



Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se

Vår ref
2024-3

Diarienummer
LI2023/03919

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Li2023/03919 **Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037**

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Inledning

Enligt europaportalen¹ beräknas den svenska ekonomin i år få den lägsta tillväxten i unionen. Sverige tillhör ett av få medlemsländer vars BNP-prognos justeras upp. Trots detta beräknas Sverige, med 0,2 procents tillväxt, få den svagaste tillväxten i EU under 2024. Unionens ekonomiska motor Tyskland ser den näst lägsta prognosen på 0,3 procent.

"Den ekonomiska tillväxten väntas vara fortsatt trög i början av 2024 och ta fart under andra halvåret", heter det i rapporten om Sverige.

Tillväxten i Sverige kommer enligt kommissionen främst att drivas av att hushållen – tack vare minskad inflation och lägre räntor – återfår köpkraft.

Sverige genomgår för närvarande en period av tillväxt och ny industrialisering, särskilt i de norra regionerna. Denna tillväxt medför ett ökat behov av transportinfrastruktur för att hantera den ökande rörligheten av varor och tjänster, både inom landet och över gränserna. Öresundsbron, Göteborgs hamn och Narviks hamn är exempel på några bland många mycket viktiga knutpunkter för

¹ <https://www.europaportalen.se/2024/02/sverige-spas-fortsatt-fa-eus-lagsta-tillvaxt>

transport, och det är avgörande att dessa kan fungera fossilfritt och effektivt för att möta de moderna kraven.

Samtidigt står samhället inför utmaningar som klimatförändringar och säkerhetspolitiska hot, vilket kräver att infrastrukturen anpassas för att klara av allt från extremväder till geopolitiska spänningar. Trots dessa utmaningar saknas det en helhetsbedömning av Sveriges transportinfrastrukturbehov, vilket försvårar planeringen för framtiden.

Det är uppenbart att behovet av infrastrukturinvesteringar är stort, men frågan om finansiering är komplex. Sveriges Åkeriföretag bedömer att nivå i föreslagen ramfördelning med +20% med totalt 1151 miljarder är det som borde ligga som minimumnivå och att ambitionen behöver ytterligare stärkas för att snabbare återta eftersatt underhåll och även genomföra infrastrukturens satsningar kopplat till säkerhetspolitiska krav och kostnader för omställning till fossilfri verksamhet.

Sveriges Åkeriföretag noterar att det i samhället finns en ökad förståelse till behov av förändring i finanspolitiken, inklusive en potential att ompröva tidigare strikta budgetmål till förmån för ökade samhällsinvesteringar. Detta bör öppna upp för möjligheten att använda privata investeringar för att finansiera infrastrukturprojekt som exempel Öresundsbron.

Genom att fortsätta diskutera och utforska olika finansieringsmodeller samt genom att prioritera infrastrukturinvesteringar kan det skapas och verkställas en solid grund för landets tillväxt och konkurrenskraft i framtiden.

Vägtrafikens centrala roll

Sverige är glesbefolkat och vägtrafiken är avgörande för att möjliggöra ökad mobilitet av både människor och gods. Cirka 80 procent av personresande sker med bil och nästan 10 procent med buss, vilket understryker betydelsen av ett fungerande vägnät för tillgänglighet, särskilt utanför tätorter. Svenskarnas genomsnittliga restid per dag är cirka 60 minuter, och de reser i genomsnitt cirka 40 kilometer per dag inrikes, varav 30 kilometer sker med bil. Även om behovet av tågresor är främst lokalt och begränsat till ett fåtal kilometer, utgör fjärrtåg fortfarande fyra procent av resorna, medan högavlönade reser längre sträckor än personer med lägre lön.

Efter pandemin har det fortsatt att påverka resvanor med ökat hemarbete och fler webb-möte. Trots detta fortsätter behovet av godstransporter att öka, främst genom lastbilar.

Åkerinäringen har antagit en färdplan för att ställa om till fossilfri konkurrenskraft genom effektivisering, elektrifiering, användning av fossilfria drivmedel. Omställningsarbetet fördröjs av flera hinder, inklusive brist på alternativa drivmedel, infrastruktur, ekonomiskt tillgängliga fordon och möjligheter till laddning och kostnader för drivmedel.

Bil- och lastbilsberoendet är centralt i samhället och tåg kan i huvudsak inte

ersätta dem, men kollektivtrafik i städer kan komplettera bilresandet. Omfördelning av resurser för effektivare bil- och bussresor, kollektiv pendling och effektivisering av godstransporter på väg är samhällsekonomiskt lönsamt. Effektivisering av godstransporter på väg kan uppnås genom ökad användning av tyngre och längre lastbilar.

Sveriges Åkeriföretags sammanfattning

Sveriges infrastrukturplanering har en avgörande inverkan på omställningen och svensk konkurrenskraft.

- Sveriges Åkeriföretag anser det nödvändigt och ser positivt på att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag prioriterar underhållet av det befintliga vägsystemet.
- Sveriges Åkeriföretag bedömer att nivå i föreslagen ramfördelning med +20% med totalt 1151 miljarder är det som måste ligga som minimumnivå och att ambitionen behöver ytterligare stärkas för att snabbare återta eftersatt underhåll och även genomföra infrastruktursatsningar kopplat till säkerhetspolitiska krav och kostnader för omställning till fossilfri verksamhet.

Underhållsskulden för Sveriges vägnät är omfattande, och det finns idag försummat underhåll på flera delar av väganläggningen. Det eftersatta underhållet ökar eftersom de senaste årens åtgärder inte har varit tillräckliga för att upprätthålla eller återta rimliga krav på väganläggningens funktion.

- Sveriges Åkeriföretag anser att en fullt finansierad underhållsplan är nödvändig och att underhåll bör prioriteras över nya investeringar. Trafikverket framhåller att det är av stor betydelse att: Rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen.
- Det behöver vidtas åtgärder för att uppnå klimat- och trafiksäkerhetsmålen samt anpassa till klimatförändringar och säkerhetspolitiska krav.
- Sveriges Åkeriföretag anser att olika former av alternativ finansiering bör övervägas. Lånefinansiering bör övervägas för angelägna objekt som i dag inte rymts i planeringsramen. Det är även angeläget att Sverige arbetar strategiskt med medfinansiering från EU.

Samhället behöver hushålla med resurser genom att minska kostnader, noga prioritera nya satsningar baserat på samhällsekonomisk nytta uttryckt som nettonuvärdeskvot. Historiskt anses samhällsekonomiska nyttan att investera i väginfrastruktur vara i medeltal 10 gånger lönsammare än investeringar i järnvägsinfrastruktur. Att låta väginfrastrukturens funktionalitet haverera på grund av bristande vägunderhåll är samhällsekonomiskt oförsvarbart.

- Sveriges Åkeriföretag anser att kommande investeringar och underhåll behöver effektiviseras med nya metoder och digitalisering där framtidens teknik och behov tas hänsyn till. Uppföljning som ger en bättre kostnadskontroll ska vara prioriterat.

Trafikverkets förslag överensstämmer med de prioriteringar som Sveriges Åkeriföretag önskar se i den kommande infrastrukturplanen. En sådan inriktning, tillsammans med kraftfull finansiering, är nödvändig för att skapa en välfungerande transportinfrastruktur över hela landet.

För att skapa rätt förutsättningar för den svenska åkerinäringen är det viktigt att ha en väginfrastruktur av hög kvalitet som kan användas både sommar och vinter samt ge rätt förutsättningar att uppfylla miljö- och klimatmålen och anpassas till framtidens krav.

Sveriges Åkeriföretag föreslår följande

Mer resurser till infrastruktur

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag prioriterar underhållet av det befintliga vägsystemet samt att snarast återta eftersatt underhåll.

Sveriges Åkeriföretag bedömer att nivå i föreslagen ramfördelning med +20% med totalt 1151 miljarder är det som borde ligga som minimumnivå och att ambitionen behöver ytterligare stärkas för att snabbare återta eftersatt underhåll med 35 miljarder och även genomföra infrastrukturesatsningar kopplat till säkerhetspolitiska krav och kostnader för omställning till fossilfri verksamhet.

För att främja än mer transporteffektiva fordon i vägsystemet så behöver uppgraderingen av hela BK1 vägnätet till BK4 påskyndas. Att bara 590 mil väg öppnats i Sverige för 34,5 meters lastbilar av samhällets 10,000 mil statlig väg och 4,100 mil kommunal väg är allt för defensivt för att effektivisera godstransporter på väg. Ett mycket större vägnät behöver öppnas för långa lastbilar för att effektivt medverka till en effektivisering av transportsystemet. Att ställa om godstransportsektorn kräver också alternativa drivmedel, nya drivlinor och ny infrastruktur för tankning, hemmaladdning, publik laddning och depåladdning.

Med omställning av fordonsflottan så blir kostnaderna högre vilket sannolikt ger högre transportpris och kommer påverka budget för genomförande av byggnation och underhåll.

Sveriges Åkeriföretags noterar att infrastrukturinvesteringar ofta blir dyrare än beräknat och i underlaget beräknas 10 miljarder kr för ökade kostnader i vägsystemet för insatsvaror kopplat till godstransporter och ökade kostnader för omställning till följd av EU-kommissionens reformpaket för en skärpt klimatpolitisk styrning, Fit for 55. Sveriges Åkeriföretag anser att 10 miljarder är lågt räknat för dessa kommande kostnadsökningar.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar ambitionsnivån att återta hela underhållsskulden på väg och framhåller även betydelsen av insatser i regioner där infrastrukturen utgör ett särskilt hinder för tillväxt, för att säkerställa ekonomisk tillväxt i hela

landet.

Sveriges Åkeriföretag anser att omvärldsläget påverkar samhället och vår beredskap och det finns ett ökat behov av transporter. En logistik som effektivare hanterar varuflöden i hela Sverige kräver förbättrad väginfrastruktur. Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att inte ställa trafikslagen mot varandra utan lastbil, tåg, fartyg och flyg kompletterar varandra i försörjningskedjan mycket mer än de konkurrerar.

Förbättra vinterväghållning

Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs en större satsning på effektivare vinterväghållning då det är samhällsekonomiskt lönsamt och att undvika stopp i trafiken och därmed stopp i samhället. Sveriges Åkeriföretag bedömer att vinterväghållningen i Sverige blivit sämre under senare år. Vintertid uppstår flera allvarliga långa stopp i trafiken och mycket stora samhällskostnader som följd.

Sveriges Åkeriföretag anser att det behöver arbetas aktivt med att utreda kvalitets- och upphandlingskrav och att Trafikverket ser över strukturen med BAS kontrakt inom ett utredningsuppdrag från Regeringen. Ett sådant regeringsuppdrag kan med fördel utredas av annan part än Trafikverket för att uppnå en mer objektiv bedömning.

Sveriges Åkeriföretag gör samma bedömning som Trafikverket att mer ekonomiska medel behövs och att kostnader för basunderhåll ökar och det är av största vikt att trafiksäkerhet och framkomlighet prioriteras.

Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikverket bör upphandla vinterväghållning separat från Bas kontrakt med beredskapsfokus med ökat digitalt arbetssätt med rapportering och vägkvalitetsanalys. Den digitala tekniken bör innefatta lastbilars fordonsdata som utför underhållstjänster och standardiserad dataöverföring. Detta gör att Trafikverket kan samla in data och debiteringsunderlag från leverantörerna i kedjan likt som man gör med miljödata. Den typ av upphandling riktar sig till medelstora företag att lämna anbud och vara attraktiva till utförande personal på lång sikt.

Bygg mer hållbart

Sveriges Åkeriföretag anser att genomförande av infrastrukturbyggnation och underhållstjänster behöver vara än mer hållbar. Upphandlingskrav på euroklass och funktionskrav som möjliggör att leverantör tar fram lösning för att uppnå krav med lämplig drivlina och drivmedel när det gäller transporter. För att minska negativ påverkan är det också viktigt att krav ställs på materialet man bygger med och hur återvinning bör hanteras. Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att följa upp de krav som ställs och att uppgifter redovisas om hur mycket utsläpp som verksamheten har.

När det gäller redovisning av utsläppsdata så anser Sveriges Åkeriföretag att den

informationen bör vara digital och med standardiserat gränssnitt så att det möjliggörs för hela försörjningskedjan att arbeta med en standardiserad process för att skapa kvalitet och effektiv hantering av data.

För uppföljning av krav inom arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö så föreslår Sveriges Åkeriföretag att krav på Fair Transport eller liknande krav med fördel kan ställas i Trafikverkets upphandlingar. Fair Transport är en hållbarhetscertifiering som revideras årligen och granskas av en tredje part och underlättar uppföljningen för köparen då information är publik och digital. Det underlättar även för rapporteringskrav för CSRD.

Med omställning av fordonsflottan så blir kostnaderna högre vilket sannolikt ger högre transportpris och kommer påverka budget för genomförande av byggnation och underhåll. Sveriges Åkeriföretag delar Trafikverkets uppfattning att klimatförändringar med stora temperaturskillnader och nederbördsmängder ger ökat underhåll av vägsystemet och underhållstjänster.

Öka kostnadskontrollen

Det är av stor vikt att investeringarna görs på ett effektivt sätt för att maximera så mycket infrastruktur som möjligt per investerad krona. Därför bör regeringen fortsatt styra och följa upp mot kostnadseffektiva investeringar inom ramen för nationell plan och utvärdering att beräknad samhällsnytta uppnås.

Infrastrukturinvesteringar är i princip alltid förknippade med osäkerheter avseende nyttor och kostnader, särskilt i ett projekts tidiga skede. Sveriges Åkeriföretag anser att det är lämpligt att som Trafikverket anför, kunna ompröva projekt i planen, särskilt projekt i tidiga skeden och investeringar som ligger sent i plan.

Regeringen bör vid fastställandet av nästa nationella plan även väga in pågående och aviserade näringslivssatsningar.

Utred skatt för vägtrafiken

För att utforma ett skattesystem som är hållbart i ett omställningsperspektiv behövs en helhetssyn på skatter och avgifter i vägtrafiksystemet som bland annat också inkluderar fler typer av vägfordon, fordonskatt, drivmedelsskatter samt skatt på energi. En skatteväxling mot vägtull bör utformas så att den varaktigt stärker svensk åkerinäringens konkurrenskraft gentemot utländska åkeriföretag som kör godstransporter på väg i Sverige.

Sveriges Åkeriföretag anser att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att ta fram ett förslag till nytt system för vägtrafikens avgifter, skatter och tullar.

Öka kompetensförsörjning

Kompetensförsörjningen påverkar såväl förmågan till effektiva underhållstjänster som nyinvesteringar av infrastruktur. Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att Trafikverket tillsammans med transportnäringen och infrastrukturbranschen

arbetar med kompetensförsörjningsfrågan. Att förbättra utbildningarnas kvalitet och att öka yrkenas attraktivitet kräver näringslivets aktiva medverkan. Det krävs dock finansiella förutsättningar för utbildningsanordnare för att kunna behålla och utveckla utbildningar och utbildningsmiljöer.

Fler platser för rast- parkering och omkoppling

Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs fler möjligheter till rast- parkering och effektiv omkoppling av fordon utmed Sveriges vägnät. Dels för möjlighet att ta rast och vila enligt kör- och vilotidsbestämmelser och dels för omkoppling för effektiv distribution med störst behov i citynära läge. Effektivare långa fordon har införts som i hanteringen ger större behov utmed det statliga vägnätet för möjlighet till omkoppling och parkeringsplatser behöver ha större utrymme.

Det blir särskilt viktigt med fler och större parkeringsplatser då den ökande övergången till elfordon och andra miljövänliga alternativ som har begränsad räckvidd, och därmed behöver fler stopp för laddning och föreskrivna raster. Sveriges Åkeriföretag anser att laddplatser med fördel kan placeras på befintliga parkeringsplatser och införas på nybyggda platser.

Ökad transporteffektivitet med effektivare fordon

Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs en ny effektivare strategi för snabbare implementering av högkapacitetstransporter (HCT) till bärighet enligt BK4 med att föreskriva vägar för BK4 och långa fordon upp till 34,5 meter.

Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikverkets arbete med uppgradering av vägnätet går för långsamt och behöver påskyndas.

Sveriges Åkeriföretag anser också att för att få maximalt utnyttjande av bärighetsåtgärder behöver kommunerna stöttning i arbetet med att förskriva BK4 vägar. Här föreslår Sveriges Åkeriföretag att Trafikverket får i uppdrag att stödja de kommuner som vill ha hjälp med infrastrukturfrågor.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att regeringen snarast tillsätter ett utredningsuppdrag med uppgift att i samverkan med transportnäringen ta fram ett förslag till ny trafikförordning så att möjlighet ges till att implementera mer flexibla fordonskombinationer för godstransporter på väg inklusive långa fordon upp till 34,5 meter. Den vanligaste transporten är lokal eller regional och här behövs en anpassning så mer effektiva fordon kan användas. Finland är ett exempel där flexibla fordonsutformning har implementerats på ett bra sätt som främjar konkurrenskraft och transporteffektivitet.

Sveriges Åkeriföretag anser att effektivisering av godstransporter på väg, järnväg och sjö bidrar till att minska negativ klimatpåverkan. Trafikslagen väg, järnväg och sjö är i huvudsak inte utbytbara då de kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar. Godstransporter på väg är i huvudsak kortväga, medan järnväg och sjö är alternativ för godstransporter på längre sträckor. På längre

transportavstånd kan trafikslagens fördelar kombineras i intermodala godstransporter. Dessa används huvudsakligen vid import och export och mycket kan utvecklas tillsammans med varuägare och beställare av transporter.

Effektiv digitalisering

Elektrifiering, digitalisering och automatisering är förutsättningar för omställning till ett mer hållbart och effektivt transportsystem. Trafikverket är en central aktör i utvecklingen och behöver ett tydligt uppdrag att säkerställa förutsättningar för en digitalisering av hela transportsystemet. På sikt kan en digitalisering av transportsystemet minska kostnaderna för samhället. I omställningen kommer nya lösningar att behöva byggas upp och information behöver digitaliseras, vilket initialt kan innebära stora kostnader.

Sveriges Åkeriföretag anser att digitalisering också behöver vara standardiserad och stödja europeisk standard och vara förberedande till direktiv såsom eFTI (Electronic freight transport information) och ITS (Intelligent transport system). Det skulle innebära att data kan distribueras genom access-punkter och förenkla integrering mellan olika datasystem.

Alternativ finansiering

Trafikverket tar i inriktningsunderlaget upp möjligheten att använda tillkommande finansiering utöver planeringsramen. Trafikverket beskriver några objekt där myndigheten bedömer att det är möjligt såsom tunnlar, broar på väg, sidosystem till järnväg och kapacitetshöjande åtgärder.

Sveriges Åkeriföretag anser att alternativa finansierings- och genomförandeformer kan påskynda utvecklingen av infrastrukturen och att det även kan ge ökade möjligheter för ett effektivare genomförande. Alternativ finansiering är framför allt attraktiv i de fall kostnaden för investeringen kan återbetalas över tid, till exempel genom trafik- eller biljettintäkter. Exempel på projekt som finansierats och genomförts i bolagsform är Öresundsbron som ger Sverige en vinst på 1 miljard årligen. Det är välkommet att inriktningsunderlaget tar ett grepp om tillkommande finansiering utöver anslag.

Sveriges Åkeriföretag anser att olika former av alternativ finansiering bör övervägas. Lånefinansiering bör övervägas för angelägna objekt som i dag inte ryms i planeringsramen. Det är även angeläget att Sverige arbetar strategiskt med medfinansiering från EU.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg, Samhällspolitisk chef, Sveriges Åkeriföretag