

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Angående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

LFG har tagit del av rubricerad remiss och sammanfattar synpunkterna i det följande:

Nära hälften av den statliga planeringsramen om sammanlagt 799 miljarder kronor föreslås användas till att vidmakthålla väg och järnväg, vilket LFG betraktar som rimligt. Gamla anläggningar i kombination med större trafikvolymen bidrar till successivt ökande nedbrytning vilken är av stor vikt att bromsa i tid. Vi betraktar även myndighetens generella plan för vidmakthållandet av befintlig infrastruktur i form av väg och järnväg som bra då den fokuserar på underhåll som är viktigt för näringslivet. Här ser vi bärighetssatsningarna med utveckling av BK4-vägnätet, framkomligheten för tung trafik året runt liksom satsningarna på Malmbanan och godsflödet Hallsberg-Luleå som extra viktiga. Positivt är även föreslagna satsningar inom sjöfarten genom anpassningen av farlederna till Luleå och Göteborgs hamnar.

Mycket olyckligt är däremot att regeringen håller fast vid att bygga nya stambanor för höghastighetståg, trots att Trafikverket redan tidigare slagit fast att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Av det remitterade underlaget framgår att nära 80 % av persontransporterna inom landet sker med bil, ytterligare cirka 10 % med buss liksom att godstransporterna till överväldigande del sker med lastbil. Vidare beräknar Trafikverket att biltrafiken väntas öka med cirka 30 % fram till 2040 jämfört med idag. I ljuset av detta ter det sig närmast besynnerligt att drygt 80 % av de 437 miljarder kronor som avsätts för utveckling av väg och järnväg utgörs av järnvägsinvesteringar medan investeringar i väg endast utgör cirka 15 %.

Enligt vår uppfattning är det ännu inte för sent att lyfta ut de nya stambanorna ur planförslaget och vi anser att så bör ske omgående. De 104 miljarder kronor som därigenom kan frigöras bör omfördelas och användas till kostnadseffektiva och samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder som skapar bättre förutsättningar för väl fungerande väg, järnväg och sjöfart i hela Sverige. Nivån för vidmakthållandet av väg och järnväg skulle kunna höjas generellt för att bättre möta ökande trafikvolymen. Det är inte rationellt att vägar som är viktiga för landsbygden liksom att banor av typ 4 och 5 förväntas få sämre funktion under slutet av planperioden till följd av regeringens prioritering av de samhällsekonomiskt olönsamma höghastighetsbanorna.

Avslutningsvis vill vi påminna om Trafikverkets rapport "Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter" från mars 2019. I rapporten konstateras att cirka 450 mil sammanhängande väg skulle kunna öppnas, i ett första steg, för fordon upp till 34,5 meters längd inom ett år. Åtgärden skulle skapa stora samhällsnyttor i form av stärkt konkurrenskraft för näringslivet, minskade utsläpp, minskat vägsitage och färre olyckor. Kostnaden för att anpassa de inledande 450 milerna väg uppskattas i rapporten till cirka 150 miljoner kronor. Det har snart gått tre år sedan rapporten publicerades och vår förhoppning är att regeringen framöver lägger mer vikt på de kostnadseffektiva åtgärderna i transportsystemet.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
LFG