

Trafikverket
Röda Vägen 1
789 89 BORLÄNGE

Stockholm 2017-11-30

Ref TRV 2017/32405
N2017/05430/TF

Remiss av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Våra bedömningar i sammandrag:

- Den utvidgade infrastrukturramen är bra men inte tillräcklig för att ta igen den upparbetade infrastrukturskulden.
- Trafikverkets plan lider i delar av motstridiga riktlinjer från regeringen.
- Transportföretagen ifrågasätter enligt vilka egentliga principer som planen beslutats.
- Samhällsekonomiska bedömningar bör vara utgångspunkten i prioriteringar av infrastrukturåtgärder i högre omfattning än som framgår i planen. Motiv för avsteg bör redovisas tydligare. Stora samhällsekonomiska värden kan annars gå förlorade i planeringen
- Satsningen på näringslivets transporter och på utpekade stråk och noder tillstyrks.
- En nordisk samplanering och en bättre koordinering med EU:s transeuropeiska transportnät, särskilt stomnätskorridorerna är nödvändig. En tydlig integrering av infrastrukturplaneringen med grannländer och EU:s myndigheter bör ske under kommande planperiod.
- Transporternas infrastruktur har olika förutsättningar och betydelse i storstäder resp. glesbygd. Planen måste ta hänsyn till dessa skillnader, det är inte rimligt att sätta dessa behov mot varandra.
- Transportföretagen ser positivt på att besöksnäringens betydelse tydligt uttrycks i planförslaget, men anser att det transportslagsövergripande systemperspektivet har ett för begränsat utrymme.
- Det vore högst rimligt att den nu framlagda planen koordineras med arbetet för att uppnå klimatmålet 2030. Överföringspotentialen mellan trafikslagen under planperioden ifrågasätts och en inriktning på att nå målet genom trafikminskning är inte acceptabel. Arbeta med att uppfylla EU:s direktiv om infrastruktur för alternativ infrastruktur nämns inte i planen, eller potentialen i samarbetsavtalet med Tyskland om elvägar.
- Behoven av forskning, utveckling och demonstrationsprojekt är stora och fortsatt ”triple helix”-verksamhet avgörande för både svenskt näringslivs framtida transportbehov och hållbarheten.



- Transportföretagen stödjer inriktningen i planen att lyfta fram digitaliseringen som en ny möjlighet att omforma transportsektorn mot ökad effektivitet och hållbarhet. Det är dock nödvändigt att introduktion av ny IT måste ske planerat och i dialog med brukarna av transportsystemet.

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive de här aktuella remissinstanserna Sveriges Hamnar, Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Transportindustriförbundet, Svenska Flygbranschen och Sveriges Bussföretag, har tagit del av rubricerade remiss och har följande övergripande synpunkter. Vi hänvisar även till separata detaljerade svar från Sveriges Hamnar och Sveriges Bussföretag.

Allmänt

Transporterna är samhällets blodomlopp. Utan fungerande transporter kommer successivt all verksamhet i samhället avstanna. Industriprodukter, arbetsresor, byggnadsverksamhet, livsmedel, handelsvaror, turism och upplevelser. Allt detta skapar konkurrenskraft, jobb och tillväxt och skapar skatteintäkter som används för välfärd för medborgarna. Men alla dessa verksamheter genererar också transportefterfrågan. Samhällets ekonomiska tillväxt leder därför till kontinuerligt ökade transportvolymerna. Det övergripande målet är att tillgodose dessa behov både ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart. Hela landet skall vara transportförsörjt, industri och näringsliv skall kunna konkurrera i globala handelsströmmar, växande storstadsområden skall klara innevånarnas efterfrågan på förflyttning och av varor i butiker och restauranger. Tillgänglighetsmålet som en del av funktionsmålet i transportpolitiken är centralt i detta arbete.

Transporterna genererar dock inte enbart samhällsnytta, utan medför också negativa effekter i form av trafikolyckor, trängsel, buller och utsläpp till luft. Det är viktigt att minimera dessa oönskade följder av transporterna. Inte minst minskning av klimatpåverkan från trafik är idag en viktig prioritet. Hänsynsmålen inom transportpolitiken anger ramar för detta arbete.

Det är mot denna bakgrund som ”Trafikverkets nationella plan för transportsystemet 2018-2029” måste betraktas. Det är lätt att konstatera att uppgiften inte är enkel, bl.a. mot bakgrund av att trafikens infrastruktur i Sverige under lång tid varit underförsörjd med resurser jämfört med många jämförbara länder. Uppgiften blir inte lättare av att regeringens inriktningsbeslut som ligger till grund för planen delvis är vaga och övergripande och till en del t.o.m. motstridiga. Att t.ex. å ena sidan lyfta fram konkurrenskraft som ett mål och å andra sidan se trafikvolymerna som ett problem skapar inte enkla verksamhetsförutsättningar.

Transportföretagen anser att den nu remitterade planen till icke oväsentliga delar lider av denna dubbelhet i mål och inriktningar. Trafikverket anger att syftet med planen är ”att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut”. Bland preciseringarna finns både att ”skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem” och att ”främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart”. Innebär detta att trafikslagens roller i framtidens transportsystem, redan nu är avgjorda? Trots t.ex. utvecklingen mot fossilfri fordonstrafik på väg, digitalisering och förväntade stora trafikökningar till följd av ekonomisk tillväxt? Transportföretagen skulle föredragit en sam-modal inriktning mot att öka effektivitet och hållbarhet inom alla trafikslag, var och en för sig och tillsammans.

Riksdagens beslut innebär att planen omfattar 622,5 mdr SEK, en ökning med 100 mdr jämfört med innevarande plan. Sammanlagt 289 mdr avsätts för drift, underhåll och reinvesteringar, medan 333,5 mdr avses användas för investeringar, s.k. ”utveckling av transportsystemet”. Transportföretagen anser att denna ökning av resurserna är bra. Både fler investeringar och bättre underhåll krävs för att möta framtidens transportutmaningar. Samtidigt står det helt klart att det kommer ta lång tid att hämta hem den infrastrukturskuld som byggts upp. Tempot i planen är också delvis väl långsamt i förhållande till behoven.

Om samhällsekonomisk effektivitet

Trafikverket anför i planen att *”förslaget till nationell plan har arbetats fram i flera steg och fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Utifrån nuvarande och förväntade utmaningar i transportsystemet har brister identifierats på regional och nationell nivå, i relation till de transportpolitiska målen. För föreslagna åtgärder har en sammanvägning gjorts av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad i relation till tillgängliga medel.”*

Transportföretagen ifrågasätter enligt vilka egentliga principer som planen beslutats. ”Fyrstegsprincipen” må verka vara enkel att begripa, men den är svår att koppla till planens utformning. I steg 1 skall t.ex. övervägas om behovet kan tillgodoses på annat sätt, och i steg 2 om behovet kan lösas genom optimering av befintlig infrastruktur. Men lätt hårdraget kan i princip järnvägstrafik alltid ersättas med parallella vägtransporter, något som ju är vardagsmat i samband med avstängningar av olika skäl. Innebär det då att fyrstegsprincipen i sin renaste form ens kan medge några nya baninvesteringar? Balansen i den föreliggande planen går ju i verkligheten helt i motsatt riktning.

Den långa listan i citatets sista mening, där samhällsekonomisk effektivitet reducerats till ett av många kriterier för planens utformning pekar på att objektiva principer i själva verket spelar en tämligen underordnad roll för planens föreslagna åtgärder. Politiska överväganden på statlig och regional nivå förefaller snarare överordnade. Är objektet i linje med sittande makthavares aktuella politiska prioriteringar? Är det litet nog att ”klämmas in” i en aktuell finansieringsram? Ger det positiv eller negativ politisk feedback i den aktuella regionen?

Infrastrukturplanering har alltid haft ett mått av förhandling inom sig. Samtidigt är det mycket stora resurser som skall fördelas och det gäller investeringar med mycket långsiktiga effekter i samhället. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är *”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”*. Det innebär att åtgärder i transportsektorn ska vara samhällsekonomiskt effektiva, dvs. de bör åstadkomma så mycket samhällsekonomisk nytta som möjligt per satsad skattekrone. I begreppet samhällsekonomisk nytta ingår inte bara rent ekonomiska effekter utan i princip alla typer av effekter en transportåtgärd kan ge upphov till, som t ex ökad trafiksäkerhet, mer fritid, minskade utsläpp osv. Att åtgärder ska skapa så mycket sammanlagda nyttor som möjligt per satsad krona är alltså ett naturligt mål, och principen har sedan lång tid varit grundläggande för transportpolitiken.

Det i sin tur innebär enligt Transportföretagens mening att, i varje fall så länge nuvarande finansieringsmodell för trafikens infrastruktur gäller, samhällsekonomiska bedömningar bör vara utgångspunkten i prioriteringar av infrastrukturåtgärder. Metodiken för sådana är väl utvecklade. Det kan finnas effekter som inte kan värderas i kalkylerna och som därmed kan motivera en

kvalitativ bedömning som i vissa fall skulle kunna motivera avsteg från de resultat som den kvantitativa samhällsekonomiska kalkylen visar. Ett ofta nämnt exempel är effekter på tillförlitligheten i trafiksystemet. Trafikanalys diskuterar detta i PM 2017:10 och konstaterar emellertid att det finns svagt stöd i forskningen för att det kalkylmetoderna skulle ha brister som är av signifikant betydelse. Transportföretagen stöder fortsatt forskning och utveckling av kalkylmodellerna, men förväntad påverkan på slutresultatet får heller inte överdrivas. Det är viktigt att hålla i minnet att de faktorer som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen inte kan värderas kvalitativt utan risker för dubbelräkning. Det gäller t ex nyttan av de resor och transporter som utförs samt effekter på miljö och trafiksäkerhet. Om man ska frångå de samhällsekonomiska kalkylerna annat än marginellt och i enstaka fall måste det alltså finnas andra faktorer, och det bör redovisas transparent vilka dessa andra effekter som värderats och hur de värderats. Om man som i Trafikverkets plan på ett markant sätt avviker från de samhällsekonomiska underlagen bör det alltså finnas stora betydelsefulla poster som kan presenteras i planen. Någon sådan redovisning har Transportföretagen dock inte funnit, annat än den allmänna listan på faktorer citerad ovan.

Här finns förmodligen förklaringen till att de redovisade samhällsekonomiska nyttorna varierar kraftigt mellan olika förslag i planen. För väginvesteringarna är netto-nuvärdekvoten (NNK) 1,1, för sjöfartsinvesteringarna 0,8 medan de för järnvägsinvesteringarna endast är 0,1. Nyttan för järnvägsunderhåll är dock samtidigt mycket hög, 1,7. Stora resurser föreslås satsas på åtgärder med negativ nytta medan åtgärder med hög nytta i många fall har strukits från planen. Det är alltså höljt i dunkel på vilka grunder Trafikverket prioriterat. Liknande kritik har för övrigt även framförts av Riksrevisionen.

Baserat på de resonemang och beräkningar som gjordes av Finanspolitiska rådet 2015 (och även av SNS Konjunkturråd 2016) är det mycket stora samhällsekonomiska värden – kanske över 100 mdr SEK – som går förlorade genom att planen endast i begränsad utsträckning beaktar samhällsekonomiska aspekter. Transportföretagen ifrågasätter därför om det angivna syftet med planen att ”*skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem*” verkligen kan uppnås.

Transportföretagen stöder det förslag som Svenskt Näringsliv framfört att inrätta ett infrastrukturråd med uppgift att genomföra en kontinuerlig, oberoende och sammanhängande utvärdering av infrastrukturpolitiken och -förvaltningen.

Om godstransporter, stråk och internationell infrastruktur

Godstransporterna är avgörande för svenskt näringsliv och industrins konkurrenskraft. Regeringen har aviserat en samlad godstransportstrategi till våren 2018. Det är en länge efterfrågad åtgärd och infrastrukturplanen bör samordnas med denna strategi.

Planen 2019-29 innehåller en utpekad satsning på att förbättra näringslivets transporter. Detta är utmärkt. Planen innehåller också en rad positiva åtgärder som är i linje med denna allmänna satsning, även om behoven i verkligheten är betydligt större än förslaget. Ett exempel på en efterfrågad åtgärd som nu tillgodoses i viss mån är den s.k. marknadspotten på 1,2 mdr under planperioden för att påskynda smärre infrastrukturatgärder av stor betydelse för näringslivet. Summan är dock inte imponerande och kan t.ex. jämföras med den statliga cykelsatsningen i planen på 1,5 mdr. Det stora fokuset på underhållsåtgärder i planen är positivt och nödvändigt inte minst för att klara transportkvaliteten för järnväg och för vägtransporter i glesbygd.

Transportföretagen efterfrågar samtidigt en bredare satsning på bärighet i vägnätet för att tillåta

tyngre och längre fordon i hela landet, liksom på utbyggnad i järnvägsnätet för att tillåta längre och tyngre tåg. Den utökade ramen för sjöfartsåtgärder i farleder och slussar är positiv, även om 3,9 mdr fortfarande enbart är 1 % av den totala investeringsramen och knappast kan sägas stå i proportion till sjöfartens betydelse för transportsystemet eller till Trafikverkets prognos om en tillväxt i ton på 40 % i de svenska hamnarna till 2040. Inriktningen på åtgärderna som nämns bedöms däremot som rimlig.

Transportföretagen noterar med tillfredställelse det stråkperspektiv som återfinns i planens inledande del, där viktiga stråk och noder anges. Det är också bra med skrivningarna om behov av omledningsvägar i huvudstråken för att minska effekter av trafikavbrott. Dessvärre saknas i stort detta stråkperspektiv i avsnittet i planen där de namngivna investeringarna redovisas. Liksom i tidigare planer sönderfaller åtgärderna i lokala/regionala objekt med etappvis utbyggnad etc. Transportföretagen anser att planen rimligtvis borde sätta objekten i sitt sammanhang och redovisa effekter på hela stråken och noderna av insatserna. Ett område som inte får tillräcklig uppmärksamhet i planen och som har stor betydelse för social hållbarhet är behovet av säkra och välutrustade uppställningsplatser för tunga fordon längs huvudstråken.

Det internationella perspektivet, både nordiskt och europeiskt saknas även i denna plan i alltför stor utsträckning. Dagens nationella infrastrukturplanering med få gränsöverskridande inslag innebär klara risker. När samtliga modeller och metoder för behovsanalyser, bedömning av efterfrågan på transporter, beräkningar av nyttan av utbyggd infrastruktur mm gör halt vid landgränsen finns det en uppenbar risk för felskattning. Både av behov och efterfrågan men också av nyttorna. Det finns betydande risker för störningar i transporterna av norska, svenska och finska exportprodukter ut till resten av Europa/grannländer om man inte snarast etablerar ett gränsöverskridande perspektiv när det gäller infrastrukturplanering inkl. underhåll och transportplanering. De senaste åren har det också inträffat en rad händelser (tågurspårningar mm) som visat att dessa risker är reella. Potentialen för och effekter av en betydande ökning av transporter i öst-västlig riktning i framtiden måste också uppmärksammas på ett helt annat sätt än hittills. Näringslivets organisationer har redan tidigare pekat på dessa problem och vilka vinster som skulle ligga i en gemensam nordisk gränsöverskridande infrastruktur- och transportplanering. Kontakter för infrastrukturens samordning bör emellertid även omfatta andra Östersjöländer, inte minst Polen och Tyskland.

Till detta kommer att hanteringen från regeringen och Trafikverket av EU:s utpekade infrastrukturnät (TEN-T *Transeuropean transport network*) och särskilt stomnätet och den ”*core network corridor -- ScandMed?*” som berör Skandinavien och Sverige har ifrågasatts av näringslivet vid flera tillfällen. Korridoren är central för näringslivet, och EU-utpekandet innebär särskilda möjligheter till samfinansiering främst genom CEF (*Connecting Europe Facility*) av projekt i stråken och noderna i korridoren men också genom andra typer av samfinansiering, bl.a. med stöd av Europeiska Investeringsbanken (EIB). Sådana projekt kan inte enbart gälla väg-, farleds- och banutbyggnader utan även digital infrastruktur längs stråken, infrastruktur för alternativa bränslen, säkra uppställningsplatser för lastbilar eller investeringar i flygplatser, terminaler och hamnar. EU-målen finns formulerade i den så kallade TEN-T-förordningen, som fastställdes år 2013. Syftet är att möjliggöra effektivare och mer högkvalitativa transporter för medborgare och företag i sammanhängande korridorer inom EU, så kallade stomnät. Målen ska enligt förordningen vara uppfyllda år 2030. Riksrevisionen har i en nyligen publicerad granskningsrapport granskat och riktat kritik mot den svenska hanteringen av TEN-T:

”Riksrevisionens bedömning är att varken regeringen eller Trafikverket har prioriterat EU-perspektivet i planeringen av den nationella transportinfrastrukturen. Trafikverket borde, efter att TEN-T-förordningen antogs år 2013, ha påbörjat en samlad planering för hur EU-målen ska beaktas och genom åtgärdsvalsstudier inlett prövningen av de projekt som behöver genomföras om EU-målen ska uppfyllas. En sådan samlad planering har dock inte genomförts. Regeringen har exempelvis inte på ett tydligt sätt gett Trafikverket direktiv att EU-målen ska uppfyllas till 2030. Regeringen har inte heller begärt att Trafikverket ska ta fram en samlad analys av hur nuvarande standard inom det svenska stornätet förhåller sig till de specifika EU-målen och hur målen fram till 2030 ska nås. Trafikverket i sin tur har inte heller tagit fram någon sådan samlad analys eller en konkret plan för hur EU-målen ska beaktas. EU-perspektivet har också en underordnad roll i verkets interna verksamhetsplanering.”

Transportföretagen beklagar dessa slutsatser som stämmer med vår uppfattning, och förutsätter att Trafikverket nu kommer att beakta dem och genomföra en tydlig integrering av infrastrukturplaneringen med grannländer och EU:s myndigheter under kommande planperiod.

Om skilda förutsättningar i stad och landsbygd och om besöksnäringen

Transporternas infrastruktur har olika förutsättningar och betydelse i storstäder resp. glesbygd. Planen måste ta hänsyn till dessa skillnader, det är inte rimligt att sätta dessa behov mot varandra.

Vad gäller stadstrafikfrågorna har Transportföretagen inga synpunkter på den föreslagna inriktningen vad gäller kollektivtrafik, men ifrågasätter frånvaron av åtgärder för effektiv och hållbar godstransportdistribution i städer. E-handelsutveckling och urbanisering kommer under planperioden att öka behovet av åtgärder även inom denna del av stadstrafiksystemet. Stöder staten lokala cykelbanor borde även t.ex. lastfar, nattdistribution och samdistributionslösningar kunnat inkluderas på godssidan. Vad gäller väginfrastruktur noterar vi, som tidigare nämnts, att planen på tveksamma skäl exkluderar flera objekt som kunnat få stor betydelse för storstadstrafiken, t.ex. en östlig förbindelse i Stockholm. Även sådana storstadsobjekt som ingår i planen ligger ofta påfallande sent eller kommer enbart att påbörjas under planperioden.

Beträffande flygplatser noterar Transportföretagen avsaknad av åtgärder för att höja kapaciteten på Arlanda. Hur förslag från det av regeringen tillsatta Arlandarådet skall samordnas med den nu framlagda planen framgår inte heller.

Beträffande infrastrukturen i glesbygd konstateras i planen att vägstandarden på det lågtrafikerade vägnätet bedöms komma att försämrans under planperioden, men att *”man även fortsättningsvis kan färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät”*.

Transportföretagen utgår i sådana fall från att denna skyltade hastighet inte kommer sänkas i takt med standarden, eftersom det givetvis skulle ge försämrad tillgänglighet för boende och företag i dessa områden. Även för vissa lågtrafikerade banor anges i planen försämringar under planperioden, något som Transportföretagen beklagar även om banornas funktionalitet anges bibehållas.

I planförslaget konstateras att tillgängligheten till en rad stora besöksmål/destinationer utanför storstäderna i huvudsak brister i utbudet av direktflyg, tillförlitlighet hos tåg- och färjeförbindelser, utbudet av lokal tillgänglighet och kollektivtrafik, anslutningar till och från flyg eller tåg, möjligheten att få information på flera språk samt i framkomlighet och attraktivitet på vägar. Planen omfattar dock flera positiva åtgärder som avser att korta restiden till stora turistdestinationer, t.ex. en ny

landningsbana på Sälens flygplats. I det fallet noterar vi dock att regeringens föreslagna flygskatt kommer leda i rakt motsatt riktning för Sälén och flygplatser i andra turistorter.

Besöksnäringens utveckling är beroende av goda förbindelser och funktionalitet på samtliga trafikslag samt att sammankoppling av trafikslagen fungerar väl. För besöksnäringen är det avgörande att transportinfrastrukturen utformas så att den fungerar hela vägen fram till slutdestinationen under hela året och på tider som passar besökaren. Det är även viktigt att logistiken till olika destinationer fungerar utifrån ett godsflöde för att säkerställa att alla delar i kedjan förutom transporter äta, bo, göra fungerar för att stödja besöksnäringen.

Transportföretagen ser positivt på att besöksnäringens betydelse tydligt uttrycks i planförslaget, men anser att det transportslagsövergripande systemperspektivet har ett för begränsat utrymme och att det finns stor potential i att öka systemperspektivet och prioritera åtgärder som på ett effektivt sätt kan sammankoppla olika trafikslag samt även ta hänsyn till våra grannländers internationella nav. Först när både spårbunden trafik, vägar, flyg, buss och båt är väl utvecklade och effektivt sammankopplade finns rätt förutsättningar för besöksnäringens fulla potential.

Om klimatarbetet

Planperioden omfattar hela perioden fram till riksdagens klimatmål för transportsektorn 2030. Transportföretagen har tidigare i många sammanhang bejakat det långsiktiga målet om fossilfri fordonstrafik till mitten av seklet, men varnat för svårigheten att nå 2030-målet utan att riskera rörligheten i samhället och riksdagens tillgänglighetsmål inom transportpolitiken. Trafikverket anser i planen att sektorsmålet skall uppnås med i huvudsak andra redskap än infrastrukturinvesteringar, framför allt ”kraftfulla styrmedel”. Planens tydliga fokus på järnvägsinvesteringar anges emellertid samtidigt som ett led i att bidra till omställningen, trots att s.k. överföring mellan trafikslagen endast kan ge mindre bidrag till omställningsarbetet mot fossilfrihet i transportsektorn. Trafikanalys har t.ex. (rapport 2016:7) konstaterat att *”endast 8 % av det gods som transporteras inrikes med lastbil går längre än 300 km, det avstånd som anses konkurrenskraftigt för att åstadkomma en överflyttning till järnväg och inrikes sjöfart”*. Dessutom framgår det inte i planen att möjligheten att ta över volymer till järnväg idag är starkt begränsade, något Trafikverket själva medgett i inriktningsunderlaget, och att en förbättring kommer ta tid. Hur stor andel av godstransporter på väg som ens kommer vara teoretiskt möjliga att ”överföra” till 2029 framgår inte av planen. Förslagen om miljökompensation för järnvägstransporterat gods är positivt men de planerade höjda banavgifterna (total beräknad intäkt 27,4 mdr under planperioden) kommer motverka dessa strävanden. Detsamma gäller sjöfart, där planer på eco-bonus i sig är positivt, men aviserade farledsavgiftshöjningar går i motsatt riktning.

Ett annat område som nämns i planen som viktigt för omställningen till fossilfri fordonstrafik är biobränslen. Planen innehåller inga bedömningar eller åtgärder för att klara denna omställning, som sannolikt även den kommer vara betydligt svårare att genomföra i den utsträckning som riksdagens sektorsmål förväntar, bl.a. eftersom EU:s förnybart-direktiv sannolikt kommer begränsa hållbar råvara till biobränslena fram till 2030.

Trafikverket anser alltså att infrastrukturplanen inte är rätt plats att diskutera uppfyllandet av riksdagens mål för transportsektorn trots att 2030 är ett år efter planens slut. I praktiken kommer alltså målfuppfyllandet ske inom ramen för den infrastruktur som existerar eller finns i planen. Snarare bromsar planen vissa åtgärder där infrastruktur skulle kunna bidra till omställning fram till 2030. Ett sådant exempel är att åtgärder för att elektrifiera tung trafik på väg inte finns inte

med i planen, enbart fortsatt utredningsarbete. Detta trots att det finns fungerande teknik (e-highway) och trots att elektrifiering av bandelar redovisas som en del i omställningen. (En bas för gränsöverskridande konkreta åtgärder finns för övrigt i samarbetsavtalet mellan Sverige och Tyskland om elvägar.) Några förslag till hur Trafikverket kan bidra till energieffektivisering genom förbättrad logistik (s.k. horisontell samverkan, logistikbonus etc.) framgår inte heller.

Trafikverket anger i remissunderlaget att fokus bör ligga på att minska utsläppen från vägtrafiken där ekonomiska styrmedel och regleringar har stor potential, men att det ligger utanför Trafikverkets kontroll. Trafikverket skriver exempelvis: *”För att på allvar hålla tillbaka utvecklingen av vägtrafiken bedömer Trafikverket att åtgärderna i infrastrukturen och stadsplaneringen behöver kombineras med styrmedel som ökar körkostnaderna och restiden för vägtrafiken i jämförelse med andra transportalternativ, så att de senare blir mer konkurrenskraftiga.”* Denna inriktning, som Transportföretagen starkt ifrågasätter, bygger på det ”transportsnåla samhälle” (numera omdöpt till ”transporteffektivt samhälle”) som Trafikverket drivit i sina miljöbilagor och i olika utredningar under lång tid. Planförslaget innehåller även skrivningar som att *”i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen kan trafiken med bil och lastbil antas ha minskat jämfört både prognosen och volymen idag”* och att *”Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer”*, utan att problematisera detta. Hur denna inriktning kan kombineras med ökat transportbehov i samhället och med transportpolitikens tillgänglighetsmål förblir för Transportföretagen en gåta.

Enligt Transportföretagen vore det högst rimligt att den nu framlagda planen koordineras med arbetet för att uppnå klimatmålet 2030. Om Sverige skall uppfylla ett egenkonstruerat klimatmål utan att försämra mobilitet och konkurrenskraft krävs med all sannolikhet inte bara kraftfulla styrmedel i form av fördyrande skatter – redan den beslutade årliga höjningen av drivmedelsskatterna med KPI + 2 % kommer att medföra väsentligt högre beskattning av vägtrafik än våra konkurrentländer. Enligt Transportföretagen krävs också en storsatsning från staten på elektrifiering av vägtrafiken (t.ex. längs den svenska delen av TEN-T korridoren) och andra positiva incitament på marknaden för att få ned utsläppen så kostnadseffektivt som möjligt. Trafikverket kan alltså inte ställa sig vid sidan av denna omställning utan måste rimligen vara en central del av den.

Transportföretagen beklagar också i detta sammanhang den brist på gränsöverskridande perspektiv som visar sig i Sveriges bristfälliga genomförande av sina förpliktelser enligt Direktiv (2014/94/EU) om utläggning av infrastruktur för alternativa bränslen. Enligt en av EU-kommissionen genomförd utvärdering av medlemsstaternas genomförandeplaner (SWD (2017)265) bryter Sverige mot direktivet genom att inte ange några klara mål vare sig för fordon för alternativa bränslen eller för laddnings/påfyllningsinfrastruktur vilket sätter möjligheterna till gränsöverskridande trafik och den inre marknaden för sådana fordon i fara.

Om forskning och digitalisering

Satsningen på FUD (forskning, utveckling, demonstrationsprojekt) inom transportområdet är bra, men behoven är stora och fortsatt ”triple helix”-verksamhet avgörande för både svenskt näringslivs framtida transportbehov och hållbarheten. Inriktningen som redovisas i planen är närmast given utifrån de transportpolitiska mål som måste styra. Det är bra att tvärvetenskaplig forskning lyfts fram i planen. Dock bör även viktiga områden som t.ex. kopplingen mellan konkurrenskraft i näringslivet och transporteffektivitet ingå. Forskning om att ”minska transportbehov” bör dock med fördel omformuleras till att ”tillgodose transportefterfrågan så

effektivt som möjligt”. Som nämndes inledningsvis är det svårt att se att behoven att transportera alls kan komma att minska under planperioden med tanke på politiskt önskad ökad ekonomisk aktivitet och en ökande befolkning, i varje fall om regeringens strävan om fortsatt välfärd skall uppfyllas.

Transportföretagen vill slutligen stödja inriktningen i planen att lyfta fram digitaliseringen som en ny möjlighet att omforma transportsektorn mot ökad effektivitet och hållbarhet. Det är dock nödvändigt att här påpeka att introduktion av ny IT måste ske planerat och i dialog med brukarna av transportsystemet. Den tillkommande nyttan måste tillförsäkras och kontinuerligt följas upp. Erfarenheterna från t.ex. järnvägens signalsystem ERTMS manar inte till efterföljd. På vägtrafiksidan kan ITS-utvecklingen dock ge stora fördelar med rätt planering. Det kan ifrågasättas varför inte planen tydligare integrerar ITS i utvecklingsramen. Under planperioden kommer sannolikt utvecklingen mot automatiska fordon, platooning m.m. att accelerera och kopplingen mellan fordon och infrastrukturen blir då en viktig faktor. Som tidigare nämnts finns också möjlighet att knyta sådana investeringar till EU:s TEN-T nät med dess medfinansieringsmodell.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Näringspolitisk chef

Transportföretagen