

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Vår referens/dnr: 216/2017

Er referens/dnr: N2017/05430/TIF

2017-11-29

# Remissyttrande

## **Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Remissversion 2017-08-31)**

Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att yttra sig över remissversionen av förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (hädanefter omnämnt som planförslaget) och lämnar följande synpunkter. Svenskt Näringsliv vill också hänvisa till medlemsorganisationernas separata remissyttranden.

### **Inledning**

Näringslivet som jobbskapande kraft är beroende av väl fungerande infrastruktur och effektiva transporter. Svenska företag konkurrensutsätts allt mer och en förbättrad tillgänglighet till marknader och kompetens är avgörande för handel och jobbtillväxt. Globala trender förändrar näringslivet och transportbehoven. Men ekonomisk tillväxt kommer också framöver att vara avgörande för möjligheterna att möta framtidsutmaningarna. En växande befolkning och en högre ekonomisk aktivitet gör att transportefterfrågan ökar.

För långsiktig tillväxt är det nödvändigt att prioritera de transporter som är viktigast för näringslivets utveckling. I dag hotas företagens leveranser av kapacitetsbrist, avbrott och förseningar, samtidigt som trängseln försvårar kompetensförsörjningen i tillväxtområdena.

Svenskt Näringsliv har i hela processen som föregått detta planförslag efterfrågat en räddningsplan för kapaciteten på kort sikt och en strategi för framtiden. De närmaste åren behövs mer resurser, med tydligt fokus på att i framtiden skapa förutsättningar för att kunna utföra en mycket större andel systematiskt förebyggande underhåll.

På längre sikt behövs omfördelning och en bättre användning av pengarna, utifrån mer effektiva åtgärdsval. Det förutsätter bland annat utvecklade samhällsekonomiska kalkyler. Ett infrastrukturråd bör inrättas för att exempelvis följa utvecklingen utifrån samhällsekonomisk effektivitet och i förhållande till de transportpolitiska målen.

En av de stora samhällsutmaningarna är att minska transporterens klimatpåverkan. Det är en mycket stor utmaning som måste bemötas med en bred palett av åtgärder och smarta, väl konsekvensanalyserade, styrmedel som lägger grund för både hållbar utveckling och en ökad internationell konkurrenskraft. För att minska miljöbelastningen behövs exempelvis ett smartare och energieffektivare transportupplägg. Ett transportsnålt samhälle och att styrmedel införs och höjs utan att hänsyn tas till näringslivets konkurrenskraft är däremot inte eftersträvansvärt.

## Sammanfattning av synpunkter

*Sammanfattning av 1. Fortsatt steg i rätt riktning men mer återstår för att eliminera infrastrukturens skulden samt 2. Prioritering utifrån samhällsekonomisk lönsamhet kräver bättre samhällsekonomiska kalkylmodeller som kontinuerligt utvecklas (s 5-9)*

1. En utökad ekonomisk ram med 100 miljarder kronor, jämfört med nuvarande plan, är ett viktigt tillskott för att försöka minska den sedan decennier uppbyggda infrastrukturens skulden. Det har under lång tid funnits en diskrepans mellan tillgängliga resurser i form av statliga anslag och en allt accelererande bristande infrastrukturkvalitet.
2. Svenskt Näringsliv välkomnar Trafikverket fokus i planförslaget på att drift-, underhålls- och trimningsinsatser prioriteras framför stora nyinvesteringar.
3. Däremot är infrastrukturbudgeten, enligt Trafikverkets bedömning, sådan att den inte både kan behålla dagens funktionalitet i transportsystemet och eliminera det eftersläpande underhållet under den kommande tolvårsperioden.
4. Trafikverket bör därför även fortsättningsvis skaffa sig mer kunskap och tydligt signalera, gentemot regering och riksdag, att den långsiktiga trenden av eftersatt underhåll och investeringar i den befintliga infrastrukturen måste brytas. Långsiktighet och systematik måste fortsatt vara ledstjärnan för investeringar, drift och underhåll i infrastruktur.
5. Med vetskapen om att medlen inte är tillräckliga ur ett infrastrukturens skuldsperspektiv, är det nu avgörande att resurstillskottet används på det mest effektiva sättet. Det handlar delvis om en utökad kunskap om brister och att medlen används så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.
6. I de senaste nationella planerna finns en tendens att samhällsekonomisk lönsamhet generellt vägt för lätt vid Trafikverkets, men framförallt regeringens prioriteringar och val av infrastrukturåtgärder.
7. Men att göra urvalen mer utifrån objektens samhällsekonomiska lönsamhet kräver fokus och prioritering att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna. Erfarenheter visar att en rad ekonomiska effekter underskattas systematiskt, framförallt vad gäller godstransporter.
8. Regeringen bör instifta ett infrastrukturråd för en kontinuerlig, oberoende och sammanhängande utvärdering av svensk infrastrukturpolitik och infrastrukturens förvaltning.

*Sammanfattning av 2.1 Bringa klarhet om ett försöksprogram med OPS inom transportinfrastrukturområdet (s 9-10)*

9. Svenskt Näringsliv efterfrågar klarhet om hur regeringen och Trafikverket ser på förslaget om att starta ett försöksprogram för OPS inom transportinfrastrukturområdet inom kommande planperiod.

*Sammanfattning av 2.2 Utveckla skrivningarna om produktivets- och effektivitetsarbetet (s 10)*

10. Svenskt Näringsliv efterlyser ett mer utvecklat resonemang om Trafikverkets produktivets- och effektivitetsarbete. Speciellt kopplat till skrivningar om exempelvis det totala resursbehovet, den identifierade eftersläpningen i vidmakthållandet, fyrstegsprincipens tillämpning och resurs- och kostnadseffektivitet.

*Sammanfattning av 3.1 Järnväg: Järnvägstung plan med stråktänkande och underhåll i fokus (s 11-12)*

11. Svenskt Näringsliv tillstyrker Trafikverkets förslag att medel för drift, underhåll och reinvesteringar i första hand prioriterar befintliga järnvägsstråk och noder i gods- och persontransportsystemet under planperioden.
12. Trafikverkets prioritering att några av de viktigaste transportflödena ska rustas till hög funktionalitet, högre bärighet och hög robusthet och att återställa hastighetsnedsättningar är generellt mycket positivt.
13. En viktig och positiv inriktning är ambitionen att rusta delar av de lågtrafikerade banorna för att öka omledningsförmågan på järnvägen. Dock saknas en långsiktig plan för det resterande lågtrafikerade systemet.
14. Trafikverket beskriver planförslaget ambitionen att föra in mer ny teknik och digitalisering i den svenska järnvägen. Detta är ett steg i rätt riktning för att försöka få ett helhetsgrepp över kvalitén, förbättra kunskapen om tillståndet och modernisera järnvägen.
15. Trafikverket bör avvakta med den förslagna utrullningen av ERTMS, åtminstone till Riksrevisionen presenterat sin pågående granskning och regering och riksdag har tagit ställning till denna.
16. Svenskt Näringsliv tillstyrker Trafikverkets förslag att inom ramen för trimningsåtgärder på järnvägen avsätta en marknadspott/näringslivspott på totalt 1,2 miljarder kronor under planperioden. Denna bör dock succesivt utökas under planperioden. Det är positivt med tillsättandet av en Näringslivskoordinator.

*Sammanfattning av 3.2 Trafikverkets förslag till nya stambanor för höghastighetståg (s 13-14)*

17. Trafikverkets förslag till ett eventuellt byggande av nya stambanor för höghastighetståg är rimligt och balanserat utifrån uppsatta direktiv och förutsättningar. Det ligger väl i linje med tidigare ståndpunkt. Trafikverkets förslag medger att den samhällsekonomiska nyttan kan realiseras så tidigt som möjligt och innebär substantiella kostnadsminskningar.
18. Trafikverkets förslag minskar förvisso risken för utträngning av angelägna projekt i befintligt transportsystem men undanröjer den inte helt. Ett snabbare uppförande av nya stambanor, med en högre hastighet, skulle vara möjligt genom lånefinansiering, anger Trafikverket. Svenskt Näringsliv saknar dock resonemang om exempelvis alla osäkerheter som finns med projektet.
19. Det finns en risk att, med den kunskap vi har idag, eventuella höghastighetsbanor kan komma att bli en mycket stor och samhällsekonomiskt olönsam investering. Risken är överhängande att denna kommer att belasta statskassan under lång tid framöver och ske på bekostnad av utvecklingen av den befintliga samhällskritiska infrastrukturen.
20. En ny stambana för höghastighetstrafik, oavsett i vilken hastighet, får det inte byggas på bekostnad av det mycket viktiga arbetet med att komma tillrätta med den uppbyggda infrastrukturens skulden i det befintliga systemet.

*Sammanfattning av 3.3 Väg: Fokus på vidmakthållande men frågetecken om den framtida utvecklingen (s 14-15)*

21. Svenskt Näringsliv välkomnar Trafikverkets inriktning att det i högre utsträckning behövs genomföras mer förebyggande underhållsåtgärder för att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet.
22. Trafikverkets övergripande utgångspunkt att prioritera högtrafikerade vägar i storstadsregionerna, stamvägnätet för långväga person- och godstransporter samt vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum är positiv.
23. Att fortsatt bygga ut vägtrafiksystemen i tillväxtområdena är en nödvändighet för näringslivet och för att inte belastningen av innerstadsgatorna ska bli för stor. Attraktiva stads- och gatumiljöer hänger i många fall på att vägtrafiken har goda alternativa färdvägar i form av förbifarter och ringleder.
24. Planförslagets skrivning om att ”Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer” skapar osäkerhet.
25. Svenskt Näringsliv välkomnar de insatser som föreslås i planförslaget för att höja bärigheten på vägnätet, vilket möjliggör transporter med tyngre lastbilar. Ett betydligt större BK4-nät måste däremot succesivt öppnas och frågan bör därför ges högre prioritet i planen.
26. Satsningar på elektrifiering av tunga fordon är viktigt, inte minst ur ett klimatperspektiv. Däremot är detta idag på forsknings- och demonstrationsstadiet, vilket gör det svårt att avgöra vilken effekt detta kan komma att få i slutet av planperioden.

*Sammanfattning av 3.4 Väg och järnväg: Vilken framtid har det lågtrafikerade väg- och järnvägsnätet? (s 15-16)*

26. Vägar och järnvägar med låga trafikflöden kommer att uppleva försämringar under planperiodens slut. Behovet är dock stort av underhållsinsatser på vägar och järnvägar med jämförelsevis mindre trafikflöden men som samtidigt inrymmer trafik som exempelvis har stora exportvärden.
27. Trafikverket bör uppdras att genomföra en grundlig utredning med avseende på status och kvalitet på lågtrafikerade vägar och järnvägarna i hela landet samt en framtidsplan. Det bör ske i nära samarbete med näringslivet.

*Sammanfattning av 3.5 Sjöfart/hamnar: Viktiga åtgärder föreslås men Göteborgs hamn bör ges prioritet (s 16-17)*

28. Planförslaget innehåller generellt viktiga sjöfartsåtgärder. Trafikverket har tagit fasta på direktiven att främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart.
29. Svenskt Näringsliv vill dock påpeka att det kommer behövas ytterligare förbättringar av väg- och järnvägsnäten för att sjöfarten i ännu högre grad ska kunna avlasta landtransporterna, i de fall detta är marknadsmässigt, relevant och kostnadseffektivt för transportörer och varuägare.
30. Göteborgs hamn är av strategisk betydelse för näringslivet. Ett komplett dubbelspår och frågan om farledsfördjupning behöver ges särskild prioritet för att komma till rätta med dagens kapacitetsbrister och för att möta ett långsiktigt ökat behov av transportkapacitet.

*Sammanfattning av 3.6 Trafikverket bör ta en aktivare roll i svensk flygpolitik – utveckla Arlanda med omkringliggande/anslutande infrastruktur (s 17-18)*

31. Svensk flygpolitik och flygets utvecklingsmöjligheter omgärdas av osäkerhet och dubbla signaler.
32. Relationen mellan Arlandarådets arbete och planförslaget behöver klargöras. Trafikverket bör ta en aktivare roll för att på mycket kort tid få fram en kraftfull utvecklingsplan för utökad kapacitet på Arlanda och den omkringliggande/anslutande transportinfrastrukturen.

*Sammanfattning av 3.7 Ett nordiskt och europeiskt samarbete behövs för att möta gemensamma utmaningar (s 18-19)*

33. Ett nordiskt samarbete mellan transportmyndigheterna är mycket positivt och bör utvecklas. Nästa steg borde vara att ta fram, i första hand, en nordisk sammanhängande plan för transportsystemet i syfte att gemensamt möta klimat- och effektivitetsutmaningar och harmonisera regelverk.

*Sammanfattning av 4.2 Ett "transportnäligt samhälle" är inte eftersträvansvärt (s 20-21)*

34. Åtgärder för att minska transportefterfrågan, snarare än att optimera transporteffektiviteten, skulle försämra förutsättningarna för näringslivet. Det transportnäla samhället är inte eftersträvansvärt.
35. Trafikverket bör prioritera och snabba på implementeringen av 74 tons lastbilar i ett större vägnät än föreslaget. Prioriteringen ska också gälla frågan om tyngre/längre tåg.
36. Trafikverket bör tillsammans med andra transportrelaterade myndigheter ta tag i frågan om ett strukturerat utvecklade av fler s.k. horisontella samarbeten.

*Sammanfattning av 4.3 Styrmedel, trafikslagsväxling och kunskapsbrist om hur skatter och avgifter påverkar näringslivets konkurrenskraft (s 21-24)*

37. Det är ytterst problematiskt om styrmedel används för att enbart fördyra en viss typ av transporter eller ställa trafikslag mot varandra. Detta leder till kortsiktiga och bristfälligt analyserade ekonomiska styrmedelsförslag som helt saknar perspektiv på eller tar hänsyn till näringslivets konkurrenskraft.
38. Att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart är behäftade med flertalet försvårande omständigheter, vilket borde beskrivas tydligare i planförslaget.
39. Det finns en allmän kostnadsutveckling, genom höjda skatter och avgifter, som motsäger ambitionen att trafikslagsväxla. Politiska målsättningar sammanfaller inte med den reella utvecklingen.
40. Sammantaget fattas beslut om höjningar av skatter och avgifter okoordinerat och helhetsbilden saknas. Skatter och avgifter höjs också utan kunskap om pålagornas påverkan på näringslivets konkurrenskraft.
41. Skatter och avgifter på transporter fyller en funktion. Dessa måste dock kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och balans till de övriga transportpolitiska målen. Kunskapen måste därför öka hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets kostnadsbild och konkurrenskraft.

## **1. Fortsatt steg i rätt riktning men mer återstår för att eliminera infrastrukturskulden**

Svenskt Näringsliv har tidigare kommenterat den ekonomiska ramen som ligger till grund för detta planförslag.<sup>1</sup> En utökad ekonomisk ram på 100 miljarder är en logisk och helt nödvändig fortsättning på det arbete som den föregående regeringen startade, i syfte att ta igen den infrastrukturskuld som byggts upp under flera decennier.

Ett flertal analyser och utredningar de senaste åren har pekat på att Sverige under lång tid satsat för lite resurser på infrastruktur, speciellt för att möta den ökade trafikefterfrågan och accelererande slitage. Detta har bidragit till en situation med en till vissa delar kapacitetssvag och sårbar svensk infrastruktur. Allra mest påtaglig inom järnvägen.

<sup>1</sup> Svenskt Näringsliv, 23 september 2016, "Infrastruktursatsning omgärdad av orosmoln" samt Svenskt Näringsliv, 7 oktober 2016, "Regeringen förväxlar transportpolitikens mål och medel".

Svenskt Näringsliv har lyft fram att Sverige under flera decennier byggt upp en infrastrukturskuld.<sup>2</sup> Ett liknande resonemang återfinns också i exempelvis SNS konjunkturråd 2012 och Konjunkturinstitutet.<sup>3</sup> Trafikverkets kapacitetsutredning kan också ses som ytterligare en bekräftelse på detta.<sup>4</sup>

Underlåtenhet att satsa tillräckliga medel på infrastrukturen är förvånade. 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.

På senare tid har Trafikverkets eget material, exempelvis inriktningsunderlaget och detta planförslag, gett en tydlig bild av att det under lång tid funnits en diskrepans mellan tillgängliga resurser i form av statliga anslag och en allt accelererande bristande infrastrukturkvalitet. Svenskt Näringsliv har därför efterfrågat och påpekat att det behövs en räddningsplan för att stärka funktionaliteten. Som ett minimum behöver transportsystemets olika delar återställas till den nivå det är avsett för. Det är den lägsta godtagbara miniminivån vad gäller kvaliteten på infrastrukturen.<sup>5</sup>

**Svenskt Näringsliv välkomnar därför regeringens och Trafikverkets övergripande ambition** att, utifrån det upprustningsbehov som finns i befintligt system, anslagen till drift-, underhålls- reinvesterings- och trimningsinsatser höjs väsentligt under kommande planperiod och att dessa också prioriteras framför stora nyinvesteringar.

**Däremot har Svenskt Näringsliv efterfrågat att** anslagen skulle vara på en nivå som återställer men *också* eliminerar hela det eftersläpande underhållet inom planperioden. Detta skulle ha utgjort en robustare bottenplatta men vi kan konstatera att så kommer inte bli fallet med denna plan. Även om resurstillskottet är ett viktigt steg i rätt riktning är anslagshöjningen för drift och underhåll otillräckliga i ett längre perspektiv.

Trafikverket visade också på detta i sitt inriktningsunderlag till regeringen. För att vidmakthålla dagens funktionalitet och möta den förväntade transportökningen fram till år 2029 behöver budgeten för drift och underhåll öka med 43 procent. Skulle man betala för gamla synder och eliminera det eftersläpande underhållet behövdes den öka med 66 procent, vilket motsvarar 399 miljarder kronor under en 12-årsperiod, enligt Trafikverket.

---

<sup>2</sup> "Infrastrukturskulden", Svenskt Näringsliv (2013) och "Fem röster om godset – Industrins beroende av järnvägen, Svenskt Näringsliv (2012)"

<sup>3</sup> "Enkla regler, svåra tider – behöver stabiliseringspolitiken förändras?", SNS konjunkturråd (2012) och "Fördjupning: Nivån på infrastrukturinvesteringarna i Sverige", Konjunkturinstitutet (2012)

<sup>4</sup> "Kapacitetsutredning för transportsystemet", Trafikverket (2012)

<sup>5</sup> "Infrastruktur och transporter för företagande och jobb – Svenskt Näringslivs inspel till regeringens infrastrukturproposition", Svenskt Näringsliv (2016)

I planförslaget avsätts ca 289 miljarder till vidmakthållande för perioden, vilket är en ökning med 47 procent jämfört med nuvarande nationella plan för transportsystemet 2014-2025.

En av grundpelarna för konkurrenskraft och en långsiktig svensk tillväxt är väl fungerande och robust transportinfrastruktur. **Svenskt Näringsliv anser därför att Trafikverket även fortsättningsvis bör skaffa sig mer kunskap och tydligt signalera, gentemot regering och riksdag, att den långsiktiga trenden av eftersatt underhåll och investeringar i den befintliga infrastrukturen måste brytas.**

De kommande decennierna får inte drift- och underhållsbudgeten användas som en årsvis budgetregulator. Långsiktighet och systematik måste fortsatt vara ledstjärnan för investeringar, drift och underhåll i infrastruktur. Den får inte ytterligare eroderas av exempelvis kortsiktiga ekonomiskt-politiska målsättningar.

Med det långsiktiga resursbeslutet fattat, samt vetskapen om att det inte är tillräckligt ur ett infrastrukturskuldsperspektiv, är det nu avgörande att resurstillskottet används på det mest effektiva sättet. **Det handlar delvis om en utökad kunskap om brister och att pengarna används så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.**

Utredningen om järnvägens organisation (SOU 2015:42) visade exempelvis att kunskapsbrister gör att Trafikverket inte kan planera underhållsåtgärderna på ett tillfredställande sätt och att man har svårt att prioritera mellan olika åtgärder. Trafikverket saknar ett ändamålsenligt system för att få en övergripande bild över järnvägsanläggningens tillstånd, användning och behov.

Drygt hälften av resurserna i den nya planen har avsatts för investeringsåtgärder. Hur väl använda pengar det är, hänger helt på vilka prioriteringar som görs. En rad tunga instanser, bl.a. Finanspolitiska rådet, har under senare år generellt underkänt de prioriteringar som gjorts i infrastrukturplaneringen. Främst eftersom samhällsekonomisk effektivitet bedöms ha vägt för lätt vid regeringens val av åtgärder.

Finanspolitiska rådet har påtalat det faktum att samhällsekonomisk lönsamhet är en bedömningsgrund som väger allt lättare ju större investeringsobjekten blir. Rådets slutsats var att bristfälliga prioriteringar har gjort att det samhällsekonomiska värdet inte har ökat i den omfattning som skulle ha varit möjligt.<sup>6</sup> För att kunna åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturresurserna, krävs att åtgärdsprioriteringen i mindre utsträckning sker på politiska grunder utan direkt koppling till samhällsekonomiska analyser.

Under de senaste planeringsomgångarna har olika regeringar tagit ställning till stora projekt redan innan riksdagen beslutat om de ekonomiska ramarna. I vissa fall har specifika åtgärder pekats ut redan innan Trafikverket fått direktiv att utreda den övergripande inriktningen för de kommande tolv åren. I denna planeringsomgång gäller det i första hand nya stambanor för höghastighetståg.

---

<sup>6</sup> ”Svensk Finanspolitik 2015”, Finanspolitiska rådet (2015)

## **2. Prioritering utifrån samhällsekonomisk lönsamhet kräver bättre samhällsekonomiska kalkylmodeller som kontinuerligt utvecklas**

Infrastrukturbudgetens storlek är alltid en omtvistad fråga. I tidigare nämnd konjunkturrapport från Finanspolitiska Rådet, analyserades senare års infrastrukturbeslut utifrån frågeställningarna om investeringsnivåerna varit för låga och hur stor betydelse den samhällsekonomiska nyttan har haft för prioriteringar mellan olika objekt. Slutsatsen var att samhällsekonomisk lönsamhet vägt för lätt vid Trafikverkets men framförallt regeringens val av infrastrukturåtgärder.

Om investeringsnivåerna varit för låga ansåg sig Rådet inte med säkerhet kunna avgöra, då det statistiska underlaget inte håller önskvärd kvalitet. Att det beslutats om investeringar med en samhällsekonomisk nytta som beräknats vara negativ, är dock enligt rådet ”en tydlig indikation på att en större infrastrukturbudget inte leder till ett bättre samhällsekonomiskt utfall”. Rådet menar att Trafikverket bör ges en tydlig instruktion att endast samhällsekonomiskt lönsamma projekt ska finnas med bland investeringar som man föreslår till regeringen.

**Svenskt Näringsliv menar dock att slutsatsen är en förenkling.** Att enbart samhällsekonomiskt lönsamma projekt ska finnas med i planen är också en förenkling, främst beroende på att kalkylerna långt ifrån fångar samtliga nyttor. Det krävs både utökad kunskap om den förslitning som infrastrukturen genomgått för att avgöra vad som är en ändamålsenlig nivå på infrastrukturanslagen och vidareutveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna (urvalskriterier för projekt) för att långsiktigt förvalta anläggningen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Att effekter av infrastrukturåtgärder i form av större marknader inte tillräckligt väl fångas in i Trafikverkets nettonuvärdeskvoter är ett exempel. Det är en orsak till att många projekt som enligt kalkylen är olönsamma ändå ingått i de senaste investeringsplanerna. Det är ett rimligt antagande att regeringen i sin urvalsprocess tagit hänsyn till investeringars vidare nyttor för ekonomisk tillväxt, till exempel i storstadsregioner. Problemet är att sådana hänsynstaganden ofta sker utan transparens och möjlighet till uppföljning.

**Erfarenheter visar också att en rad ekonomiska effekter underskattas systematiskt, framförallt vad gäller godstransporterna.** Förklaringen ligger delvis i själva kalkylerna för värdering av investeringars nyttor, där komplexiteten är högre på godsområdet. Inom godstrafiken är det svårt att värdera till exempel en ökad tillförlitlighet hos transporter eller ökade kostnader för företagen vid snabba trafikslagsväxlingar och utebliven fakturering orsakad av en försening, vilket är av avgörande betydelse för varuägarna.

Det handlar också om att beslutsunderlagen för drift och underhåll behöver omfatta ett bredare perspektiv på samhällsnyttan av godstransporter och kostnaderna vid störningar. I dag går det inte, utifrån statistiken och analyserna som regeringen redovisar, att med säkerhet fastställa vad som skulle vara en tillräcklig nivå på resurserna till underhåll och reparationer av vägar och järnvägar. I dagsläget råder både osäkerhet och oenighet om problemen främst beror på en för liten budget eller en ineffektiv resursanvändning. För effektiva och uppföljningsbara beslut krävs utvecklade analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrat underhåll.



**Trots allt är de samhällsekonomiska kalkylerna, baserade på vetenskap och beprövad erfarenhet, det bästa analysinstrumentet vi har.** Men kvalitetssäkring av kostnadskalkyler, samhällsekonomiska kalkyler, effektbedömningar och trafikprognoser måste ske kontinuerligt och i bred samverkan med berörda intressen. Utredningen om järnvägens organisation pekar också på att det finns brister vad gäller tillförlitlig statistik över godsflöden, något som givetvis måste åtgärdas för att öka den samhällsekonomiska effektiviteten. Näringslivets kunskaper och synpunkter bör tas tillvara i dessa processer.

**Svenskt Näringsliv har tidigare påpekat att regeringen bör instifta ett infrastrukturråd** för en kontinuerlig, oberoende och sammanhängande utvärdering av svensk infrastrukturpolitik och infrastrukturens förvaltning.<sup>7</sup>

Infrastrukturrådets huvuduppgift skulle vara att kontinuerligt följa upp hur infrastrukturpolitiken följer de transportpolitiska målen. Rådet bör i det syftet dels granska arbetet med att förbättra de samhällsekonomiska kalkylmodellerna, dels följa upp avslutade och pågående infrastrukturprojekt för att säkerställa att det finns tillförlitlig och transparent redovisning av projektens samhällsnytta och kostnadsutveckling. En ytterligare uppgift för infrastrukturrådet bör vara att utveckla modeller för det långsiktiga investeringsbehovet i transportinfrastruktur.

Regeringen har nyligen uppdragit Trafikanalys att kvalitetsgranska planförslaget samt länsplaneupprättarnas förslag till länsplaner och även Trafikverket att analysera förändringar i beräknade kostnader för investeringsobjekt.<sup>8</sup>

**Svenskt Näringsliv ser positivt** på dessa uppdrag och anser att de ligger väl i linje med den verksamhet som skulle genomföras inom ramen för ett infrastrukturråd. Däremot skulle denna typ av granskning ske mer rutinmässigt och kontinuerligt inom ett instiftat råd än som en engångsutredning, vilket ett regeringsuppdrag ofta tenderar att bli.

### ***2.1 Bringa klarhet om ett försöksprogram med OPS inom transportinfrastrukturuområdet***

Inom ramen för generella synpunkter på infrastrukturbudgeten, samhällsekonomisk lönsamhet och ökad kunskap vill Svenskt Näringsliv också lyfta frågan om Offentlig-Privat Samverkan (OPS). Regeringens kommitté om finansiering av offentlig infrastruktur - investeringar via skatter, avgifter och privat kapital presenterade i februari 2017 delbetänkandet ”Finansiering av infrastruktur med privat kapital? (SOU 2017:13)”

I remissyttrandet tillstyrkte Svenskt Näringsliv kommitténs ställningstagande om att förorda ett försöksprogram för OPS men påpekade också att det var oklart hur kommitténs förslag skulle behandlas i praktiken.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> ”Reformförslag 7: Ny finansieringsmodell av infrastrukturen”, Svenskt Näringsliv (2013)

<sup>8</sup> ”Uppdrag att kvalitetsgranska förslag till planer inom åtgärdsplaneringen för transportinfrastruktur” N2017/04671/TIF samt

”Uppdrag att analysera förändringar i beräknade kostnader för investeringsobjekt” N2017/04670/TIF

<sup>9</sup> Remissyttrande: ”Finansiering av infrastruktur med privat kapital (SOU 2017:13)”, Svenskt Näringsliv, Dnr 54/2017

I regeringens direktiv till Trafikverket i mars 2017 finns exempelvis ingen hänvisning till varken kommitténs arbete eller om dess ställningstagande, vilket föranlett att planförslaget inte heller tar upp detta.

Svenskt Näringsliv ställer sig frågande inför om det förs någon diskussion mellan i första hand Trafikverket, närings- och finansdepartementet om vad som blir nästa steg. Det framgår inte. Vad är då regeringens syfte med att tillsätta utredningen?

**Svenskt Näringsliv anser att** regeringen och Trafikverket bör ge besked om hur man ser på OPS-testprojekt inom ramen för processen och beslutet om en ny nationell plan för transportsystemet. Regeringen bör klargöra om man ämnar att ge ett tilläggsuppdrag eller motsvarande om OPS till Trafikverket inom ramen för denna nationella transportplan, om frågan ska läggas på is eller om den under en obestämd framtid ska studeras vidare.

## ***2.2 Utveckla skrivningarna om produktivets- och effektivitetsarbetet***

Givet den ekonomiska ramen för åren 2018 – 2029 och det stora behovet av upprustning av transportinfrastrukturen är frågan om Trafikverkets produktivets- och effektivitetsarbete av stort intresse och vikt. Under de senaste decennierna har produktivetsutvecklingen i bygg- och anläggningsbranschen varit föremål för diskussioner och ett stort antal offentliga utredningar. År 2012 kom Produktivetskommitténs betänkande som på ett bra sätt beskrev de nödvändiga åtgärderna som måste till för att öka produktiviteten i branschen. Trafikverket, som dominerande beställare, har ett särskilt ansvar för branschens utveckling och förutsättningar för att nyttja branschens samlade resurser på ett effektivare och bättre sätt. De initiativ som tas av Trafikverket blir normbildande och kommer långsiktigt leda till en positiv utveckling.

När den nuvarande nationella planen för år 2014 – 2025 beslutades ansåg Trafikverket att det skulle komma behövas en årlig produktivetsförbättring på 2-3 procent, utifrån gällande prisutveckling, för att kunna genomföra alla objekt inom planen. Några sådana produktivetsmål finns inte angivna i detta nya planförslag.

I remissversionen av planförslaget står att: *”År 2012–2015 gjordes en mätning av frigjorda medel i Trafikverkets investerings- och underhållsverksamhet. Den visade att Trafikverkets förändringsarbete med nya arbetssätt och den renodlade beställarrollen har resulterat i lägre kostnader. Bedömningen är att knappt fem miljarder kronor frigjordes, som kunde användas till andra projekt.”* Fem miljarder är en ansenlig summa. Trafikverket borde indikera i planförslaget om denna typ av mätning görs regelbundet och vilken uppföljning som utförs.

I Trafikverkets inriktningsunderlag från november 2015 tas ett antal generella osäkerheter upp. En är marknadens förmåga att utföra ett ökat underhåll, vilket är högst relevant utifrån den relativt stora ökningen av drift- och underhållsbudgeten i förslaget till ny plan.

Där konstateras att *”Under perioden 2018–2029 behöver fler utländska aktörer vara etablerade på den svenska marknaden. Den svenska marknaden för väg kan troligtvis klara en ökning eftersom dessa aktörer redan i dag arbetar på den nordiska marknaden. Den inhemska marknaden för järnväg är kritisk med få aktörer. Inom båda områdena är det mycket*

*viktigt att aktörerna och Trafikverket fortsätter främja produktivitet utveckling, teknikutveckling och kompetensutveckling. Genom att företagen arbetar systematiskt med innovation utvecklas effektivare metoder, vilket möjliggör att kontrakten genomförs mer kostnads- och tidseffektivt.”*

Hur denna generella osäkerhet har eller kommer att tas om hand beskrivs dock inte heller i planförslaget.

### **3. Synpunkter på förslag inom väg, järnväg, sjöfart/hamnar och flyg**

#### ***3.1 Järnväg: Järnvägstung plan med stråktänkande och underhåll i fokus***

Att järnvägens underhåll är fokus och prioriteras under planperioden är positivt men också en nödvändighet. Svenskt Näringsliv har länge påpekat att rusta upp och modernisera befintlig järnväg ska vara huvudprioritet i den nya nationella planen. Generellt läggs ett stort fokus på godstrafik på järnväg. Planen syftar till att *”förbättrade förutsättningar för näringslivet”* och regeringen menar att *”godsets framkomlighet är en prioriterad fråga”*. Det är också generellt positivt att det finns en ambition att, samtidigt som regeringen beslutar om en ny nationell plan för transportsystemet 2018-2029, också lansera en godsstrategi.

**Svenskt Näringsliv tillstyrker** Trafikverkets förslag att medel för drift, underhåll och reinvesteringar i första hand prioriteras i de viktiga befintliga stråk och noder i både gods- och persontransportsystemet under planperioden.

**Trafikverkets prioritering att några av Sveriges viktigaste transportflöden** (Västra och Södra stambanan, Stålpendeln och Malmbanan) ska rustas till hög funktionalitet, högre bärighet och hög robusthet och att fokus ska läggas på att återställa hastighetsnedsättningar och andra begränsningar är generellt mycket positivt.

**Ytterligare en viktig och positiv inriktning från Trafikverket är ambitionen att rusta delar av de lågtrafikerade banorna för att öka omledningsförmågan på järnvägen.** Detta är en viktig åtgärd för att öka järnvägens redundans och tillförlitlighet, något som efterfrågats av näringslivet. **Svenskt Näringsliv anser** dock att det saknas en långsiktig plan för resten av det lågtrafikerade systemet.

I planförslaget beskrivs ambitionen att modernisera svensk järnväg genom mer ny teknik och digitalisering. **Svenskt Näringsliv har tidigare efterlyst** att Trafikverket ska ta ett helhetsgrepp över kvalitén i järnvägsinfrastrukturen och efterfrågat en nationell underhållsplan i syfte att förbättra kunskapen om tillståndet. Införandet av ett nytt tågledningssystem, nytt kapacitetstilldelningssystem samt att strukturerat samla information om hela anläggningen och införsel av ett digitaliserat underhållssystem. **Svenskt Näringsliv anser att** detta är ett steg i rätt riktning för att öka kunskapen och modernisera järnvägen.

Införandet av det nya signalsystemet ERTMS som föreslås i planen är omstritt. Det har kritiserats av både tågoperatörer och varuägare för att utrullningen sker okoordinerat med övriga EU, varit omgärdat av många initiala problem, det är generellt mycket kostsamt för samhället men också behäftat med stora kostnader för exempelvis tågoperatörernas

ombordutrustning. Den samhällsekonomiska nyttan har också visat sig vara osäker eftersom de två olika samhällsekonomiska kalkyler som tagits fram, en från 2013 och en från 2017, visar på mycket skilda slutresultat.

Riksrevisionen meddelade nyligen att de kommer att starta en granskning av införandet av ERTMS. Granskningen ska fokusera på om Trafikverket har tagit fram och redovisat det underlag som krävs för en effektiv planering, till exempel kostnadsberäkningar och en samhällsekonomisk bedömning, samt hur Trafikverket har planerat projektet. **Svenskt Näringsliv är positiva** till granskningen och anser att Trafikverket bör avvakta med den förslagna utrullningen av ERTMS, åtminstone till Riksrevisionen har färdigställt och presenterat sin granskning sommaren 2018. Riksdagen och regeringen bör också givetvis ta ställning till denna granskning innan eventuell fortsatt utrullning.

**Svenskt Näringsliv tillstyrker** också Trafikverkets förslag att inom ramen för trimningsåtgärder på järnvägen avsätta en marknadspott/näringslivspott på totalt 1,2 miljarder kronor under planperioden. Detta kan ge en ökad grad av flexibilitet och kortare beslutsordning för mindre marknadsåtgärder men bör **ses som ett första steg**. Summan ska jämföras med den cykelsatsning på 1,5 miljarder och statsmiljöavtalen som innefattar hela 12 miljarder under planperioden. Över tid under hela planperioden och i nära samråd med berörda aktörer bör näringslivspotten utökas för att skapa ytterligare flexibilitet och snabbhet att åtgärda för näringslivet angelägna mindre kostsamma men kapacitetshöjande trimningsåtgärder.

**I detta sammanhang ser Svenskt Näringsliv** med tillförsikt fram emot Trafikverkets nyinrättade funktion med en Näringslivscoordinator och tillsättandet av Stråkkoodinatorer. Detta är ett bra steg att ytterligare förbättra och fördjupa dialogen mellan Trafikverket och näringslivet. **Svenskt Näringsliv föreslår** dock att Stråkkoodinatorer istället bör benämnas Stråkansvariga, för att ge dessa ett tydligare mandat inom Trafikverket.

Svenskt Näringsliv konstaterar också att planförslaget är järnvägstung när det gäller nyinvesteringar. Ca 75 procent av medlen till utveckling av transportsystemet går till järnvägsprojekt. Inriktningen från Trafikverket är i grunden positiv då de största behoven finns där, men det reser också frågetecken om det framtida behovet av nyinvesteringar i vägnätet. Ett faktum som kvarstår är att ca 85 procent av transportererna av gods och personer idag sker på väginfrastruktur.

**Svenskt Näringsliv menar** dock att inriktningen på godstransporter på järnväg ur ett stråkperspektiv är mycket positiv men efterlyser ett tydligare fokus på att påskynda slutförandet av redan beslutade och för näringslivet centrala stråkprojekt men som ännu inte färdigställts. Specifikt tre centrala godsstråk av riksintresse har under lång tid pekats ut av Näringslivets Transportråd:

Trafikverket föreslår att tre etapper för slutförandet av **dubbelspår Hallsberg-Mjölby** nu senareläggs med byggstart under senare delen av planperioden. Kvarstående enkelspår på sträckan innebär flaskhalsar som hämmar godsets framkomlighet. Dubbelspår Hallsberg-Mjölby är ett av flera exempel där utvecklingstakten gå för sakta.

Det är viktigt för näringslivet med genomförande av investeringar för **ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan och Väster om Vänern**. Hela godsstråkets möjligheter att avlasta den hårt trafikerade Västra stambanan borde föranleda Trafikverket att påskynda investeringar och underhållsinsatser som möjliggör ökad separation av gods- och persontrafik på Västra Stambanan.

Det är också viktigt att fullfölja utbyggnaden av ett **komplett dubbelspår på Hamnbanan** till Göteborgs Hamn och inte bara med ”partiellt dubbelspår” som anges i planförslaget. Det går inte nog att understryka hur viktigt Göteborgs hamn är för det svenska näringslivet.

### ***3.2 Trafikverkets förslag till nya stambanor för höghastighetståg***

Inledningsvis vill Svenskt Näringsliv framföra det problematiska med att regeringen har en uttalad målsättning att bygga ett höghastighetsnät. Generellt bör inte byggandet av enskilda infrastrukturprojekt utgöra mål i sig. Då blir de lätt symbolprojekt, som kan ges en särbehandling med sänkta krav på samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. Det är extra olyckligt eftersom projektet är mycket kostsamt och resurskrävande samt är behäftad med ett stort antal osäkerheter.

Svenskt Näringsliv anser att infrastrukturåtgärder ska utgöra medel för att uppfylla transportpolitikens samtliga mål. I grunden bör tänkbara åtgärder i järnvägssystemet bedömas och värderas utifrån hur de bidrar till den transportpolitiska måluppfyllelsen. När byggandet av ett visst projekt blir ett mål i sig, riskerar åtgärder under en lång tidsperiod att prioriteras just för att realisera det enskilda projektets färdigställande, snarare än att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Trafikverket lämnar, efter direktiv från regeringen, förslag på hur och på vilket sätt projektet för en ny stambana för höghastighetståg eventuellt ska utformas. Trafikverket föreslår att de av regeringen utpekade sträckorna Lund-Hässleholm och Ostlänken ska byggas för hastigheter upp till 250 km/h och på ballasterat spår.

**Svenskt Näringsliv anser att** Trafikverkets förslag är rimligt och balanserat, utifrån uppsatta direktiv och förutsättningar, och väl i linje med Trafikverkets tidigare ståndpunkt. Framförallt har Trafikverket varit tydliga med att höghastighetsprojektet inte kommer kunna finansieras inom ramen för den befintliga infrastrukturbudgeten eftersom risken är överhängande att det tränger ut nödvändiga och angelägna investeringar och underhållsinsatser i befintligt system.

**Här har Svenskt Näringsliv samma åsikt** och delar även Trafikverkets uppfattning att, givet direktiven, en ny stambana ska byggas så att den samhällsekonomiska nyttan kan realiseras så tidigt som möjligt och välkomnar att den förslagna tekniken kommer innebära substantiella kostnadsminskningar, jämfört med 320 km/h-alternativet.

**Svenskt Näringsliv gör dock bedömningen att** Trafikverkets förslag förvisso minskar risken för utträngning av angelägna projekt i befintligt transportsystem men undanröjer den inte helt. Trafikverket anger nämligen att ett snabbare uppförande av nya stambanor, med en högre hastighet, skulle vara möjligt om finansieringen sker genom att staten lånar upp beloppet.

**Svenskt Näringsliv anser att** Trafikverket, om man föreslår en lånefinansiering, också borde varit tydliga med de osäkerhet som finns med höghastighetsprojektet.<sup>10</sup> En upplåning kommer också innebära stora kostnader för skattebetalarna i form av flera decenniers återbetalning av räntor och amortering. Något som också med största sannolikhet kommer att belasta statsbudgeten och därmed anslagsutrymmet för i första hand framtida upprustning av det befintliga järnvägsnätet.

**Svenskt Näringsliv menar att** det finns en överhängande risk att, med den kunskap vi har idag, en eventuell satsning på höghastighetstrafik i Sverige kan komma att bli en mycket stor och samhällsekonomiskt olönsam investering. Risken är överhängande att denna kommer att belasta statskassan under lång tid framöver och ske på bekostnad av utvecklingen och upprustningen av den befintliga samhällskritiska infrastrukturen.

Trafikverket har, som tidigare angivits, uppfattningen att en ny stambana ska byggas så att den samhällsekonomiska nyttan kan realiseras så tidigt som möjligt. Men sätter man nyttan i relation till kostnaden är det ett faktum att de båda förslagna sträckorna Lund-Hässleholm och Ostlänken beräknas vara samhällsekonomiskt olönsamma. Trafikverkets egen effektbedömning visar att Ostlänken, utifrån Trafikverkets förslag, har en NNK på -0,5. För Lund-Hässleholm, en NNK på -0,8. Trots betydande vinster med avseende på restider och tillgänglighet visar kalkylen att det krävs stora gemensamma resurser att bygga ny järnväg.

**Svenskt Näringsliv anser** givetvis att det är viktigt att bygga ut och modernisera den svenska järnvägen, både för att stärka persontrafiken och för att skapa mer utrymme för godstrafiken. Vi måste dock börja i rätt ände. Sverige har idag stora problem med ett underfinansierat och sårbart befintligt transportinfrastruktursystem, speciellt på järnvägen, som behöver prioriteras.

**Svenskt Näringsliv anser** att en ny stambana för höghastighetstrafik, oavsett i vilken hastighet, inte får byggas på bekostnad av det mycket viktiga arbetet med att komma tillrätta med den under decennier uppbyggda infrastrukturskulden i det befintliga systemet.

### **3.3 Väg: Fokus på vidmakthållande men frågetecken om den framtida utvecklingen**

Trafikverket anger i planförslaget att *”underhålls- och reinvesteringsåtgärder ska genomföras för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses. Vägunderhållet bidrar också till miljökvalitet i hela vägsystemet genom att säkerställa anläggningens funktion.”*

**Svenskt Näringsliv välkomnar** Trafikverkets inriktning att det i högre utsträckning behövs genomföras mer förebyggande underhållsåtgärder för att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet.

**Svenskt Näringsliv anser också att** Trafikverkets övergripande utgångspunkt att prioritera högsttrafikerade vägar i storstadsregionerna, stamvägnätet (Europavägar och vissa riksvägar)

---

<sup>10</sup> Se sammanfattning i remissyttrandet ”Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3), Svenskt Näringsliv, Dnr 11/2016

för långväga person- och godstransporter samt vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum är positiv.

I storstadsregionerna är urbaniseringstrenden stark och har varit så under lång tid. Merparten av tillväxten och de nya jobben är koncentrerad till områden i Sverige där kollektivtrafiken och persontransporterna med bil under långa perioder slår i kapacitetstaket. Där tillväxten är högst, är också arbetslösheten lägst, bostadsbristen störst och pendlingen intensivast.

Att fortsatt bygga ut vägtrafiksystemen i tillväxtområdena är en nödvändighet för näringslivet och för att inte belastningen av innerstadsgatorna ska bli för stor. Attraktiva stads- och gatumiljöer hänger i många fall på att vägtrafiken har goda alternativa färdvägar i form av förbifarter och ringleder.

Trafikverket beskriver också ett antal viktiga nyinvesteringar som kommer att färdigställas under planperioden, vilka kommer att öka kapaciteten och framkomligheten i vägsystemet. I ett huvudstadsperspektiv bör exempelvis E4 Förbifart Stockholm nämnas som färdigställs under planperioden.

Däremot innehåller planförslaget skrivningar som *”Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer”*, vilket ger upphov till osäkerhet. **Svenskt Näringsliv anser** exempelvis att den senaste utvecklingen av Östlig förbindelse i Stockholm är problematisk.

Med tanke på Stockholmsregionens framtida tillväxt, dagens trafiksituation och befintliga brister kommer det krävas fler åtgärder för att möjliggöra framtida effektiva transporter och trafikflöden. Utvecklade kollektivtrafiklösningar och viljan att öka attraktiviteten för cykel- och gångtrafik i innerstaden är adekvat men måste också ses i relation till utvecklingen av den framtida vägtrafiken. De inblandade aktörerna behöver återigen prioritera att lösa finansieringsfrågan innan regeringen tar ett slutgiltigt beslut om planförslaget.

För godstrafiken på väg innehåller planförslaget åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för näringslivets tunga trafik på vägar och broar. Trafikverket pekar ut ett vägnät (BK4) för 74-tons lastbilar. **Svenskt Näringsliv välkomnar** de insatser som föreslås i planförslaget för att höja bärigheten på vägnätet, vilket möjliggör transporter med tyngre lastbilar. Åtgärden är rationell för att effektivisera landsvägstransporterna, minska transportens miljö- och klimatpåverkan och samtidigt vara transportekonomiskt rationell och stärka näringslivets konkurrenskraft.

Ett betydligt större BK4-nät måste däremot succesivt öppnas och frågan bör därför ges högre prioritet i planen. Exempelvis Skogsindustrierna gör bedömningen att få aktörer kommer att investera i nya 74-tons lastbilar om det tillåta vägnätet blir så restriktivt som nu föreslagits.

Trafikverket beskriver också hur myndigheten ser på utveckling av elektrifiering för tung trafik på väg under planperioden. Nyligen fick också Trafikverket ett regeringsuppdrag att snabbtreda förutsättningarna för att elvägar på sikt ska kunna vara en del av det svenska transportsystemet.

**Svenskt Näringsliv anser att** satsningar på elektrifiering av tunga fordon är viktigt och ett utmärkt sätt för Trafikverket att tillsammans med akademien och näringslivet söka finna sätt att, vid sidan av biobränsle och olika effektiviseringsåtgärder, hitta en relativt snabb och effektiv metod att minska utsläppen från vägtrafiken. Däremot är detta i dagsläget på forsknings- och demonstrationsstadiet, vilket gör det svårt att avgöra vilken effekt detta kan komma att få i slutet av planperioden.

### **3.4 Väg och järnväg: Vilken framtid har det lågtrafikerade väg- och järnvägsnätet?**

Trafikverket har ambitionen under planperioden att rusta delar av de lågtrafikerade banorna för att öka omledningsförmågan på järnvägen. Detta är en viktig och efterfrågad. Däremot finns en osäkerhet om vad som kommer att hända med det övriga lågtrafikerade väg- och järnvägsnätet i ett medellångt (planperspektiv) och långsiktigt perspektiv.

Den ekonomiska ramen för den nya planen är förvisso substantiellt större än den nuvarande men Trafikverket har fått hårdprioritera. Det framgår tydligt att vägar och järnvägar med låga trafikflöden kommer att uppleva försämringar under slutet av planperioden. I realiteten innebär detta att redan eftersatta lågtrafikerade väg- och järnvägssträckor kommer att bli ännu mer slitna och åtgångna under kommande planperiod.

Gällande väg anger planförslaget att *”det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt men man kommer fortfarande att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät.”* Gällande järnväg anger Trafikverket att *”på övriga delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kommer det ske vissa försämringar jämfört med dagens situation även om en grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas.”* samt *”Prioriteringen av medel för att ta igen det eftersatta underhållet på de högtrafikerade transportflödena får följden att vissa delar av det mer lågtrafikerade järnvägsnätet kommer få ett försämrat tillstånd under planperioden.”*

**Även om det är väl känt inom Trafikverket vill Svenskt Näringsliv påpeka att** det finns ett stort behov av underhållsinsatser på vägar och järnvägar i delar av Sverige med jämförelsevis mindre trafikflöden men som samtidigt har stora exportvärden. Näringslivets möjlighet att bidra till tillväxt kräver väl fungerande infrastruktur. Det gäller inte minst i Sveriges ”producerande regioner” med naturtillgångar och en industri som är ytterst transportberoende, med sektorer som verkstads-, skogs-, pappers-, gruv- och stålindustri.

Dessa godstransporter börjar eller slutar ofta på vägar och järnvägar där underhållet sedan länge är eftersatt. Det är stora exportvärden som riskeras då godstransporter försenas på grund av bristande och/eller ytterligare försämrat underhåll av vägar och järnvägar i de delar av Sverige som ligger utanför storstadsregionerna eller mellan dessa regioner. Den svenska exportindustrin är en hörnsten i samhällsekonomin.

**Svenskt Näringsliv efterlyser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en grundlig utredning med avseende på status och kvalitet på lågtrafikerade vägar och järnvägarna**



i hela landet och utarbeta en framtidsplan. Det bör ske i nära samarbete med berörda delar av näringslivet.

### **3.5 Sjöfart/hamnar: Viktiga åtgärder föreslås men Göteborgs hamn bör ges prioritet**

Den svenska ekonomins handelsberoende medför att en fungerande hamninfrastruktur och sjöfart är av stor vikt för näringslivet. En begränsad hemmamarknad har bidragit till att näringslivet sökt nya marknader för avsättning av varor och tjänster. Sveriges geografiska läge skapar här ytterligare en utmaning för transportsystemet. Med en allt tilltagande globalisering har också efterfrågan på varor från länder långt utanför Europa ökat, vilket inneburit en starkt ökad import. Ca 90 procent av all varor och råvaror går sjövägen till och från Sverige.

Hamnarna har också en viktig roll som omlastningscentraler och viktiga noder i det svenska transportinfrastruktursystemet. Båt är exempelvis det vanligaste färdmedlet för utländska besökare till Sverige. Därför måste hamnar och övrig infrastruktur för sjötransporter utformas för besöksnäringens behov lika väl som för godstransporter.

I planförslaget avsätts drygt 4 miljarder kronor till sjöfartsåtgärder. Under den aktuella planperioden föreslås att arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal ska påbörjas och att Mälarpjektet i Södertälje och Mälaren ska slutföras. Åtgärder i farleden från Landsort till Södertälje och i farleden till hamnen i Luleå (Malmporten) föreslås. Farlederna till Stockholm föreslås utredas och genomföras under planperioden, men även fortsatt utredning av kapacitetsbrister i farleden till Göteborg föreslås. Utöver de namngivna åtgärderna kommer ett antal mindre trimningsåtgärder genomföras under planperioden, exempelvis muddringsinsatser i farlederna till Hargshamn och Sundsvall.

Enligt regeringens direktiv ska planen främja överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Svenskt Näringsliv vill dock påpeka att det kommer behövas ytterligare förbättringar av väg- och järnvägsnätet för att sjöfarten i ännu högre grad ska kunna avlasta landtransporterna, i de fall detta är marknadsmässigt, relevant och kostnadseffektivt för transportörer och varuägare. Det kan handla dels om själva anslutningarna till hamnarna, men också om ökad bärlighet och andra nödvändiga förstärkningar långt inåt land.

**Svenskt Näringsliv vill** därför återigen påpeka vikten av att färdigställa ett komplett dubbelspår på Hamnbanan eftersom den är *”av stor strategisk betydelse för näringslivet i hela Sverige, eftersom Göteborgs hamns järnvägspendlar försörjer stora delar av Sverige med containeriserat gods”*, enligt planförslaget.

**Svenskt Näringsliv anser** att farledsfördjupningen till Göteborgs hamn behöver ges särskild prioritet i syfte att komma till rätta med dagens kapacitetsbrister och för att möta ett långsiktigt ökat behov av transportkapacitet. I planförslaget är bristerna i farledskapaciteten utpekad, förhoppningar finns att aktörerna tillsammans med regeringen ser till att frågan får en skyndsam lösning, inom ramen för kommande planperiod, samtidigt som Trafikverket prioriterar ett framtagande av ett fördjupat underlag.

### **3.6 Flyg: Trafikverket bör ta en aktivare roll i att utveckla Arlanda flygplats med omkringliggande/anslutande infrastruktur**

Ett tillgängligt och väl fungerande flyg är i många delar av landet en avgörande förutsättning för att kunna bedriva affärer utanför hemmamarknaden, både inom och utom Sverige. Flyget stärker möjligheterna att rekrytera nyckelpersoner och medarbetare som bor på annan ort.

Den internationella tillgängligheten, inte minst goda flygförbindelser, är också avgörande för möjligheterna att bygga vidare på den starka närvaron av huvudkontor. I Stockholm finns huvudkontoren för ett antal globala koncerner med rötter i Sverige. Där finns också merparten av de nordiska huvudkontoren för världens största bolag, vilka efterfrågar kvalificerade tjänster och även möjliggör att det på orten utvecklas ett brett och avancerat tjänsteutbud.

Närvaron av företagsledande funktioner leder i sig till nya etableringar och påverkar den internationella bilden av Stockholm. Det bidrar till att stärka attraktiviteten i den globala konkurrensen om högkvalificerad arbetskraft, vilket i förlängningen gynnar hela Sverige. Direktlinjer och täta flygavgångar och rimliga priser har stor betydelse för möjligheten att konkurrera. Höjda kostnader och en försämrad kapacitet slår direkt mot konkurrenskraften för enskilda företag och hela regioner.

Flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen är i dagsläget god. Arlanda har en särställning när det gäller person- och godstransport men flygplatsens möjligheter att hantera både det ökande utrikes- och inrikesflyget är osäkra i ett längre perspektiv. Beslutet att inte lägga ner Bromma i förtid och fokusera på framtida kapacitet på Arlanda är positivt. Men på senare tid har det kommit en hel del dubbla signaler om regeringens vilja att utveckla flyget.

I planförslaget anges åtgärder på Scandinavian Mountains Airport (Sälen) i syfte att förbättra tillgängligheten till en av landets stora turistdestinationer. Detta är viktigt och välkommet men sker samtidigt som regeringen inför en avståndsbasead och, ur klimatsynpunkt, verkningslös skatt på flygresor, något som kan komma att drabba mindre regionala flygplatser som exempelvis i Sälen.

**Det är enligt Svenskt Näringsliv** bara ett av flera exempel på inkonsekvent hållning gentemot utvecklingsmöjligheterna för ett mycket viktigt trafikslag, inte minst i norra Sverige. Regeringens ambitioner att höja kostnaderna för flyget genom en skatt på flygresor är en osäkerhetsfaktor utan klimatnytta. På längre sikt riskerar det bakomliggande syftet med skatten, att minska flygtrafiken, att få stora följdverkningar för företagandet i hela landet.

I maj 2017 tillsatte regeringen ett Arlandaråd där Trafikverket ingår. Ett kansli har upprättats och en ”färdplan Arlanda” ska arbetas fram. Hur detta Arlandaråd och färdplanen kommer att stå i relation med det remitterade planförslaget, som i sin tur innehåller nödvändiga och viktiga landinvesteringar i form av kapacitetsförstärkningar av E4:an och fyrspårutbyggnad mellan Uppsala och Stockholm, är i dagsläget oklart och bör konkretiseras.

**Svenskt Näringsliv efterfrågar** klarhet om relationen mellan Arlandarådets arbete och planförslaget. Vi förväntar oss ett stort engagemang från Trafikverket för att på mycket kort tid få fram en kraftfull utvecklingsplan för utökad kapacitet på Arlanda flygplats och den

omkringliggande och anslutande transportinfrastrukturen. Trafikverket har en nyckelroll i detta arbete.

### ***3.7 Ett nordiskt och europeiskt samarbete behövs för att möta gemensamma utmaningar***

I planen anges att Trafikverket under 2017 har initierat ett forum mellan de nordiska transportmyndigheterna i syfte att skapa samsyn om flaskhalsar i systemet och brister i gränsöverskridande relationer med avseende på landtransporter. Svenskt Näringsliv anser att ansatsen är positiv.

Utvecklingen går entydigt mot att Europas transportsystem sammanflätas i ett gränsöverskridande nät. EU får en allt större betydelse för finansiering och planering av medlemsländernas infrastruktur. Ett mycket strukturerat stråkperspektiv är styrande när prioritering görs av åtgärder inom EU:s infrastrukturbudget. 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 hamnarna som ligger i de korridorer som EU enats om att prioritera.

Ett nordiskt samarbete mellan myndigheterna medför att den svenska planeringen i högre grad tar hänsyn till vad som planeras i den närmaste omvärlden, vilket är positivt. Exempelvis är en ökad samordning kring harmoniserad dimensionering av infrastruktur i gränsöverskridande transportkorridorer som möter näringslivets behov mycket eftersträvävärt.

**Däremot borde nästa steg** vara att ta fram, i första hand, en nordisk sammanhängande plan för transportsystemet i syfte att gemensamt möta kapacitets- och effektivitetsutmaningar och harmonisera regelverk. Ett färdigställande av den planerade fasta förbindelsen Fehmarn Belt är ett exempel på gränsöverskridande infrastruktur som på olika sätt kommer att påverka samtliga nordiska länder.

## **4. Trafikverket och samhällsutmaningen om fossilfrihet**

### ***4.1 Transporternas klimatutmaning är en gemensam och långsiktig strävan mot en hållbar utveckling och ökad internationell konkurrenskraft***

Klimatfrågan är en av de stora globala utmaningarna världen står inför samtidigt som det är en av de mest svårlösta. Inget enskilt land eller region löser den ensamt. Alla olika delar av samhället måste vara med och bidra. Transportsektorn är ett av dessa där många åtgärder måste vidtas, på många platser runt om i världen, för att ge effekt.

Transporter står för ca 30 procent av de totala svenska utsläppen av klimatgaser, globalt är siffran 13 procent av totalen. De svenska transporternas utsläpp har minskat sedan 1990, men deras andel av de totala svenska utsläppen har ökat. Detta hänger samman med att Sverige i princip har en koldioxidfri elproduktion och över tid lyckats ställa om fastighetsbeståndet till en nästan fossilfri uppvärmning. I andra länder ser det annorlunda ut, inte minst i länder med stor varuproduktion som exporterar till Sverige och som konkurrerar med svenska företag.

Näringslivet är en viktig part för klimatfrågans lösning och svenska konkurrenskraftiga företag skapar global klimatnytta – både genom energieffektivisering och utsläppsminskningar i egen verksamhet och genom de produkter och tjänster som utvecklas. Svensk fordonsteknik och annan miljöteknik har goda möjligheter att fortsatt vara marknadsledande exportframgångar.

Men för att utveckla innovationer och teknik krävs att Sverige också i framtiden har ett konkurrenskraftigt och växande näringsliv. Infrastruktur- och transportpolitiken måste därför formas i ett brett klimatpolitiskt sammanhang där fokus är att Sverige och EU ska utvecklas till resurseffektiva ekonomier med låga koldioxidutsläpp samtidigt som vår konkurrenskraft stärks genom innovativa affärsmöjligheter.

Inom transport- och infrastrukturpolitiken måste alltid hänsyn tas till att Sverige är ett glest befolkat land med långa avstånd till de stora marknaderna. Därför är väl fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter, såväl inom landet som internationellt, av central betydelse för Sverige och en grundförutsättning för ekonomisk utveckling, näringslivets konkurrenskraft och en god samhällsutveckling.

I regeringens direktiv ingick att utreda vad Trafikverket kan bidra med i ”*omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer*”. Trafikverket tar sin utgångspunkt i det beslutade målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010.

**Svenskt Näringsliv har ställt sig kritiska** till det mycket utmanande sektorsmålet för transportsektorn till 2030. Riksdagen har tagit beslut om målet trots att det kritiserats av oss och från flera andra håll att vara samhällsekonomiskt ineffektivt, orealistisk, baserad på önsketänkande och för att vara undermåligt konsekvensanalyserat.<sup>11</sup> Att nå målet till 2030 kommer bli mycket svårt utan att minska mobilitet, tillgänglighet, tillväxt och välbefinnande i Sverige.

I generella ordalag skriver Trafikverket att det, för att uppnå målet, kommer att krävas en kombination av åtgärder och ”kraftfulla” styrmedel som främjar energieffektivisering och elektrifiering samt en ökad andel biodrivmedel för att åstadkomma omställningen. Även samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar krävs för att stimulera medborgare och näringsliv att använda mindre miljöbelastande trafikslag. Trafikverket anger att de viktigaste åtgärderna rör fordon och farkoster, bränslet och den samlade efterfrågan. Infrastrukturen i sig har en begränsad roll för omställningen men är mycket viktig för att bibehålla tillgänglighet i ett klimatneutralt transportsystem.

I princip tillstyrker Svenskt Näringsliv ett flertal av dessa generella ställningstaganden. Det är i linje med vad vi vid upprepade tillfällen kommunicerat inom ramen för arbetet med exempelvis FFF-utredningen (2013) och Miljömålsberedningen (2016), utifrån hur näringslivet ser en transformering mot en klimatneutral transportsektor år 2045.

---

<sup>11</sup> Se sammanfattade synpunkter i ”En klimatneutral och hållbar transportsektor”, Svenskt Näringsliv (2016)

**Däremot vill Svenskt Näringsliv förtydliga vår** syn på Trafikverkets skrivningar om påverkan av den samlade transportefterfrågan, frågan om trafikslagsväxling och den allmänt hållna inställningen att införa ”kraftfulla” styrmedel.

#### ***4.2 Ett ”transportsnålt samhälle” är inte eftersträvansvärt***

Även om Trafikverket i planförslaget inte använder ordet ”transportsnålt samhälle” (vilket man däremot tidigare har gjort) ligger det ganska nära i skrivningarna om ”den samlade efterfrågan”. **Svenskt Näringsliv vill påpeka att** en minskad transportefterfrågan, snarare än att optimera transporteffektiviteten, skulle försämra förutsättningarna för näringslivet. Detta särskilt om utnyttjandet av ekonomiska styrmedel tas till intäkt för att behovet av olika kapacitetshöjande åtgärder i systemet kan minska eller helt utebli.

Därför är det olyckligt att planförslaget innehåller skrivningar som att *”i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen kan trafiken med bil och lastbil antas ha minskat jämfört både prognosen och volymen idag”* och att *”Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer”*, utan att också problematisera detta.

När det gäller exempelvis godstrafik arbetar näringslivet dagligen med att optimera sin logistik för att hushålla med resurser. Det utvecklas och introduceras kontinuerligt olika transportlösningar för att öka fyllnadsgraderna. Näringslivet strävar mot ett transporteffektivt samhälle, men det arbetet är också beroende av en politik och en myndighetsutövning som skapar förutsättningar för ökad effektivitet genom teknisk utveckling och ett bra samarbete mellan olika aktörer.

Även om planförslaget innehåller positiva inslag för att höja bärigheten på väg och järnväg och plattformsförlängningar för att möjliggöra längre godståg finns en tröghet från politiken och myndigheterna när det gäller att tillåta längre, tyngre, högre och bredare fordon på både räls och väg. Åtgärderna ger bevisligen möjligheten att effektivisera transporter, minska klimateffekterna och stärka näringslivets konkurrenskraft, vilket gör den långsamma processen än mer olycklig och svårförståelig.

**Svenskt Näringsliv anser** därför att Trafikverket bör prioritera och snabba på implementeringen av ett större vägnät för 74 tons lastbilar än vad som föreslagits. Prioriteringen ska också gälla frågan om tyngre/längre tåg.

Delar av näringslivet har under längre tid fört fram s.k. horisontella samarbeten som en möjlighet att kombinera klimatomfattigt och transportekonomiskt effektivare godsflöden. Idag sker dessa samarbeten och på egna initiativ mellan varuägare och transportörer, vilket visat på att det kan ge stora positiva effekter för bland annat utsläppen och de enskilda företagens kostnader för transporter. Trafikverket tar inte upp detta överhuvudtaget i sitt planförslag.

**Svenskt Näringsliv anser att** Trafikverket, som förvaltare och kapacitetsfördelare av infrastrukturen, tillsammans med andra transportrelaterade myndigheter, bör ta tag i frågan om ett strukturerat utvecklat av horisontella samarbeten, bland annat genom att bistå med en överblick och insyn i stora godstransportflöden.

### **4.3 Styrmedel, trafikslagsväxling och kunskapsbrist om hur skatter och avgifter påverkar näringslivets konkurrenskraft**

Trafikverket anger i remissunderlaget att fokus bör ligga på att minska utsläppen från vägtrafiken där ekonomiska styrmedel och regleringar har stor potential, men att det ligger utanför Trafikverkets kontroll. Trafikverket skriver exempelvis: *”För att på allvar hålla tillbaka utvecklingen av vägtrafiken bedömer Trafikverket att åtgärderna i infrastrukturen och stadsplaneringen behöver kombineras med styrmedel som ökar körkostnaderna och restiden för vägtrafiken i jämförelse med andra transportalternativ, så att de senare blir mer konkurrenskraftiga.”*

#### **Svenskt Näringsliv ställer sig mycket tveksamma till denna typ av generella skrivningar.**

Även om citatet ovan är taget ur en diskussion om balansen mellan de transportpolitiska målen, är det en ytterst problematisk ansats om, som Trafikverket bedömer, att styrmedel ska användas för att enbart fördyra en viss typ av transportslag. Att ställa trafikslag mot varandra, där vissa utmålas som ”alltid bra” och andra som ”alltid dåliga”, är inte adekvat. Trafikverket har ett trafikslagsövergripande uppdrag och vet att för exempelvis en godstransport är sjöfart, lastbil och godståg många gånger komplement, snarare än konkurrenter, i en logistikkedja.

Svenskt Näringsliv menar att denna allmänt hållna viljeinriktning är grunden för att det på senare tid antagits ett antal kortsiktiga och bristfälligt analyserade ekonomiska styrmedelsförslag som helt saknar perspektiv på eller tar hänsyn till näringslivets konkurrenskraft.

Ett exempel är den kraftigt höjda drivmedelsbeskattning som genom Sveriges helt unika modell för uppräknings av energiskatten (årliga uppjusteringar med KPI plus 2 procent) på bensin och diesel. Modellen kommer att innebära att Sverige inom några år kommer att skilja sig markant från konkurrentländer vad gäller nivåer på drivmedelsbeskattning, utan att en gedigen konsekvensanalys har redovisats.<sup>12</sup>

Även förslaget om en reduktionsplikt, som i grunden är positivt, innebär stor osäkerhet. Risken är uppenbar att svenska nationella särkrav för biodrivmedelsinblandning i slutänden resulterar i ett permanentat väsentligt högre drivmedelspris än våra konkurrentländer. Den stora osäkerhetsfaktorn idag är främst EUs generellt negativa syn på biodrivmedel. Även detta är bristfälligt analyserat och konsekvensutrett.<sup>13</sup>

Ett annat exempel är den aviserade vägsplitageskatten för att den tunga trafiken, som hittills inte har utretts hur den kommer att påverka den totala kostnadsbilden för näringslivet och i sin tur dess förmåga att konkurrera internationellt. För persontransporter är också den kostnadsdrivande och för klimatet verkningslösa skatten på flygresor ett exempel.

Det finns en allmänt stark (politisk) vilja att, av klimatskäl, flytta godstransporter från väg till sjöfart och järnväg. Det framgår inte minst av regeringens direktiv till Trafikverkets

---

<sup>12</sup> Remissyttrande ”Regeringskansliets promemoria om ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel”, Svenskt Näringsliv (168/2015)

<sup>13</sup> Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle”, Svenskt Näringsliv (39/2017)

inriktningsunderlag, regeringens infrastrukturproposition och direktiven till planförslaget. I regeringens budgetproposition för 2018 anges exempelvis att *”Regeringens ambition är att en större andel av de långväga godstransporterna ska gå på järnvägar och sjöfart.”* Det finns dock ett antal problem med detta som Svenskt Näringsliv anser borde ha lyfts fram tydligare i Trafikverkets planförslag.

I exempelvis inriktningsunderlaget anger Trafikverket att förutsättningarna för överflyttning från vägtransporter till andra transportslag på kort sikt är starkt begränsade. Trots att förslaget till transportplan innefattar en stor satsning på kapacitetshöjande åtgärder i det befintliga järnvägsnätet kommer det ta lång tid att kunna ta emot några större trafikvolym. Det är ett faktum.

Även Trafikanalys påpekar att *”Endast 8 procent (eller 28 miljoner ton) av det gods som transporteras inrikes med lastbil transporteras längre än 300 kilometer, ett avstånd där det anses konkurrenskraftigt för att åstadkomma en överflyttning till järnväg eller inrikes sjöfart.”*<sup>14</sup> Här är också viktigt att påpeka att olika varugrupper har väldigt olika förutsättningar att trafikslagsväxla samt att det på många ställen i Sverige saknas alternativa transportmedel till exempelvis lastbil.

Utöver den kapacitetsbegränsande realiteten i transportsystemet finns en allmän kostnadsutveckling som motsäger det som regeringen eftersträvar. Ett exempel som motsäger överflyttning från väg till järnväg är att kostnaderna för transporter på järnväg ökar i snabb takt då banavgifterna höjs kontinuerligt och kraftigt. År 2010 genererade banavgifterna 600 miljoner kronor. Med nuvarande prognos kommer drygt 2,4 miljarder per år tas in år 2025. En kraftfull ökning utan att infrastrukturen i någon större utsträckning ökat kvalitetsmässigt under perioden. I planförslaget beräknas uttaget av banavgifter totalt generera 27,4 miljarder mellan 2018-2029.

Ett exempel som motsäger överflyttning från väg till vatten är att sjöfarten på senare tid har påförts ett svavelregelverk som i sin konstruktion snedvrider konkurrensen inom Europa och innebär en stor risk för framtida kostnadsökningar kopplat till företeelser utanför Sveriges kontroll, exempelvis en global oljeprisökning. Utöver detta höjer Sjöfartsverket farledsavgifterna med 9 procent (med en indexerad årlig höjning) och avser höja lotsavgifterna med 5 procent med start 2018.

Sammantaget för detta är att beslut om höjningar av skatter och avgifter fattas idag okoordinerat och helhetsbilden saknas. Politiska målsättningar sammanfaller inte med den reella utvecklingen. Utöver detta genomförs höjningar av skatter och avgifter utan kunskap om pålagornas påverkan på näringslivets konkurrenskraft.

En liten öppen ekonomi som Sveriges kräver kontinuerligt en förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft. Många företag bedriver verksamhet under stark prispress på sina varor och tjänster. Möjligheterna att föra över höjda kostnader till kunder är mycket begränsade. Prisökningar minskar därför marginaler, vilket ger mindre investeringsutrymme och mindre skatteintäkter.

---

<sup>14</sup> ”Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys”, Trafikanalys, (Rapport 2016:7)

**Viktigt att poängtera är att Svenskt Näringsliv anser att skatter och avgifter (och andra styrmedel) på transporter fyller en funktion.** Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet, exempelvis med transporternas klimatpåverkan och en hållbar väg bort från fossila bränslen.

Poängen är att vi måste kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med starkt konkurrenskraft och balansen till de övriga transportpolitiska målen. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt kan näringslivets konkurrenskraft försvagas och förstärka en av Sveriges största konkurrensnackdelar, avstånden, ytterligare.

En strävan mot internalisering av transportslagens externa kostnader måste därför föregås av ordentliga konsekvensanalyser. Därför är en gedigen kunskap om kopplingen mellan transportkostnader och näringslivets konkurrenskraft avgörande för effektiva beslut.

Det är ett otvivelaktigt faktum att näringslivets transporter genererar viktiga intäkter, arbetstillfällen och därmed tillväxt till Sverige. Utan gedigen analys riskerar det sammanlagda resultatet av samtliga pålagor enbart blir generella svenska transportkostnadsökningar som riskerar urholka konkurrensförmågan. Till stora samhällsekonomiska kostnader och till obefintlig klimatnytta.

Konsultfirman Copenhagen Economics presenterade i slutet av 2015 en rapport, på uppdrag av Svenskt Näringsliv, som visar att det råder en stor kunskapsbrist. Det grundar sig i att den offentliga statistiken över transportkostnader är bristfällig och ofullständig. Det finns viss information men den är inte sammanställd på ett strukturerat sätt och är varken heltäckande eller lättillgänglig. Med stor sannolikhet underskattar statistiken näringslivets faktiska transportkostnader. Statistiken är heller inte harmoniserad mellan länder, vilket gör en internationell jämförelse av konkurrenskraft i det närmaste omöjlig.<sup>15</sup>

I juni 2017 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om det totala antalet skatter och avgifter inom transportområdet, med särskilt fokus på hur dessa påverkar näringslivets kostnadsbild och konkurrenskraft. Detta är något som näringslivet under lång tid efterfrågat.<sup>16</sup> Svenskt Näringsliv ser med tillförsikt fram emot resultatet av Trafikanalys arbete eftersom kunskapsnivån behöver höjas väsentligt.

**Stockholm som ovan,**



***Mårten Bergman***

Ansvarig Infrastruktur, Svenskt Näringsliv

---

<sup>15</sup> "Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft", Copenhagen Economics (2015)

<sup>16</sup> "Skrivelse: Tillsätt en särskild utredning om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft", Svenskt Näringsliv/Transportföretagen/Näringslivets Transportråd, (20151127)