

Yttrande från Nature Associates över Trafikverkets förslag till nationell plan

Jag vill beträffande den nationella infrastrukturplanen uppmärksamma regeringen på att Trafikverkets antaganden om trafikutvecklingen under de närmaste årtiondena är orealistiskt hög. Det framgår av den jämförelse med utvecklingen under de senaste 25 åren som jag gör i bifogade Excelark.

Detta gäller särskilt godstransportarbetet på väg respektive järnväg som av Trafikverket antas öka med 42 respektive 32 procent mellan 2019 och 2045, trots att tillväxten av transportarbetet på väg uppgick till 7 procent mellan år 2000 och 2024, medan det minskade med 10,5 procent för tågen. I det senare fallet bidrog dock lågkonjunkturen samt problemen på Malmbanan. Räknat på perioden 2000-2019 ökade istället godstransportarbetet med tåg med 7,7 procent.

Det innebär att ökningen av godstransportarbetet under de senaste decennierna varit betydligt långsammare än befolkningstillväxten som uppgick till 19,1 procent mellan år 2000 och 2024.

Dessutom bygger Trafikverkets plan på antaganden om en snabbare befolkningstillväxt till år 2045 (12,5 %) än den som framgår av SCB:s senaste huvudprognos (7,9 %).

Den av verket antagna ökningen av persontransporter med personbil (26 %) är också väldigt hög jämfört med historiska data. Det finns inte jämförbara data för åren 2000-2024 till följd av en ändring under perioden av Trafikanalys metod för skattning av transportarbetet (pkm). Men trafikarbetet (fkm, avläst vid bilbesiktning) med personbil ökade med knappt 14 procent. Jonas Eliasson, trafikverkets måldirektör, svarar på min fråga att prognosens skillnad jämfört med trenden för personbilar kan förklaras av antaganden om en fortsatt snabb tillväxt av flottan av lätta lastbilar som verket antar i stor utsträckning används för persontransporter. Jag betvivlar att detta kan förklara mer än en mindre del av skillnaden mellan transport- och trafikarbete.

Sammantaget innebär Trafikverkets prognoser en stor risk för överskattning av trafikarbetet på väg, i synnerhet om man tar hänsyn till att befolkningstillväxten kan bli ännu långsammare än vad SCB senast antog. Detta medför en betydande risk för överskattning av nyttan av en del nyinvesteringar men påverkar däremot knappast behovet av reinvesteringar och underhåll.

För järnvägen påverkas prognosen i hög grad av vilka antaganden man gör beträffande mängden gods på Malmbanan, som under senare år svarat för 35-45 procent av godstransportarbetet med tåg. Men hänsyn behöver också tas till bortfallande volymer, t.ex. till följd av nedläggning av några av pappersbruken.

Resandet med tåg har under de senaste årtiondena ökat betydligt snabbare än befolkningstillväxten, till stor del som en följd av stora satsningar på banorna för regional trafik i storstadsområdena. Det förefaller rimligt att anta att den fortsatta ökningen blir långsammare, inte minst genom att befolkningen förutspås växa i mycket långsammare takt.

Trängsel på spåren bör hanteras enligt fyrstegsprincipen, vilket innebär att resenärernas betalningsvilja för samhällets kostnader för utbyggd infrastruktur provas genom införande av trängselavgifter på de mest belastade spåren och tiderna på dygnet. Det skulle skapa incitament till längre tåg och högre lastfaktor. För närvarande betalar tågoperatörerna och deras kunder ingenting alls för nätets utbyggnad och spåravgifterna täcker (efter höjningen) inte ens hela kostnaden för drift och underhåll.

Per Kågeson
2025-12-30