

Yttrande

Kontaktperson i detta ärende
Mårten Johansson
070-6711385
mårten.johansson@akeri.se

Näringsdepartementet

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

YTTRANDE ANGÅENDE FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2018-2029

Sveriges Åkeriföretag är med drygt 6000 åkeriföretag med drygt 36.000 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 följande synpunkter på förslaget.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

- Minskad negativ påverkan från vägtrafik kan uppnås samtidigt som transportarbetet på väg kommer att öka kraftigt i framtiden.
- Trafikverket har i nationella planen 2018-2029 tagit fram ett bra underlag som tydligt visar att det är viktigt att prioritera ordningsföljden för investeringar och vidmakthållande av infrastruktur, dels för olika åtgärder inom trafikslagen, dels mellan trafikslagen.
- Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018 – 2029 som är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor, bör omprioritera investeringar i förhållande till den samhällsnytta, nettonuvärdeskvot NNK, som kan uppnås, och ta fram resurser för att tidigarelägga de lönsammaste objekten.
- Nationella planen har en mycket hög prioritering av järnvägsobjekt, varav många inte ens är lönsamma, och för liten prioritering av vägobjekt som i nationella planen, baserat på NNK, i genomsnitt är 11 gånger lönsammare för samhället än genomsnittet för de järnvägsobjekt som ingår i planen.
- Styrmedel för överföring av gods mellan olika trafikslag t.ex. från väg till järnväg är olämpligt och ineffektivt då trafikslagen kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar.
- Ett tillskott på 15 miljarder behövs för att snarast uppgradera hela nuvarande BK1 till 74 tons kapacitet för godstrafik på väg, vilket innebär god samhällsnytta (NNK2,5). Att genomföra detta inom befintliga anslag tar oacceptabel lång tid.

- 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. Baserat på NNK är detta 110 gånger lönsammare än genomsnittlig järnvägsinvestering.
- Det är mycket angeläget att vidmakthålla vägtransportsystemets funktion och att eliminera eftersläpande underhåll, vilket kräver mer finansiella resurser till väginfrastruktur.
- Godstrafik på väg är central och kostnadseffektiv samt blir allt mer långsiktigt hållbar med ökad användning av tyngre och längre 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.

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.

Trafikverket har i nationella planen 2018-2029 tagit fram ett bra underlag som tydligt visar att det är viktigt att prioritera ordningsföljden för investeringar och vidmakthållande av infrastruktur, dels för olika åtgärder inom trafikslagen, dels mellan trafikslagen. Trafikslagen väg, järnväg och sjö kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar. Alla trafikslag behövs och behöver effektiviseras.

Sveriges Åkeriföretag anser att minskad negativ påverkan från vägtrafik kan uppnås samtidigt som transportarbetet på väg kommer att öka kraftigt i framtiden. Ökad tillgång på fossilfria drivmedel är en nyckel som med rätt politiska beslut kan skapa förutsättningar för att nå målet för 2030.

Vägtrafik blir mer och mer ekonomisk och trafiksäker. Vägsystemet är robust, flexibelt och tillgängligt för mycket stora trafikant- och intressentgrupper, också de som inte bor eller driver näringsverksamhet i städer eller nära en järnvägsstation. Vägtransporter är som blodomloppet, centralt för att transporter ska fungera. Fokus bör därför vara att effektivisera och minimera negativ påverkan snarare än att byta trafikslag. Sveriges Åkeriföretag anser att nationella planen har en överdriven prioritering av järnvägsobjekt, varav många inte ens är lönsamma, och för lite prioritering av vägobjekt som är mycket lönsamma för samhället.

Vid prioriteringar av ordningen för åtgärder mellan olika objekt i nationella planen så bör nettonuvärdeskvoten NNK i ökad utsträckning vara vägledande, så att samhällets begränsade resurser kan användas smart, och ge bästa nytta. De uppenbart lönsammaste objekten i planen, som har hög NNK, bör åtgärdas tidigt i planperioden. Samhället har inte råd med uppenbart olönsamma objekt. Sveriges Åkeriföretag anser att nationella planen prioriterar fel när det perifera vägnätets standard inte ens kan vidmakthållas i slutet av perioden. Det är kapitalförstöring att inte vidmakthålla väginfrastruktur.

Sveriges Åkeriföretag anser att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018 – 2029 som är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor, bör omprioritera investeringar i förhållande till den samhällsnytta, NNK, som kan uppnås och om möjligt öka anslagen för att tidigarelägga de lönsammaste objekten.

Inför arbetet med nationella planen 2018-2029 var direktivet till Trafikverket följande fördelning:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Trafikverket har mycket tydligt visat att väginvesteringar är lönsammast, därefter investeringar i sjöfart och sist kommer järnvägsinvesteringar. Trafikverkets direktiv från regeringen som är baserat på riksdagsbeslut har en oproportionerligt stor satsning på järnvägsinvesteringar i förhållande till väg. Detta är speciellt anmärkningsvärt med tanke på den betydligt mindre avkastning som järnvägsinvesteringar ger i förhållande till väginfrastruktur. Trafikverkets redovisning av NNK ger anledning till omprioritering till förmån för mer resurser till väginfrastruktur.

Nettonuvärdeskvot, NNK, kan användas som mått på värdering av nytta för samhället och utgöra underlag för en bra prioritering av infrastrukturåtgärder:

- **Väginvesteringarna** har preliminärt, för analyserade objekt i nationella planen, en genomsnittlig nettonuvärdeskvot, NNK, på 1,1. Detta innebär att vägobjekt är i genomsnitt 11 gånger lönsammare än järnvägsinvesteringar.
- **Sjöfartsinvesteringarna** i planförslaget uppvisar en genomsnittlig NNK på 0,8. Detta innebär 8 gånger lönsammare än järnvägsinvesteringar.
- **Järnvägsinvesteringar** har preliminärt en genomsnittlig NNK på 0,1.

Lönsamhet för effektivare godstransporter på väg har tidigare utretts av Trafikverket:

- Som jämförelse är det **25 gånger lönsammare med tyngre lastbilar** (NNK 2,5) jämfört med en genomsnittlig järnvägsinvestering i planen, om hela BK1 vägnätet med 64 tons bruttovikt för lastbilar uppgraderas till 74 ton, BK4.
- Som jämförelse är det **110 gånger lönsammare med längre lastbilar** (NNK 11) jämfört med en genomsnittlig järnvägsinvestering. Denna stora samhällsnytta uppnås genom att öka tillåten fordonslängd för lastbilar till 34 meter.

Åkeriföretag i Sverige nyttjar i stor utsträckning kombinerad godstrafik, landsväg-järnväg, där detta är möjligt. Åkeriföretagen tycker det är bra med effektivare järnvägstrafik, t.ex. mer frekvent, bättre transporttider och tidhållning samt effektivare, längre och tyngre tåg. Åkeriföretagen är järnvägens största kund inom kombinerad godstrafik där olika last-

bärare som containers, växelflak och påhängsvagnar lyfts över på järnväg för långa transportsträckor, i huvudsak längre än 30 mil. Forsling till och från järnväg sker normalt med lastbil både vid avsändningsort och leveransort. Lastbilstransporter är i huvudsak kortväga. Bara 8 procent av antalet ton gods med lastbil transporteras över 30 mil. Nationella planens syfte att överföra gods från väg till järnväg och sjö, torde därför inte kunna uppnås då den är feltänkt från början. Den stora potentialen är främst att effektivisera inom trafikslagen.

Prioriterade åtgärder i infrastruktur som är samhällsekonomiskt mycket lönsamt är t.ex. att förstärka vissa broar för att öka tillåten bruttovikt för lastbilar från nuvarande 64 ton på BK1 vägnätet till 74 ton på ett nytt BK4 vägnät. NNK är 2,5 för att uppgradera hela nuvarande BK1 från 64 ton till 74 tons tillåten bruttovikt för lastbilar på BK4. Som referens är nyttan med 74 tons lastbilar, 25 gånger lönsammare än genomsnittliga järnvägsinvesteringar i planen.

Det är extremt lönsamt att tillåta 34 meter långa lastbilar vilket beror på att en stor del av godstransporterna har låg vikt per kubikmeter och är därför beroende av stor volym. NNK är 11 för 34 meter långa lastbilar. Det innebär att nyttan med 34 meter långa lastbilar, baserat på NNK, är 110 gånger större än för genomsnittliga järnvägsinvesteringar.

Att effektivisera vägtrafik med att tillåta 74 ton och 34 meter stärker svensk konkurrenskraft men innebär inte att alla lastbilar blir tunga och eller långa, men det ger en större flexibilitet att optimera transporter för olika typer av gods.

Den tidsperiod som den nationella planen omfattar sträcker sig till 2029. Parallellt pågår omställning av åkerinäringen till en fossilfri fordonsflotta, vilket kommer att uppnås i samverkan mellan näringsliv och politik t.ex. med beslut om effektivare fordon, bättre logistik, fossilfria drivmedel och en ökad användning av el. Det pågår också en utveckling av autonoma fordon. Vägtransportsystemet kommer inom något decennium vara mer autonomt, fossilfritt, effektivare och trafiksäkrare att använda med flexibilitet att använda hela svenska vägnätet som är mångdubbelt större än järnvägsnätet. Detta ökar möjligheterna att bo, arbeta och driva näringsverksamhet även i glesbygd. Vägtrafiksystemet är robust och det enda alternativet för en stor del av befolkningen som inte bor eller driver näringsverksamhet invid järnvägsstationer i större städer. Trafikverket har tydligt visat att väginvesteringar är mycket lönsammare för samhället jämfört med investeringar i andra trafikslag. En del av förklaringen är att de flesta godstransporter är kortväga och har inget alternativ. Bara 8 procent av antalet ton gods transporteras med lastbil längre än 30 mil.



Rickard Gegö
VD i Sveriges Åkeriföretag