

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Issued by (department acronym name phone)

Date

Page

2025-12-22

1(8)

DNR LI2025/01587

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

Sammanfattning

Scania Group välkomnar planförslaget fokus på att åtgärda vägunderhållsskulden och att BK4-klassa statliga vägar. Det är också överlag bra med fokus på samhällsekonomisk nytta. Vi kan dock konstatera att ett starkt fokus på samhällsekonomiska nyttokalkyler gör det svårt att fånga betydelsen av, och prioritera bland, objekt utifrån näringslivs- och totalförsvarsnytta. Scania uppmanar därför regeringen att se över i vilken mån Trafikverket fullgjort sitt uppdrag att särskilt beakta totalförsvarets behov i planförslaget.

Scania har tre prioriterade områden att föra fram i detta remissvar:

1. **Behovet av redundans i väginfrastrukturen över Södertälje kanal.**
Föreslagen kapacitetsförstärkning av Södertäljebron åtgärdar inte den sårbarhet som förbindelsen utgör för hela Stockholmsregionen, Sverige och kritisk industri. Dessutom riskerar åtgärden att orsaka omfattande och kostsamma störningar för samhälle och exportindustri under byggtiden. Förslaget bör ersättas av en kompletterande förbindelse, med planläggningsprocessen inkluderad tidigt i planen.
2. **Behovet av kapacitetsstark och säker väginfrastruktur till och från Oskarshamn.** Återinför objektet E22 Gladhammar-Verkeback för att realisera nyttan av redan gjorda investeringar i hela stråket E22 norr om Oskarshamn. Prioritera också riksväg 37 och 47.
3. **Behovet av kapacitetsstark och pålitlig järnvägsinfrastruktur söderut från Luleå.** Underhållsskulden på järnväg söderut från Norrbotten är omfattande och akut och hämmar tillväxt och industriell utveckling. Regeringen bör investera i kapacitetsförstärkning och pålitlighet i hela stråket.

Marcus Holm
Executive Vice President
Head of Production, Procurement & Logistics
Scania CV AB

Lisa Lindqvist
Public Affairs Manager Sweden
Scania CV AB
lisa.lindqvist@scania.com

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Issued by (department acronym name phone)

Date

Page

2025-12-22

2(8)

Introduktion

Scania Group är en global tillverkare av tunga lastbilar, bussar och motorer med 59 000 anställda världen över och globalt huvudkontor, forsknings- och utvecklingscentrum och tillverkning i Södertälje. Svensk tillverkning finns också i Luleå, Oskarshamn och Laxå. Vi är en ledande aktör i det dubbla teknikskifte som pågår i lastbilsindustrin, mot eldrivna och självkörande fordon. Scania tillhör den globala lastbilskoncernen TRATON Group som är noterad på både NASDAQ Stockholm och Frankfurtbörsen.

Scania är direkt beroende av kapacitetsstark och robust transportinfrastruktur för vår industriella verksamhet och flöden av gods och personal, men också indirekt beroende för arbetet våra fordon utför. Det är på vägarna som våra kunder, åkerierna och bussföretagen, verkar i sitt samhällskritiska uppdrag att säkerställa varuförsörjning och persontransporter över hela landet. Med det som bakgrund har vi sammanställt våra kommentarer till förslaget om nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–37, inklusive tre specifika områden som är ordnade enligt angiven prioritering.

Scania välkomnar satsningarna på vägunderhåll, men behoven för järnväg är fortsatt mycket stora

Scania ser i stort positivt på planförslagets inriktning där transportsystemet beskrivs som samhällets pulsåder och förutsättningar för arbetspendling, ett konkurrenskraftigt näringsliv, stärkt totalförsvar och minskade effekter på klimat och miljö prioriteras. Det är mycket positivt att planförslaget sätter upp ambition att underhållsskulden för väg ska vara åtgärdad vid planperiodens slut 2037.

Att i stort sett hela det statliga vägnätet också ska uppgraderas till BK4 under planperioden har stora fördelar. Det är viktigt att delmålen för BK4 till 2030 och 2033 verkligen uppfylls. Tyngre och längre lastbilar innebär lägre utsläpp per transporterat ton och kan även minska förarbristen. Ett ökat underhåll främjar även trafiksäkerhet och klimatanpassning av vägnätet. Även ur ett brett totalförsvarsperspektiv ger det ökade vägunderhållet fördelar. Det är emellertid viktigt att BK4-klassning sker i hela stråk, det vill säga även på angränsande vägar till och från industri- och logistikanläggningar, för att få ut praktisk nytta av satsningen.

Scania är en stor köpare av långväga godstransporter på järnväg, främst för våra transportflöden från Luleå till Mellansverige och från Mellansverige till kontinenten. Därför är det positivt att även järnvägsunderhåll är i visst fokus i planen. Däremot är det uppenbart att underhållstakten är för låg i förhållande till behoven. Utöver en allmän och omfattande kapacitetsförstärkning ser vi det som angeläget med klimatsäkring av svensk järnväg, exempelvis mot bakgrund av att extremvädret i Västerbotten i september 2025 skapade stora störningar för industrins godsflöden mellan Norrbotten och Svealand.

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Issued by (department acronym name phone)

Date

Page

2025-12-22

3(8)

1. Södertäljepassagen: Sveriges mest sårbara vägsträcka behöver annan lösning

En mycket viktig infrastrukturfråga för Scania är behovet av en kapacitetsstark och robust förbindelse förbi Södertälje kanal. Nuvarande lyftbro som utgör E4 och E20:s södra infart till Stockholm är sårbar, har otillräcklig kapacitet och saknar redundans. I förslaget till nationell plan ligger en breddning av den nuvarande bron till en bedömd kostnad på 1 300 miljoner kronor, vilket är en åtgärd som ingår i den lägsta prioriteringskategorin. Vi menar att åtgärden inte avhjälper problematiken, och att den dessutom för med sig risker och betydande kostnader för samhället och näringslivet.

Södertäljepassagen är en kritisk transportlänk för svensk ekonomi

Södertälje är ett viktigt industriellt centrum med bland annat två av Sveriges största exportföretag, Scania och AstraZeneca, som tillsammans genererar cirka 8 procent av Sveriges exportvärde. En fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för dessa verksamheter. Det gör att Södertäljepassagen inte bara är viktig för Södertäljes och exportindustrins utveckling utan för hela den svenska ekonomin.

Med cirka 19 000 anställda i Södertälje är Scania Stockholmsregionens och hela Mälardalens största privata arbetsgivare. Omkring 40 procent av medarbetarna pendlar över Södertäljebron som därmed är kritisk för personalförsörjningen. Bron är också avgörande för Scanias godsflöde, vilket i sin tur har betydelse för att hålla igång bolagets hela europeiska produktionssystem eftersom man här tillverkar komponenter som transporteras vidare till andra produktionsanläggningar i Europa.

Södertäljepassagen är ett av Sveriges mest sårbara vägavsnitt

Varje dag passerar över 65 000 fordon över Södertäljebron, vilket är tre gånger så många som över Öresundsbron. Det är den enda storskaliga infarten till Stockholm söderifrån för vägtrafik. Ändå saknar bron alternativa vägförbindelser i händelse av en störning. För den tyngsta trafiken saknas helt omledningsvägar. En allvarlig störning leder direkt till omfattande trafikinfarkt i Södertälje och kringliggande kommuner samt riskerar produktionsstopp i industrin.

Den stora trafikvolymen, passagens betydelse för industrin och för regionens varuförsörjning samt bristen på redundans innebär att en störning skulle få stora ekonomiska konsekvenser. En nyligen gjord analys (*Kritisk passage*, Bergström & WSP 2025) visar att samhällskostnaderna för ett stopp på bron skulle uppgå till 100 miljoner kronor per dag.

Sårbarheten i Södertäljepassagen en allvarlig brist i totalförsvaret

Till detta bör läggas att passagen har en stor betydelse ur ett totalförsvarsperspektiv. Södertäljepassagen är kritisk för att upprätthålla strategisk produktion, försörja Stockholm med varor och vid behov evakuera regionens invånare. En fungerande

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Public

Issued by (department acronym name phone)

Date

Page

2025-12-22

4(8)

passage är vidare kritiskt för Mälarens sjöfart, eftersom Södertälje kanal är enda väg för varuförsörjning till, och export från, Mälarens industrihamnar.

Givet det kraftigt försämrade säkerhetspolitiska läget borde det vara av hög prioritet att åtgärda sårbarheten i Södertäljepassagen. Ytterligare en förbindelse förbi Södertälje kanal behövs för näringslivets konkurrenskraft och för att viktiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas i en krissituation. Det väcker frågor att denna aspekt inte beaktats av Trafikverket, när objekt prioriteras strikt utifrån samhällsekonomiska nyttokalkyler.

En tunnel under Södertälje kanal skapar redundans och stärker kapaciteten

En ny passage i tunnel skulle bidra till ett robust transportsystem som kan stå emot störningar och möjliggöra näringslivets fortsatta utveckling. En sådan åtgärd skulle, tillsammans den redan planerade trafikplatsen Hovsjö, vara attraktiv ur samhällsekonomisk nyttosynpunkt även utan ett beredskapsperspektiv. Med hänsyn tagen till beredskapsperspektivet är byggandet av en tunnelförbindelse under Södertälje kanal väl motiverat.

Södertälje kommun har gjort en nyttoanalys och en teknisk studie av tunnellösningen. Dessa visar att en tunnel skulle fungera som en omledningsväg med tillräcklig kapacitet vid en störning på befintliga broar, vilket innebär att den hanterar frågan om Södertäljepassagens sårbarhet. Dessutom skulle den frigöra kapacitet på motorvägsbron vid ett normalläge. Den skulle även förbättra förutsättningarna för effektiv pendling med buss till viktiga arbetsplatsområden i Södertälje, vilket är betydelsefullt för näringslivets konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Brett stöd för en tunnellösning – alternativkostnaden inte fullt redovisad

Det råder en stor samstämmighet bland centrala intressenter kring Södertäljepassagen om fördelarna med att komplettera Södertäljebroen med en tunnel under Södertälje kanal.

Scania anser, i likhet med andra intressenter kring Södertäljepassagen, att en breddning av befintlig bro inte är en tillfredställande lösning på sårbarhetsproblemet. En breddning ökar kapaciteten på bron, men tillför inte redundans som minskar sårbarheten och motverkar negativa konsekvenser av en störning. Istället riskerar sårbarheten att förvärras ytterligare genom att beroendet av bron växer.

Scania bedömer dessutom att en kapacitetsökning medför allvarliga praktiska konsekvenser. Projektet bedöms halvera kapaciteten i flera månader på en förbindelse som redan är för trång. Vi ser en stor risk för att ombyggnationen kommer att orsaka mycket påtagliga störningar för såväl logistik- och personalflödena i Södertäljes exportindustri som för hela Stockholmsregionen.

För industrin innebär ökad oförutsägbarhet och fördröjning i såväl logistik- som personalflöde en kostnad. Vid allvarliga störningar riskeras stopp i produktionen.

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Public

Issued by (department acronym name phone)

Date

Page

2025-12-22

5(8)

Scania bedömer att brobreddningens konsekvenser på trafikflödet över Södertälje kanal riskerar minska bolagets produktivitet med 5 procent under de tio månader som Trafikverket preliminärt uppskattat att projektet varar. Det motsvarar en kostnad på cirka 600 miljoner kronor. De ekonomiska konsekvenserna för hela samhället blir betydligt större. Scania menar att denna samhällskostnad bör tas i beaktande när alternativen kapacitetsförstärkt bro och kompletterande tunnel ställs mot varandra.

Oklart om Trafikverket beaktat totalförsvarsperspektivet

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 infrastrukturområdet, och har också fått i uppdrag att särskilt beakta totalförsvarsperspektiv i förslaget till nationell plan.

I förslaget till nationell plan har Trafikverket valt att föreslå en lösning för Södertäljepassagen som inte bidrar med ökad redundans via en alternativ förbindelse. Det beslutet saknar helt en analys och motivering av myndighetens vägval i relation till totalförsvarets behov och deras ansvar som beredskapsmyndighet. Scania vill se en sådan analys och motivering. Om Trafikverket inte anser att det ligger i deras ansvar som beredskapsmyndighet att tillhandahålla en sådan analys och motivering önskar Scania tydlighet från regeringen kring vems ansvaret är att säkerställa att infrastrukturplaneringen tar hänsyn till identifierade sårbarheter ur ett totalförsvarsperspektiv.

Scanias position: Kompletterande passage under Södertälje kanal – planläggningsprocess bör inledas snarast. Säkerställ att totalförsvarsbehovet beaktas i nationell plan

Scania menar att förslaget om en kapacitetsförstärkning av Södertäljebron inte beaktar vidden av problematiken i snittet Södertälje kanal, och dessutom är svårt att genomföra i praktiken utan allvarliga konsekvenser för Sveriges och Stockholmsregionens försörjningssäkerhet.

Vi anser därför att de medel som nu föreslås till en kapacitetsförstärkning bör omfördelas till en kompletterande passage under Södertälje kanal och att planläggningsprocessen för en tunnel bör tas in i den nationella planen för 2026–37.

Vi uppmanar också regeringen att se över i vilken mån totalförsvarsperspektivet beaktats i nationell plan och klargöra vem som ansvarar för att säkerställa att infrastrukturplaneringen tillgodoser totalförsvarets behov.

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Issued by (department acronym name phone)

Date

Page

2025-12-22

6(8)

2. Kapacitetsstark och säker väginfrastruktur till och från Oskarshamn

Scania är största privata arbetsgivare i Kalmar län med tillverkning av lastbilshytter till hela det europeiska produktionssystemet i Oskarshamn. För att framtidssäkra verksamheten genomför vi just nu investeringar i miljardklassen med bland annat en ny fabriksanläggning på över 30 000 kvadratmeter. En kapacitetsstark och säker E22 och väg 37/47 från Oskarshamn är angeläget och avgörande för att till fullo kunna dra nytta av investeringarna i produktionskapacitet på Scania i Oskarshamn.

En stor del av utflödet av färdiga varor från Scania Oskarshamn transporteras mot Nässjö på riksväg 37/47. Vi ser positivt på de regionala transportplaner som innehåller satsningar på riksvägarna 37 och 47, men ser samtidigt att dessa viktiga förbindelselänkar måste stärkas ytterligare i nationell plan. Detta inkluderar BK4-klassning av sträckan. Behovet sammanfaller, som vi ser det, med behovet från totalförsvaret där detta är länken mellan väst och öst till djuphamnen i Oskarshamn.

En stor andel av inpendling till Scania Oskarshamn sker via E22 både norrifrån och söderifrån. E22 utgör även en viktig länk för godstransporter, där infrastruktur till hamnarna i Blekinge och Skåne måste fungera säkert och effektivt året om. E22 norrut från Oskarshamn används för både utflödet av färdiga produkter och inflöde av gods (tillsammans cirka 100 tunga lastbilsekipage per vecka).

Scania ställer sig negativa till att investeringen E22 Gladhammar-Verkeback i norra Kalmar län utgår från Trafikverkets planförslag. Den aktuella sträckan har stora brister gällande både framkomlighet och trafiksäkerhet då vägen är smal, kuperad och saknar mötesseparering. Nuvarande vägstandard på sträckan påverkar både Scantias godsflöden och många av våra anställdas arbetspendling negativt.

Med det som bakgrund är det olyckligt för investerings- och näringslivsklimatet i regionen när förutsägbarheten i infrastrukturplaneringen minskar genom att redan planerade projekt dras tillbaka. Dessutom är det olyckligt att åtgärdande av bristerna på E22 norrut från Oskarshamn delats upp i så korta etapper. Nu blir effekten att 5,5 kilometer väg längs E22 lämnas utan åtgärd för överskådlig tid, trots att angränsande delar redan är genomförda. Vi ställer oss frågande till om Trafikverket verkligen anser att det är så man får ut maximal samhällsnytta av redan genomförda investeringar.

Scantias position: Slutför jobbet på E22 och säkerställ robust väginfrastruktur

Scania vill se att E22 Gladhammar-Verkeback återinförs i nationell plan för att säkerställa samhällsnytta från redan genomförda förstärkningar av sträckan och ett förutsägbart investeringsklimat för näringslivet i regionen. Vidare önskar vi att riksvägarna 37 och 47 prioriteras även i den nationella planen. I övrigt överensstämmer vår syn på behovet av en kapacitetsstark och säker väginfrastruktur i Kalmar län med Sydsvenska Handelskammarens.

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Public

Issued by (department acronym name phone)

Date

Page

2025-12-22

7(8)

3. Betydelsen av robust och kapacitetsstark järnväg för godstransporter söderut från Norrbotten

Scania vill understryka betydelsen av robust och kapacitetsstark järnväg för godstransporter söderut från Norrbotten. Det är positivt att regeringen uppmärksammar behovet av underhåll och kapacitetsförstärkning, men olyckligt att åtgärdande av bristerna i mångt och mycket inte realiseras eller skjuts alltför långt på framtiden. Vi ställer oss också frågande till om värdet av industrins godstransporter fångas tillräckligt väl i Trafikverkets lönsamhetsberäkningar.

Scania själva bedriver tillverkning av stålkomponenter i Luleå, som används i chassiproduktion i Södertälje och resten av det europeiska produktionssystemet. Vi är ett av många exempel på tillverkande företag i Norrbotten som är beroende av järnvägens kapacitet söderut. Dessvärre upplever vi en över lång tid stadig ökning av sårbarhet och opålitlighet i godstransporterna på järnväg i denna riktning. Det är uppenbart att järnvägen är eftersatt, med en allmän instabilitet i flödet till följd av trängsel och flaskhalsar i infrastrukturen, att trafikstopp generellt blir långvariga innan de åtgärdas, och en sårbarhet för signalfel och väderhändelser.

Den tilltagande instabiliteten i godstransporterna på järnväg söderut från Luleå gör att vi ser oss tvingade att köra en del av godsflödet i denna riktning på lastbil. Det orsakar högre transportkostnader och högre utsläpp än om godset hade kunnat köras helt på järnväg. Det är olyckligt för oss, men också för samhället som helhet. Vi anser att godstransporterna på järnväg i nord-sydlig riktning behöver prioriteras högre. I detta överensstämmer vår syn med Handelskammaren Norrbotten, och vi hänvisar vidare till deras remissvar.

Scanias position: Säkerställ industrins behov av godstransporter på järnväg söderut från Luleå

Scania anser att åtgärdande av bristerna i kapacitet och robusthet i järnvägsinfrastrukturen för gods söderut från Luleå borde prioriteras högre mot bakgrund av dess kritiska roll för svensk industri i hela landet. Se även Handelskammaren Norrbottens remissvar.

Övriga inspel

Trafikverkets upphandlingar borde främja svensk innovation och konkurrenskraft

Utöver investeringar i transportinfrastrukturen har Trafikverket en viktig roll som upphandlare av anläggningstransporter. Scania ser mycket positivt på att Trafikverket har valt att premiera ellastbilar i upphandlingar för entreprenader. Ellastbilar tillför stora nyttor som bättre arbetsmiljö både för förare och de som arbetar runt lastbilen, renare luft, mindre buller och lägre klimatpåverkan. Att offentlig upphandling kan främja detta tillsammans med den svenska tunga fordonsindustrins konkurrenskraft är viktigt och välkommet.

Document type

Title

Issue

Remissvar till Trafikverkets förslag
till nationell plan

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

Public

Issued by (department acronym name phone)

Date

2025-12-22

Page

8(8)

Scania vill även framhålla det andra stora teknikskiftet i vår industri vid sidan om elektrifiering: självkörande fordon. Självkörande lastbilar kan både öka produktiviteten, förbättra arbetsmiljön och säkerheten vid stora infrastrukturarbeten. Scania testar i redan i dag självkörande lastbilar i gruvmiljö i Australien med lastbilar liknande de som används vid tunga anläggningstransporter i Sverige. Upphandling av olika former av självkörande anläggningstransporter i en nära framtid kan främja både innovation både i anläggningsbranschen och den tunga fordonsindustrin i Sverige. Vi ser gärna att Trafikverket agerar proaktivt i frågan på samma sätt som med eldrivna fordon.

Laddinfrastruktur och säkra uppställningsplatser

Laddinfrastruktur och säkra uppställningsplatser för lastbilar ingår inte som objekt i nationella planen, men Scania vill trots detta understryka vikten av dessa anläggningars roll i infrastrukturplaneringen. EU har sedan ett antal år ett regelverk för säkra uppställningsplatser för lastbilar. Det är viktigt för chaufförerna, åkerisektorn och i förlängningen för landets varuförsörjning att det går att ställa sin lastbil på ett säkert ställe för dygnsvila. Åkeribranschen lider av chaufförsbrist och detta är ett sätt att förbättra arbetsvillkoren för lastbilschaufförer.

Scania vill betona vikten av att planera för laddinfrastruktur i infrastrukturplaneringen, såväl när det gäller att avsätta fysisk plats för laddstationer vid kritiska punkter som att säkerställa elnätsanslutningar med tillräcklig kapacitet. Scania ser det som angeläget att arbetet med att möjliggöra laddinfrastruktur på Trafikverkets egna rastplatser fortsätter. Tillgång till laddinfrastruktur är en avgörande möjliggörande faktor för elektrifieringen av tunga transporter, och behöver takta utvecklingen på fordonssidan för att inte utgöra en broms för omställningen.
