

Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

1. Övergripande

Det är viktigt med ett väl fungerande transportsystem i hela landet. Om vi ska ha ett Sverige som håller samman och kan bidra till tillväxt, sysselsättning och utveckling måste alla delar ha förutsättningar att bidra till samhällsbygget, och för att det ska ske, måste det finnas väl fungerade transportinfrastruktur i hela landet.

För LRF är det särskilt viktigt att det som kan beskrivas som det finmaskiga nätet av främst väg men även järnväg fungerar väl. Det är angeläget att transport av gods men även persontransporter kan ske på ett tillfredställande sätt i hela landet. Ett Sverige som ska möta klimatutmaningar och genomdriva en hållbar grön omställning måste ha goda transportmöjligheter för den förnyelsebara råvaran som landets jord- och skogsnäring kan producera och förädla.

- Satsningar på ny infrastruktur kan vara av godo. Det finns dock en oro hos LRF att stora nya infrastrukturprojekt medför att välbehövliga och motiverade åtgärder på befintlig infrastruktur riskerar att få stå tillbaka. Sammantaget ser LRF det som mycket angeläget att åtgärder inom kategori 2 och 3 i fyrstegsprincipen prioriteras.
- Barriäreffekter och fragmentering är mycket problematiskt för jord- och skogsbruket. Det är viktigt att ny teknik som kan reducera dessa effekter prövas. I arbetet att analysera nya metoder och teknik är LRF positiva till att delta i en dialog med berörda myndigheter och andra.
- Viktigt med förståelse för att fastighetsägare (jord- och skogsbruk) bedriver näringsverksamhet. Det innebär att utöver en fråga om ersättning vid

infrastrukturinrång finns en aspekt att näringsidkare blir av med en del (eller hela) produktionsenhet. Statliga aktörer måste också beakta att varje engagemang av jord- och skogsbrukare i olika planeringsprocesser vid infrastrukturåtgärder läggs ovanpå befintligt arbete som sker inom ramen för näringsverksamheten.

- Avseende klimatåtgärder inom transportsektorn kan den förnyelsebara råvaran som de gröna näringarna producerar, vara en viktig pusselbit för att ställa om till en hållbar transportsektor. Redan idag ser vi möjligheter att öka inblandningen av förnyelsebara biobaserade drivmedel i fordonsbränslet. Det finns även möjligheter att tillverka flygbränsle och fordonsbränsle baserade på förnyelsebara restprodukter från skogen.

2. Nya textförslag

Ekonomi

LRF ser att Trafikverket i underlaget strävat efter att belysa den mycket påtagliga differens som finns mellan dels av politiken angivna ambitionsnivån vad avser utvecklingen av infrastrukturen, dels kostnader för att upprätthålla dagens kapacitet och tillgängliga medel. LRF menar dock att det hade varit möjligt och önskvärt att myndigheten varit ännu tydligare. Myndigheten skriver att för att vidmakthålla funktionaliteten på dagens nivå är det årliga behovet 6–7 miljarder kronor högre än nuvarande anslagsnivå inklusive banavgifter och om man under planperioden helt skulle eliminera det eftersläpande underhållsbehovet, uppnås en förbättrad funktionalitet liksom en lägre livscykelkostnad. Detta kräver ytterligare resurser i storleksordningen 4–5 miljarder kronor per år. LRF gör bedömningen att denna brist på ca 10 till 12 miljarder kronor – per år – under planperioden måste tydliggöras än mer. För att ge beslutsfattare och allmänhet en ärlig bild av de behov som finns och få en diskussion som präglad av realism är det viktigt att de underlag som Trafikverket tar fram är på gränsen till övertydliga.

Trafikverket redovisar i underlaget effekten av tre olika ambitionsnivåer. Givet den underliggande mycket stora underfinansieringen vad avser vidmakthållande menar LRF att det är mindre meningsfullt för LRF att ta ställning till de tre ambitionsnivåerna och förslag på åtgärder inom nivåerna.

LRF ser att det som är möjligt och rimligt att göra under kommande planperiod är att satsa så mycket som möjligt på vidmakthållande och genomföra de redan påbörjande utvecklingsprojekt som har finansiering inom ram. Och detta ska ske under en strikt tillämpning av fyrstegsprincipen. Följden skulle bli att planering av ny infrastruktur i senare delen av planperioden skulle stoppas. Det

är inte i sig något som LRF önskar då vi ser behovet av att utveckla dagens infrastruktur. Men det skulle vara en mer realistisk process.

Planering skapar en död hand över stora områden

LRF vill lyfta fram att jord- och skogsägare drabbas hårt i de lägen som de första stegen i planering av ny infrastruktur görs. I de lägen är planeringskorridorer ofta mycket breda. Effekten blir att ett stort antal markägare upplever att de får svårt att planera och utveckla sina verksamheter i avvaktan på ett besked om deras mark kommer bli berörd eller inte av projektet. Detta är ett påtagligt och stort problem för de drabbade. För LRF är slutsatsen att det finns skäl att kritisera när staten (oavsett om det sker på myndighetsnivå eller av regering/riksdag) i relativt öppna formuleringar slår fast att vägen/järnväg X eller Y ska byggas mellan A och B utan att avgörande frågor som finansiering eller förstudier ens kommit igång.

Urbaniseringen

I underlaget beskrivs urbaniseringens skilda förutsättningar. LRF kan instämma i mycket av det som sägs i underlaget. Vi vill understryka att även om urbaniseringen är ett faktum så kommer en betydande del av den varu- och råvaruproduktion som samhället behöver både i dagsläget och i framtiden, att fortsätta produceras och processas i delar av landet som ligger utanför de urbana områdena. Det betyder att infrastrukturen måste fortsätta att säkerställa näringslivets behov i hela landet. Och även om urbaniseringen tilltar genom tillväxt i storstadsområden så är nu befolkningsnivån i övriga delar relativt stabil. Och alla de som väljer att bo utanför städerna behöver ha tillgång till goda kommunikationer. Om Sverige ska klara av samhällsutmaningen med klimatet måste de ändliga resurserna ersättas med förnyelsebara alternativ. De förnyelsebara alternativen växer och finns i stor utsträckning utanför de urbana områden och om hela samhället ska kunna ta del av dessa resurser måste det finnas adekvat infrastruktur i hela landet. Det är inte enbart för landsbygdens räkning som det är viktigt med infrastruktur i hela landet, utan för samhället som helhet. Idag förser landsbygden staden med bland annat livsmedel, träråvara och förnyelsebar uppvärmning av bostäder.

Klimatutmaningen

I underlaget slås fast att stora investeringar i infrastruktur löser inte klimatproblemen. LRF har inte skäl att ifrågasätta den bedömningen, i vart fall bör det vara sant på kort och medellång sikt. I sammanhanget vill LRF dock understryka att med den bedömningen (samt antagandet att bilen kommer fortsätta vara ett flitigt använt transportmedel) måste dagens drivmedel ersättas med förnyelsebara drivmedel. Och här har svensk produktion av alternativa

bränslen baserat på den gröna cellen en central roll. Därmed finns ett direkt intresse i planeringen av infrastruktur att säkerställa att de gröna näringarna i Sverige har tillgång till infrastruktur som gör att råvara från skog men även åker på ett effektivt sätt kan nå även anläggningar för produktion av biobränsle.

Teknikutveckling

LRF delar Trafikverkets bedömning att det ofta är svårt att bedöma i vilken takt och i vilken grad ny teknik kommer att utvecklas och införas under perioden. Hur framgångsrika olika tekniker blir påverkar de framtida valen av transportlösningar. Det är därför viktigt att ha en flexibilitet i planeringen och inte cementera lösningar där vi redan i dag ser att ny teknik kan ge oss bättre förutsättningar i framtiden. Långsiktighet i yttre spelregler är av godo under förutsättning att de inte låser fast utvecklingen mot specifika tekniklösningar.

Vägslitageskatt

Utredningen ”Skatt på väg” (SOU 2004:63) analyserade införande av en kilometerskatt i Sverige. Bland de förslag som diskuterades i samband med utredningen fanns en modell med en skatt på 1,40 kr/kilometer. Transportstatistik från 2003 visade på att de samlade lastbilstransporterna inom livsmedelssektorn motsvarade ungefär 400 miljoner kilometer, inbegripet transporter i hela kedjan från jordbruksföretaget, till livsmedelsindustrin och ut till livsmedelsbutikerna. Vid en avgift om 1,40 kr/km blir motsvarande totalkostnad 560 miljoner kr. För skogsnäringen är transporterna än mer omfattande, runt 500 miljoner km. Skogstransporterna ligger dessutom relativt tidigt i värdekedjan vilket gör att påverkan på råvaruproduktionen blir mycket betydande. Sammantaget konstaterar LRF att en vägslitageavgift kommer att öka kostnaderna för transporter i livsmedelssektorn och i skogssektorn vilket inte är till gagn för dessa sektors internationella konkurrenskraft. En vägslitageskatt motverkar resonemanget ovan om övergång till en biobaserad samhällsekonomi, där den fysiska infrastrukturen är en viktig grund för denna nödvändiga övergång.

Tunga och långa fordon

Att öppna det allmänna vägnätet för fordon med bruttovikt upp till 74 ton anser vi bör ges hög prioritet, genomföras omgående och utan fördröjande koppling till andra processer. Det är även viktigt att kunna nyttja hela det allmänna vägnätet med enhetliga fordon. För de areella näringarna som helhet är det angeläget att så stora delar som möjligt av det svenska vägnätet snabbt öppnas för 74-tons fordon. Även här är det angeläget att frågorna om ökad längd och ökat lastutrymme snabbt förs framåt. Åtgärderna för bruttovikt 74 ton kan ske enklare och snabbare än vad utredningarna föreslår.

Enskilda vägar

Sveriges vägnät består av cirka 9 850 mil statliga vägar, 4 100 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar. En stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilvägar. Vissa av de enskilda vägar får statsbidrag. Sammanlagt är det cirka 23 000 väghållare som ansvarar för de enskilda vägarna. Markägarna är i olika former delaktiga i väghållaransvaret. För landsbygdens näringsliv och befolkning är det enskilda vägnätet grundläggande infrastruktur för att kunna driva företag, bo och leva på landsbygden. Det enskilda vägnätet är en grund för att landsbygdens resurser som tex. livsmedel och träråvara kommer hela landet till del. Bäringshetsfrågorna är viktiga för den tunga trafiken på det enskilda vägnätet som tex. skogsnärings råvarutransport som alltid börjar sin transport på det enskilda vägnätet. Bärighetsanslaget till det enskilda vägnätet bör öka och fokus på bärighet för broar bör ökas.

Höghastighetsjärnväg

Avseende höghastighetsjärnvägsprojektet inom ramen för Sverigeförhandlingen menar LRF att det finns så stora oklarheter att det inte är möjligt att ta ställning till denna fråga. Den största oklarheten avser kostnaden. Det är positivt att Trafikverket nu tar fram en second-opinion på kostnadsberäkningarna. Klart är dock att kostnaden kommer att bli betydligt högre än den som redovisas i remissunderlaget. Och redan utifrån den redovisade kostnaden går det att se att anslagsbelastningen för räntor och amorteringar kommer att bli mycket hög. Med högre byggkostnad ökar givetvis denna ännu mer. Ska trafikeringen på banan finansiera projektet (plus mindre andel medfinansiering) blir effekterna från kostnaden in på trafikeringen/nyttjandet påtaglig i negativ riktning.

I det perspektivet vill LRF lyfta fram att om HHJ-projektet genomförs är det viktigt att den regionala trafiken får bra tillträde till spåren. För LRF är det angeläget att de få regionala noderna längs linjerna tillåts bli möjliga knutpunkter för regional trafik.

Avslutningsvis vill LRF understyrka att ett HHJ-projekt inte får tränga undan andra och mer angelägna behov som finns för i första hand vidmakthållande men även utveckling av dagens infrastruktur. Givet dels HHJ-projektets osäkerhet vad gäller främst hur kostsam den blir och dels den med dagens nivåer påtagliga underfinansiering som finns i planperioden ser LRF därför inte

hur HHJ ska kunna påbörjas i den form och i med den tidsplan som nu aviserats.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Sofia Lindblad

Expert Infrastruktur