

Yttrande från AB Volvo på Trafikverkets rapport "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037" (LI2025/01587)

AB Volvo tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på ovan förslag, och som alltid står AB Volvo till förfogande för ytterligare dialog om viktiga åtgärder för industrin, civil beredskap, resiliens, transportsektorns omställning och frågor som kopplar till trafiksäkerhet, digitalisering och effektivitet. I remissyttrandet används AB Volvo och Volvokoncernen som synonymer.

Sammanfattning

AB Volvos anläggningar och verksamheter finns i Västerbottens län i norr till Kronobergs län i söder, samt i både väst och öst (Eskilstuna). Flest antal anläggningar och verksamheter finns i Västra Götaland, där också flest anställda finns. Dessutom finns leverantörer på många ytterligare orter i hela Sverige. AB Volvo har därför ett stort behov av väl fungerande transportinfrastruktur i hela landet.

Bristande underhåll leder till sämre tillgänglighet och tillförlitlighet, ökade geografiska skillnader och försämrad trafiksäkerhet, vilket i sin tur påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt genom ökade kostnader och sämre utnyttjande av transportresurserna. Trafikverket har för första gången satt mål när det eftersläpande underhållet ska vara minimerat. För det eftersläpande underhållet på väg är detta år 2037, dvs i slutet av planperioden. För järnväg är målet satt till år 2050. Detta är mycket positiva steg framåt, och AB Volvo önskar att Regeringen ger Trafikverket alla möjligheter för att uppnå dessa mål och ännu hellre, överträffa dem så att målen nås före utsatt tid.

Främsta önskemålen från AB Volvo för transportsystemet är att:

- Det eftersläpande underhållet ("underhållsskulden") på väg och järnväg åtgärdas i högre takt
- BK4-vägnätet utvecklas i ännu högre takt, och utan särskilda villkor (BK4s)
- Längre lastbilar på ett BK4-vägnät möjliggörs på fler och längre anslutningsvägar
- Vinterväghållning prioriteras högre, för ännu bättre tillförlitlighet i transportsystemet
- Trafikeringsoptimeringar sker för högre effektivitet
- Trafiksäkerhetsfokus stärks för alla trafikslagen
- Digitaliseringen och effektivitet utvecklas i hela transportsystemet, exempelvis ERTMS

För ett effektivt transportsystem är det viktigt att potter för optimeringar, både på väg och järnväg, behålls enligt Trafikverkets förslag. Dessa är mycket viktiga för trafiksäkerheten och för att åtgärda mindre flaskhalsar, optimeringar, längre lastbilar, digitalisering och miljöåtgärder. Dessa potter bidrar också till ett effektivare transportsystem och att Sverige kan nå klimatmålen för transportsektorn.

Även om inte Trafikverket bör ansvara för laddinfrastruktur för tunga fordon har de en möjliggörande roll att underlätta för elektrifieringen kring den statliga väginfrastrukturen, exempelvis vid rastplatser och logistikparker.

Samhällsekonomiska kalkyler är viktiga för att rangordna olika nyttor för samhället för olika projekt. AB Volvo välkomnar Trafikverkets förslag om att i ett tidigt skede kunna ta ut investeringar ur planen, om

det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än enligt de första beräkningarna. Samtidigt behöver de samhällsekonomiska kalkylerna utvecklas, särskilt för godstransporter och för att få in beredskapsperspektivet tydligare.

De objekt som beslutas i Nationell plan bör genomförs snabbt och effektivt. Det är viktigare än att många projekt byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet. Det är när infrastrukturprojekt är färdiga i sin helhet som industrin får en tydlig nytta av åtgärderna. AB Volvo väljer att inte prioritera mellan redan presenterade objekt, både i denna och tidigare planer.

Vad gäller den lista med utpekade brister som Regeringen beslutar om i Nationell plan, önskar Volvokoncernen att Regeringen inkluderar följande objekt i beslutet:

- E20 vid Eskilstuna, främst kring Folkesta, för utökad kapacitet samt nya av- och påfarter
- E18 runt Örebro för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet
- E20 mellan Finnerödja och Laxå med åtgärder för höjd kapacitet och trafiksäkerhet
- Väg 61 mellan Arvika och Kil för utökad kapacitet
- Fyrspår Alingsås-Göteborg och andra optimeringar på Västra stambanan
- Åtgärdade kapacitetsbrister på Hamnbanan till Göteborgs hamn
- Fyrspår mellan Hässleholm och Lund på Södra stambanan för förbättrad kapacitet
- Flera åtgärder för godstrafiken på Södra stambanan för förbättrad kapacitet
- Ytterligare förbättrad kapacitet för godstrafik runt Umeå med triangelspår och dubbelspår
- Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan med dubbelspår på delar av sträckan
- Möjlighet till utvecklad godstrafik från Arvika
- Avlastning av godstrafiken från Norrland via Vänerbanan och Bergslagsbanan
- Göteborgs hamn, brister kopplat till redundans och resiliens i Sveriges viktigaste hamn
- Tågfärja till kontinenten via Tyskland, för ökad redundans i godstrafiken på järnväg

Om Volvokoncernen

AB Volvo är Sveriges största företag, både till antalet anställda i Sverige och omsättning. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Affärsområdena inkluderar lastvagnar (trucks), anläggningsmaskiner, bussar, defense, motorer för marina och industriella ändamål, automatiserade lösningar samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet.

Utan den typ av produkter och tjänster som Volvokoncernen tillhandahåller skulle inte samhället fungera. På samma sätt som ett blodomlopp är våra lastbilar, bussar, motorer, anläggningsmaskiner och finansiella tjänster betydelsefulla delar i många av de viktiga samhällsfunktioner som de flesta av oss är beroende av varje dag.

Befolkningstillväxten i världen, urbaniseringen och e-handeln gör att efterfrågan på hållbara transportlösningar och en hållbar infrastruktur kommer fortsätta öka. Samtidigt är klimatförändringarna vår generations stora utmaning. Volvokoncernens vision är att nå 100 % säkra, 100 % fossilfria och 100 % produktivare lösningar.

Volvokoncernen fortsätter att investera i Sverige. I juni aviserades beslut om att bygga en helt ny fabrik (så kallad *greenfield*) för produktion av grävmaskiner i Eskilstuna. I full drift kommer fabriken ha en årlig produktionskapacitet på 3500 maskiner. Den kommer att tillverka bandgrävmaskiner, både eldrivna och förbränningsmotordrivna, i viktclasserna från 14 till 50 ton.

Volvokoncernen har sedan en tid påbörjat projektet med att bygga en anläggning för storskalig, hållbar och fossilfri produktion av battericeller i Korstorp i Mariestad, Sverige. Den nya batteriproduktionsanläggningen är en del av koncernens strategiska tillvägagångssätt för att skapa verkligt hållbara lösningar

för transport, mobilitet och anläggningsutrustning. Hösten 2024 skickades ansökan om miljötillståndet in och produktionen beräknas starta efter 2030.

AB Volvos behov av åtgärder med koppling till vidmakthållande, drift och BK4

Underhåll av väg och järnväg

Bristande underhåll leder till sämre tillgänglighet och tillförlitlighet, ökade geografiska skillnader och försämrad trafiksäkerhet, vilket i sin tur påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt genom ökade kostnader och sämre utnyttjande av transportresurserna.

Drift och underhåll av befintlig infrastruktur är en grundförutsättning för ett robust och effektivt transportsystem. AB Volvo understryker vikten av att bibehålla dagens funktionalitet, eliminera eftersläpande underhåll och åtgärda flaskhalsar för att öka kapaciteten i transportsystemet. Bristande underhåll av väg- och järnvägsnätet leder till sämre tillgänglighet, tillförlitlighet och trafiksäkerhet, vilket påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt genom ökade kostnader och sämre utnyttjande av transportresurserna.

För att eliminera eftersläpande underhåll ("underhållsskulden") har nu Trafikverket själva satt mål när det eftersläpande underhållet ska vara minimerat. För det eftersläpande underhållet på väg är detta år 2037, dvs i slutet av planperioden. För järnväg är målet satt till år 2050. Järnvägen har större utmaningar att nå målet, eftersom trafiken måste pågå på banan samtidigt som underhållet sker. Det är mycket positivt att ett mål nu föreslås. Näringslivet har länge efterfrågat en finansierad underhållsplan med mål om att ta igen eftersläpande underhåll. Tidsatta mål är att annat sätt att styra med samma resultat. Viktigt är nu att hela planeringen mobiliserar för att nå målen. En gemensam kraftsamling där alla tillgängliga metoder för att effektivisera underhållsarbetet bör provas, samtidigt som helt nya utvecklas. Detta behöver också göras i dialog med transportköpare inom industrin och handeln, för att värna Sveriges konkurrenskraft. Regeringen och Regeringskansliet måste nu kontinuerligt följa upp målen och ge Trafikverket förutsättningar att nå dem. Det är viktigt både för den civila och militära beredskapen, samt för näringslivet konkurrenskraft.

Underhåll på Västra stambanan

Västra stambanan behöver förbättrat underhåll så snart som möjligt, särskilt på sträckan mellan Göteborg och Hallsberg för att säkerställa tillförlitliga och robusta godstransporter på järnväg. Idag är störningarna många vilket ger logistiken utmaningar. Standarden på spår och växlar måste höjas för att undvika störningar och bibehålla driftsäkerheten. För AB Volvo ingår sträckan som prioriterad sträcka både för affärsresor med tåg till och från Stockholm, men även godstrafiken i det flöde vi har från Umeå till Göteborgshamn och fabriken i Tuve på Hisingen. Åtgärden är prioriterad som "prio 1".

Underhåll på sträckan Umeå till Hallsberg

Järnvägssträckan mellan Umeå och Hallsberg, med slutdestination Göteborg via Västra stambanan, är ett mycket viktigt stråk för godstrafik för Volvokoncernen. Hela sträckan behöver förbättrat underhåll för att säkerställa tillförlitliga och robusta transporter men också åtgärder för bättre redundans. Standarden på spår och växlar måste höjas för att undvika störningar och bibehålla driftsäkerheten, samtidigt behövs omledningsspår och alternativa sträckor då störningar inträffar. Sträckan innefattar banorna Botniabanan,

Ådalsbanan, Ostkustbanan, en kort sträcka av Bergslagsbanan samt Godsstråket genom Bergslagen. Åtgärden är viktig för AB Volvo och är prioriterad som "prio 1".

Underhåll för sträckan Hallsberg till Malmö

Hela järnvägssträckan mellan Hallsberg och Malmö behöver förbättrat underhåll för att säkerställa tillförlitliga och robusta godstransporter på järnväg. Standarden på spår och växlar måste höjas för att undvika störningar och bibehålla driftsäkerheten. Järnvägssträckan mellan Hallsberg och Malmö, med start i Umeå, är ett mycket viktigt stråk för godstrafik för Volvokoncernen. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Redundans för godstrafik på järnväg till kontinenten om Öresundsbron stängs

Viktigast för att öka mängden gods på järnväg är att systemet har hög tillförlitlighet. För att säkerställa att godstrafiken på järnväg alltid fungerar behöver därför alternativa rutter finnas tillgängliga, utöver Öresundsbron. Öresundsbron har vid några tillfällen stängts av och den enda alternativa vägen som då finns tillgänglig är via tågfarjetrafiken mellan Trelleborg och Rostock. Det är av stor vikt för AB Volvo att alternativa rutter finns tillgängliga, oavsett anledning till störning. Tågfarjetrafik måste kunna fungera som back-up för att säkerställa kontinuitet i transporterna. AB Volvo önskar därför att regeringen beslutar om långsiktig kapacitet för järnvägsfärjor över Öresund för att säkerställa redundans. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Redundans för godstrafik på järnväg från norr via Inlandsbanan etc.

Järnvägssträckan mellan Umeå och Göteborg är ett mycket viktigt stråk för godstrafik för Volvokoncernen. Hela sträckan behöver säkerställa tillförlitliga och robusta transporter och möjliggöra åtgärder för bättre redundans, genom omledningsspår och alternativa sträckor då störningar inträffar. Exempelvis då regnoväddet i Västernorrland spolade bort rälsen på två viktiga stråk till norra Sverige, stod det klart att den enda fungerande banan söderut var Inlandsbanan. Samtidigt är den banan av väldigt låg kvalitet och med låg bärighet. Det är därför mycket viktigt att Trafikverket höjer anslaget till Inlandsbanan så att kvalitet på banan kan säkerställas. Även sträckorna Norra Stambanan och Stambanan genom övre Norrland behöver underhåll, inklusive tvärbanorna mellan dessa och banorna vid kusten. Åtgärden är viktig för AB Volvo och är prioriterad som "prio 2".

Upprustning av Kinnekullebanan

Kinnekullebanan är idag väderkänslig med många inställda avgångar, och tågen är varken elektrifierade eller anpassade för godstransporter. För att förbättra tillförlitligheten föreslås en upprustning som möjliggör mer pålitlig trafik för både gods- och persontransporter, där persontrafiken prioriteras framför godstrafiken. AB Volvo anser att denna åtgärd är "prio 3".

Drift, trafikering och vinterväghållning

Vinterväghållning

För ett transportsystem med hög tillgänglighet och med få störningar behöver vinterväghållningen hålla högre kvalitet på sträckor med utmanande förhållande. Exempelvis på E20, mellan Finnerödja och Laxå, är det återkommande trafikolyckor och en plats där tungtrafik ofta blir stående i uppforsbacken bland annat på grund av vinterunderhållet. Fler platser med liknande problematik finns. För att minska

störningskänsligheten i transportsystemet och öka redundansen, samt höjd trafiksäkerhet, föreslår AB Volvo en högre nivå av vinterväghållning på väg och järnväg.

Högre säkerhetskrav för tåg inom Sverige för smidigare trafikering

De tågupplägg som AB Volvo har, som går vidare till kontinenten, blir ofta stoppade i Malmö eftersom andra länder inom EU har högre krav på säkerhet på tågtrafiken. Detta gäller länder så som Danmark, Tyskland och Belgien, och hänger eventuellt samman med krav på bromsteknik för buller. Att säkerheten är hög, anser AB Volvo, vara mycket viktigt samtidigt som logistiken blir störd när tåg stoppas vilket skapar problem i leveranskedjan. AB Volvo anser därför att det bör ställas högre krav på kontroll av utrikeståg redan inom Sverige, så att tågen inte behöver bli stoppade i Malmö.

Trafikering av tåg till Töreboda för personresor

För att förbättra personresor föreslås fler stopp i Töreboda för tåg, både för avgångar från Stockholm och från Göteborg. Detta skulle ge bättre tillgänglighet och ökad flexibilitet för resenärer som ska till andra orter än Skövde, framför allt när fabriken i Mariestad är byggd. AB Volvo anser att denna åtgärd är "prio 3".

Tyngre och längre lastbilar, samt BK4

Effektivisering av godstransporter på väg en prioriterade åtgärd, och ett vägnät för BK4 som möjliggör både tyngre och längre lastbilar är därför viktigt. Det ger större effektivitet i transportsystemet, lägre utsläpp och med högre bärighet på vägarna höjs även den civila beredskapen och robustheten. Längre lastbilar, upp till 34,5 meters längd och särskilt i kombination med BK4, är ett effektivt sätt att förbättra tillgängligheten för näringslivets godstransporter och underlätta för intermodala transporter.

AB Volvo önskar se att hela BK1-vägnätet får BK4-standard så snart som möjligt, helst redan under 2027. Många BK4-vägar har dessutom särskilda villkor, vilket i praktiken innebär fem olika bärighetsklasser. Dessa BK4s-vägar bör åtgärdas så att de blir BK4-vägar utan särskilda villkor. Det också nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar för godstransporter, för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet och möjliggöra ett sammanhängande vägnät ända fram till relevanta start- och slutpunkter. Här är det viktigt att nämna att anslutningsvägar för 34,5 meters fordon inte bör ha längdbegränsningar, utan här bör näringslivets behov styra så att alla anslutningsvägar med rätt förutsättningar kan tillåtas för 34,5 meters fordonståg oavsett längd på anslutningsvägen.

Här följer några åtgärder AB Volvo önskar se med koppling till längre och tyngre lastbilar:

Väg E20 från BK1 till BK4 – Trafikverkets Västra och Mellersta region

På E20 mellan Örebro och Göteborg är vägen i dag inte BK4-klassad hela sträckan, vilket begränsar möjligheten att fullt ut nyttja 34,5 meters ekipage och därmed hämma kapacitet och effektivitet i godsflödena. Åtgärdsbehovet är att uppgradera bärigheten till BK4, utan särskilda villkor, längs hela sträckan. Särskilt kritiska delavsnitt är förbi Skara, samt mellan Götene och Vallby. AB Volvo anser att denna åtgärd är "prio 1".

Bron över E20 vid Eskilstuna från BK2 till BK4 – Trafikverkets Mellersta region

Bron över E20 vid Källsta och in till den nuvarande fabriken i Eskilstuna är BK2-klassad, vilket riskerar att hindra optimerad logistik när den nya grävmaskinsfabriken byggs. För att säkra framkomligheten behöver både bro och anslutande väg förstärkas för BK4. AB Volvo anser att denna åtgärd är "prio 1".

Väg 50 från BK4S till BK4 – Trafikverkets Mellersta region

Vägsträckan Lindesberg–Örebro på riksväg 50 är i dagsläget inte godkänd för 34,5 meters ekipage. För att möjliggöra trafik med dessa längre fordon krävs en uppgradering av bärigheten från BK4S, dvs BK4 med särskilda villkor, till BK4 utan särskilda villkor. Åtgärden gäller hela sträckan mellan Lindesberg och Örebro och är för AB Volvo prioriterad som "prio 1".

Väg 580 mellan E20 och väg 250 – Trafikverkets Mellersta region

Länsväg U580 är i dag, på sträckningen mellan E20 och länsväg U250 som också kallas Ångebyleden, klassad som BK4S, vilket innebär särskilda villkor som begränsar möjligheten att fullt ut nyttja 34,5 meters ekipage. För att säkerställa framkomlighet och möjliggöra effektiv fordonstrafik med längre fordon behöver bärigheten därför uppgraderas till BK4 utan särskilda villkor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Längre fordonstog på E12 vid Baggbölebron – Trafikverkets Norra region

Vägsträckan mellan Volvokoncernens hyttfabrik i Umeå och den intermodala kombiterminalen i Umeå är i dagsläget inte tillåten för 34,5 meters ekipage, främst på grund av begränsningar vid Baggböle-bron. För att möjliggöra transporter med dessa längre fordon krävs en uppgradering av sträckan så att 34,5 meters ekipage kan trafikera hela vägen från fabriken till kombiterminalen, då omfattas vägarna E12, riksväg 92 och länsväg 363. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Riksväg 23, 25, 27 och länsvägarna 905, 902 och 906 – Trafikverkets Södra region

Vägsträckan från Riksväg 23 i Växjö till korsning 905, inklusive väg 905 in mot Braås, väg 902 och Carl Lihnell's väg till Volvofabriken i Braås samt väg 906 från fabriken till väg 902, är i dagsläget inte tillåten för 34,5 meters fordonståg. Väg 905 är klassad som BK4s samt riksväg 25 vid Alvesta medan övriga vägar är klassade som BK1. Vidare behövs från riksväg 23 möjlighet att köra fordonståg på 34,5 meter till riksväg 25 förbi Alvesta samt till riksväg 27 till länsgränsen. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs uppgradering till full BK4-standard, utan särskilda villkor, för samtliga berörda vägsträckor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Riksväg 27 och 40 – Trafikverkets Västra region

Riksväg 27 från påfart från väg 23 i Södra regionen till avfart vid riksväg 40 i Borås är till stor del klassad som BK4s och tillåter därmed inte 34,5 meters ekipage. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs att hela sträckan uppgraderas till BK4-standard utan särskilda villkor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

BK4 på länsväg 155 till Göteborgs hamn – Trafikverkets Västra region

Den så kallade "Oljevägen" från Göteborgs hamn till väg 155 är i dagsläget BK1-klassad, vilket hindrar möjligheten att använda 34,5 meters fordonståg. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs en

uppgradering av vägstandarden till BK4 för hela sträckan från hamnen till väg 155. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Väg 187 och påfart till E20 – Trafikverkets Västra region

Vägsträckan från Volvo Penta-fabriken i Vara till E20 är i dagsläget inte tillåten för 34,5 meters ekipage. För att möjliggöra dessa transporter krävs BK4-klassning utan särskilda villkor av Heljevedsvägen, väg 187, påfart/avfart till E20 och väg 2523 fram till fabriken. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Riksväg 47 och 46 – Trafikverkets Västra region

För vägsträckan från Volvo Penta-fabriken i Vara till kombiterminalen i Falköping, via E20, riksväg 47 och riksväg 46, krävs åtgärder för att möjliggöra transporter med 34,5 meters fordonståg för hela sträckan. Detta innebär BK4-klassning, utan särskilda villkor, av berörda vägavsnitt. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Länsväg 202 – Trafikverkets Västra region

Anslutningsvägar från E20 till Volvokoncernens kommande battericellsfabrik via riksväg 202 är i dagsläget inte godkända för 34,5 meters fordonståg. För att möjliggöra dessa transporter krävs BK4-klassning, utan särskilda villkor, av berörda vägsträckor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Riksväg 26/46 – Trafikverkets Västra region

Riksväg 26 och 46 mellan Skövde och Falköping är i dagsläget klassade som BK1 och tillåter inte 34,5 meters ekipage. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs att bärigheten uppgraderas till BK4 och att 34,5 meters ekipage tillåts på dessa sträckor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Riksväg 49 från E20 till Skövde – Trafikverkets Västra region

Riksväg 49 från avfarten vid E20 hela vägen fram till platsen där vägen delar sig till riksväg 26 norr ut är i dagsläget klassad som BK4s (dvs med särskilda villkor). För att möjliggöra transporter med 34,5 meters ekipage krävs en uppgradering av bärigheten till BK4 utan särskilda villkor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Riksväg 26 från E20 till Skövde – Trafikverkets Västra region

Hela riksväg 26 från E20 till riksväg 49 vid östra infarten till Skövde är i dagsläget klassad som BK4S. För att möjliggöra transporter med 34,5 meters ekipage krävs en uppgradering av bärigheten till BK4-standard utan särskilda villkor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Riksväg 49 österifrån till Skövde – Trafikverkets Västra region

Riksväg 49 från östra infarten till Skövde fram till AB Volvos fabrik är i dagsläget klassad som BK1. För att möjliggöra transporter med 34,5 meters ekipage krävs en uppgradering av bärigheten till BK4-standard. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Länsväg 184 – Trafikverkets Västra region

Länsväg 184 mellan avfarten/påfarten vid E20 i Skara och Falköpings kombiterminal är i dagsläget klassad som BK1 och tillåter inte 34,5 meters ekipage. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs en uppgradering till BK4-standard, utan särskilda villkor, för hela sträckan. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

E45 mellan Göteborg och Trollhättan – Trafikverkets Västra region

E45 mellan E6 i Göteborg och riksväg 44 vid Trollhättan är i dagsläget klassad som BK1 och BK4s. För att möjliggöra transporter med 34,5 meters ekipage krävs en uppgradering av bärigheten till BK4 utan särskilda villkor. Detta är en nödvändig åtgärd för att säkerställa kapacitet för tunga transporter. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 2".

Riksväg 44 mellan Trollhättan och Götene – Trafikverkets Västra region

Vägsträckan från korsningen E45 och riksväg 44 i Trollhättan till påfart/avfart vid E20 vid Götene är i dagsläget klassad som BK4s och BK1, och 34,5 meters ekipage är inte tillåtet på delar av sträckan, särskilt mellan Trollhättan och Lidköping. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs en uppgradering till BK4-standard, utan särskilda villkor, för berörda vägavsnitt samt tillåtelse för 34,5 meters ekipage. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 2".

Riksväg 40 genom Borås – Trafikverkets Västra region

Riksväg 40 genom Borås är under vinterperioden klassad som BK1, vilket innebär att 34,5 meters ekipage inte är tillåtet. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs en uppgradering av bärigheten till BK4-standard, utan särskilda villkor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 2".

Riksväg 46 mellan Ulricehamn och Falköping – Västra regionen

Riksväg 46, mellan riksväg 40 vid Ulricehamn och Falköping, är i dagsläget klassad som BK4S och BK1, vilket innebär att 34,5 meters ekipage inte är tillåtet. För att möjliggöra transporter med längre fordon krävs en uppgradering av bärigheten till BK4-standard. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 2".

Riksväg 26 från E20 vid Hasslerör till Otterbäckens hamn – Västra regionen

Hela riksväg 26 från E20 vid avfarten vid Hasslerör och norr ut fram till avfarten till väg Amnevägen mot Otterbäckens hamn. För att möjliggöra transporter med 34,5 meters ekipage krävs en uppgradering av bärigheten till BK4-standard utan särskilda villkor. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 2".

AB Volvos behov av investeringar i nya åtgärder

Det är när infrastrukturprojekt är färdiga i sin helhet som industrin får en tydlig nytta av åtgärderna. Fokus måste därför förflyttas från ensidigt fokus på byggstarter till färdigställande av hela projekt, inte bara korta etapper. Dessa projekt bör byggas effektivt och med snabbt genomförande.

Samhällsekonomiska kalkyler är viktiga för att rangordna olika nyttor för samhället för olika projekt. AB Volvo välkomnar Trafikverkets förslag om att i ett tidigt skede kunna ta ut investeringar ur planen, om det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än enligt de första beräkningarna. Samtidigt är

det viktigt att eventuell omprövning av projekt görs i ett systemperspektiv och att Trafikverket tydligt och transparent kommunicerar var i beslutsprocessen dessa befinner sig i.

Det finns stora osäkerheter förknippade med kostnaden för större infrastrukturinvesteringar och gott om exempel på infrastrukturprojekt som blivit betydligt dyrare än beräknat. Syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. Staten arbetar i verkligheten med ettåriga budgetar och en lång plan innebär inte att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats. Bättre då att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet.

En etapp av ett infrastrukturprojekt kan påbörjas på en lång sträcka och olika aktörer kan glädja sig åt att projektet har startat men i själva verket det kan dröja många år innan det är färdigställt i sin helhet. Samhällsnyttan realiserar inte förrän hela projektet är genomfört. En mer rimlig ordning skulle vara att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen. Fokus behöver vara på att slutföra projekt och full finansiering är viktigt innan projekt startar för att underlätta snabbt och effektivt genomförande.

Behov av investeringar i järnvägsinfrastrukturen

Pott för optimering av järnvägsinfrastrukturen

Mindre åtgärder i järnvägsinfrastrukturen kan ge stor effekt genom att snabbt stärka framkomlighet, robusthet och trafiksäkerhet. I detta instämmer AB Volvo och önskar därför att föreslagna medel i potten inte fördelas till andra åtgärder. För att öka säkerhet och punktlighet på järnvägen behöver införandet av det nya signalsystemet ERTMS påskyndas. Samtidigt som medfinansiering av ombordutrustning bidrar till att fler fordon snabbare kan trafikera ERTMS-utrustade sträckor utan att skapa flaskhalsar eller orimliga omställningskostnader. Parallellt kan mindre järnvägsåtgärder med stor effekt genomföras för att stärka robustheten i systemet, såsom att möjliggöra längre tåg, bygga mötesspår och mötesstationer, förstärka kraftförsörjningen, utveckla uppställningsbangårdar och genomföra stationsåtgärder, inklusive förlängning av mötesspår. Triangelspår är särskilt viktigt för att optimera järnvägen. Generellt så behöver järnvägen förbättrade möjligheter omledning vid störningar och underhåll, det som brukar kallas redundans.

Fyrspår mellan Göteborg och Alingsås

Västra stambanan, från Hallsberg till Göteborg, är ett vältrafikerat stråk som Volvokoncernen använder för godstrafik på järnväg. För att få fram godstrafiken på ett bra sätt krävs fler förbigångsspår. Närmast Västlänken möjliggör en trafikökning och om det ska kunna kombineras med en ökande godstrafik behövs fyrspår mellan Göteborg och Alingsås. Särskilt angeläget är behovet mellan Partille och Olskroken där en fyrspårsutbyggnad behöver komma i gång snabbt. Det behövs också möjligheter till förbigångsspår på sträckan. Om inte dessa åtgärder sker finns risk för flaskhalsar och begränsad servicenivå för godstransporter på järnväg. För att säkerställa kapacitet och tillförlitlighet krävs en utbyggnad till fyra spår på Västra Stambanan och åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Hamnbanan i Göteborg till Göteborgs hamn

Hamnbanan är ett av Sveriges mest trafikerade järnvägsstråk, och går på Hisingen i Göteborg, till Göteborgs hamn. Här går Volvokoncernens järnvägstransporter och längs denna sträcka finns passager med stor eller viss kapacitetsbrist. Trafikverket bör på denna sträcka utreda behovet av kapacitetshöjande åtgärder så att inte banan blir ännu mer begränsande för de industrier som är beroende av denna länk. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Utred möjligheten till alternativ för godstrafiken från norr till Göteborgs hamn

Godstrafiken på järnväg från norra Sverige, däribland Volvokoncernens flöden från Umeå, och som går vidare på Västra stambanan ska till slutdestination i Göteborgs hamn. Dessa tåg går till del från Botniabanan via Ådalsbanan, Ostkustbanan, Bergslagsbanan (fram till Storvik), Godsstråket genom Bergslagen till Hallsberg och därefter på Västra stambanan. Möjligheten finns att utveckla ett annat flöde för godstrafiken, vilket skulle avlasta Västra stambanan och frigöra kapacitet. Detta flöde skulle i stället gå via Bergslagsbanan, förbi Storvik, och därefter ansluta till banan väster om Väneren, den så kallade Vänerbanan i Kil fram till Göteborg. Detta alternativ skulle öka redundansen avsevärt i järnvägstrafiken mot Göteborgs hamn och därmed även vara en viktig beredskapsåtgärd. Men skulle bara vara ett realistiskt alternativ om hela sträckan, från Gävle till Göteborgs hamn, har tillräcklig bärighet. Detta alternativ bör Regeringen peka ut som "utpekad brist" så att Trafikverket kan göra en ordentlig utredning inför nästa infrastrukturplan. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Fyrspår mellan Hässleholm och Lund på Södra stambanan för förbättrad kapacitet

Volvokoncernens tåg mellan Umeå och Gent (Belgien) går på Södra stambanan. Flödet på denna sträcka är mycket känsligt för störningar i produktionslogistiken. Dessutom ökar kapacitetsbristen för varje år, vilket märks i tågplanen. De största är kapacitetsbristerna finns på sträckorna mellan Alvesta och Hässleholm, samt mellan Hässleholm och Lund (Klostergården). Denna sträcka är redan idag kritiskt belastad och när Fehmarn Bält öppnar väntas ytterligare trafikökningar. Mellan Hässleholm och Lund behövs en snabb utbyggnad till fyrspår. Dessa spår bör tas i bruk etappvis så att de positiva effekterna för trafiken realiserar snabbare och i mindre steg. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Flera åtgärder på Södra stambanan för godstrafiken för förbättrad kapacitet

Volvokoncernens tåg mellan Umeå och Gent (Belgien) går på Södra stambanan. Flödet på denna sträcka är mycket känsligt för störningar i produktionslogistiken. Dessutom ökar kapacitetsbristen för varje år, vilket märks i tågplanen. De största är kapacitetsbristerna finns på sträckorna mellan Alvesta och Hässleholm, samt mellan Hässleholm och Lund (Klostergården). Denna sträcka är redan idag kritiskt belastad och när Fehmarn Bält öppnar väntas ytterligare trafikökningar. Det är därför av största vikt att sträckan mellan Alvesta och Hässleholm får ytterligare förbigångsspår. Samt att åtgärderna för trafik mot Älmhult byggs enligt plan för att bättre hantera tågen till och från Olofström, vilket förbättrar också för den genomgående trafiken. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Förbättrad kapacitet för godstrafik runt Umeå med triangelspår och dubbelspår

Det är mycket positivt för Volvokoncernen att Umeå får dubbelspår, eftersom det förekommer överlappande trafik just genom Umeå. En ytterligare högre ambitionsnivå för godstrafiken kring Umeå är att bygga dubbelspåret vidare till Gimonäs och den punkt där Holmsundsbanan viker av. En sådan förlängning skulle stabilisera den känsliga trafiken i Umeå, interaktionen mellan gods- och persontåg samt nordligaste delen av Botniabanan. Gimonäs är en viktig godsterminal. Dessutom behöver Norrbotniabanan ett triangelspår väster om Umeå, så att tåg i relationen mellan Vännäs och Skellefteå inte behöver gå in till Umeå godsbangård. Utan triangelspår blir godstrafikens utvecklingsmöjligheter i Umeå begränsade. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan med dubbelspår

Volvokoncernens tåg mellan Umeå och Gent går på Ostkustbanan, och är en viktig del av produktionslogistiken. Flödet är långt och därmed känsligt, och det är tydligt att kapacitetsbristen ökar för varje tågplan. De största är kapacitetsbristerna finns på sträckorna mellan Härnösand och Söderhamn, men

också mellan Söderhamn och Gävle. Ostkustbanans dubbelspårsutbyggnad, mellan Sundsvall och Gävle, är därför viktig för Volvokoncernen. Utbyggnaden behöver komma i gång snabbt så att Volvokoncernen kan fortsätta ha konkurrenskraftig godstrafik, trots ökande trafik på järnvägen. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som ”prio 1”.

Möjlighet till utvecklad godstrafik från Arvika

På tågsträckan Stockholm–Oslo finns ett äldre järnvägsspår indraget till fabriken i Arvika, men det används inte i dag eftersom anslutningen är enkelspårig och därmed kapacitetsbegränsad. För att möjliggöra nyttjande av spåret och stärka möjligheten för godstrafik på stråket behövs därför kapacitetshöjande åtgärder. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som ”prio 2”.

Behov av investeringar i väginfrastrukturen

Potter för optimering av väginfrastrukturen

Mindre åtgärder kan ge stor effekt genom att snabbt stärka både framkomlighet och trafiksäkerhet. I detta instämmer AB Volvo och önskar därför att föreslagna medel i potten inte fördelas till andra åtgärder. Dessa mindre åtgärder kan vara stigningskörfält för att förhindra köbildning, utökning med körfält på en befintlig väg, ombyggnad av korsningar och trafikplatser. Det kan också vara genom att skapa säkra uppställningsplatser och rastplatser. Samtidigt kan åtgärder som ger bättre förutsättningar för attraktiv kollektivtrafik – så som kollektivkörfält, attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och väl fungerande bytespunkter – bidra till ett mer effektivt transportsystem.

Laddinfrastruktur för tunga fordon vid rastplatser och resecentra

Laddinfrastruktur är en avgörande faktor för omställningen till ett fossilfritt transportsystem. Även om Trafikverket inte bör ansvara för laddinfrastruktur för tunga fordon har de en möjliggörande roll att underlätta elektrifieringen kring den statliga väginfrastrukturen. För lastbilstrafik är statlig infrastruktur som möjliggör laddinfrastruktur vid rastplatser och andra naturliga lastbilsstopp grundläggande. För kollektivtrafik och turistresor med buss är möjligheter till laddstationer vid rastplatser, resecentra och bussterminaler viktiga åtgärder som främjar omställningen. Volvokoncernen anser att Trafikverket bör få ansvar för att det planeras och byggs infrastruktur för att möjliggöra laddning längs vägnätet, exempelvis genom elförsörjning till platser längs motorvägarna.

E20 vid Folkesta inför ny fabriksetablering – Mellersta regionen

På E20 vid Folkesta, utanför Eskilstuna, är på- och avfarterna inte anpassade för den höga trafikmängden i området. Det blir också dagliga olyckor på E20 vid Folkesta, vilket ger ett stopp i Volvokoncernens logistik, och bidrar till att minska framkomligheten. Detta sammantaget gör det svårt att komma av och på vägen. För att förbättra trafiksituationen föreslår AB Volvo en förlängning av påfartssträckan samt byggnation av en rondell vid av- och påfarten. Åtgärden är mycket angelägen eftersom Volvokoncernen investerar i en helt ny fabrik för grävmaskinstillverkning intill. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som ”prio 1”.

Nya av- och påfarter från E20 till VCE:s befintliga anläggning – Mellersta regionen

På grund av stor trafikmängd på E20 vid Folkesta händer det dagligen olyckor som ger stopp i godsflödet, vilket påverkar framkomligheten negativt. För att lösa problemet föreslås helt nya av- och påfarter till Volvo

Construction Equipments befintliga fabrik i Eskilstuna från E20, österut från den befintliga anslutningen. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Hisingleden och Norrleden i Göteborg – Trafikverkets Västra region

Hisingleden och Norrleden i Göteborg är idag till största delen 1+1 körfält, vilket riskerar att skapa kapacitetsproblem. Trafiken förväntas öka kraftigt i samband med flytten av Stenas terminal och annan industriell expansion på Hisingen. För att möta det ökade behovet krävs en utbyggnad till 2+2 körfält längs hela sträckan. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Tuvefabrikens anslutningsväg – Trafikverkets Västra region

Anslutningsvägen till Volvo Tuve-fabriken från Hisingleden har idag en korsning med trafikljus där ett stort antal person- och godstransporter passerar. Vid skiftbyten uppstår långa köer för både ankommande och utgående trafik. För att förbättra framkomlighet och säkerhet krävs en planskild korsning som effektivt kan hantera trafikflöden från både norr och söder. Åtgärden är prioriterad av Volvokoncernen som "prio 1".

E18 runt Örebro för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet – Mellersta regionen

Passagen söder och norr om Örebro på E18 är en störningskänslig vägsträcka med återkommande trafikolyckor. För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten, dvs för att minska köbildningen, behövs digitala lösningar samt en översyn av avfartsvägar genom Örebro. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

E20 mellan Finnerödja och Laxå behöver åtgärder – Mellersta regionen

Mellan Finnerödja och Laxå på E20 är vägen störningskänslig med återkommande trafikolyckor, där tungtrafik ofta blir stående i uppforsbacken. För att förbättra framkomligheten och säkerheten föreslås stärkt vinterunderhåll eller en lösning med en tredje fil i backen (stigningskörfält). Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Väg 61 mellan Arvika och Kil behöver utökad kapacitet – Mellersta regionen

På riksväg 61 mellan Arvika och Kil är vägsträckan i dag till största delen utformad som 1+1 körfält, vilket begränsar framkomligheten. För att öka kapaciteten föreslås en utbyggnad till 2+2 körfält längs hela sträckan. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Infart Hallsberg på väg 529 från E20 – Trafikverkets Mellersta region

Infarten till Hallsberg från E20 via länsväg 529 har begränsad framkomlighet på grund av att det är en enfilig länsväg och den enda vägen in till fabriken. För att förbättra tillgängligheten behövs antingen en alternativ väg in till Hallsberg eller en utbyggnad till dubbelfiligt. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Väg 175 mellan Knösta och Säffle mot Göteborg – Trafikverkets Mellersta region

På länsväg 175 (Knösta–Säffle) begränsar dagens infrastruktur framkomligheten, då sträckan i huvudsak är en enfilig länsväg samtidigt som transporter av färdiga produkter använder vägen vidare ned mot

Göteborg. För att förbättra flödet och robustheten föreslås en breddning av den befintliga vägsträckan. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Väg 175 mellan Nysäter och Arvika – Trafikverkets Mellersta region

På länsväg 175 (Nysäter–Arvika) begränsar dagens infrastruktur framkomligheten, då sträckan huvudsakligen är en enfilig länsväg samtidigt som transporter av färdiga produkter nyttjar vägen vidare ned mot Göteborg. För att förbättra flöde och tillgänglighet föreslås en breddning av den befintliga vägsträckan. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Behov av investeringar med koppling till sjöfart och hamnar

Farledsfördjupning i Göteborgs hamn – Västra regionen

Göteborgs hamn har idag inte tillräckligt djup för att ta emot fullastade fartyg, vilket begränsar kapaciteten och effektiviteten i Volvokoncernens logistik. För att möta framtida behov föreslås en fördjupning av farleden in till hamnen. Åtgärden ingår inom ramen för projekt Skandiaporten, som är ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, med syftet att säkerställa direktsjöfart till/från Sverige med de största oceangående containerfartygen och därigenom säkra näringslivets access till hela världen. Sjöfartsverket ansvarar för fördjupning och breddning av farleden samt anpassning av farledsutmärkning, medan Göteborgs Hamn AB ansvarar för kajåtgärder och muddring närmast kajen.

Göteborgs hamns del av projektet byggstartade i februari 2024 och är planerat att slutföras under kvartal 1, 2028. Sjöfartsverket skulle upphandlat muddringen i september men avbröt upphandlingen eftersom inkomna anbud översteg den godkända budgeten. Oro finns nu att det kommer att försena projektet eftersom upphandlingen måste göras om. Förhoppningsvis kan en upphandling ske under Q1 2026, så att förseningen kan minimeras och så att projektet i sin helhet kan färdigställas under slutet av 2028.

För första gången i hamnens historia trafikerar nu tre containerlinjer med direkttrafik till och från Asien varje vecka, något som understryker projektets efterfrågan från globala rederier och det svenska näringslivet, inklusive Volvokoncernen. Mot denna bakgrund är det av yttersta vikt att den statliga delen av projekt Skandiaporten slutförs så att den nya farleden och kajen kan trafikeras innan utgången av 2028. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Redundans och resiliens i Sveriges viktigaste hamn – Västra regionen

Om Göteborgs hamn skulle få förhinder, av någon anledning, att utföra sitt uppdrag innebär det stora utmaningar för hela Sverige eftersom hamnen är Nordens största hamn och central för utrikeshandeln. Alternativa lösningar till Göteborgs hamn är idag begränsade, vilket innebär stora utmaningar vid händelse av störning. Det behövs därför åtgärder och en plan för alternativa transportlösningar för godstransporter, och alternativa omlastningsmöjligheter vid eventuella driftstopp. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Tågfärja till Tyskland skapar redundans för godstrafik på järnväg

Öresundsbron har vid några tillfällen stängts av och den enda alternativa vägen för järnvägen, som då är tillgänglig, är via tågfärjetrafiken mellan Trelleborg och Rostock. Det är av stor vikt för AB Volvo att det alltid finns alternativa rutter finns vid begränsningar i huvudstråken. Tågfärjetrafik måste kunna fungera

som en backuplösning för att säkerställa kontinuitet i transporterna. AB Volvo önskar därför att Regeringen beslutar om långsiktig kapacitet för järnvägsfärjor över Öresund för att säkerställa redundans. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 1".

Slussarna vid Göta älv – Västra regionen

Slussarna i Göta älv har idag låg kapacitet och är uttjänta, vilket begränsar sjötrafiken till och från Vänern. För att säkerställa framtida transportflöden med sjöfart behövs en uppgradering och kapacitetsökning av slussarna för att möjliggöra effektiv sjöfart in och ut ur Vänern. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 3".

Landbaserad el för sjöfarten i Göteborgshamn och Otterbäcken – Västra regionen

Göteborgs hamn och Otterbäcken i Vänern behöver ha tillräcklig kapacitet i elnäten för att kunna erbjuda land-el för fartyg och samt för att kyla kylcontainrar (så kallade reefer container). En kylcontainer är en specialiserad fraktcontainer med inbyggd kyl-/värmeenhet för att transportera temperaturkänsliga varor och upprätthålla en konstant temperatur under transporten, fungerande som en stor kylbox för global logistik. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 3".

Landbaserad el för sjöfarten alla hamnar – alla regioner

Hamnar i Sverige behöver ha tillräcklig kapacitet i elnäten för att kunna erbjuda landbaserad-el för fartyg när de angör hamnen. Det behövs en utpekad plan för detta och standardiserad lösning som passar den elektrifierade fartygstrafiken. Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som "prio 2".

Utpekade brister – att utreda till nästa plan

Regeringen brukar alltid i sitt beslut av nationell plan lyfta en lista på åtgärder som är utpekade brister och som Trafikverket får i uppdrag att utreda till nästa omgång av infrastrukturplaneringen, som drar i gång direkt efter att Regeringen tagit beslut om planen för 2026–2037. Det gäller åtgärder som hitintills inte har utretts och som inte finns i Trafikverks lista över åtgärder.

Här är de åtgärder som Volvokoncernen vill att Regeringen lägger till som utpekade brister vid beslut av den Nationella planen är:

- E20 vid Eskilstuna, främst kring Folkesta, behöver utökad kapacitet samt nya av- och påfarter
- E18 runt Örebro för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet
- E20 mellan Finnerödja och Laxå behöver åtgärder för höjd kapacitet och trafiksäkerhet
- Väg 61 mellan Arvika och Kil behöver utökad kapacitet
- Fyrspår Alingsås-Göteborg och andra optimeringar på Västra stambanan
- Kapacitetsbrister på Hamnbanan till Göteborgs hamn
- Fyrspår mellan Hässleholm och Lund på Södra stambanan för förbättrad kapacitet
- Flera åtgärder på Södra stambanan för godstrafiken för förbättrad kapacitet
- Ytterligare förbättrad kapacitet för godstrafik runt Umeå med triangelspår och dubbelspår
- Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan med dubbelspår på delar av sträckan
- Möjlighet till utvecklad godstrafik från Arvika
- Avlastning av godstrafiken från Norrland via Vänerbanan och Bergslagsbanan
- Göteborgs hamn, brister kopplat till redundans och resiliens i Sveriges viktigaste hamn
- Tågfärja till kontinenten via Tyskland, för ökad redundans i godstrafiken på järnväg

Alla åtgärder i listan ovan finns beskrivna i tidigare avsnitt i detta remissyttrande.

AB Volvos behov av effektivisering, optimering och digitalisering i transportinfrastrukturen

Digitalisering, automation och självkörande fordon

Digitaliseringen driver på omvandlingen i många olika branscher och den påverkar alla aspekter av vår bransch – från hur vi skapar kundvärde till hur vi utvecklar, tillverkar, arbetar och interagerar. AB Volvo har över 1 miljon uppkopplade fordon och maskiner i drift. Baserat på dataanalys erbjuder vi nya tjänster till våra kunder som en del av vårt helhetserbjudande. Med optimerade flöden och utökat utnyttjande av utrustningen tror vi det går att fördubbla produktiviteten i våra kunders logistiksystem. För att förbättra produktiviteten och användningen av tillgängliga resurser arbetar vi med AI- och maskininlärningstekniker för att optimera transporter genom lastkonsolidering, delning och förbättring av vagnparkseffektivitet med begränsningar för vilka utsläppsklasser som får användas, långsamma transporter och alternativa drivmedel.

Vi utvecklar dessutom självkörande transportlösningar för avgränsade ytor såsom hamnar och dagbrott och för transporter mellan terminaler (*hub-to-hub*) på vanliga vägar vilket kommer göra kundernas arbeten säkrare, produktivare och hållbarare. Förutom detta utvecklar vi också lösningar som har kapacitet för självinlärning genom användning av de senaste AI-motorerna för att öka produktiviteten ännu mer.

Att även Trafikverket fokuserar på åtgärder som digitaliserar transportsystemet är självklart. Förutom att göra systemet effektivare kan också befintlig infrastruktur användas smartare. En digitalisering järnvägstrafiken med införandet av det nya signalsystemet ERTMS är bara en del i detta. Trafikverket hade en nyhet för inte så länge sedan om att använda data från personbilar för att upptäcka halka. Motsvarande bör finnas även för lastbilar och tåg, för att se var underhållsåtgärder behöver genomföras för att minska antalet akuta avbrott.

Alternativa finansieringsformer

Utgångspunkten för AB Volvo är att utveckling och underhåll av transportinfrastruktur huvudsakligen är, och bör förbli, ett statligt ansvar. Samtidigt kan alternativa finansieringsformer, som OPS-avtal eller liknande, kan vara tillämpliga för att möjliggöra och påskynda projekt och effektivisera genomförande eller att möjliggöra för innovation i byggandet. Det är dock nödvändigt att även vid alternativa finansieringsformer säkerställa att samhällets resurser används där de gör största möjliga nytta. Transportpolitiska mål och samhällsekonomisk effektivitet, och inte möjligheterna till alternativ finansiering, bör även fortsatt vara vägledande. Andra frågor som bör klargöras i sammanhanget är till exempel undanträngningseffekter för andra åtgärder och villkor för nyttjande om infrastrukturförvaltaren är en annan än staten. Avtal mellan staten och privata investerare bör utformas så att alla kan garanteras tillgång till infrastrukturen på lika villkor. Det är viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av tidigare erfarenheter där andra finansieringsformer än statliga anslag tillämpats såsom Arlandabanan och Öresundsbron.

Övriga åtgärder för ett effektivt godstransportsystem

Det finns flera viktiga åtgärder som inte faller in under begreppen investeringar eller vidmakthållande (underhåll) men som ändå tydligt skulle utvecklas och förbättra dagens transportsystem till ett mer effektivt godstransportsystem. Flera av dessa åtgärder kopplat till trafikering, kompetensförsörjning eller trafiksäkerhet.

Kompetensförsörjning i järnvägssektorn

Det är inte alltid infrastrukturens fel att tåg blir försenade eller inställda, ibland är det frågor kopplade till brist på lokförare eller brist på annan personal. AB Volvo anser därför att det behövs fler möjligheter och mer resurser för att utbilda lokförare, med tydligt mål om fler lokförare. AB Volvo anser också att det bör vara Trafikverkets tydliga ansvar att genomföra detta på regeringens uppdrag.

Ökat fokus på redundans i järnvägssystemet

Det svenska transportsystemet måste vara robust och resiliert för att möta de utmaningar som ett handelsberoende land i Europas utkant står inför. Ett robust transportsystem med få störningar och hög effektivitet är avgörande för industrins konkurrenskraft och för att säkerställa stabila försörjningskedjor. För Volvokoncernen är tillförlitlighet och robusthet i logistikkedjan en av de viktigaste frågorna, och det samma gäller beredskapen av det civila försvaret. För ett transportsystem utan stora avbrott och där störningar minimeras behövs, förutom förebyggande underhåll, också alternativa sträckningar. Järnvägen är särskilt utsatt eftersom spår är en förutsättning för tågtrafik. Det behöver därför finnas ringelspår, eller möjligheter till omledning till banor som annars inte har stor trafik. Inlandsbanan är ett sådant stråk som visade sig oundgängligt när räls blev bortspolad i Västernorrland. Det finns liknande sträckor som Inlandsbanan som har väldigt låg bärighet och är sparsamt trafikerade. Dessa banor behöver på ett genomtänkt sätt rustas upp för att öka redundansen i hela järnvägssystemet i händelse av kris.

Förbättra näringslivsperspektivet i infrastrukturplaneringen

Regeringen bör uppdra åt Trafikverket, gärna i deras instruktion eller i förordning om infrastrukturplanering, att tydligare koppla infrastrukturutbyggnad till näringslivsinvesteringar. Idag har Trafikverket ingen proaktiv process för att ta hänsyn till dessa, varför flera stora näringslivsinvesteringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen. I kommande åtgärdsplanering bör Trafikverket därför kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de verksamheter som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i ökad eller ny produktionskapacitet. Trafikverket behöver generellt ett mer systematiskt och proaktivt arbetssätt för att kunna bemöta en omvärld som förändras i ett allt snabbare tempo. AB Volvo vill gärna bidra i processen.

Klimat, hälsa och trafiksäkerhet

Omställning av transportsektorn

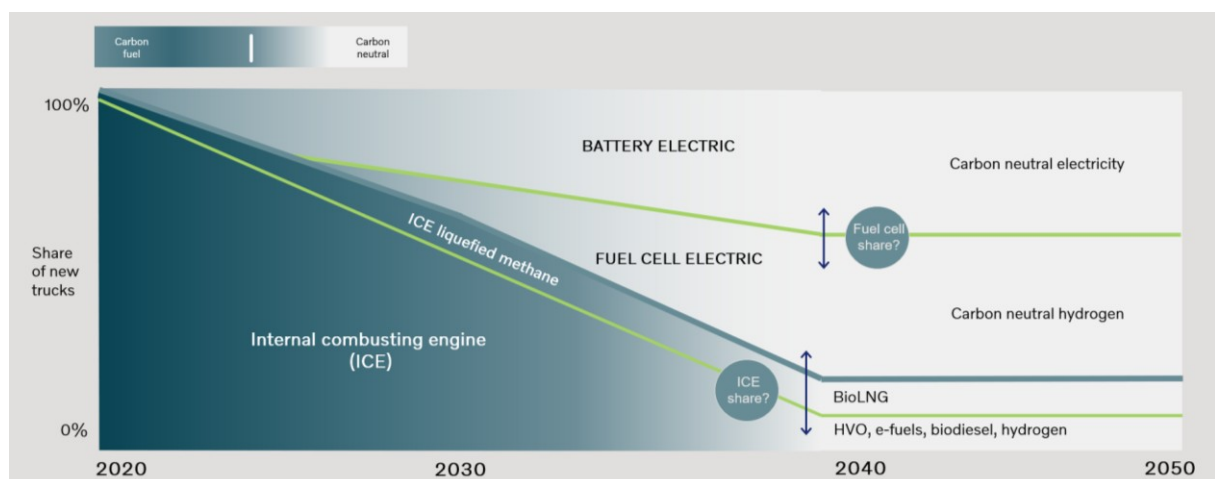
Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer att kräva flera kompletterande lösningar

Det finns inte en enskild lösning, för att få transportsektorn helt fossilfri. De olika lösningarna behövs för att möjliggöra omställningen i olika segment. AB Volvo ser tre kompletterande strategier framåt för omställningen av transportsektorn:

- Elektrifiering
- Fossilfria och hållbara bränslen
- Lösningar för att optimera transport- och energieffektiviteten samt minska bränsleförbrukningen

Elektrifiering är den huvudsakliga vägen framåt i omställningen av transportsektorn och kan ske på två sätt: med batterielektriska fordon (BEV) eller bränslecellselektriska fordon (FCEV). Batterielektriska fordon kommer vara den dominerande lösningen i många segment i tätorter och storstadsregioner där det finns möjlighet till destinationsladdning utöver depåladdning. Bränslecellselektriska fordon kommer vara ett alternativ för lastbilstransporter med högre krav så som riktigt tunga transporter eller lastbilar som kör långa sträckor där tankning behöver vara snabb och räckta länge.

Fossilfria och hållbara bränslen tillsammans med förbränningsmotorn kommer att fortsätta vara en viktig del av ett omställt transportsystem och kommer att användas i segment som är svåra att elektrifiera. Både HVO, flytande biogas (BioLNG/LBG) och biodiesel (FAME) är viktiga bränslen idag, och framöver även hållbara e-bränslen. Vätgas, som drivmedel för lastbilar med en modifierad förbränningsmotor, kan också bli ett viktigt komplement för ett fossilfritt transportsystem.



Figur 1 Scenario för fossilfria transporter till 2040 och tekniker för att nå dit.

Lösningar för att optimera energieffektiviteten och minska bränsleförbrukningen är viktiga pusselbitar för att nå fossilfria transporter. Fossilfria transporter måste kunna genomföras med samma, eller högre, effektivitet än dagens transporter. Det innebär att vi som fordonstillverkare kommer att fortsätta utveckla våra produkter för att förlänga körsträcka, öka transporteffektiviteten, korta laddningstider och förbättra

lastkapacitet (exempelvis längre och tyngre lastbilar). Det är dock inte avsaknad av produkterna som idag är den begränsande faktorn.

En framgångsrik omställning av transportsektorn kräver en sammanhållen klimatpolitik med fokus på samtliga möjliggörande styrmedel

Fossilfria transporter rullar redan på vägarna. Utbud av utsläppsfria fordon kommer inte vara en begränsande faktor för att få fart på transportsektorns omställning, utan det kommer vara infrastrukturen och andra faktorer som avgör omställningstakten. AB Volvo brukar prata om "enabling conditions" eller möjliggörande faktorer. Dessa möjliggörande faktorer är oftast sådant som andra aktörer, inklusive det offentliga, beslutar över. Den viktigaste faktorn är utbyggnad av infrastruktur för laddning, både publik och semi-publik. Det behövs också förbättrad kapacitet i elnäten, främst på lokal och regional nivå, så att laddstationer för lastbilar kan anslutas utan långa ledtider. Energimängden till elektrifieringen av transportsektorn är i sammanhanget inte stor men även den behöver vara fossilfri. För att möjliggöra fossilfri elproduktion eller byggandet av batterifabriker behövs effektiva tillstandsprocesser. Även regelverk behöver utformas så att de underlättar (i stället för hindrar) samt styrmedel som gör omställningen attraktiv för kunderna. De fossila alternativen behöver vara dyrare enligt principen "förorenaren betalar". Styrmedel som bidrar till det skulle kunna vara bränsleskatter, reduktionsplikt, klimatpremien till bussar och lastbilar, utsläppshandelssystem, differentierade vägavgifter, samt andra incitament som kan påskynda omställningen till koldioxidneutrala transporter.

Väginfrastrukturen kan bidra med förutsättningar för elektrifiering och elförsörjning

Trafikverket ser liksom AB Volvo elektrifieringen av transportsektorn som en av pusselbitarna till att uppnå klimatmålen. Trafikverket konstaterar att "Många avgörande omständigheter för ökad elektrifiering ligger utanför transportinfrastrukturplaneringen". AB Volvo vill dock betona elnätets avgörande roll för elektrifiering och den viktiga kopplingen som finns mellan elektrifiering av transportsektorn och elnätets kapacitet.

Omställningen till elektrifiering grundas på ett systemtänkande där lastbilen, bussen eller maskinen, bara är en del av en större helhetslösning med laddinfrastruktur, batterioptimering, underhåll, finansiering och värdeskapande tjänster. Trafikverket har en mycket viktig roll att möjliggöra för möjlighet till elnät i närheten av väginfrastruktur. Exempelvis vid Trafikverkets rastplatser skulle ett elnät behöva planeras. Även om inte Trafikverket bör ansvara för laddinfrastruktur för tunga fordon har de en möjliggörande roll att underlätta för elektrifieringen kring den statliga väginfrastrukturen.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Trafiksäkerheten har varit det centrala i allting vi gör alltsedan AB Volvo grundades för nästan 100 år sedan, och så är det än. Som global leverantör av transport- och infrastrukturlösningar har vi en unik möjlighet att bidra till en säkrare trafikmiljö för människor i hela världen och till en säkrare arbetsmiljö för förarna och operatörerna som använder våra produkter. Volvokoncernen arbetar för säkerhet och har en vision om noll olyckor för dem som använder eller kommer i kontakt med våra produkter och dem som arbetar i vår verksamhet.

Volvokoncernen arbetar proaktivt för att utveckla intelligenta lösningar som inte bara reducerar följderna av olyckor utan även syftar till att undvika dem helt. Sedan 1969 har vi haft ett team som enbart arbetat med att förstå varför trafikolyckor inträffar. Deras arbete med trafiksäkerhet hjälper oss att utveckla säkerhetsrelaterade förbättringar så att vi en dag kan undvika trafikolyckor helt och hållet.

Ökad utbildning i trafiksäkerhet och bättre planering av vägbanor är delar av lösningen tillsammans med aktiva säkerhetsfunktioner och teknik (fordonsstabilisering, nödbroms och sikthjälpmedel) samt passiva säkerhetskomponenter (krockkuddar och andra personskydd i hytten). Trafikverket har bra åtgärder i förslaget till nationell plan, bland annat mitträckesseparering. Det finns ytterligare möjligheter att komma ännu längre i trafiksäkerhetsarbetet genom att göra åtgärder på det regionala vägnätet. Ökade anslag till länsplanerna med ett riktat fokus på trafiksäkerhet vore därför önskvärt.

Volvokoncernens infrastrukturpolitiska och transportpolitiska behov

AB Volvos vision är 100 % säkra, 100 % fossilfria och 100 % produktivare lösningar. En robust och effektiv infrastruktur som ger förutsättningar för att nå dessa mål är det som AB Volvo främst prioriterar. Här följer en sammanfattning av Volvokoncernens olika delar och deras utgångspunkter och behov.

Volvokoncernens affärsresor

Allmänt gäller att AB Volvo har behov av affärsresor till/från Sverige samt resor inom Sverige. Dessa affärsresor behöver vara punktliga och med få störningar. Det gäller exempelvis resor med järnväg, resor med flyg och särskilt resor till och från flygplaster. Bra anslutningar till Landvetter och Arlanda är särskilt viktigt.

Volvos logistik till och från industrianläggningar i Sverige (TTI)

Industriproduktion av fordon och komponenter kräver väl fungerande logistik till och från produktionsanläggningar, det gäller både i Sverige och till och från Sverige. Behov av robust och tillförlitlig infrastruktur för möjlighet till effektiva och optimerade godstransporter är därför en utgångspunkt. AB Volvo använder alla trafikslag med en bas till/från Göteborg och den logistikcentra som finns där (crossdockning). Anläggningarna använder lastbilstransporter och järnväg samt utnyttjar de "inlandshamnar" (så kallad torrhamn eller dry port) som finns. I transporter till och från Sverige är det främst sjöfart med Göteborg som nav. Behovet är intermodala lösningar där trafikslagen är kompletterande. Alla trafikslag behöver effektiviseras utifrån sina förutsättningar. För de järnvägstransporter som sker till industrianläggningarna finns stort behov av tillförlitlig infrastruktur med prioritering av underhåll för att minimera störningar. Det finns också behov av att bygga bort flaskhalsar för godstrafiken och optimera befintliga spår. De huvudsakliga järnvägsflödena sker från Umeå till Göteborg och från Umeå till Gent (Belgien), och båda dessa flöden drabbas ofta av förseningar kopplat till infrastruktur. Flera av anläggningar kan optimera lastbilstransporter med tyngre och längre fordon och vi planerar för en övergång från bil och släp till dubbla trailers. Ett väl utbyggt vägnät för BK4 samt längre fordonskombinationer är därför viktigt.

AB Volvo bygger också en ny batterifabrik i Mariestad där utvärderas flera olika logistikupplägg och terminaler, eller inlandshamnar, kommer troligtvis vara en viktig lösning. Här är godstrafik längs Västra stambanan viktig samt möjlighet till inlandssjöfart från Värnen via Göta älv till Göteborg. Batterifabriken ligger strategiskt placerad nära E20 samt har viktiga anslutningsvägar för både godstransporter och arbetspendling. En väginfrastruktur med väl underhållna vägar och järnvägar i regionen underlättar arbetspendling till/från anläggningen.

Volvo Construction Equipment

AB Volvo erbjuder anläggningsmaskiner för infrastrukturbyggande och har i sitt produktsortiment många elektriska maskiner och även portabla lösningar för laddning av dessa. För att driva på omställningen inom entreprenadsektorn har Trafikverket ett mycket stort ansvar. Genom att kravställa utsläppsfria maskiner vid byggandet av ny infrastruktur i Sverige kan omställningen ta fart inom bygg- och anläggning. Även inom drift och underhåll finns stora möjligheter att använda utsläppsfria och fossilfria maskiner.

Entreprenörer behöver se att de har användning för de utsläppsfria maskinerna på längre sikt än ett enda projekt, därför är det viktigt att Trafikverket arbetar tillsammans med bygg- och anläggnings-sektorn för att gynna innovation och omställning. AB Volvo erbjuder även olika typer av flexibla finansieringslösningar för att underlätta elektrifieringen.

Elektrifieringen går hand i hand med digitaliseringen, med stor potential för ökad kostnadseffektivitet inom bygg och anläggningssektorn. Volvo Construction Equipment erbjuder digitala tjänster för att mäta minskade CO₂-utsläpp, optimerade lastning, telematik och förarcoaching etc. Kostnaden för omställningen kan därför hållas ned tills dess att volymerna ökat och priset på tex batterier sjunkit. Eftersom Trafikverket är en dominerande aktör inom infrastrukturbyggande behöver de agera tydligt om omställningen ska ta fart.

Volvokoncernen har aviserat investering i en helt ny fabrik, en så kallad greenfield, för grävmaskiner i Eskilstuna. Här blir åtgärder på E20 viktiga och förbättringar runt Eskilstuna. Den nya fabriken, precis som den som redan finns på plats, ligger strategiskt placerad nära E20 samt har viktiga anslutningsvägar för både godstransporter och arbetspendling. En väginfrastruktur med väl underhållna vägar och järnvägar i regionen underlättar arbetspendling till/från anläggningen.

Volvo Bussar

Kollektivtrafik och turistresor sker ofta med buss. Åtgärder i den statliga infrastrukturen som behövs är åtgärder som främjar omställningen, exempelvis möjligheter till laddstationer vid rastplatser, resecentra och bussterminaler. Fler väljer bussen om det är bra komfort, och då ingår väl underhållen väginfrastruktur med få potthål och gupp. Åtgärder som främjar till trafiksäkrare vägar är också mycket viktigt. Satsningar på regionala länsplaner är därför viktigt eftersom det ofta är på regionala vägar där bussresor sker, och prioriterade busskörfält kan vara viktiga åtgärder i kommuner och regioner. Det behöver också finnas incitament för samordning mellan kommuner, regioner och Trafikverket för att skapa prioriterade busskörfält. Med prioriterade busskörfält kan busstrafik ge samma effektivitet som tåg och spårvagn men till en betydligt lägre kostnad.

Volvo Penta

Omställningen av transportsystemet behöver även ske inom logistiksystemet som helhet och inte bara i trafiken. På terminaler, omlastningsplatser och hamnar finns många typer av maskiner, truckar, och lyftanordningar. Även om alla dessa fordon inte är byggda under varumärket Volvo kan det ändå sitta komponenter, så som drivlina, från Volvo Penta i dem.

Möjlighet till laddinfrastruktur och elledningar är därför viktigt i terminaler, omlastningsplatser och hamnar. Även annan infrastruktur för vätgas och andra alternativa bränslen behövs. Trafikverket, Sjöfartsverket och Energimyndigheten behöver tillsammans genomföra åtgärder som underlättar omställningen av alla typer arbetsmaskiner. Dessa myndigheter behöver gemensamt utarbeta möjligheter till styrmedel för åtgärder inom hamnarnas geografiska ansvarsområden. Det kan vara aktuellt för åtgärder

av nationellt strategiskt intresse, exempelvis elektrifiering, förnybara bränslen, beredskap, multimodala och intermodala transporter eller klimatanpassning, exempelvis Trafikverkets förslag om en breddad ekobonus.

Sjöfarten är ett viktigt segment för Volvo Penta och frågor som kopplar till sjöfartens omställning och elektrifiering. AB Volvo vill se ett 100 procent fossilfritt transportsystem och åtgärder för att underlätta omställningen av sjöfarten är därför prioriterade. Hamnarna har en viktig roll i infrastrukturen och de åtgärder och förslag för en effektivare sjöfart med lägre utsläpp som Trafikverket lyfter fram i inriktningsunderlaget för 2026 - 2037 stödjer AB Volvo.

För att främja omställningen för mindre fartyg bör även fartyg under 400 bruttoton ha samma skattenedsättning av landström som större fartyg. En skatteväxling till skattefria fossila bränslen kan också vara intressant väg framåt. EU ETS bör på motsvarande sätt skärpas så att även utsläpp från fartyg under 400 bruttoton omfattas. Ett annat alternativ kan vara ett nationellt handelssystem. Även FuelEU Maritime bör omfatta fartyg under 400 bruttoton. Det behövs också emissionsregler för bensindrivna utombordsmotorer, som idag i princip saknas.

Vid en utbyggnad och ökning av transporter via sjöfart behöver kapaciteten för landströmsförsörjning i hamnarna ses över. För att underlätta detta och även omställningen i stort, är det viktigt att det finns en övergripande strategi för alla Sveriges hamnar och samordning och utveckling av strategin. Ansvariga myndigheter skulle förslagsvis kunna vara Trafikverket tillsammans med Sjöfartsverket.

Volvo Lastvagnar (Volvo Trucks)

Lastbilstrafik är redan idag det dominerande trafikslaget för godstransporter inom Sverige. För att skynda på omställningen behöver statlig infrastruktur möjliggöra laddinfrastruktur vid rastplatser och andra naturliga lastbilsstopp. Trafikverket har inte, och ska inte, ha ansvar för laddstationer men bör ha ett ansvar att se till att det planeras och byggs infrastruktur för att möjliggöra laddning längs vägnätet exempelvis genom elförsörjning till platser längs motorvägarna. Grundläggande är också underhåll av väginfrastrukturen. Med en väl underhållen infrastruktur ökar trafiksäkerheten och slitage på fordonen minskar, dessutom gör det framkomligheten bättre och ger ett robust vägnät med färre störningar.

För att minska antalet möteskollisioner mellan personbilar och lastbilar bör fler vägar byggas om till mötesseparerade vägar. Att trafiksäkerheten prioriteras högt i kommande Nationell plan är mycket viktigt. Därför ser vi att en större och riktad satsning bör ske i länsplanerna på trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. AB Volvo arbetar för säkerhet och har en vision om noll olyckor för dem som använder våra produkter. Vi arbetar också proaktivt för att utveckla intelligenta lösningar som inte bara reducerar följderna av olyckor utan även syftar till att undvika dem helt. Sedan 1969 har vi haft ett team som enbart arbetat med att förstå varför trafikolyckor inträffar. Deras arbete med trafiksäkerhet hjälper oss att utveckla säkerhetsrelaterade förbättringar så att vi en dag kan undvika trafikolyckor helt och hållet.

Effektivisering av lastbilar är också viktigt, och ett vägnät för BK4 som möjliggör både tyngre och längre lastbilar är därför viktigt att det fullföljs så att hela BK1-vägnätet får BK4-standard så snart som möjligt. Det ger också större effektivitet i transportsystemet, lägre utsläpp och med högre bärighet på vägarna höjs beredskapen. Cirka 50 procent av den svenska åkerinäringen är verksamma inom bygg- och anläggningssektorn, och därför är fossilfritt byggande och fossilfria entreprenader viktiga steg för att möjliggöra omställningen av transportsektorn. Trafikverket har ett ansvar att driva på omställningen i transportsektorn genom att sätta tydligare upphandlingskrav vid byggandet av infrastruktur i Sverige.

Ytterligare dialog välkomnas

Som alltid står AB Volvo till förfogande för ytterligare dialog om viktiga åtgärder för industrin, transportsektorns omställning och frågor som kopplar till trafiksäkerhet, digitalisering och effektivitet.

Göteborg & Stockholm 2025-12-29

Karolina Boholm, AB Volvo

Director Public Affairs

karolina.boholm@volvo.com