

REGERINGSKANSLIET
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 STOCKHOLM

2025-12-29 Stockholm

LI2025/01587

Remissvar Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för svensk transportsektor. Genom våra sju ingående förbund representerar vi stora delar av transportsektorn. Vi har medlemmar till sjöss, i luften, på väg och på spåren. Vi tackar för möjligheten att yttra oss över förslaget till nationell plan och nedanstående är ett samlat yttrande från Transportföretagen. Enskilda, ingående förbund kan komma att yttra sig separat. Vilka de ingående förbunden är framgår av sidfoten nedan.

Förslaget i korthet

Planförslaget innehåller prioriteringar för investeringar, underhåll och utveckling av det nationella transportsystemet. Fokus ligger på robusthet, effektivitet och ökad samhällsekonomisk nytta.

Sammanfattning av våra synpunkter

- Transportföretagen välkomnar satsningen på vägunderhållet, liksom bärighetssatsningen.
- Höjningen av näringslivspotten är välkommen.
- Transportföretagen föreslår inrättandet av en BK4-pott, för att stimulera kommuner och enskilda väghållare att rusta sina vägar för BK4.
- Längre lastbilar är positivt för miljön, för produktiviteten och för trafiksäkerheten. Vi vill se fler vägar tillåtna för 34,5 meters lastbilar och förordar att Sverige går över till den ”finska modellen” på sikt, d v s allt som inte är uttryckligen förbjudet är tillåtet.
- Bristen på säkra uppställningsplatser för den yrkesmässiga trafiken på väg börjar bli allt mer akut.
- Det är positivt med ökade medel till länstrafikanslagen. Länsplanerna är det huvudsakliga verktyget för att genomföra de åtgärder som behövs för att stärka den vardagliga kollektivtrafiken på väg.
- Det är ytterst bekymmersamt att så liten del av underhållsskulden på järnväg bedöms återbetalas under planperioden. Vår förhoppning är att Trafikverket förmår öka takten på återbetalningen under kommande period genom effektivare arbetsmetoder, ny teknik etc.
- Det är välkommet att väg- och järnvägskapaciteten i Arlandastråket stärks, men vi konstaterar samtidigt att luftfarten fortsatt behandlas alltför perifert, trots förtydligande i direktiven från regeringen.



- Stor risk att slutsatsen att obemannad luftfart inte kommer påverka under planperioden är felaktig då utvecklingen går väldigt fort, vilket underlagsrapporten om luftfart tydligt visar.
- Planen omfattar investeringar i vägar, järnvägar, farleder och slussar – men saknar tydliga satsningar på hamninfrastruktur. Därför bör regeringen ge sjöfarten och hamnarna en tydlig plats i investeringsprioriteringarna och säkerställa att hamnsektorn inkluderas i den gröna omställningens infrastrukturinvesteringar i den slutliga planen.
- Alternativa finansierings- och organisationsformer för investeringar i infrastruktur är angeläget och vi välkomnar regeringens ambitioner.

Inledning

Ett väl fungerande och tillgängligt transportsystem är en grundförutsättning för Sveriges välstånd, företagens konkurrenskraft och för människors vardag i hela landet. Det har från tid till annan talats om att transporterna måste minska om vi ska nå klimatmålen. Det är enligt Transportföretagen en felaktig utgångspunkt. Utgångspunkten för all transportpolitik måste vara att det är utsläppen som ska minska, inte transporterna i sig. Mobilitet är en förutsättning för tillväxt och individuell frihet, och målet måste vara att göra alla nödvändiga resor och transporter så hållbara och effektiva som möjligt. Det finns inget egenvärde i en ohejdad ökning av transportarbetet, men en politik som strävar efter att kraftigt begränsa transportarbetet vore direkt skadlig.

Vi ser samtidigt ett tydligt behov av att se över de transportpolitiska målen. De nuvarande målen antogs i en annan tid, och de senaste årens omvärldsutveckling – med ett förändrat säkerhetspolitiskt läge, störningar i globala leveranskedjor och en skärpt internationell konkurrens – ställer nya krav. För att transportsystemet fullt ut ska kunna bidra till att stärka svensk konkurrenskraft och bygga ett robustare samhälle, behöver målen uppdateras för att spegla dagens och morgondagens utmaningar och prioriteringar.

I detta sammanhang spelar personbilen en oersättlig roll. För många människor och företag, särskilt utanför storstadsregionerna, är bilen synonym med frihet, flexibilitet och möjligheten att få livspusslet att gå ihop. Den möjliggör boende och arbete i hela landet.

Samtidigt är det avgörande att se transportsystemet som en helhet där alla trafikslag samverkar och kompletterar varandra. En framtidsytande infrastrukturplanering måste optimera för effektiva och sömlösa transportkedjor, där varje trafikslags unika fördelar utnyttjas på bästa sätt.

Vi välkomnar därför med glädje regeringens nyligen meddelade uppdrag till ett 60-tal myndigheter att utforma trafikslagsneutrala resepolitics.

En ny och osäker värld

Förra gången det begav sig för remissomgång på Trafikverkets förslag till nationell plan såg världen annorlunda ut. På tapeten var då bl. a. höghastighetstågets vara eller inte vara och om nya isbrytare skulle finansieras inom den nationella ramen.

Idag, fyra år efteråt, har vi ett fullskaligt krig i vår närhet och Sverige har blivit fullvärdiga medlemmar av Nato. Till argumenten om varför vi behöver satsa mer på vår gemensamma infrastruktur har tillförts ytterligare ett – det säkerhetspolitiska. Det för bl. a. med sig skärpta krav på robusthet, redundans och resiliens i transportsystemet.

Transportsystemets mest sårbara delar, exempelvis broar, tunnlar, logistiknoder och kritiska sträckor i transportinfrastrukturen, behöver förstärkas.

Översvämningarna i Västernorrland som fick väg- och järnvägar att rasa har gjort oss smärtsamt påminda om hur sårbart systemet är. Det hade kunnat orsaka än större ekonomiska förluster och i värsta fall en samhällskris av stora mått.

Det finns åtskilliga industriella nav och logistikkorridorer i Sverige som är beroende av transportlänkar och noder där en enda störning kan orsaka betydande ekonomiska förluster, drabba godsflöden, pendling och samhällsservice.

I ett försämrat säkerhetsläge måste transportsystemet tåla störningar. Redundans i strategiska länkar är en förutsättning för att upprätthålla försörjning, evakuering och samhällsviktiga verksamheter.

Beredskapsperspektivet måste än tydligare finnas med i infrastrukturplaneringen framöver. Inte enbart i ord, utan synbart i praktisk handling och näringslivet involveras.

Om planprocessen

I vårt remissyttrande över den nu gällande planen 2022–2033 efterlyste vi en bredare diskussion om den svenska infrastrukturplaneringen. Vi föreslog att ett infrastrukturnåd inrättas för att oberoende granska och utvärdera planprocessen. ”Baktunga” planer, otydliga prioriteringar och det faktum att många samhällsekonomiskt lönsamma projekt hamnar utanför planen var skäl till att vi ansåg att processen måste ses över.

Tre och ett halvt år senare har vi delvis blivit hörsammade och planprocessen har ändrat riktning. Den nu aktuella planprocessen innehåller flera förändringar. Regeringen och Trafikverket har försökt möta kritiken, vilket syns i uppdrag, underlag och den nu föreslagna planen.

En viktig insikt från Riksrevisionen är att planeringsmodellen i sig inte är problemet – utan hur den tillämpas. Det är en klok slutsats. Ingen modell är perfekt, men den vi har kan förbättras. Det krävs mer, men skruvandet på befintlig modell har börjat.

Utveckla den samhällsekonomiska analysmetoden

Den samhällsekonomiska analysmetoden är i grunden ett robust hjälpmedel och ett viktigt verktyg att rangordna objekt. Men de behöver hela tiden utvecklas. Transportföretagen är medvetna om att det finns en rad effekter som av olika skäl inte kan beräknas och i stället beskrivs genom kvalitativa bedömningar. Detta gäller exempelvis turismeffekten i den samhällsekonomiska analysen, även om turisternas resor redan inkluderas i kalkylerna. Idag syns exempelvis säsongsvariationer i trafikmängd inte alls eller tillräckligt väl. Här finns en fortsatt utvecklingspotential. Godsanalyserna behöver förbättras för att ge en mer rättvisande kvantifiering och beskrivning av godsnyttor i de samhällsekonomiska beslutsunderlagen. Likaså behöver sjöfartens potential och gränsöverskridande resor och transport omhändertas i analyserna.

Vidmakthållande väg

Transportföretagen välkomnar den kraftiga satsningen på upprustningen av våra vägar. Vägnetet utgör basen, ryggraden, i svensk infrastruktur. De statliga, kommunala och enskilda vägarna

bildar ett finmaskigt nät som tillsammans är förutsättning för att andra trafikslag ska kunna verka och att Sverige ska fungera. Nätet har byggts upp av generationer före oss, över 60 procent av de statliga vägarna är byggda före 1970. Sverige år 1970 var ett helt annat land än Sverige år 2025. Fler invånare, ekonomisk tillväxt och ökade transporter till trots har medlen som går till vägunderhåll inte ökat.

I januari 2021 presenterade Transportföretagen vår vägyteanalys, Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll, vars beräkningar ligger till grund för visualiseringen på sajten www.varavagar.se. Samtliga, belagda statliga vägar ingår. Beräkningarna grundar sig på öppen data från Trafikverket och analysen är den enda i sitt slag. Den redovisar öppet och transparent vilka värden beräkningar utgår ifrån, vad som ingår och vad som inte ingår.

Glädjande kan Transportföretagen konstatera att Sverige cirka sex år efter att den första analysen presenterades har fått en underhållsbudget som ligger i paritet med vad analysen då ansåg behövdes för att minimera underhållsskulden. Nu gäller det för framtida regeringar, oavsett partifärg, att hålla i och hålla ut. Att inte förvalta vårt gemensamma vägtransportsystem är i grunden kapitalförstöring. Satsningarna måste därför vara tillräckliga och långsiktiga.

Genom www.varavagar.se kommer vi att följa utvecklingen de kommande åren.

Vidmakthållande järnväg

Medan det ljusnar när det gäller underhåll av våra statliga vägar kan vi tyvärr konstatera att det motsatta gäller våra järnvägar. Det är ytterst bekymmersamt med den massiva underhållsskulden på järnvägsnätet och att en så liten del beräknas återtas under kommande planperiod. Underhållsskulden leder till ständiga störningar, låg punktlighet och en generellt opålitlig infrastruktur vilket skapar stora kostnader och osäkerhet i företagens logistikkedjor. Det är fullt på spåren, vilket gör det svårt att öka godstrafiken och stärka de intermodala transportuppläggen, vilka Transportföretagen representerar genom Transportindustriförbundet.

Det är givetvis välkommet att Trafikverket nu har satt ett mål för när skulden ska vara avbetald, år 2050, men det är långt fram i tiden och måste kombineras med en finansierad underhållsplan. Vi är rädda för att underhållsskulden på järnvägen utgör en tidsinställd bomb i det att den kommer sannolikt fortsätta att växa. Alla knutar måste läggas in för att återta en större del av underhållsskulden under planperioden i takt med effektivare arbetsmetoder och bättre planering av omledningstrafik m.m. Trafikverket har ju visat i år att det går att öka underhållet mer än planerat. Men situationen är allvarlig.

Trafikverket måste vara snabbare med att implementera ny teknik och skapa förutsättningar för nya lösningar och ny teknik i samband med upphandlingar. Upphandlingar där lägsta pris faller avgörandet, innebär långt ifrån alltid lägst kostnad i ett lite längre perspektiv och det gynnar inte innovationer. En plan för hur arbetet kan effektiviseras saknas i Trafikverkets förslag.

Vi vill också lyfta fram framkomligheten på det mindre trafikerade järnvägsnätet som behöver säkerställas och underhållsskulden återtas. Stora delar av det mindre trafikerade järnvägsnätet har avgörande betydelse för järnvägsberoende industri samt redundansförmågan hos t.ex. skogsindustrin.

När det gäller väginfrastrukturen är Trafikverket ledande i ett internationellt perspektiv att arbeta med öppen data om tillståndet på våra vägar. Motsvarande gäller inte på järnvägssidan. Det

innebär de facto att omvärlden inte vet hur skattemedlen till underhåll används. Används de på det effektivaste sättet? Görs rätt prioriteringar? Hur mår rälsen?

Godstransporter på väg

Inför en BK 4 - pott

Transportföretagen välkomnar att en ytterligare växel i form av tilldelade medel läggs i för att bygga ut vägnätet i snabbare takt till den högsta bärighetsklassen, BK 4. Det är mycket positivt att ambitionen är att hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK 4 när vi skriver 2030 och hela det strategiska vägnätet för tung trafik 2033.

Fördelarna med BK4 är väldokumenterade. Tyngre lastbilar innebär att samma mängd gods kan transporteras med färre fordon. Det leder till minskade koldioxidutsläpp, ökad trafiksäkerhet och stärkt konkurrenskraft för svenskt näringsliv. Enligt Trafikverket har satsningar på tyngre fordon en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Men för att få full effekt av BK4 måste hela kedjan hänga ihop, lastbilarna måste kunna nå sina start- och slutdestinationer, exempelvis hamnar. Många av transporterna startar och/eller slutar på en kommunal eller enskild väg.

Transportföretagen föreslår därför att en särskild pott inrättas för statligt stöd till bärighetshöjande åtgärder på det kommunala och enskilda vägnätet i syfte att uppnå bärighetsklass 4 (BK4).

Stödet föreslås utgå som medfinansiering, där den sökande parten bidrar med en egen andel. Detta säkerställer lokalt engagemang och prioritering av de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna.

Transportföretagen föreslår att Trafikverket får i uppdrag att administrera den nya potten. Trafikverket hanterar redan i dag statsbidrag till enskild väghållning och har den tekniska kompetens som krävs för att bedöma ansökningar och säkerställa att åtgärderna bidrar till ett sammanhängande nationellt transportsystem.

Utöka vägnätet för 34,5 meters lastbilar

Transportföretagen välkomnade beslutet att öppna upp delar av det statliga vägnätet för transporter med lastbilar upp till 34,5 meter, HCT-fordon (High Capacity Transport). Reformen har nu varit i kraft i några år och det har visat sig vara problemfritt. Det är hög tid att utöka vägnätet för HCT.

Transportföretagen vill fästa regeringens uppmärksamhet på två absurda exempel som skyndsamt behöver lösas. Stora delar av Väg 73(Nynäsvägen) är statlig men cirka en kilometer längs med Skogskyrkogården är kommunal och tillhör Stockholms stad. Trafikverket har upplåtit Nynäsvägen för transporter med 34,5 meters lastbilar men Stockholms stad vägrar upplåta den kilometern av Nynäsvägen som de förfogar över.

Ett nästan än mer absurt exempel är PostNords paketterminal i Segeltorp, Huddinge. En 34,5 meters lastbil som kommer på E20 söderifrån kan svänga av och lasta eller lossa på terminalen. Huddinge kommun har upplåtit vägen som leder till paketterminalen för 34,5 meters lastbilar. Om lastbilen sedan ska åka tillbaka söderut på E20 måste föraren köra över bron. Bron är en kommunal

väg tillhörig Stockholms stad och de vägrar upplåta den för 34,5 meters lastbilar. Konsekvensen blir att föraren måste ta påfarten E20 Norr och kan först vid Sollentuna, en extra transport på cirka två mil, vända och köra söderut. Det är både kostsamt för transportören och för samhället i stort.

Det är ett oomkullrunkeligt faktum att längre lastbilar är en samhällsekonomisk, företagsekonomisk och miljömässig vinst för samhället. Det är inte rimligt att enskilda kommuner ska få hindra utvecklingen.

Vi skulle vilja se en ”finsk modell” i Sverige. När Finland 2019 tillät 34 meters lastbilar valde de istället för att peka ut vägar där transporter med dessa lastbilar var tillåtna, ange vägar där det inte var lämpligt med 34-meters lastbilar. Med andra ord; det som inte uttryckligen är förbjudet, är tillåtet.

I avvaktan på att få den finska modellen tillämpad i Sverige skulle en alternativ färdväg framåt kunna vara att Trafikverket tar över hanteringen av transportdispenser, vilket Trafikverket håller på att utreda på regeringens uppdrag. Trafikverket får sedan på regeringens uppdrag mandat att i samband med att ansökningar inkommer från transportsektorn för att transportera med HCT-fordon i en enskild kommun, peka ut vägar i den aktuella kommunen där fordonen ej får framföras.

Säkra uppställningsplatser

I varje remissyttrande de senaste decennierna har vi lyft frågan om behovet av säkra uppställningsplatser för lastbilar. Tyvärr har inte mycket hänt. Är det något som har hänt så är det tyvärr det inte önskvärda; antalet uppställningsplatser för lastbilar har minskat. Tidigare uppställningsytor har förvandlats till bostäder eller köpcentra. Vi kan redan nu förvarna om en begynnande konflikt mellan tillgången på uppställningsplatser och laddstationer. Vi behöver båda, men det ena får inte ske på bekostnad av det andra.

De som ser till att hålla Sverige rullande, lastbilsförarna, måste erbjudas en arbetsmiljö där det inom rimliga avstånd finns möjligheter att ställa lastbilarna och ta sin lagstadgade vila i en trygg omgivning.

Godstrafik på järnväg

Transportföretagen ser mycket positivt på en ökad intermodal samverkan mellan lastbil och järnväg. Det skapar ett mer effektivt och robust transportsystem där varje trafikslag används där det gör mest nytta. Genom att flytta delar av de långa transportsträckorna till järnväg minskar utsläppen och trängseln på vägarna, samtidigt som lastbilen står för den flexibla och precisa distributionen i början och slutet av transportkedjan. Intermodal trafik kan också bidra till ökad kapacitet i transportsystemet som helhet och stärker konkurrenskraften för både näringsliv och samhälle.

Men det finns många orosmoln på himlen när det gäller godstransporter på järnväg. Vi välkomnar den höjda miljökompensationen för godstransporter på järnväg 2026-2030 men de kraftigt höjda banavgifterna är ett bekymmer och motverkar målet att flytta över mer gods från väg till järnväg och försämrar väsentligt konkurrenskraften för näringslivet.

Vi finner det positivt att Trafikverket i sin utredning om banavgiftssystemet konstaterar att godstransporterna innebär lägre marginalkostnader än persontågen. Vi delar dock inte Trafikverkets slutsats om att kostnaderna för trafikstyrning och trafikledning måste inkluderas i

avgiftsunderlaget. Slutsatsen utgör enligt vår uppfattning en övertolkning av styrande EU-förordningen på området, Genomförandeförordningen.

Det behövs en mer flexibel banavgiftsstruktur som tar hänsyn till det samhällsekonomiska värdet av att transportera tungt gods via järnväg istället för väg. Då underhållsskulden på järnvägen har tillåtit öka år efter år skulle det egentligen vara rimligt att det inte ingick några reinvesteringskomponenter i banavgifterna till dess att underhållsskulden är nere på acceptabel nivå. Egentligen borde den ökande skogstiden i kombination med den betydande underhållsskulden vara skäl nog för att banavgifterna för näringslivets godstransporter skulle reduceras under en period.

Trafikverkets planering är många gånger reaktiv och ineffektiv. Ett återkommande exempel är det kaos som uppstod vid införandet av ett nytt planeringssystem, vilket ledde till extremt korta framförhållningstider för tågplaner och kraftigt försvårade planeringen för både gods- och persontrafik.

Ökad lastkapacitet är angeläget för såväl godstrafik på väg som på järnvägen. Kapaciteten i godstrafiken på järnväg behöver ökas genom att tillåta längre tåg upp till 740 meter. Investeringar i mötes- och sidospår på de viktigaste stråken behöver göras och i plattformar, växlar och signalanläggningar. Detta behöver göras tidigt under planperioden och inte i slutet då näringslivet behöver ökad konkurrenskraft här och nu.

Kodifiering av järnvägsnätet för godstrafik gällande vikt, längd och profil måste åtgärdas snarast för ett effektivare nyttjande av järnvägssystemet, billigare administration gällande trafikledning såväl för Trafikverket som tågoperatörer samt ge korrekta impulser för planering av åtgärder syftande till längre, tyngre och större godståg. Det hade varit önskvärt att likt vägnätet för tyngre och längre lastbilar ha ett utpekat sammanhängande järnvägsnät för transporter med tyngre och längre tågset får köra, inklusive anslutningar till hamnar och terminaler.

Det är positivt att införandet av ERTMS tidigareläggs men utrullningsplanen måste vara såväl gediget kvalitetssäkrad och förankrad med järnvägssektorn samt finansieringen av ombordutrustningen säkerställd.

Näringslivspotten

Transportföretagen välkomnar att näringslivspotten utökas till 150 miljoner kronor per år.

Alternativ finansiering av infrastruktur

Sverige står inför en betydande underhållsskuld som måste hanteras samtidigt som infrastrukturen utvecklas. Mot den bakgrunden finns ett tydligt behov av att pröva alternativa finansierings- och genomförandeformer. Transportföretagen är mycket positivt till regeringens ambition i frågan om alternativa finansierings- och organiseringsformer. Trafikverket har i förslaget till nationell plan identifierat nio objekt som bedöms kunna vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS) eller andra alternativa genomförandeformer.

Transportföretagen välkomnar regeringens särskilda utredare Claes Norgrens förslag om att bilda ett fristående statligt infrastrukturbolag för att skapa en konkurrenssituation gentemot Trafikverket. Det ligger i linje med Transportföretagens tidigare inspel och synpunkter.

Transportföretagen ser positivt på möjligheten att frikoppla ansvaret för genomförandet från Trafikverket genom att låta investeringarna ske i statlig bolagsform, jmf norska ”Nye vejer”. De norska erfarenheterna är goda, det har förutsättningar att stärka den samhällsekonomiska effektiviteten och möjliggöra ett mer effektivt genomförande med god kostnadskontroll.

Alternativa genomförandeformer har utretts tidigare och det finns goda erfarenheter, inte minst från de nordiska grannländerna. För att OPS ska kunna utvecklas till ett reellt och fungerande komplement i den svenska infrastrukturförsörjningen behöver processen med att identifiera och förbereda lämpliga projekt inledas skyndsamt. Detta är avgörande för att bygga upp den institutionella kompetens som krävs.

Det trafikslagsövergripande synsättet når inte ända fram

Ett välfungerande transportsystem kräver att alla trafikslag ges rätt förutsättningar att bidra med sina unika styrkor. Väg, järnväg, sjöfart och luftfart bildar tillsammans den struktur som håller Sverige samman – i vardagen, i näringslivet och i vår nationella beredskap. Varje del av systemet spelar en oundgänglig roll, och endast genom samordnade satsningar kan vi skapa ett robust, effektivt och framtidssäkert transportsystem. Planförslaget bör därför vila på insikten att styrkan i vårt transportsystem ligger i just samspelet mellan trafikslagen. Ett välfungerande transportsystem kräver att alla trafikslag ges rätt förutsättningar att bidra med sina unika styrkor.

Planförslaget når inte ända fram därvidlag. Hela transportsystemet med alla synergieffekter måste betraktas – det gör inte detta planförslag i tillräcklig utsträckning.

Från bidrag till anslag för icke-statliga flygplatser

Vi välkomnar att väg- och järnvägskapaciteten i Arlandastråket stärks, men konstaterar samtidigt att luftfarten fortsatt behandlas alltför perifert, trots förtydligande i direktiven från regeringen. Flyget är en del av det samlade transportsystemet och bör tydligare integreras i planeringen.

Statens bidrag till icke-statliga flygplatser bör omvandlas till en långsiktig ersättning via anslag för att säkerställa grundläggande tillgänglighet, beredskap och redundans – inte minst vid ökande GPS-störningar där markbaserade navigationshjälpmedel som VOR fortsatt är viktiga.

Vi ifrågasätter slutsatsen att obemannad luftfart inte bedöms påverka under planperioden. I underlagsrapporten gällande luftfart målas en helt annan bild upp. Utvecklingen går snabbt, särskilt inom drönarbaserade transporter i nischade logistikapplikationer och här behövs strategisk, långsiktig infrastrukturplanering både på mark och i luft.

Hamnarna spelar en central roll i transportsystemet – både som logistiknav och som klimatlösning

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget, och genom rätt investeringar i infrastruktur, teknik och intermodalitet kan hamnarna bli en nyckel i Sveriges klimatomställning och försörjningsberedskap.

Vi välkomnar flera delar av planförslaget som indirekt stärker sjöfartens och hamnarnas förutsättningar:

Stabil hamnstruktur

Trafikverket framhåller att de svenska hamnarna haft stabila godsvolymer och utgör viktiga noder i ett spritt system. Detta är en styrka ur både regionalt och nationellt perspektiv.

Containerisering och specialisering

Planen förutser ökad containerhantering, vilket innebär att svenska containerhamnar kan få en alltmer central roll i godstransportsystemet.

Betoning på totalförsvarets behov

Att vissa hamnar lyfts som strategiskt viktiga för försörjning och beredskap är mycket positivt och stärker argumentet för statligt engagemang.

Fokus på digitalisering och elektrifiering

Dessa utvecklingstrender öppnar för smartare, säkrare och mer hållbara hamn- och logistiklösningar.

Trots ovan nämnda positiva inslag tillvaratar Trafikverkets planförslag inte fullt ut hamnsektorns potential att bidra till ett effektivt, hållbart och resilient transportsystem. För att Sverige ska nå sina transportpolitiska och klimatpolitiska mål behöver sjöfarten och hamnarna ges en tydligare roll i den nationella planeringen. Planen omfattar investeringar i vägar, järnvägar, farleder och slussar – men saknar tydliga satsningar på hamninfrastruktur. Det innebär att de statliga investeringarna inte fullt ut speglar sjöfartens betydelse för Sveriges transportförsörjning.

För att uppnå ett effektivt och klimatsmart transportsystem krävs starkare kopplingar mellan hamn, järnväg och väg. Planen saknar åtgärder för att stärka dessa noder, vilket riskerar att motverka överflyttningen av gods från väg till sjö.

Den ökade containeriseringen riskerar att koncentrera godsflöden till ett fåtal större hamnar, vilket kan minska redundansen och därmed försvåra både regional utveckling och beredskap vid störningar.

Trots att klimatfrågan ges stort utrymme i planen nämns få åtgärder som rör sjöfarten. Investeringar i landel, laddinfrastruktur, vätgaslösningar och digitala system i hamnarna saknas, vilket gör att sjöfartens potential att bidra till klimatmålen inte realiseras.

Transportföretagen föreslår att den slutliga nationella planen kompletteras med följande förbättringsåtgärder:

1. **Etablera en särskild satsning på hamn- och sjöfartsinfrastruktur**, motsvarande de för väg och järnväg.
2. **Prioritera intermodala kopplingar** mellan hamnar, järnväg och väg i nationell och regional planering. Det innebär bl. att genomföra BK4-standard för hela transportkedjan.
3. **Inkludera riktade investeringar för klimatomställning i hamnarna**, t.ex. landel, elektrifiering, vätgas och digitala logistiksystem.
4. **Bevara en spridd hamnstruktur** som stärker försörjningsberedskap, totalförsvär och regional konkurrenskraft.
5. **Utveckla en långsiktig nationell hamnstrategi** som definierar roller, investeringar och ansvarsfördelning mellan stat, region och hamnägare.

Isbrytning ska finansieras som vinterväghållning

Vi anser att isbrytning ska finansieras genom statliga medel, på samma sätt som vinterväghållning för vägtrafik. Sjöfarten är en grundläggande del av Sveriges transportsystem och samhällsförsörjning, men belastas idag orimligt hårt av kostnaderna för att hålla farleder öppna

vintertid. Isbrytningen är avgörande för industrins tillgång till fungerande logistik året om, särskilt i norra Sverige. När vägtrafiken får skattefinansierad snöröjning är det inte rimligt att sjöfarten själv ska bekosta sin "vinterväghållning". En statlig finansieringsmodell för isbrytning skulle skapa rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslag, stärka beredskapen och bidra till målet om ökad överflyttning av gods från väg till sjö.

Persontrafik med buss och taxi

Kapacitetsstark busstrafik

Planförslaget betonar transportpolitikens funktionsmål och vikten av god tillgänglighet till arbetsplatser, service och utbildning i hela landet. Busstrafiken, både regional och långväga, är ett av de mest kostnadseffektiva sätten att öka tillgängligheten och skapa kapacitetsstark kollektivtrafik på väg. För att fullt ut ta tillvara denna potential behöver planens inriktning omsättas i konkreta prioriteringar där framkomlighet för buss ges högre vikt i planering, utformning och prioritering av väginvesteringar och trimningsåtgärder.

Transportföretagen ser positivt på att planen omfattar satsningar på kollektivtrafik i större städer och på viktiga stråk, bland annat via stadsmiljöavtal och namngivna objekt som syftar till bättre kollektivtrafiklösningar. Det är viktigt att dessa satsningar genomförs så att bussens konkurrenskraft stärks, exempelvis genom prioriterade körfält, korta och förutsägbara restider samt attraktiva bytespunkter.

I planförslaget lyfts behovet av stärkt kapacitet för transporter till och från Arlanda. De namngivna investeringarna på E4 och vid Märsta station är viktiga för att stärka flygplatsens tillgänglighet för både resenärer och arbetskraft. Ur ett buss- och kollektivtrafikperspektiv är det emellertid avgörande att kapacitetshöjande vägåtgärder också utformas så att buss prioriteras genom särskilda kollektivtrafikkörfält och god framkomlighet i trafikplatserna.

Vår bedömning är att planen bör kompletteras med en tydligare inriktning om att kollektivtrafikkörfält till och från Arlanda ska vara en integrerad del av de åtgärder som planeras på E4-stråket, inklusive i anslutning till trafikplatserna. Detta ökar kollektivtrafikens attraktivitet, förbättrar punktlighet och gör bussresandet till ett mer konkurrenskraftigt alternativ gentemot andra färdssätt på sträckan.

Planförslaget innebär att medlen till länsplanerna ökar över tid. Det är en positiv utveckling som vi vill uppmuntra. Den regionala busstrafiken går i stor utsträckning på det finmaskiga vägnätet – länsvägar, anslutningsvägar och gator i tätorternas yttre områden – där både standard och trafiksäkerhet varierar. Länsplanerna är det huvudsakliga verktyget för att genomföra de åtgärder som behövs för att stärka den vardagliga kollektivtrafiken på väg.

Vi uppmanar regeringen att säkerställa att en tillräckligt stor andel av planens ramar fortsatt tillförs länsplanerna, samt att Trafikverket och regionerna får tydliga förväntningar på att prioritera åtgärder som stärker busstrafikens framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet – till exempel genom förbättrade hållplatser, säkra gångpassager, bussfickor, korsningsåtgärder och mindre kapacitetshöjande insatser.

Planförslaget beskriver en snabb utveckling mot elektrifiering av den tunga trafiken och de krav detta ställer på transportsystemet. Busstrafiken är redan i dag långt fram i omställningen, särskilt i städer där elbussar introducerats i större skala. För att denna utveckling ska kunna fortsätta – och

omfatta även kommersiell långväga busstrafik – behöver det finnas ändamålsenlig laddinfrastruktur längs de viktigaste vägstråken.

Transportföretagen anser att planen bör kompletteras med en tydligare inriktning för hur laddinfrastruktur för elbussar ska integreras i prioriteringen av åtgärder i vägnätet. Det handlar dels om depå- och slutpunktsladdning i anslutning till bytespunkter och större terminaler, dels om möjligheter till laddning på strategiska platser i det övergripande vägnätet där det redan finns eller kan utvecklas service för resenärer – såsom toaletter, servering och trygga vistelsemiljöer.

I planförslaget kopplas rastplatser på det övergripande och det transeuropeiska vägnätet till kraven i TEN-T-förordningen, med målsättningar om maximala avstånd mellan rastplatser. Vi välkomnar att rastplatser uppmärksammas och att vissa namngivna objekt inkluderar ny- eller ombyggnad av rastplatser, men konstaterar att huvuddelen av åtgärderna hanteras inom trimnings- och miljöåtgärder.

För den kommersiella busstrafiken är tillgången till välfungerande rastplatser en förutsättning för attraktiva resor. Resenärer förväntar sig tillgång till toaletter, möjlighet att köpa mat och fika samt trygga miljöer att vistas i. Anläggningar av typen större vägkrogar utgör därför viktiga noder i resan. Vi uppmanar regeringen att ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att – inom ramen för rastplatsverksamheten och trimningsåtgärder – säkerställa att rastplatserna planeras, dimensioneras och utrustas så att de fungerar för buss, inklusive tillräckliga uppställningsytor nära servicebyggnaderna.

Kollektivtrafik med taxi

Taxin är en flexibel och samhällsviktig resurs som, med rätt förutsättningar, kan bidra till ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem i hela landet. Trots detta fokuserar den nationella planen främst på storskalig väg- och järnvägsinfrastruktur och förbiser ofta taxins roll i den samlade kollektivtrafiken. Omkring hälften av taxinäringens omsättning kommer från samhällsbetalda resor såsom färdtjänst, sjukresor och skolskjuts, och i glesbygd är taxin ofta den enda tillgängliga kollektivtrafiken. Planen bör därför tydligare uppmärksamma taxi som en del av transportsystemet och beakta dess roll i planeringen av bytespunkter i både stad och landsbygd.

För att taxin ska kunna bidra till planens mål krävs en fungerande marknad med sund konkurrens. Branschen präglas i dag av oseriösa aktörer, prisdumpning, skattefusk och arbetslivskriminalitet. Lagstiftning och tillsyn har inte hängit med utvecklingen. Planen bör därför lyfta behovet av skärpt och effektiviserad kontroll av yrkestrafiken och anpassade resurser och uppdrag till ansvariga myndigheter.

Taxifordon kör i genomsnitt betydligt längre sträckor än privatbilar, vilket gör elektrifiering av taxiflotta särskilt klimat- och miljöeffektiv. Offentlig upphandling kan driva denna omställning, men bristen på ändamålsenlig laddinfrastruktur för kommersiell trafik är en flaskhals. Den nationella planen bör därför inkludera strategiska satsningar på publik och semi-publik snabbaddning anpassad för yrkestrafik, exempelvis vid flygplatser, tågstationer, sjukhus och taxizoner.

Taxin är central för den första och sista kilometern och för tillgängligheten till större knutpunkter. Investeringar i resecentrum och andra noder bör därför utformas med ett

trafikslagsövergripande perspektiv där taxins roll för smidiga byten beaktas. Även nya mobilitetstjänster där taxin ingår bör i högre grad inkluderas i fyrstegsprincipens tidiga steg.

För att den nationella planen ska bidra till ett hållbart och tillgängligt transportsystem i hela Sverige behöver taxinäringens potential tas tillvara. Regeringen bör tydliggöra taxins roll, säkerställa nödvändig infrastruktur för elektrifiering och tillgänglighet samt vidta de regulatoriska och kontrollmässiga åtgärder som krävs för en sund och seriös bransch.

Avslutning

Det är en historisk plan i det att närmare 1200 miljarder kronor satsas på infrastruktur den kommande planperioden. Planprocessen har också tagit flera steg i rätt riktning vad gäller fokus på effektivitet, lönsamhet och transparens. Infrastrukturpolitik handlar om att välja. Och eftersom resurserna är begränsade är det angeläget att så långt möjligt satsa där det gör mest nytta. Planförslaget innehåller många positiva element, framför allt vad avser väginfrastrukturen.

Tidigare regeringars, oberoende av politisk färg, försyndelser har försatt oss i ett utmanande läge för svensk järnvägsinfrastruktur. Härvidlag är planförslaget lite mer dystert. En alltför liten del av järnvägens underhållsskuld beräknas återhämtas till 2037 vilket försämrar svenskt näringslivs konkurrenskraft. Välkommet är det med ett mål, år 2050, för när skulden ska vara amorterad, men att en så stor del av underhållsskulden ska kunna återtas mellan 2037 och 2050 får nog i dagsläget anses vara mer av önsketänkande, med stora risker. Utmaningarna för godstrafiken på järnväg utmanar också Trafikverket, dess organisation och effektivitet. Trafikverket är inte endast en leverantör av infrastruktur till operatörerna på den svenska järnvägen, utan också en leverantör av tjänster. Hur Trafikverket svarar upp till kraven har stor påverkan på företagens ekonomiska mående och framtiden för godstransporterna på järnväg.

Avslutningsvis vill vi understryka att transportinfrastrukturen inte är ett ändamål i sig, utan en fundamental förutsättning för hela Sveriges utveckling. Ett effektivt, robust och hållbart transportsystem är avgörande för näringslivets konkurrenskraft, för att binda samman stad och land, och för att möjliggöra människors arbete och vardag. De beslut som nu fattas inom ramen för den nationella planen kommer att definiera förutsättningarna för svensk tillväxt och välfärd under lång tid framöver. Vi utgår från att regeringen i det fortsatta arbetet fullt ut beaktar transporternas roll som samhällets blodomlopp och säkerställer de investeringar som krävs för att stärka Sverige.

Utan transporter stannar Sverige.



Jonas Hagelqvist, vd

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'AJ', is centered on a light gray rectangular background.

/ Anders Josephsson
Näringspolitisk expert