

Trafikverket

Pär-Erik Westin
Strategisk planerare

Stockholm
2022-02-28

Vår referens
Philip Thunborg

Dnr
TRV 2021/79143

Remissvar Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Företagarna har givits tillfälle att bidra med ett yttrande gällande rubricerat förslag och lämnar härmed följande synpunkter.

Sammanfattning

Regeringen gav i juni 2021 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Trafikverkets förslag beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan, stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal) samt medel till forskning och innovation.

De ekonomiska ramarna för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för planperioden (2022–2033) och är fördelat enligt följande:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar.
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, varav 107 miljarder kronor avsätts till nya stambanor för höghastighetståg och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Företagarna anser att det finns betydande brister i fördelningen av de ekonomiska medel som ligger till grund för vidmakthållande och utveckling av transportsystemet, vilket motiverar ett reviderat förslag innan beslut fattas. Det krävs ett omarbetat förslag där;

- finansiering av nya stambanor för höghastighetståg lyfts ur den nationella planen så att andra mer nödvändiga och samhällsekonomiskt lönsamma investeringar inte trängs undan,
- medel omfördelas så att underhållsskulden i vägnätet kan byggas bort,
- trafikslagen kompletteras varandra istället för att ses som konkurrenter.

Företagarnas synpunkter på förslagen

Generella synpunkter

Företagarna anser det viktigt att prioritera vidmakthållande och underhåll av befintlig infrastruktur i de ekonomiska ramar som regeringen angivit i uppdraget till Trafikverket. För att tillgodose näringslivets ökade behov av transporter bör dock anslagen öka så att även investeringar i en ökad kapacitet av transportsystemet är möjlig. Det finns ett stort behov av ökade investeringar i drift och underhåll, samt att åtgärda flaskhalsar och ökad kapacitet i transportsystemet. Det är därmed avgörande för svenska företags konkurrenskraft och förutsättningar att kunna verka i hela landet att

Företagarna

Besöksadress: Rådmanngatan 40 | Postadress: 106 67 Stockholm
www.foretagarna.se | info@foretagarna.se | 08-406 17 00

Sverige kan underhålla befintlig infrastruktur samtidigt som det långsiktiga behovet av en utökad kapacitet i infrastrukturen tillgodoses.

Planens ekonomiska ramar bör omfördelas så att underhållsskulden i vägnätet kan byggas bort. Omkring 80 procent av de namngivna investeringarna är järnvägsinvesteringar och 15 procent är investeringar i vägnätet. Detta är en alldeles för ojämn fördelning och kommer innebära en fortsatt nedbrytning av det svenska vägnätet, både vad gäller hög- och lågtrafikerade vägar. Det är viktigt att se hur trafikslagen kompletterar varandra snarare än att se på dem som konkurrerande trafikslag. Behovet av godstransporter ökar och transporterna sker mest med lastbilar. 92 procent av lastbilstransporterna i Sverige är kortare än 30 mil och majoriteten av allt lastat och lossat gods inom samma län, dvs. den enskilda lastbilstransporten, hade både start- och målpunkt inom samma län. Med ökade anslag och en fördelning som ger mer medel till vägsystemet kan åtgärder i vägunderhåll genomföras och bärighetsåtgärder för att möjliggöra för tyngre transporter (BK4) i en större del av vägnätet påskyndas. Genom att lägga ökad vikt vid hur godstransporter på framför allt väg och järnväg kan samverka kan transporteffektiviteten och tillgängligheten öka, samtidigt som utsläppen minskar.

Företagarna anser att nya eventuella stambanor för höghastighetståg bör finansieras utanför ordinarie infrastrukturplan för att inte tränga undan nödvändiga investeringar av befintlig infrastruktur. Hittills har inte en realistisk eller samhällsekonomiskt lönsam finansiering av nya stambanor för höghastighetståg presenterats. Tills en sådan finansieringslösning har presenterats är det därför nödvändigt att lyfta ur finansieringen av de nya stambanorna utanför den nationella planen.

Företagarna stödjer Trafikverkets bedömning att det krävs investeringar i laddning under väg, genom laddstationer längs huvudvägnätet, elvägar eller en kombination av detta för att påskynda elektrifieringen av den tunga trafiken.

Trafiksäkerhet är viktigt och att aktivt arbeta för Nollvisionen är en självklarhet. Under den senaste tiden har hastighetsgränser sänkts runt om i landet med syfte att öka trafiksäkerheten. Detta har drabbat företag på lands- och glesbygd särskilt hårt då sänkta hastighetsgränser haft en negativ inverkan på tillgänglighet och bidragit till regionförminskning när restiderna förlängs, vilket påverkar produktivitet och kompetensförsörjning. Ett utökat underhåll i kombination med ytterligare resurser till mitträckesseparering, säkra stråk för oskyddade trafikanter och säkrare vägkorsningar 3 (3) menar vi är mer effektiva lösningar för att öka trafiksäkerheten än att sänka hastighetsgränserna.

Synpunkter gällande förutsättningarna för implementering av högkapacitetstransporter samt åtgärder för fossilfri konkurrenskraft inom ramen för åkerinäringens färdplan hänvisar vi till branschorganisationen Sveriges Åkeriföretags remissvar.

Regionalspecifika synpunkter

Företagarna representerar omkring 60 000 medlemmar i hela landet genom våra regionkontor samt 250 lokalföreningar. Nedan är en sammanställning av regionala synpunkter som inkommit till Företagarnas riksorganisation.

- **Ostkustbanan**

Ostkustbanan är idag en flaskhals och det påverkar hela järnvägsnätet. Genom att norra och södra Sverige knyts samman kan människor och gods förflyttas snabbare, enklare och billigare och bidra till tillväxt för hela landet.

En utbyggnad av dubbelspår mellan Gävle och Härnösand halverar restiderna och fyrdubblar kapaciteten. Det gynnar både passagerare och gods. Ett dubbelspår gör att Botniabanan fullt ut integreras i det nationella järnvägsnätet. Genom dubbelspår blir sårbarheten mindre och tågans punktlighet och tillförlitlighet ökar.

- **Oslo-Stockholm**

Företagarna saknar investeringar i Sveriges högst trafikerade enkelspår, mellan Stockholm och Oslo. Vi behöver en kapacitetsstark järnvägsförbindelse med en restid under tre timmar mellan huvudstäderna. Bristerna är väl utredda och samtliga utredningar kommer fram till samma slutsats: dubbelspår behövs och i första hand mellan Kil-Karlstad-Kristinehamn. Det handlar om förhållandevis små åtgärder som skulle ha stor betydelse. Att det inte finns medel i planen för att ens börja åtgärda de stora brister som Trafikverket själva redovisat på sträckorna är för oss väldigt märkligt.
- **Ystad Hamn**

Ystad hamn är förbisedd i Trafikverkets förslag. En studie som Företagarna Ystad låtit göra visar tydligt att hamnen, liksom övriga hamnar i södra Sverige, är av ett stort nationellt intresse. Hamnen är inte en lokal fråga. Ystad hamn bör föras in som en viktig hamn tillsammans med hamnarna i Malmö och Trelleborg i den transportkorridor som från norr till söder som Trafikverket beskriver. Ystad hamn bör prioriteras upp som viktig för utvecklingen av transportmöjligheter till och från kontinenten.
- **E65**

Sydöstra Skåne har inte den infrastruktur som krävs för att ta vara på sina förutsättningar till utveckling. Det gäller både järnväg och vägar. Företagarna Ystad har låtit göra studier som visar på problem, men framför allt på de möjligheter en fungerande infrastruktur skulle skapa. Speciellt pekas bristerna beträffande E65 ut. De åtgärder som ska genomföras vid Börringe innebär endast marginella förbättringar för sydöstra Skåne. Den akuta frågan för sydöstra Skåne är att minska både det fysiska och mentala avståndet mellan Öresundsregionen och Skåne sydost. Prio ett i den frågan är att E 65 får 2+2-väg för att ge en effektivare och säkrare utformning. Inte minst för Ystad Hamns utveckling.
- **Åtgärder krävs i västra Skåne**

Det krävs åtgärder i de hårt belastade europavägarna i västra Skåne. För att bygga bort flaskhalsar, öka funktionaliteten och öka tillgängligheten krävs ytterligare resurser för de högttrafikerade delarna av E6 och E22 i västra Skåne. Åtgärderna kan vara exempelvis trimningsåtgärder och kapacitetshöjande åtgärder för fler körfält på delar av vägnätet där framkomligheten behöver stärkas.
- **Sydostlänken**

Det är beklagligt att arbetet med Sydostlänken skjuts på framtiden. Sydostlänken är viktig för näringslivet och bör prioriteras i Trafikverkets förslag.
- **Kalmar**

Kalmar län har stora brister i funktionalitet och tillgänglighet i infrastrukturen, vilket hämmar länets företag och tillväxt. Det krävs därför åtgärder för att bygga bort flaskhalsar för att säkerställa person- och godstransporter i länet, idag särskilt där det saknas järnvägsnät. Angelägna projekt som bör prioriteras är genomfart Mönsterås och E22 Verkeback.

Philip Thunborg
Näringspolitisk expert
Företagarna

Fredrik Östbom
Samhällspolitisk chef
Företagarna