

Yttrande

Kontaktperson i detta ärende
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

YTTRANDE ANGÅENDE TRAFIKVERKETS INRIKTNINGSUNDERLAG INFÖR TRANSPORTINFRASTRUKTURPLANERING FÖR PERIODEN 2018-2029

Sveriges Åkeriföretag är med ca 7000 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har inbjudits att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Vi vill med anledning härav lämna följande synpunkter på förslaget.

Sammanfattning om förslaget till Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029.

Sveriges Åkeriföretag anser att

- Det är mycket angeläget att ordna mer finansiella resurser till infrastruktur
- Det är mycket angeläget att vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå vilket enligt Trafikverket kräver 6-7 miljarder mer per år än nuvarande anslagsnivå (ca 22 miljarder kr inklusive banavgifter).
- Eliminering av eftersläpande underhåll behövs under planperioden vilket kräver ytterligare 4-5 miljarder per år enligt Trafikverket.
- Ett tillskott på 15 miljarder behövs för att snarast uppgradera nuvarande BK1 till 74 tons kapacitet för godstrafik på väg vilket innebär god

samhällsnytta. Att genomföra detta inom befintliga anslag tar enligt Trafikverket 24 år och därför måste särskild finansiering i stället ordnas för snabb implementering.

- Nuvarande infrastruktur klarar upp till 34 meter långa fordon vilka skulle kunna medverka till en nytta i samhället som är 11 gånger större än kostnaden enligt Trafikverkets rapport.
- Resursbehoven är väsentligt större än nuvarande anslag i gällande plan.
- Oförändrade anslagsnivåer medför hårda prioriteringar som riskerar att sänka standarden på lågtrafikerade vägar och avveckla lågtrafikerade järnvägar.
- Det är viktigt att vägunderhållet hålls på en acceptabel nivå även på det lågtrafikerade nätet, där vägen ofta är det enda alternativet.
- Styrmedel för överföring av gods mellan olika trafikslag t.ex. från väg till järnväg är olämpligt då trafikslagen kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar.
- Godstrafik på väg är central och kostnadseffektiv samt blir allt mer långsiktigt hållbar med ökad användning av HCT-fordon, rena Euro VI motorer samt en stegvis ökad användning av fossilfritt bränsle. För närvarande svarar tunga lastbilar för ca 7 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser medan personbilar svarar för nästan tre gånger mer, ca 19 procent.
- Med kvotplikt snarare än med skattefrihet för vissa bränslen kan samhället styra mot fossilfria transporter.
- Trafikverkets bedömning är välgrundad att ”Vägslitage- och bränsleskatt har, för de nivåer som analyserats en marginell inverkan på transportefterfrågan på väg och på fördelningen mellan trafikslagen.”
- El-infrastruktur för godstrafik på väg med tunga lastbilar kan till en liten del bidra till minskad miljöpåverkan men lastbilar behöver då dubbla drivlinor för att kunna ta sig till och från leveransadresser och hämtningsadresser.
- Förslag på utbyggnad av höghastighetsjärnvägar för flera hundra miljarder bör inte genomföras då det riskerar att kraftigt reducera framtida resurser för drift, underhåll, reparation av eftersatt underhåll och nödvändiga resurser för ny väginfrastruktur och inte heller säkra tillräckligt med resurser till befintlig järnväg.
- Samordning mellan aktörer och situationsanpassning samt en hög grad av flexibilitet i hanteringen av åtgärder blir avgörande för jämvikten mellan den urbana och regionala utvecklingen.

Sveriges Åkeriföretag stödjer det transportpolitiska målet om samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det innebär också att transportsystemet ska vara robust, tillförlitligt och säkert.

Alla trafikslag behövs och är viktiga var för sig och tillsammans och behöver effektiviseras. Trafikslagen kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar. Godstrafik på väg sker i huvudsak på korta sträckor under tio mil. En mycket liten andel av antalet ton godstrafik på väg sker på sträckor över 30 mil. Konkurrensytan mellan landsväg och järnväg är därför i praktiken mycket liten. Godstrafik på väg är såväl ryggraden i näringslivets transporter som det kapillära systemet som försörjer varje medborgare med förnödenheter. Vägtrafiken måste minska sin miljöpåverkan och värna en god trafiksäkerhet.

Sveriges Åkeriföretag håller med Trafikverket om att tillgänglighet och robusthet ska säkerställas i mindre orter och på landsbygd där vägen är det enda alternativet. Sveriges Åkeriföretag anser att robustheten ska säkerställas också på hela huvudvägnätet för att värna effektiva trafiksäkra transporter. Godstransporter på väg kan ytterligare effektiviseras genom användning av högkapacitetstransporter, HCT, med fordon som är tyngre och längre än som tillåts för närvarande.

Trafikverket har på regeringens uppdrag den 30 november 2015 i separat utredning redovisat förslag på ett prioriterat vägnät för 74 ton lastbilar. Nyttan med att öka bruttovikten till 74 ton är stor, och redovisades vara 2,5 gånger större än kostnaden. För totalt 15 miljarder kr kan hela nuvarande BK1 höjas till 74 tons kapacitet. Utredningsdirektivet föreslog att åtgärden skulle genomföras inom befintliga anslag. Trafikverket redovisade att 74 tons-vägnätet tar två planperioder, eller 24 år, att verkställa. Sveriges Åkeriföretag anser att särskild finansiering snarast behöver tas fram för att snabbt genomföra föreslagen bruttoviktsökning till 74 ton på hela nuvarande BK1 vägnät. Trafikverket redovisade samtidigt att inga ytterligare kostnader tillkommer för att också tillåta 34 meter långa fordon. Nyttan med 74 ton och 34 meter långa fordon beräknades till 11 gånger större än kostnaden. Det innebär att det är extremt lönsamt med längre fordon. Sveriges Åkeriföretag anser att längre fordon därför snarast bör tillåtas på hela det svenska vägnätet. Längre fordon minskar belastningen på broar och i praktiken skulle därför ett större vägnät snabbare kunna öppnas upp för högre vikter om tillåten fordonslängd ökar till 34 meter.

Nya effektiva transportlösningar behöver fortsatt testas genom utvecklingsinsatser och demoprojekt. Villkoren för att kunna genomföra sådana tester behöver förenklas.

Stora väginfrastrukturinvesteringar löser inte klimatproblemet men är ändå viktiga då det skapar förutsättningar för användning av klimatsmartare HCT fordon med mindre energianvändning och lägre utsläpp av koldioxid i relativa tal. Smartare

energipolitik med kvotplikt kan medverka till långsiktig inhemsk försörjning av fordon med fossilfritt bränsle baserad på cellulosa som råvara och inte på råvara som konkurrerar med matproduktion. Styrmedel behövs som är långsiktiga som stödjer en övergång till förnybar energi.

Trafikverket bedömer att en eftersatt infrastruktur i glesbygd är pådrivande i urbaniseringen, samtidigt som storstadsregionerna har störst problem med utsläpp, trängsel och antalet skadade i trafiken. Det är därför resursslöseri att inte underhålla vägnätet även i glesbygd och på sätt göra glesbygden mer attraktiv än alternativet.

Tillväxt och välfärd förutsätter välfungerande infrastruktur. Trafikverkets förslag om att sänka standarden för vägar och järnvägar med ringa trafik och låg samhällsnytta bör därför nogt övervägas. Följderna av ett ytterligare eftersatt vägnät i glesbygd kan få svåra konsekvenser för svenskt näringsliv genom att det ofrånkomligen skapa störningar i trafiken samt bidra till försämrad trafiksäkerhet. En rimligare prioritering är vägnätets bärighet i glesbygden snarare än på upprustad järnväg i glestrafikerat område.

Det är anmärkningsvärt att Trafikverkets klimatscenario och FFF-utredningen redovisar potentialer för att kraftigt minska trafikarbetet på väg. Det är inte vår uppfattning att konkurrensytan mellan järnväg och vägtransporter för gods är stor så att en överflyttning av gods till järnväg skulle ha en markant effekt på utsläpp av växthusgaser. Efterfrågan på transporter projiceras öka. Den möjliga överflyttningen från väg till järnväg är för vägtrafiken marginell (mätt i ton knappt 9 procent enligt siffror från SCB och SIKA) medan det skulle innebära en ökning av järnvägens godstransporter med över 100 procent.

I förslaget på remiss anger Trafikverket att ”godstransporterna kommer att vara mer jämnt fördelade mellan trafikslagen, med en andel av cirka 40 procent för vardera väg- och sjöfart och cirka 20 procent för järnväg (malmtransporterna på Malmbanan utgör cirka 30 procent av järnvägstransporterna)”.

Trafikverket bedömer att efterfrågan på transporter ökar och således resursbehovet för vidmakthållandet och utvecklingen av infrastrukturen. Vidare bedöms de tilldelade medlen vara otillräckliga för att kunna vidmakthålla transportsystemets funktionalitet.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att för ett upprätthållande av funktionaliteten krävs ökade resurser för drift och underhåll snarare än större nyinvesteringar. Investeringar i exempelvis höghastighetståg för persontransporter får inte ställas mot underhåll och förstärkning av befintlig infrastruktur.

Sveriges Åkeriföretag

Rickard Gegö
Verkställande direktör