

Näringsdepartementet
N2017/05430/TIF

2017-11-30

Remissyttrande – Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för planperioden 2018-2029.

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

Samhällsekonomiskt lönsamma investeringar

Förslaget till nationell plan har arbetats fram i flera steg och fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Då den sk fyrstegsprincipen tillämpas, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis och där nyinvesteringar kommer som det sista steget (steg 4) så är det än mer viktigt att de nyinvesteringar som genomförs grundar sig på samhällsekonomiska kalkyler samt att de projekt som samhället ska investera i visar på en ökad samhällsekonomisk nytta.

Samhällsekonomisk effektivitet är en del av det övergripande transportpolitiska målet och ska väga tungt när de långsiktiga infrastrukturplanerna upprättas. Enligt Trafikverkets delrapport ”Samlad effektbedömning av förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029” så är väginvesteringarna i planen i genomsnitt betydligt lönsammare än järnvägsinvesteringarna. Väginvesteringarna har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 1,1 och ett nettonuvärde på 51 miljarder kronor. Motsvarande för järnvägsinvesteringarna är genomsnittlig nettonuvärdeskvot -0,3 och ett nettonuvärde på minus 55 miljarder kronor.

Underhåll

Trots att samhällsekonomiska kalkyler ska spegla en viktig roll i prioriteringen mellan olika projekt så är fördelningen mellan väg och järnväg oroväckande. Att enbart 164 miljarder kronor ska avsättas till vägunderhåll medan 125 miljarder kronor ska avsättas till järnvägsunderhåll kommer att få stora negativa konsekvenser både på kort och på lång sikt.

Enligt Trafikverket kommer det lågtrafikerade vägnätet att få en negativ tillståndsutveckling vilket är förödande för de som bor utanför storstadsområdena. Det statliga järnvägssystemet omfattar ca 14 000 km spår i Sverige jämfört med det statliga vägnätet på 98 500 km väg. Persontrafikarbetet är mer än tio gånger större på väg. Att närmare hälften av det ekonomiska utrymmet för drift och underhåll går till järnväg kan då te sig orimligt.

Transporteffektivt samhälle

De åtgärder som Trafikverket föreslår ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden samt förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar. Trafikverkets bedömning är att det sammanlagda transportarbetet i Sverige ökar med 32 procent mellan 2014 till 2060 för färdställen bil, buss, tåg och flyg. Resandet med bil ökar under perioden och bilen kommer även i framtiden att dominera persontransporterna. Trafikverket anser 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”. Att Trafikverket anser att det behövs åtgärder som fördyrar respektive förlänger restiden för vägtrafiken för att andra transportmedel ska bli mer konkurrenskraftiga är anmärkningsvärt. Varje transportslag bör få förutsättningar att bli så effektivt som möjligt. En ökad effektivitet i transportsystemet kräver ett väl fungerande samspel mellan trafikslagen. BIL Sweden anser att det bör skapas rättvisa spelregler för alla transportslagen, inom såväl persontrafiken som godstrafiken.

Minskad miljöpåverkan

För att kunna minska fordonens klimatpåverkan och energianvändning har fordonstillverkarna en gemensam strategi, som innefattar åtgärder både på kort och lång sikt. Strategin genomsyrar allt utvecklingsarbete och bygger på tre viktiga hörnstenar: Energieffektivisering, ökad användning av biodrivmedel och nya tekniker där hybridisering, elektrifiering, och bränsleceller är bra exempel. Trafikverket gör här ingen skillnad mellan nya och gamla fordon, och inte heller om de körs på fossilt drivmedel eller icke fossilt drivmedel. Förutom den positiva tekniska utvecklingen som sker med själva fordonen så ser vi en mycket positiv utveckling när det gäller drivmedel. Bensin och diesel är inte längre enbart fossila drivmedel. Biodrivmedelsandelen ökar snabbt, exempelvis HVO med hög inblandning i diesel. Detta medför att de fossila koldioxidutsläppen från energieffektiva bensin- och dieselmotorer minskar ännu snabbare.

Den nationella planen för transportsystemet förhåller sig till ett antal, av regeringen, prioriterade utmaningar. Omställningen till fossilfrihet pekas ut som en utmaning, men Trafikverket anser att minskad klimatpåverkan kräver styrmedel och åtgärder som ligger utanför den nationella planen. Järnvägssatsningarna i planen bidrar till minskad klimatpåverkan men det tar tid och enligt Trafikverket kommer effekterna att märkas först efter 2030. Planperioden omfattar hela perioden fram till riksdagens klimatmål för transportsektorn 2030 (målet om att minska koldioxidutsläppen med 70 procent till 2030 jämfört med 2010). Det innebär att måluppfyllelsen kommer att behöva ske inom ramen

för den infrastruktur som finns i planen. Trots detta så saknas satsningar på att elektrifiera tunga trafik på väg. Enbart fortsatt utredningsarbete är inte tillräckligt för att åstadkomma förändringar när det gäller den tunga trafiken. Dessutom saknar vi åtgärder för effektiv och hållbar godstransportdistribution i våra städer. Vidare skulle satsningar på fler BRT-linjer (Bus Rapid Transit) snabbt kunna bidra till minskad klimatpåverkan genom snabb implementering. Trafikverket anser att BRT skulle kunna utgöra stommen i medelstora städer. Även i våra tre storstäder skulle BRT kunna utveckla den regionala trafiken. BRT kan hjälpa till att avlasta vägnätet och förbättra mobiliteten i en hel region, vilket hjälper arbetsmarknadens funktion, främjar individuell mobilitet och höjer livskvaliteten. De investeringar som har gjorts när det gäller satsningar på att bygga ut kollektivtrafiken har alltför ensidigt satsats på järnväg. Sverigeförhandlingen fokuserar på spårsatsningar, vilket inte speglar resandet i kollektivtrafiken då bussen står för huvuddelen. Det är därför olyckligt att väginvesteringar, som exempelvis en östlig förbindelse i Stockholm exkluderats i planen. En östlig förbindelse skulle stärka kollektivtrafiken samtidigt som den avlastar innerstadens biltrafik med i genomsnitt elva procent.

Morgondagens transportsystem

BIL Sweden stödjer Trafikverkets beskrivning om att det behövs mer kunskap om digitalisering i alla trafikslag, samt i ett sammanhållet transportsystem. Digitaliseringen, automatiseringen och elektrifieringen innebär nya möjligheter och utmaningar för transportsystemet. Med en ökad automatisering förbättras trafiksäkerheten samtidigt som miljöbelastningen minskar och transporteffektiviteten ökar. Trafikverket föreslår särskilda satsningar på test och demonstration och större fokus på förkommersiell upphandling för att nå högre innovationstakt och snabbare implementering av forskningsresultat.

BIL Sweden stödjer Trafikverkets planer på att tillsammans med akademien och industrin genomföra ett antal demonstrationsprojekt inom såväl gods- som persontransportområdet. Trafikverket har viktig roll i att driva på och medverka i att utveckla och införa ny teknik och smarta lösningar, både när det gäller utmaningen att minska miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten samt att minska trängseln i våra städer.

Stockholm den 30 november 2017

Jessica Alenius
Vice VD, BIL Sweden