



Infrastrukturdepartementet

Kontaktperson i detta ärende
Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags svar på I2020/02739

Remiss om Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5600 åkeriföretag och drygt 38.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag lämnar detta remissvar med anledning av Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag.

Resurser till infrastruktur

Den högsta ekonomiska ramen i inriktningsunderlaget **996 miljarder under 16 år, från 2022 till 2037**, där satsningar på nya stambanor inte ingår, är mest samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverket, men Trafikverket menar att 16 år är en lång planeringsperiod som ger osäkerhet i kostnadsbedömningar. Trafikverket skriver att ”Behoven av medel för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet, och återta eftersatt underhåll på väg och järnväg, överstiger de befintliga ramarna. På vägsidan går nedbrytningen allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras successivt.” Vidare skriver Trafikverket att ” De nya stambanorna beräknas vara samhällsekonomiskt olönsamma, och när de inkluderas medför det att en rad lönsamma åtgärder måste strykas ur inriktningen.”

- Sveriges Åkeriföretag gör samma bedömning som Trafikverket att den högre ekonomiska ramen är mest samhällsekonomiskt fördelaktig.
- Sveriges Åkeriföretag anser att minst 1000 miljarder kr behövs under 2022 till 2033. Mer ekonomiska resurser under en kortare planperiod gör att den stora samhällsnyttan med bättre väginfrastruktur kan implementeras

tidigare vilket stärker svensk konkurrenskraft. Det innebär bl.a. särskilt fokus på att snabbare åtgärda eftersläpningar i vägunderhåll, ytterligare påskynda nödvändiga bärighetsåtgärder för BK4, samt snabbare genomföra prioriterad nybyggnad av väginfrastruktur och effektivisera godstransporter på väg inklusive att upplåta vägnät för längre lastbilar.

- Sveriges åkeriföretag anser att nettonuvärdeskvoten (NNK), som är ett mått på den samhällsekonomiska lönsamheten med en investering, i mycket högre grad skall vara vägledande för prioritetsordningen av samtliga transportinfrastrukturprojekt vilket innebär att investeringar och åtgärder i infrastruktur för transport på väg bör få en ökad prioritet och mer resurser för att kunna tidigareläggas i infrastrukturplanen.
- Sveriges Åkeriföretag anser att eventuella nya stambanor för järnväg ska finansieras separat utanför ordinarie infrastrukturplan, men endast byggas förutsatt att NNK klart visar att investeringarna är tillräckligt samhällsekonomiskt lönsamma.
- Sveriges Åkeriföretag konstaterar att regeringen har i uppdraget till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlaget hänvisat till att den gällande nationella planen för transportsystemet 2018–2029 ska fullföljas, och att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas i den takt som ekonomin tillåter. Regeringen anger också att Trafikverket ska redovisa vilka resurser för vidmakthållande som är nödvändiga för att upprätthålla dagens funktionalitet och återta eftersatt underhåll. Sveriges Åkeriföretag har noterat att nya stambanor inte ryms inom de ramar som anvisats varför separat finansiering utanför planen behövs. Alternativt är det regeringens sätt att säga att ekonomin inte tillåter nya stambanor.
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är bra att regeringen betonar vikten av resurser för vidmakthållande av väginfrastruktur och att återta eftersatt underhåll, men det innebär att regeringen bör tillföra mer resurser än som planen redovisar.
- Sveriges Åkeriföretag noterar att Trafikverkets analyser visar att det skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt att satsa mer resurser på vidmakthållande än vad som görs i den nuvarande planen. Utifrån givna ekonomiska ramar bedömer Trafikverket att nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar. Sveriges Åkeriföretag har därför föreslagit ökade ekonomiska ramar samt tidigareläggande under perioden för att också åtgärda eftersatt underhåll.

Effektivare transporter med längre och tyngre lastbilar

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att en av vägtrafiksystemets mest lönsamma åtgärder som Trafikverket utrett under senare år med NNK=11, alltså 11 gånger

lönsammare än kostnaden för genomförandet, är att tillåta upp till 34,5 meter långa lastbilar för godstrafik på väg. Förslaget innebär att med kort varsel kunna öppna 450 mil befintlig väg med kapacitet för längre fordon. Transport av lättare gods är med dagens 25,25 meters regler för maximalt tillåten fordonslängd ofta volymbegränsande och transporter blir väsentligt effektivare om tillåten fordonslängd ökar. Med marginella åtgärder i väginfrastrukturen kan ytterligare 450 mil väg öppnas inom totalt 900 mil väg för 34,5 meters fordon. Finland har infört 34,5 meters lastbilar med goda erfarenheter. Längre fordon medverkar till ökad trafiksäkerhet genom att ett mindre antal lastbilar behövs för transportarbetet. Längre fordon är dessutom klimatsmart med mindre utsläpp av emissioner och koldioxid per fraktad enhet och samtidigt mer ekonomiskt fördelaktiga.

Trafikverket understryker att det är viktigt för Sverige att snarast införa längre lastbilar. Trafikverket skriver bl.a. följande citat i inriktningsunderlaget:

- Citat: ”Men eftersom stora delar av godstransporterna inte kan flytta mellan trafikslag, så måste den minskade miljöpåverkan till största delen ske genom att varje trafikslag miljöeffektiviseras, så att samma mängd gods kan flyttas med mindre miljöpåverkan. Det kan till exempel åstadkommas genom högre fyllnadsgrader och fordon med lägre utsläpp, och genom att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon.”
- Citat: ”Att tillåta längre lastbilar skulle medföra stora samhällsnyttor, och de nödvändiga kostnaderna för åtgärderna bedöms vara marginella i sammanhanget. I synnerhet tillsammans med möjlighet till tyngre lastbilar på lämpliga delar av vägnätet skulle detta ge stora transportnyttor, samtidigt som även miljö-, trafiksäkerhets- och slitageeffekter är positiva. Arbetet med att tillåta längre och tyngre lastbilar bör därför påskyndas”.

Under perioden fram till 2033 förväntas inrikes varuproduktion samt export och import av varor öka med i storleksordningen 50 procent vilket leder till att inrikes transportarbete ökar med ungefär lika mycket. Effektivare godstransporter på väg med längre och tyngre fordon kan medverka till att trafiksäkerhets- och klimatmål kan uppnås på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt samtidigt som behovet av transporter ökar kraftigt. Godstransporter är i huvudsak kortväga och görs därför till mycket stor del med lastbil.

Ny strategi för snabbare HCT implementering behövs

I Trafikverkets transportinfrastrukturplanering 2018-2029 kommer knappt hälften av nuvarande BK1 vägar för 64 ton lastbilar att uppgraderas till BK4 för 74 ton lastbilar. Detta är en alldeles för långsam implementering av samhällsnytta (NNK=2,5) med 74 tons lastbilar. Trafikverket har kompletterat under 2020 med en redovisning av ett regeringsuppdrag om implementering av BK4. Trafikverkets ambition med den fortsatta implementeringen är att BK4- vägnätet ska fortsätta att utvecklas och att hela BK1- vägnätet på sikt blir BK4. Enligt den implementeringsplan som redovisas i regeringsuppdraget förväntas upp emot 40 procent av det statliga vägnätet vara upplåtet för BK4 vid slutet av år 2025.

Om längre lastbilar skriver Trafikverket bl.a. att: ”Den kvantitativa analysen visar på en samhällsnytta mellan cirka 9,5 och 14 miljarder kronor. Storleken på nyttorna med ett införande av längre lastbilar är något osäker, men de sammanvägda effekterna är otvetydigt positiva.”

- Sveriges Åkeriföretag noterar att Trafikverkets uppfattning är att arbetet med längre och tyngre lastbilar bör påskyndas.
- Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikverkets plan med 40 procent av BK1 uppgraderat till BK4 år 2025 är fortfarande alldeles för defensivt och bör därför ytterligare påskyndas.
- Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs en ny effektivare strategi för snabbare implementering av högkapacitetstransporter (HCT) till bärighet enligt BK4 och föreslår därför att skilja på dels nödvändiga kontroller och åtgärder på broar, dels förstärkningsåtgärder på vissa vägar för att uppnå BK4 bärighet. Trafikverket har i tidigare utredningar bedömt att ca 10 procent av vägnätet behöver vissa förstärkningsåtgärder och ca 700 broar återstår att kontrollera eller åtgärda. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att hela nuvarande BK1 vägnätet blir uppgraderat till BK 4 redan år 2025, samt att de fåtal broar som inte hunnit uppgraderas till BK4 år 2025 skyltas med aktuell begränsad bärighet. Förhoppningsvis återstår endast ett fåtal broar att uppgradera till BK4 efter år 2025. Samhällsnytta med effektiva transporter kan då också skapas på båda sidor av en bro som ännu inte hunnit åtgärdas.
- Sveriges Åkeriföretag anser att en snabb implementering av regler som tillåter upp till 34,5 meters lastbilar liksom snabbare uppgradering av ett större BK4 vägnät är klimatsmart och medverkar till trafiksäkerhet genom färre fordon för samma transportarbete och ger normalt lägre vägslitage med vikten fördelat på fler axlar, vilket sammantaget innebär stora ekonomiska fördelar för samhället. Trafikverket har identifierat en samhällsnytta med längre lastbilar som är 11 gånger större än kostnaden.
- Sveriges Åkeriföretag föreslår att 450 mil väg öppnas för 34,5 meters lastbilar under år 2022 och ytterligare 450 mil inom totalt 900 mil väg öppnas efterhand och senast år 2023. Trafikverket har redan pekat ut ett lämpligt vägnät för nämnda 900 mil väg.
- Sveriges Åkeriföretag konstaterar att BK4 fordon är ca 2 ton tyngre än ett BK1 fordon vilket innebär att BK4 fordon tappar ca 2 ton lastförmåga på BK1 vägar. Nyttan med BK4 fördröjs därför när transportföretag avvaktar med investeringar då BK4 vägnätet är för litet och en stor del av trafikarbetet kör på vägnät med BK1 bärighet.
- Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikverket skall erbjuda hjälp till alla kommuner som vill ha sådan hjälp, i frågor om lämpliga kommunala vägar för upp till 34,5 meter långa fordon och att identifiera kommunala vägar och broar med bärighet för BK4. Samhällsnyttan ökar med ett större tillgängligt kommunalt vägnät för effektivare transporter till terminaler

och industriområden. Sveriges Åkeriföretag har tidigare uppvakttat Trafikutskottet i denna fråga.

Samverka för att röja barriärer

Sveriges Åkeriföretag har tagit fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft. I färdplanen listas flera viktiga åtgärder som kan medverka till att planen kan uppnås. Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse handlar bl.a. om tillgång på fossilfria drivmedel, stegvis ökad reduktionsplikt, skattebefriade rena eller höginblandade drivmedel, förutsägbara kostnader t.ex. energiskatt, koldioxidavgift, elektrifiering, infrastruktur för snabbladdning och nattladdning, infrastruktur och kostnader för vätgas, effektivare godstransporter med tyngre och längre lastbilar, betalningsvilja och längre avtal som stödjer hållbara transporter. Sveriges Åkeriföretags medlemsföretag ligger i framkant och synliggör hållbarhetsarbete under begreppet Fair Transport där information finns för analys på en hemsida. Trafikverket berör flera av de viktiga hållbarhetsfrågorna i inriktningsunderlaget.

- Sveriges Åkeriföretag föreslår att regeringen och myndigheter prioriterar samverkan med åkerinäringen för att kunna identifiera och ta fram åtgärder som undanröjer onödiga barriärer som hindrar att uppnå hållbarhetsmålen på ett effektivt sätt. Ytterligare samverkan bör medverka till stärkt fossilfri konkurrenskraft i åkerinäringen.

Klimatmål

Trafikverket skriver att: ”Klimatmålen kan nås med omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser”

- Sveriges Åkeriföretag avvisar Trafikverkets analys att vägtrafiken ska dämpas genom att dubblera bränslepriser till år 2040. Trafikverkets analys om dubblade till fyrdubbla bränslepriser hotar svensk åkerinäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Sveriges ambitiösa plan för reduktionsplikt från dagens 21 procent fossilfrihet till 66 procent fossilfrihet år 2030 är mer långtgående än vad EU-kommissionen planerar och är olämplig att fullfölja om inte kostnaderna för mer fossilfritt drivmedel kan hållas på en konkurrenskraftig nivå i Sverige. Den fossilfria komponenten i reduktionsplikten är särskilt kostnadsdrivande. Sveriges Åkeriföretag anser att arbetet med fossilfri konkurrenskraft bäst gynnas och påskyndas med att bränslepriserna inte ökar i förhållande till konkurrerande länder. Sveriges indexreglering av bränsleskatter med KPI plus BNP- schablon med ytterligare två procent behöver också revideras genom att BNP schablonen på två procent tas bort permanent.
- Sveriges Åkeriföretag anser att klimatmålen kan nås med effektivisering, snabbare implementering av högkapacitetstransporter, olika former av biodrivmedel till konkurrenskraftigt pris och med elektrifiering samt att åtgärderna koordineras i samverkan med åkerinäringen.

Elektrifiering

Trafikverket skriver att. ”För den långväga tunga trafiken krävs förutom ”hemmaladdning” också laddning under väg, genom laddstationer längs huvudvägnätet, elvägar eller en kombination. Även vätgas för bränsleceller kan vara ett alternativ, framför allt för långväga vägtransporter. Det finns flera starka skäl för att laddinfrastruktur ska vara ett offentligt ansvar. Dessa är analoga med skälen för att annan nätverksinfrastruktur som järnväg, vatten och avlopp, elektricitet och telefoni är offentliga ansvar.”

- Sveriges åkeriföretag stödjer Trafikverkets bedömning av betydelsen av elektrifiering av delar av den tunga trafiken och att det är samhällets ansvar att medverka till att säkra möjligheter med elektrifiering. Åtgärder som kan medverka till att uppnå elektrifiering av tunga vägtransporter omfattar men är inte begränsat till batteritekniska lösningar, nattladdning, snabbladdning, elvägar samt produktion och infrastruktur för vätgas.

Trafiksäkerhet

Trafikverket skriver: ”En expertbedömning gjord som underlag för framtagande av inriktningsunderlaget visar att med de åtgärder som är planerade i nationell och länsplaner kommer cirka 150 personer att omkomma år 2030. Det är en fortsatt minskning av antal döda jämfört med i dag, men minskningen når inte målet om maximalt 133 omkomna. Insatser i den statliga transportinfrastrukturen har en väsentlig möjlighet att påverka måluppfyllelsen, främst genom vissa namngivna investeringar (i synnerhet på det regionala vägnätet) samt trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet. Inriktningar som innehåller mindre medel till sådana åtgärdstyper jämfört med de beslutade planerna innebär därför en tydlig risk för lägre måluppfyllelse. En halvering av antalet omkomna inom bantrafiken innebär max 48 vid år 2030.”

- Sveriges Åkeriföretag anser att prognosen 150 döda i vägtrafiken år 2030, vilket är tre gånger mer än prognosen 48 döda i bantrafik år 2030, tydligt visar att investeringar och åtgärder i vägtrafiken är otillräckliga för att värna säkerheten för vägtrafikanterna. Mer ekonomiska resurser behövs därför till vägtrafiken. Åtgärder till bantrafik får inte äventyra nödvändiga åtgärder för vägtrafiken.

20 procent mer till väginfrastruktur men lyft bort stambanorna

Sveriges Åkeriföretag stödjer Trafikverkets slutsatser som sammanfattas i följande citat från inriktningsunderlaget:

- ”Trafikverket kan konstatera att de resurser som krävs för att genomföra namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den gällande nationella planen tillsammans med de resurser för vidmakthållande som krävs för att upprätthålla dagens funktionalitet, till exempel när det gäller hastighet, bärighet och kapacitet, inte kommer att rymmas inom de totala ekonomiska ramar som anges, förutom möjligen inom den högsta ramnivån (996 miljarder kronor) som avser en sextonårig planperiod. Och

då kommer det ändå inte att finnas utrymme för några nya investeringar utöver de som finns i den gällande planen.”

- ”I inriktningen med + 20 procent utan nya stambanor räcker medlen för att genomföra alla andra investeringar i den gällande planen, samtidigt som det finns drygt 20 miljarder kronor kvar till nya investeringar, vilket ökar måluppfyllelsen. Till den högre måluppfyllelsen bidrar också ökade anslag för ökad bärighet (BK4) och för trimnings- och miljöåtgärder. Det är också en fördel att planerade investeringar (utöver stambanorna) i den gällande planen kan genomföras som planerat så att nyttorna faller ut så tidigt som möjligt. Den samhällsekonomiska nyttan för inriktningen ökar med ca 65 miljarder kronor jämfört med inriktningen + 20 procent med delar av nya stambanor utan att kostnaderna ökar. Jämfört med inriktningen 0 procent utan stambanor ökar nyttorna betydligt mer än kostnaderna, nettoytan ökar med över 100 miljarder kronor. Trafikverket konstaterar att denna inriktning ger högre nettoytta och högre samhällsekonomisk effektivitet än inriktningen 20 procent med nya stambanor.”
- ”Trafikverket konstaterar att de delar av de nya stambanorna som finns med i den gällande planen bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Flera skäl talar för detta. För det första ger det en effektivare utbyggnad till en lägre kostnad. Om man genomför utbyggnaden av nya stambanor som ett sammanhållet projekt under kortare tid minimerar man temporära lösningar. För det andra, med en annan finansiering som skulle medge en snabbare utbyggnad, skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Om stambanorna ska rymmas i ordinarie plan blir genomförandetiden mycket lång. För det tredje är det komplicerat att hantera så stora objekt inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom vi har begränsade möjligheter att flytta medel mellan år. Även små förskjutningar i framdrift och kostnad får stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra projekt framåt. För det fjärde innebär ett inkluderande av stambanorna i ordinarie plan att många angelägna åtgärder inte ryms i planen.”

Med vänlig hälsning



Mårten Johansson