

2022-01-21

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: I2021/02884

Remissyttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet.

LRF är en partipolitiskt obunden intresse- och företagarorganisation för människor och företag inom de gröna näringarna. LRFs ca 140 000 medlemmar driver tillsammans nästan 70 000 företag och det gröna näringslivet står för drygt 4 procent av Sveriges BNP. Våra medlemmar är verksamma i hela landet.

Inledning

För LRF är det viktigt med ett väl fungerande transportsystem. Om vi ska ha ett Sverige som håller samman med god tillväxt, sysselsättning och utveckling måste det finnas väl fungerade transportinfrastruktur i hela landet. För LRF är det särskilt angeläget att det som kan beskrivas som det finmaskiga nätet av främst väg men även järnväg fungerar väl. De ställer höga krav på underhåll. Ett Sverige som ska möta klimatutmaningar och genomdriva en hållbar grön omställning måste ha effektiva transportmöjligheter för den förnyelsebara råvaran som landets jord- och skogsnäring kan producera och förädla.

Övergripande kommentarer från LRF

LRF välkomnar att anslaget till vidmakthållande av vägar ökat med 13 procent i den föreslagna planen jämfört med infrastrukturplanen för 2018–2029. Höjningen av anslaget om cirka fem miljarder för trimnings- och miljöåtgärder i planförslaget jämfört med gällande plan är mycket bra, eftersom det innebär att Trafikverket på ett kostnadseffektivt sätt kan förbättra och optimera befintlig infrastruktur. Det är angeläget att dessa medel går till just detta.

LRF delar dock Trafikverkets bild att behovet av vägunderhåll är betydligt större än tilldelade medel och otillräckliga för att vända den negativa tillståndsutvecklingen på vägnätet. Trots att de ekonomiska ramarna i infrastruktur-

2022-01-21

proposition är historiskt omfattande innebär förslaget att välbehövliga och motiverade åtgärder på befintlig infrastruktur får stå tillbaka. Detta är inte i linje med fyrstegsprincipen och inte det mest samhällsekonomiskt lönsamma valet av de olika alternativ som presenterades i Trafikverkets inriktningsunderlag. Satsningar på ny infrastruktur som nya stambanor borde istället finansieras utanför planen.

Som LRF anförde i våra synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför den nu aktuella planen räcker den nuvarande budgeten för vidmakthållande inte ens till att bibehålla nuvarande standard och än mindre till att ta igen eftersatt underhåll, vilket kommer leda till ökande underhållskostnader på sikt.

Sverige har idag en stor underhållsskuld och som Trafikverket understryker i sitt förslag till nationell plan har tillståndet på det statliga vägnätet under en längre tid gradvis försämrats. Drygt 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före år 1970 och är inte dimensionerat för dagens trafik. Underhållsbehovet har ökat till följd av mer komplexa anläggningar, växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter.

Trafikverket kommer inte kunna vidmakthålla vägsystemet på ett kostnads-effektivt sätt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard. Särskilt drabbat är det lågtrafikerade vägnätet, där många av LRFs medlemmar bor och är verksamma. Tillståndsförsämringen kommer att ske snabbare för de lågtrafikerade vägarna än det högtrafikerade vägnätet under planperioden och risken för mindre störningar och tillfälliga restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet.

Den föreslagna planen innebär dessutom endast att utvalda vägar ska kunna upplåtas för den högsta bärighetsklassen (BK4). LRF förordar en mer långtgående bärighetssatsning som medför att BK4-reformen kan genomföras fullt ut.

Sammantaget är det oacceptabelt att standarden på det lågtrafikerade vägnätet försämras under planperioden. LRF anser att det är ytterst angeläget att planen möjliggör att befintlig infrastruktur vidmakthålls samt att det eftersatta underhållet återtogs.

Särskilda kommentarer

Enskilda vägar

Särskilt bekymrande är prioriteringen avseende det enskilda vägnätet, som innebär att nödvändiga investeringar på detta kommer att utebli och bidrar till ökade klyftor mellan stad och landsbygd.

2022-01-21

I planförslaget föreslås bidraget till enskilda vägar med statsbidrag ligga i paritet med föregående plan, det vill säga 14 miljarder, vilket dessvärre innebär en försämring i förhållande till Trafikverkets inriktningsunderlag, där en tydlig och välbehövlig höjning av anslaget till 16 miljarder föreslogs. Bidraget omfattar - utöver färjedrift och det årligt driftbidraget - det särskilda driftbidraget som avser större åtgärder, såsom renovering av broar.

Det enskilda vägnätet utgör den största delen av vägnätet och är centralt för att säkerställa samhällets försörjning av livsmedel, skogsråvara och biobränsle. Många enskilda vägar byggdes mellan 1950 och 1970 eller tidigare och det finns ett växande renoveringsbehov på de enskilda vägarna. Nio av tio lantbrukare använder det enskilda vägnätet i sin dagliga verksamhet och det enskilda vägnätet fyller även en viktig funktion i samhället ur beredskapssynpunkt.

Mot bakgrund av detta anser LRF att det är nödvändigt att regeringen tillför medel till det enskilda vägnätet i samband med att nationella planen fastställs eller i kommande budget.

Statliga vägar

LRF delar Trafikverkets analys om att underhållet på det statliga vägnätet är kraftigt eftersatt och att fokus borde vara att vårda det vi har snarare än att bygga nytt. De bristande resurserna till det lågtrafikerade allmänna vägnätet, som slår hårt mot boende och näringsliv på landsbygden, är oroande.

Det bristande underhållet märks inte minst på det lågtrafikerade statliga vägnätet där standarden försämras under planperioden 2018-2029. Om vi ska ha en ökad produktion av livsmedel och skogsprodukter i framtiden måste förutsättningarna för att transportera gods och varor fungera i praktiken. Exempelvis måste dagens moderna lastbilar och maskiner kunna köras på vägnätets alla delar avseende bland annat vikt, längd och bredd.

LRF anser därför att det är otillräckligt att i kommande plan endast täcka kostnaderna för vidmakthållande enligt dagens funktionalitet och att planen även bör ge utrymme för att ta igen det eftersatta underhållet på det statliga vägnätet.

BK4

Förslaget till nationell plan såvitt avser bärighetsanslaget innebär dessvärre inte att BK4-reformen kan genomföras fullt ut eller tillräckligt snabbt.

LRF anser att BK4-reformen ska genomföras och att en större andel av vägnätet kan upplåtas för 74-tons lastbilar. Det är en viktig och kostnads-effektiv reform för att stärka det gröna näringslivets konkurrenskraft och samtidigt minska klimatbelastningen och öka trafiksäkerheten vid tyngre transporter.

2022-01-21

Eftersom det finns för lite medel till vägunderhåll i förslaget till plan förespråkar LRF att BK4-satsningen flyttas från bärighetsanslaget till att istället ses som en investeringsåtgärd.

Biodrivmedel

Trafikverkets analyser visar att en omfattande elektrifiering av fordonsflottan, ett ökat inslag av biodrivmedel och högre priser på fossila bränslen behövs för att nå målet till 2030.

Trafikverket föreslår att regeringen ser till att en strategi tas fram för användning och produktion av biodrivmedel. En färdplan efterfrågas för biodrivmedelsanvändningen som tar hänsyn till att biodrivmedel är en internationell handelsvara som finns i begränsad mängd och måste produceras med strikta hållbarhetskrav. LRF delar Trafikverkets analys om att en ökad andel biodrivmedel kommer att behövas för att nå målet till 2030 och är positiva till förslaget om att ta fram en strategi specifikt för produktion och användning av biodrivmedel.

För att det ska vara möjligt att genomföra bytet från fossil diesel till biodiesel måste utbudet av biodrivmedel öka kraftigt. LRFs åsikt är att biodrivmedel bör tillverkas i Sverige, med fördel från svenska råvaror. En nationell råvaru- och drivmedelsproduktion ger en bättre spårbarhet och kontroll över hållbarhet och miljöpåverkan. Det gör även Sverige mindre sårbart ur en kris- och beredskapsaspekt eftersom det minskar beroendet av importerade råvaror och drivmedel. Därför bör både produktion och användning av svenska biodrivmedel stimuleras.

Höghastighetståg

Som framgick av Trafikverkets inriktningsunderlag skulle de negativa effekterna i trafiksystemet på grund av bristande underhåll bli än mer omfattande om de nya stambanorna för höghastighetståg finansierades inom ramen för den nationella planen. I praktiken innebär det att nödvändiga och mer samhällsekonomiska åtgärder kommer att få stå tillbaka i förhållande till nya stambanor.

LRF förordar därför att nya stambanor finansieras utanför planen och har hela tiden varit starkt kritiska till ett scenario där tillgängligheten sjunker i stora delar i Sverige, på grund av bristande underhåll, för att finansiera bygget av stambanor mellan Sveriges tre största städer. Det är därför beklagligt att nya stambanor enligt förslaget finansieras inom planen och utgör en så pass betydande del av det totala anslaget.

Utformningen av projektet nya stambanor för höghastighetståg har en stor påverkan på förutsättningarna att driva jord- och skogsbruk inom korridorerna för de nya stambanorna. Den långsamma planeringsprocessen och de omfattande osäkerhetsfaktorerna som projektet omgärdas av, leder till att en

2022-01-21

”död hand” läggs över stora områden av Sveriges landsbygd. Det påverkar såväl fastighetsvärden som utvecklingsmöjligheten för våra medlemmar.

Om stambanan ska byggas, bör den utformas för lägre hastighet på stambanan, med en maxgräns på 250 km/h och en dragning som möjliggör så stor hänsyn till omkringliggande landskap som möjligt. Frågan om hastighet är särskilt aktuell på sträckan Lund-Hässleholm, som fortsatt planeras för 320 km/h. LRF förordar därutöver att stambanan dras längs med befintlig infrastruktur i den mån det är möjligt, för att undvika nya barriärer i landskapet.

Med vänliga hälsningar
LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Ulrika Denneborg
Enhetschef, Samhällskontakter
och samordning

Agnes Smedberg
Näringspolitisk expert, infrastruktur