnr 39/2017.

²⁶ Förslaget om en biodrivmedelskommission har länge förts fram av Drivkraft Sverige (fd SPBI). Se exempelvis Fossilfritt Sverige (2020).

negativa fördelningspolitiska effekter utan påverkar det internationellt konkurrensutsatta näringslivet negativt.

Faktum är att enbart den aviserade höjda ambitionsnivån i reduktionsplikten kommer kraftigt att påverka pumppriset på bensin och diesel, eftersom exempelvis produktionskostnaderna är högre för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter och att marknaden för flytande biodrivmedel är beroende av global tillgång och efterfrågan. Vid en brist styrs användningen till den köpare som har högst betalningsvilja och priset kan bli betydligt högre än produktionskostnaden.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlagets sammanfattning: *”Medan personbilstrafiken i huvudsak bör vara elektrifierad inom ett par decennier, kommer elektrifieringen av den tunga trafiken troligen ta längre tid. Det betyder att bränslekostnadshöjningarna drabbar den tunga trafiken hårdare än personbilstrafiken, vilket kan vara ett problem för näringslivets konkurrenskraft.”*²⁷

Näringslivet är en stark drivkraft i omställningen av transportsektorn men det måste ske med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft. Svenskt Näringsliv har länge efterfrågat en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar näringslivets konkurrenskraft.

Detta aktualiserades även av regeringen i den nationella godstransportstrategin från 2018. Där anges att *”Regeringen anser att det finns ett behov av en samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet och hur skatte- och avgiftsnivåer förhåller sig till de mål som regering och riksdag beslutat.”*

Någon samlad bild finns fortfarande inte, trots att Trafikanalys uppdrogs att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn och som slutredovisades till regeringen den 31 oktober 2018.²⁸

Svenskt Näringsliv anser att ensidigt höjda skatter för vägtrafik (och andra kostnadsdrivande pålagor) inte är ett hållbart sätt att uppnå ett transporteffektivt samhälle. Det saknas en diskussion i inriktningsunderlaget av andra och mer angelägna komponenter i ett transporteffektivt samhälle, som ökar nyttan genom ökad effektivitet, så som:²⁹

- **Att vägnätet förstärks för att klara tyngre lastbilar:** Svenskt Näringsliv välkomnar att Trafikverket ger BK4 en framskjuten position i inriktningsunderlaget. Det ger både en samhällsekonomisk och företagsekonomisk vinst. Däremot måste ambitionsnivån öka, senast år 2025 bör hela det statliga BK1-vägnätet klassificeras om till BK4.
- **Att underlätta för den överflyttningspotential som finns för långväga transporter från väg till järnväg:** Fortsatt elektrifiering av kapillära järnvägsnätet och möjliggör för längre, större och tyngre tåg genom marknadsanpassad planering av kapacitet, MPK. De, sedan många år, kontinuerliga banavgiftshöjningarna utmanar. Frågan om statlig medfinansiering av ombordutrustning kopplat till ERTMS behöver få en lösning. Frågan om en omlastningspeng är relevant både för järnväg och sjöfart.

²⁷ TRV 2020/73376, s. 10.

²⁸ Trafikanalys (2018).

²⁹ För en mer detaljerad diskussion om dessa förslag, men även andra, hänvisar Svenskt Näringsliv till medlemsorganisationernas remissyttranden.

- **Att stödja åtgärder inom sjöfarten:** Sjöfarten är av en avgörande betydelse för näringslivet, både för gods och persontransporter. En aktuell fråga är den framtida långsiktiga finansieringen av Sjöfartsverket, där frågan om en utökad anslagsfinansiering av verksamheten behöver lösas. Frågan om anslagsfinansiering av nya isbrytare och dess drift måste lösas i infrastrukturpropositionen (se sid 22-23). Sjöfarten kan med digitalisering effektiviseras och göras mer flexibel, exempelvis hur befintlig teknik kan användas för att till exempel minska behovet av lots. Åtgärder som sänker kostnader för transportköparna medför att sjöfartens potential används bättre. Även hamnarna behöver effektiviseras och en nationell hamnstrategi bör utvecklas.

3.2 Kompetensförsörjning

Svenskt Näringsliv välkomnar att kompetensförsörjning behandlats inom ramen för den långsiktiga planeringen, något som borde vara en naturlig del av framtida processen. En effektiv och ändamålsenlig transportinfrastruktur är frukten av den kompetens som finns för att planera och genomföra investeringar, reinvesteringar och underhåll. Men det handlar också om kompetensförsörjningen i hela infrastruktur- och transportsektorn.

Nedan följer några kommentarer och synpunkter på huvudrapportens kapitel 3.5 och delrapporten *"Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen - En underlagsrapport i inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037"*.³⁰

Trafikverket pekar på ett antal kompetensutmaningar som delas med flera branscher inom Svenskt Näringsliv. Andelen unga som väljer en yrkesinriktad utbildning är allt för få i förhållande till efterfrågan på arbetsmarknaden samtidigt som tillgången och tillgängligheten till yrkesutbildning för vuxna är begränsad i stora delar av landet.

Yrkeshögskolans expansion med sina efterfrågestyrda och eftergymnasiala utbildningar har därför varit välkommen, men i en tid där allt fler branscher och sektorer efterfrågar teknisk kompetens växer också behovet av vuxenutbildningar med STEM-profil³¹ på gymnasial nivå.

Det är klokt att vidga begreppet och koordinera utbildningsinsatser under en samlingsrubrik, i detta fall infrastruktur. Det signalerar en bredd och en möjlighet till utveckling och progression i branschen. Trafikverket pekar på behovet av ett helhetsgrepp för att säkerställa utbildningsmöjligheter, bland annat genom ett nära samarbete med politiker och beslutsfattare.

Svenskt Näringsliv vill till detta tillägga samarbete med närliggande branscher med liknande behov. Tillsammans kan man bidra till en breddad bild av arbetslivet efter en utbildning inom infrastrukturområdet, något som gynnar utbildningarnas attraktivitet.

Svenskt Näringsliv delar Trafikverkets konstateranden i stycket 3.5.1. och vill också tillägga betydelsen av en väl fungerande järnväg för varutransporter och arbetspendling.

Svenskt Näringsliv kommenterar här nedan ett urval av Trafikverkets åtgärdsförslag.

³⁰ Avsnitt 3.2 är författat av Mia Bernhardsen, arbetsmarknadsexpert på Svenskt Näringsliv.

³¹ STEM - Science, Technology, Engineering & Mathematics.

- Det är klokt att samla och samordna strategiska kompetensförsörjningsfrågor inom ramen för ett nationellt råd. Skolverket har i uppdrag att samordna nationella råd kopplade till gymnasieskolans yrkesprogram. Arbetsförmedlingen har Myndigheten för yrkeshögskolan har också branschråd kopplade till sina verksamheter. Genom myndighetssamverkan skulle man kunna hitta formerna för att fler kompetens-, bransch- och utbildningsövergripande råd kan utvecklas för en bättre överblick och samordning av utbud och efterfrågan av kompetensinsatser.
- Det är också klokt att koppla en analysfunktion till arbetet som ger en bild av kompetensbehoven i branschen på kort och lång sikt.
- Svenskt Näringsliv delar Trafikverkets synpunkt att ersättningsnivån inom yrkesvux bör ses över så att de bättre svarar emot kostnaden för utbildningen. Gymnasieskolans yrkesprogram har en riksprislista som vägleder ersättningen för en utbildningsplats. På sikt borde även yrkesvux följa samma logik.
- Flera åtgärdsförslag pekar på behovet av insatser för ökad mångfald och jämställdhet för att bredda rekryteringsbasen. Erfarenhet från andra branscher visar att intresset för "otraditionella" yrkesval ökar med åldern. Med andra ord kan en ökad tillgång och tillgänglighet för yrkesutbildning för vuxna påskynda jämställdheten i järnvägsbranschen.

3.3 Det nordisk/europeiska samarbetet behöver intensifieras för att möta gemensamma utmaningar

Sverige är ett förhållandevis stort och glesbefolkat land i utkanten av Europa där vår gemensamma välfärd är starkt beroende av utrikeshandel. För att ekonomin ska kunna fungera är vi i hög grad beroende av att människor smidigt kan transportera sig mellan boende och arbetsplatser och att varor och tjänster kan flöda så fritt som möjligt, nationellt och internationellt.

Effektiva och resurssnåla transporter, till konkurrenskraftiga priser, utförda på ett robust och kapacitetsstarkt transportinfrastruktursystem är därför ett viktigt konkurrensmedel och en ryggrad för hela samhället.

Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget att *"I planeringen för de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Åtgärdsvalsstudier har genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och grannländerna."*³²

Svenskt Näringsliv välkomnar den kontinuerliga kontakten men inriktningsunderlaget ger inte mer information än att översiktligt beskriva de olika initiativ som tagits inom ramen för samarbetet inom EU och med de nordiska grannländerna.

Sedan decennier går utvecklingen mot att Europas transportsystem sammanflätas allt mer i ett gränsöverskridande nät. EU har fått en allt större betydelse för finansiering och planering av medlemsländernas infrastruktur. Ett strukturerat stråkperspektiv är styrande när prioritering görs av åtgärder inom EU:s infrastrukturbudget.

³² TRV 2020/73376, s. 65.

Det ökar kraven på Sverige att höja standarden på de viktigaste stråken. Både i formell mening för att uppfylla EU:s krav, men framför allt för att näringslivets transporter ska ha konkurrenskraftiga villkor i ett internationellt perspektiv och knyta an på ett optimalt sätt till övriga Europas stora godsstråk, till exempel kopplat till de hamnarna som ligger i de korridorer som EU och Sverige har enats om att prioritera.

Svenskt Näringsliv vill därför återigen framföra att den svenska infrastrukturplaneringen i högre grad behöver ta hänsyn till och integreras med vad som planeras i den närmaste omvärlden, det vill säga i övriga Norden.

Här finns flertalet frågor som är viktiga för näringslivet, på olika grad av detaljnivå, men i sammanhanget bör specifikt frågan om ytterligare en fast landanslutning till Danmark och kontinenten lyftas fram, något som Svenskt Näringsliv avser återkomma till senare i transportplaneringsprocessen.

Fråga är aktuell då det dansk/tyska tunnelbygget Fehmarn Bält kommer stå färdig 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.³³

Parallellt med processen kopplat till en ny fast landförbindelse bör det fortsatta arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportsystemet inkludera utvecklade av förslag på hur fler alternativa transportlösningar, som ökar redundansen vid störningar och minskar sårbarheten i transportsystemet mellan Sverige och kontinenten, kan säkerställas. Aktuellt är det nyligen presenterade regeringsuppdraget om tågfärjeförbindelse till Tyskland.³⁴

3.4 Trafikverket haltar i sitt trafikslagsövergripande uppdrag: Sjöfart får fortsatt litet utrymme och luftfart lyser i stort sett helt med sin frånvaro.

Trafikverket är en trafikslagsövergripande myndighet vars uppdrag är att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

I inriktningsplaneringssammanhang får väg och järnväg störst utrymme givet transportsystemets omfattning och hur utveckling och vidmakthållande av väg- och järnvägsinfrastruktur finansieras.

Sjöfart har däremot fått en, jämfört med luftfarten, relativt framskjuten position i det remitterade inriktningsunderlaget. Sjöfart och sjöfartsinvesteringar utgör utgångspunkt för de prioriteringar som Trafikverket presenterar och ingår i de gemensamma förutsättningarna för den ekonomiska ramen som ska styra nästa planperiod.

Trafikverket skriver exempelvis att *"Sjöfartsåtgärder i den gällande nationella planen bedöms vara både angelägna och lönsamma och ingår i sin helhet i alla inriktningar. Dessa investeringar skapar framför allt nytta för godstransporterna genom sänkta*

³³ Aktuellt är den nyligen presenterade dansk-svenska studien om en fast HH-förbindelse, men Trafikverket bör genomföra strategiska analyser / förberedande studier på fler olika alternativ, exempelvis Landskrona/Europaspåret och Malmö Metron, som jämförelsematerial.

³⁴ Trafikverket (2020)/TRV 2020/81013.

*transportkostnader och ökad kapacitet, och de stärker därför näringslivets konkurrenskraft.*³⁵
En utgångspunkt som Svenskt Näringsliv välkomnar.³⁶

Svenskt Näringsliv vill i detta sammanhang framföra att en grundförutsättning för näringslivets konkurrenskraft och näringslivsutveckling i hela landet är att transportsystemet erbjuder en god tillgänglighet året runt.

En viktig fråga för kommande infrastrukturproposition är därför att finansieringen av nya isbrytare ska tas inom infrastrukturbudgeten och att vinterväghållningen sjövägen likställs med vinterväghållning på väg och järnväg, det vill säga driften av isbrytarna ska finansieras inom ramen för Trafikverkets underhållsanslag.

Svenskt Näringsliv noterar luftfartens nästintill obefintliga utrymme i inriktningsunderlaget. Detta är förvånande, särskilt eftersom Trafikverket är en central myndighet för flyget och som sagt har ett trafikslagsövergripande uppdrag.

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen så som tillgänglighet, kapacitetsplanering och prognoser. Trafikverket preciserar riksintressen för att skydda till exempel en flygplats från åtgärder som minskar tillgängligheten samt administrerar driftbidrag till icke statliga flygplatser och upphandlar flygtrafik för en god tillgänglighet i hela landet.

I flygstrategin från 2017 var regeringen tydlig om flygets roll i transportsystemet: *"Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes. Flyget är en del av transportsystemet vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem".*³⁷

För näringslivet är flyget en självklar del av transportmixen och fyller en viktig funktion. Ett tillgängligt och väl fungerande inrikesflyg är för många orter en förutsättning för att kunna bedriva affärer utanför hemmamarknaden, både inom och utom Sverige.

Flyget stärker också näringslivets möjligheter att rekrytera nyckelpersoner och medarbetare som bor på annan ort. För centrala funktioner i företag som till exempel forskning och utveckling eller säljorganisationer måste transporter av personer kunna ske snabbt och smidigt. Goda internationella flygförbindelser främjar även utländska direktinvesteringar i Sverige.

Luftfart är således viktigt för transportförsörjningen, i synnerhet för persontrafik men också för högvärdigt och tidskritiskt gods, vilket också belyses i den nationella godstransportstrategin. I jämförelse med inriktningsunderlaget från 2015 ges flyget trots ovan nämnda strategier nu mindre utrymme och analysen av luftfartens betydelse och utveckling är knapphändig.

Infrastrukturpropositionen bör därför på ett tydligare sätt än Trafikverkets inriktningsunderlag behandla flyget och flygplatserna som en integrerad del av ett sammanhållet och väl fungerande transportsystem.

³⁵ TRV 2020/73376, s. 13.

³⁶ Det finns ett stort flertal branschspecifika synpunkter och kommentarer angående sjöfart i inriktningsunderlaget. Svenskt Näringsliv hänvisar därför till remissyttrandet från exempelvis Föreningen Svensk Sjöfart, Transportföretagen och Näringslivets transportråd.

³⁷ "En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem", regeringen (2017).

Svenskt Näringsliv vill uppmärksamma nedanstående identifierade brister i inriktningsunderlaget:³⁸

- Inriktningsunderlaget kunde på ett mer utförligt sätt adressera luftfartens betydelse för Sveriges transportförsörjning. Inriktningsunderlagets prognoser saknar en analys av internationell tillgänglighet samt den betydelse som flygmarknaden har för denna.
- Inriktningsunderlaget kunde intagit ett mer trafikslagsövergripande perspektiv. En ny nationell plan för transportsystemet har stor potential att koppla ihop trafikslagen till exempel genom väg- och järnvägsanslutningar till flygplatser för resenärer och arbetspendling.
- Inriktningsunderlaget saknar en beskrivning av framtida finansierings- och investeringsbehov i luftfartens infrastruktur ur ett hållbarhet-, tillgänglighets- och sårbarhetsperspektiv.

FÖRENINGEN SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Britz

Näringspolitisk direktör

Mårten Bergman

Ansvarig Infrastruktur

³⁸ För mer ingående resonemang om dessa punkter hänvisar Svenskt Näringsliv till Transportföretagens remissyttrande.

4. Referenser

Andersson, M et al (2011), Strategi för utveckling av en samhällsekonomisk analysmodell för drift, underhåll och reinvestering av väg- och järnvägsinfrastruktur, VTI rapport 706.

Eklöf, K (2021), Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll, (Salbo.ai)/Transportföretagen.

Eliasson, J., Börjesson, M., Odeck, J., & Welde, M. (2015), Does Benefit–Cost Efficiency Influence Transport Investment Decisions?

Fossilfritt Sverige (2020), Färdplan för klimatneutral konkurrenskraft – Petroleum- och biodrivmedelsbranschen.

Nilsson, J-E et al (2020), Produktivitet i bygg- och anläggningssektorn, VTI rapport 1049.

Regeringen (2017), En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem.

Riksrevisionen (2020), Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17).

SOU 2012:39, Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen.

SOU 2015:42, Koll på anläggningen.

Statskontoret (2010), Att mäta produktivitetens utvecklingen i anläggningsbranschen, rapport 2010:19.

Svenskt Näringsliv (2018), Trots ambitionshöjning består infrastrukturens skulden, Artikel på hemsida (publicerad 4 juni 2018).

Svenskt Näringsliv (2013), Infrastrukturens skulden.

Svenskt Näringsliv (2016), Infrastruktur och transporter för företagande och jobb.

Svenskt Näringsliv (2016), Remiss: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029 (Remissversion 2017-08-31).

Svenskt Näringsliv (2016), En klimatneutral och hållbar transportsektor.

Svenskt Näringsliv (2017), Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (M2017/00723/R), Svenskt Näringsliv (dnr 39/2017).

Svenskt Näringsliv (2020), Remiss: Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18), Svenskt Näringsliv (dnr 137/2020).

Trafikanalys (2018), Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet - slutredovisning, Rapport 2018:15.

Trafikverket (2019), Trafikverkets arbete med produktivitet och innovation i anläggningsbranschen, Trafikverket.

Trafikanalys (2020), Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2020, Rapport 2020:3.

Trafikverket (2020), Tågfärjeförbindelse Trelleborg-Tyskland - Redovisning av regeringsuppdrag (TRV 2020/81013).

Trafikverket (2020), Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (TRV 2020/73376).

Vierth, I., et al (2015), VTTV - Value of Transport Time Variability: Method development and synthesis. Value transfer, measurements, and decomposition of VTTV, Trafikverket.

Vierth, I och Nyström, J (2013), Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler, VTI notat 3–2013.