

Landsbygds och infrastrukturdepartementet
LI2025/01587

Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Sammanfattning

Mobility Sweden välkomnar Trafikverkets ambition att den nationella planen ska bidra till att stärka totalförsvaret, stärka näringslivets konkurrenskraft och underlätta arbetspendlingen. Utifrån säkerhetsläget och behovet av att stärka tillväxten är det rätt prioritering. Detta remissvar fokuserar på fem centrala områden där Trafikverkets förslag till nationell plan behöver stärkas för att möta industrins behov, samhällets sårbarheter och de långsiktiga krav som ställs av klimatförändringar och totalförsvaret. De områden som särskilt utvecklas är:

- Kraftigt ökat underhåll och hantering av eftersläpande skuld
- Snabbare och mer heltäckande utbyggnad av BK4
- En infrastruktur som möter näringslivets behov
- Fokus på robusthet och totalförsvaret
- Klimatanpassning och styrmedel för att nå Sveriges klimatmål

1. Kraftigt ökat underhåll och minskning av eftersläpande skuld

Infrastrukturen är en förutsättning för konkurrenskraft och transportsystemet behöver i högre grad möta näringslivets behov. Den eftersläpande underhållsskulden i både väg- och järnvägsnätet kvarstår som ett av transportinfrastrukturens största systemiska problem. Trafikverkets målar behovet tidigareläggas för att bibehålla dagens funktionalitet och säkerställa att den eftersläpande skulden snabbare tas omhand.

För att det ska vara möjligt att återta underhållsskulden innan 2037 behöver produktiviteten öka. Fram till 2037 bör Trafikverket årligen följa upp och säkerställa att målet nås i tid, för ökad trafiksäkerhet och för att nå nollvisionen. Det behövs bland annat åtgärder för att stärka

kompetensen i sektorn men också bättre upphandlingsmetoder som gynnar produktivitet och nyttjande av ny, effektivare teknik och värdesätter möjligheten att göra underhållsinsatser parallellt med fortsatt trafikering. En plan för hur arbetet kan effektiviseras saknas i Trafikverkets förslag.

Idag råder en bred politisk enighet om behovet av underhåll i det svenska väg- och järnvägsnätet. Men historien har tydligt visat att anslag till underhåll är ofta stryks när politiska prioriteringar skiftar eller när nya, mer synliga investeringsprojekt lockar. Det måste skapas ett ramverk som gör det svårt och kostsamt för såväl nuvarande som kommande regeringar att återigen nedprioritera underhållet av vår gemensamma infrastruktur.

Förutsägbarhet är avgörande för både Trafikverkets planering och för anläggningsbranschens förmåga att bygga upp kapacitet. Regeringen bör därför, i samband med att planen fastslås, påbörja ett arbete med att skapa någon form av institutionellt ramverk för att säkra långsiktig finansiering av transportinfrastrukturens underhåll.

2. Snabbare utbyggnad av BK4

BK4-bärighet är en nyckelfaktor för svensk konkurrenskraft. Den nuvarande utbyggnadstakten är inte tillräcklig för att ta hem de produktivitetsvinster och klimatnyttor som högre bruttovikter möjliggör. Det är nödvändigt att prioritera att BK4 för samtliga BK1 vägar, inklusive infarter till hamnar, större terminaler och industriella kluster.

Trafikverket bör införa ett snabbspår för åtgärder med låg investeringskostnad, där mindre broförstärkningar eller förstärkt beläggning snabbt ger stort systemvärde. Även att säkerställa att BK4-planeringen är integrerad med industrins behov och att åtgärder kan komma på plats skyndsamt.

Nyttjandet av HCT-transporter på väg är generellt sett lågt i Sverige. Den svenska infrastrukturen har inte uppdaterats för att möta behoven hos de längre och tyngre fordonen och samtidigt finns ett begränsat antal tillåtna fordonskombinationer som hindrar ett ökat nyttjande. I Finland är nyttjandegraden av HCT-transporter betydligt högre, dels till följd av en bättre anpassad infrastruktur, dels till följd av mer flexibla och funktionsbaserade regler kring godkända fordonskombinationer. Det har möjliggjort för näringslivet att nyttja redan befintlig fordonsflotta i högre utsträckning.

Det är välkommet att utbyggnaden av BK4-nätet föreslås påskyndas och Mobility förespråkar att 2027 som målår slås fast i Trafikverkets förslag. För att reformen ska få fullt genomslag krävs dock att hela transportkedjan, från start till mål, håller BK4-standard. Vägar som är klassade som BK4S, dvs med särskilda villkor bör fasas ut. Vägar som är BK4S bör heller inte räknas som att de möjliggör BK4. En godstransport påbörjas och avslutas ofta på det icke-statliga vägnätet och det är avgörande att också det kommunala och enskilda vägnätet, exempelvis till hamnar och terminaler, håller för den högre bärighetsklassen.

3. En infrastruktur som möter näringslivets behov till rätt pris

Den svenska geografin är en utmaning för näringslivet - Sverige är ett långt land, beläget i norra Europa. Behovet av transporter, till konkurrenskraftiga priser, är stort. En väl underhållen infrastruktur med tillräcklig kapacitet är en förutsättning och principen om internaliserade kostnader är en god utgångspunkt. Men skatter och avgifter behöver också, ur ett internationellt perspektiv, vara konkurrenskraftiga.

Infrastrukturinvesteringar är ofta stora och således förknippade med osäkerheter avseende nyttor och kostnader, inte minst i projektens tidiga skede. Mobility Sweden välkomnar att

Trafikverket stärker kostnadskontrollen, och faktiskt nyttjar den möjlighet att ompröva och anpassa namngivna investeringar som planeringsprocessen erbjuder. Den tidigare aviserade riskreserven är också välkommen, tillsammans med fortsatt utveckling av arbetet med mer robusta kostnadsbedömningar. Mobility välkomnar också att prova nya typer av alternativ finansiering, exempelvis OPS och särskilt om det ger möjligheter för innovation för effektivt byggande.

Den svenska infrastrukturen har stora investeringsbehov, i såväl kapacitetshöjande insatser som underhåll, och det är av högst vikt att avsätta medel nyttjas effektivt för att maximera nyttan per investerad krona. Det är också viktigt att minska mängden investeringar som låses upp av kommande planer, på grund av förseningar och fördyringar. Samtidigt är det viktigt att fortsatt beakta stråkperspektiv och att väga in pågående och aviserade satsningar.

4. Robusthet och totalförsvaret

I propositionen om totalförsvaret från 2024 anges att förmågan inom det civila försvaret fortsatt behöver stärkas och att takten i utvecklingen behöver öka. Regeringen har i enlighet med detta beslutat om en ny inriktning för civilt försvar som omfattar alla beredskapsmyndigheters verksamhet. Inriktningen innebär bland annat att varje beredskapsmyndighet, inom ramen för sitt område, ska skapa möjlighet att upprätthålla produktion och distribution. Trafikverket är ansvarig beredskapsmyndighet på infrastrukturuområdet, och har också fått i uppdrag att särskilt beakta totalförsvarsaspekter i förslaget till nationell plan.

I ett försämrat säkerhetspolitiskt läge måste nationell transportinfrastruktur dimensioneras för kris, höjd beredskap och krig. Robusthet handlar både om fysiska strukturer och om redundans i hela systemet. Trafikverkets plan bör därför tydligare inrikta sig på sårbarhetsanalyser för hela kritiska godsstråk, skapa redundans och alternativa rutter där samband mellan regioner inte får riskera att brytas samt förstärkt skydd för broar, tunnlar och noder som är strategiskt viktiga för totalförsvaret.

Fordonsbranschen utgör en central del av totalförsvaret genom sin betydelse för samhällets transportförmåga, försörjningsberedskap och operativa uthållighet i fredstida kriser, höjd beredskap och krig. Tillgång till fungerande fordon, drivmedel, reservdelar och service är en förutsättning för att både civila och militära aktörer ska kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner.

Branschen bidrar till totalförsvaret genom produktion, distribution, underhåll och reparation av fordon samt genom kompetensförsörjning inom verkstad, logistik och teknik. Särskilt viktigt är transporter av livsmedel, läkemedel, energi, avfall, byggmaterial och andra kritiska varuflöden, liksom för kollektivtrafik, räddningstjänst och försvarsmaktens stödfunktioner.

I ett förändrat omvärldsläge blir fordonsbranschens robusthet och omställningsförmåga allt viktigare. Förbättrat underhåll i hela landet krävs för att säkerställa tillförlitliga och robusta transporter men också åtgärder för bättre redundans. Mobility bifogar en lista över kritiska godsstråk som vi bedömer är utpekade brister i Trafikverkets förslag.

5. Klimatanpassning och styrmedel för att nå Sveriges klimatmål

Transportsektorn står inför flera parallella utmaningar. Infrastrukturen behöver bli mer robust och motståndskraftig för att möta framtidens klimat, men också ett förändrat säkerhetspolitiskt läge. Samtidigt behöver utsläppen från transportsektorn minska för att

Sverige ska kunna nå uppsatta klimatmål, och bibehålla konkurrenskraftiga företag på en fossilfri marknad.

Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik. Infrastrukturåtgärder i sig ger begränsade bidrag till minskade utsläpp. Viktigare i sammanhanget är att deras analyser av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås.

Utsläppen från transportsektorn har under 2024 ökat, till följd av ett flertal styrmedelsförändringar under mandatperioden. Till följd tillsattes under 2024 utredningen "Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU", som aviserades redan i regeringens klimatpolitiska handlingsplan under 2022. En fördjupad analys av transportsektorns klimatomställning är central för att Sverige ska kunna nå uppsatta klimatmål, och de förslag som utredningen genererar behöver skyndsamt införas. Utan ambitiösa styrmedel kommer inte klimatmålen att nås, vilket Naturvårdsverket¹ konstaterat i sin senaste rapport och som Mobility Sweden påvisat har avsevärt lägre elektrifieringstakt i sin senaste prognos². Även införandet av utsläppshandelssystem³ för att minska utsläpp från transportsektorn är avgörande för att snabba på omställningen.

Avslutning

Trafikverkets nationella plan innehåller flera positiva ansatser, men för att möta Sveriges växande behov – industriellt, civilt och försvarsmässigt – krävs kraftfullare prioriteringar. Underhåll, bärighet, robusthet och klimatanpassning är inte kostnader utan investeringar som avgör Sveriges långsiktiga konkurrenskraft och motståndskraft. Mobility Sweden rekommenderar därför att regeringen i sitt beslut om nationell plan tar höjd för dessa önskemål.

Mobility Sweden

Emmi Antonsson

Chef för kommunikation och samhällskontakter

¹

<https://www.naturvardsverket.se/496e4f/globalassets/amnen/klimatomställning/klimatredovisning/naturvardsverkets-underlag-till-regeringens-klimatredovisning-2025.pdf>

² <https://mobilitysweden.se/aktuellt/i-debatten/pressmeddelanden/ny-prognos-fran-mobility-sweden-visar-pa-lagre-takt-i-elektrifieringen-till-2030-sverige-riskerar-att-missa-esr-malet-med-storre-marginal-an-tidigare-beraknat>

³ <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/ets2-utslappshandelssystem-for-vagtransporter-byggnader-och-ytterligare-sektorer/>

Uttekade brister i Trafikverkets planförslag

Uttekade brister kommenteras även direkt i våra medlemmars egna remissvar. Se vilka kritiska stråk som Mobility Swedens medlemmar menar saknas i planförslaget i respektive medlems egna remissvar. En kort sammanställning inkluderas nedan:

- Behov av redundans i väginfrastrukturen över Södertälje kanal
- Behov av kapacitetsstark och säker väginfrastruktur till och från Oskarshamn
- Behov av kapacitetsstark och pålitlig järnvägsinfrastruktur söderut från Luleå
- E20 vid Folkesta – Mellersta regionen
- Nya av- och påfarter från E20 till VCE:s befintliga anläggning – Mellersta regionen
- Redundans och resiliens i Sveriges viktigaste hamn – Västra regionen