

Regeringskansliet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: LI2025/01587

2025-12-18

Remissvar

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Näringslivets Transportråd har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till Nationell plan 2026–2037.

Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare.

Sammanfattning

För svenska varuägare är *robusta, hållbara* och *effektiva* transporter en grundläggande förutsättning för en stark konkurrenskraft för industri och handel. Framåt är det viktigt att infrastrukturen, både den fysiska och kostnaderna kopplade till den, blir möjliggörare snarare än hinder för ökad tillväxt och konkurrenskraft.

Sammanfattningsvis är Näringslivets Transportråds huvudsakliga medskick att:

- Infrastruktur är en grundläggande förutsättning för att bedriva varuhandel och har en direkt påverkan på företagets konkurrenskraft, och transportsystemet behöver i högre grad möta de varuägande transportköparnas behov.
- Ett målår för när det eftersatta underhållet ska vara återtaget är välkommet, men takten för att åtgärda underhållsskulden på järnväg är oacceptabelt låg och baktung i planeringen. En framtung plan är viktig för främja att investeringar bibehålls eller kan öka inom de företag som bedriver varuhandel inom Sveriges gränser.
- Att vissa kostnader ökar för transporter är ofrånkomligt, men de behöver bättre pareras och balanseras med näringslivets förutsättningar att bibehålla och stärka

sin konkurrenskraft. I dagsläget har kraftigt ökade avgifter medfört en konkurrenssnackdel för svensk industri- och handel, och i vissa utfall bidragit till en majoritet av de kostnadsökningar som effektuerats inom transportområdet.

- Åtgärder som möjliggör för längre och tyngre fordon behöver implementeras snarast möjligt.
- Regeringen måste vidhålla principen om samhällsekonomisk lönsamhet när beslut om nationell plan ska fastslås under våren 2026. De samhällsekonomiska kalkylerna behöver ändras för att bättre representera godstransporternas betydelse.
- Ett fortsatt arbete med att utveckla planeringsprocessen, där ökad produktivitet-/effektivitet sätts i fokus, är nödvändigt.
- Tillräcklig isbrytarkapacitet är avgörande för att hamnar i, inte minst, norra Sverige ska vara öppna året runt, och en fortsatt förnying av den ålderstigna statliga isbrytarflottan är helt nödvändig.

En infrastruktur som stärker svensk konkurrenskraft

Skatter och avgifter måste bättre balanseras mot näringslivets konkurrenskraft

Den svenska geografin är en utmaning för näringslivet - Sverige är ett långt och glest befolkat land, beläget i norra Europa. Behovet av effektiva transporter, som kan ske till konkurrenskraftiga priser per fraktad enhet, är större för ett land som Sverige än för många andra länder. En väl underhållen infrastruktur med tillräcklig kapacitet är en förutsättning för detta och principen om internaliserade kostnader är en god utgångspunkt. Men skatter och avgifter behöver också, ur ett internationellt perspektiv, vara konkurrenskraftiga. De senaste årens kraftiga kostnadsökningar för såväl järnvägstransporter som sjöfart riskerar slå hårt mot varuäggande transportköparens konkurrenskraft. Ban-, lots- och farledsavgifter behöver sänkas för att stödja svensk konkurrenskraft.

Underhållsskulden

Underhållsskulden på det svenska väg- och järnvägsnätet har under lång tid ackumulerats. I sitt inriktningsunderlag bedömde Trafikverket att det eftersatta underhållet under planperioden uppgår till 127 miljarder kronor¹. Det påverkar näringslivets transporter, men också motståndskraften mot exempelvis extremväderhändelser.

¹ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#)

Regeringens uttalade ambition, som fastslås i infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28)², har varit att hela den ackumulerade underhållsskulden på vägnätet ska vara återbetald vid planperiodens slut. Trafikverket bekräftar i sitt förslag till nationell plan att de ökade ekonomiska ramarna, i kombination med ökad operativ förmåga, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtats under planperioden. Det är välkommet och sedan länge efterfrågat av näringslivet.

På järnvägssidan är Trafikverkets bedömning att järnvägsanläggningen i allt väsentligt kommer att vara utan eftersatt underhåll först år 2050. Inom planperioden 2026–2037 beräknas dock endast cirka 10–15 procent av järnvägens underhållsskuld kunna åtgärdas. Detta motsvarar vad Trafikverket bedömer är praktiskt genomförbart utan att orsaka alltför stora inskränkningar i tågtrafiken, men lämnar också en stor del av underhållsarbetet att åtgärdas under nästföljande 12-årsperiod, vilket gör åtgärdsplanen baktung. Det är välkommet att ett målår för när underhållsskulden ska vara återbetald nu fastslagits, men takten för att åtgärda underhållsskulden på järnväg är oacceptabelt låg. Ett ökat och snabbare underhållsarbete är nödvändigt för att möta näringslivets behov av välfungerande och förutsägbara järnvägstransporter som inger en framtidstro. En stor del av järnvägen som är viktig för basindustrin bedöms få försämrad funktionalitet under planperioden, vilket försämrar konkurrenskraften för dessa aktörer.

För att det ska vara möjligt att återta underhållsskulden innan 2050 behöver produktiviteten i arbetet öka. Det behövs bland annat åtgärder för att stärka kompetensen i sektorn men också bättre upphandlingsmetoder som gynnar produktivitet och nyttjande av ny, effektivare, teknik som exempelvis minskar tid i spår, och värdesätter möjligheten att göra underhållsinsatser parallellt med fortsatt trafikering. Tid måste helt enkelt ges större tyngd när olika beslut fattas. En plan för hur arbetet kan effektiviseras saknas i Trafikverkets förslag.

Idag råder en bred politisk enighet om behovet av underhåll i det svenska väg- och järnvägsnätet. Men historien har tydligt visat att anslag till underhåll är ofta stryks när politiska prioriteringar skiftar eller när nya, mer synliga investeringsprojekt lockar. Det måste skapas ett ramverk som gör det svårt och kostsamt för såväl nuvarande som kommande regeringar att återigen nedprioritera underhållet av vår gemensamma infrastruktur. Förutsägbarhet är avgörande för både Trafikverkets planering och för anläggningsbranschens förmåga att bygga upp kapacitet. Regeringen bör därför, i samband med att planen fastslås, påbörja ett arbete med att skapa någon form av institutionellt ramverk för att säkra långsiktig finansiering av transportinfrastrukturens underhåll.

Det behövs slutligen också enighet kring marknadens roll i underhållsarbetet. Privata aktörers inträde på underhållsmarknaden i järnvägssektorn har spelat en viktig roll för

² Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera - Regeringen.se

att kapa kostnader i arbetet. Politiska osäkerheter kring dess fortsatta möjligheter att verka på marknaden riskerar påverka tillgång till kompetens, viljan att investera i den teknik som behövs och eventuella förändringar i marknadsstrukturen skulle leda till kostnadsökningar och lägre produktivitet.

Stråkperspektivet behöver stärkas

Samhällsnyttan, och värdet för näringslivet, av ett objekt blir som störst när ett stråk är färdigbyggt i sin helhet och en sammanhängande sträcka kan öppnas för trafik. Detta gäller olika typer av investeringar, såväl ny infrastruktur som en del reinvesteringar, till exempel utrullningen av BK4-vägnätet och ERTMS.

I Trafikverkets förslag på nationell plan finns fortsatt utmaningar med kapacitetsbegränsningar ur ett stråkperspektiv, inte minst på järnvägssidan, där ett antal samhällsekonomiskt lönsamma investeringar inte har lyckats inrymmas i planen. Uteblivna, lönsamma, investeringar riskerar leda till att näringslivets transporter också fortsatt står inför utmaningar som påverkar konkurrenskraften negativt. Skattemedel som investeras i ett system där flaskhalsar endast flyttas ger inte en bra avkastning på investerade medel. Det är därför av stor vikt att hela stråk slutförs så snart som möjligt och investeringar görs så transportsystemet kan nå den kritiska massa som krävs för att det ska gå att få ut fullt värde per skattekrona. Även enskilda vägnätet och det kommunala vägnätet behöver utvecklas för att stråken ska vara fullständiga.

Internationell tillgänglighet

Sverige är ett handelsberoende land och internationell tillgänglighet är centralt för såväl handel som tillgång till nya marknader och kompetens. Trafikverkets förslag har potential att bättre knyta an till EU:s prioriteringar, särskilt det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Det går exempelvis fortsatt långsamt att anpassa den svenska infrastrukturen till de längre godstågen, om minst 740m, som TEN-T-förordningen kräver. Infrastrukturen i våra grannländer anpassas dessutom till betydligt längre tåg än de efterfrågade 740 meterna, vilket riskerar att göra Sverige till en flaskhals och ge en konkurrensnackdel även efter investeringar som möjliggör för upp till 740 meter långa godståg.

Det är också viktigt att transportsystemet är sammanhängande samt kompatibla med varandra och att väg- och järnvägar ansluter till sjöfart. Det finns fortsatt anledning att se över hur tillgängligheten till såväl våra hamnar som terminaler kan stärkas. Sjöfart hanterar över hälften av Sveriges varuimport- och export, och är viktigt för att binda ihop Sverige med omvärlden. Ökad intermodalitet är dessutom viktigt för ökad transporteffektivitet, redundans och Sveriges förmåga att få ut bästa möjliga potential av varje transportslag.

Tillräcklig isbrytarkapacitet är också avgörande för att hamnar i, inte minst, norra Sverige ska vara öppna året runt, och en fortsatt föryngring av den ålderstigna statliga isbrytarflottan är helt nödvändig. Det är välkommet att Trafikverket föreslår att bidrag till ytterligare en isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i planen.

Längre, tyngre fordon

Ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur kan generera nödvändiga utsläppsminskningar och hantera andra stora utmaningar för transportsektorn. Bättre förutsättningar från ”High capacity transports, HCT” på såväl väg som järnväg skulle möjliggöra för både ökad kostnadseffektivitet, bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur och lägre utsläpp.

Nyttjandet av HCT-transporter på väg är generellt sett lågt i Sverige. Den svenska infrastrukturen har inte uppdaterats för att möta behoven hos de längre och tyngre fordonen och samtidigt finns ett begränsat antal tillåtna fordonskombinationer som hindrar ett ökat nyttjande. I Finland är nyttjandegraden av HCT-transporter betydligt högre, dels till följd av en bättre anpassad infrastruktur, dels till följd av mer flexibla och funktionsbaserade regler kring godkända fordonskombinationer. Det har möjliggjort för näringslivet att nyttja redan befintlig fordonsflotta i högre utsträckning.

Det är välkommet att utbyggnaden av BK4-nätet föreslås påskyndas och att målår slås fast i Trafikverkets förslag. För att reformen ska få fullt genomslag krävs dock att hela transportkedjan, från start till mål, håller BK4-standard. En godstransport påbörjas och avslutas ofta på det icke-statliga vägnätet och det är avgörande att också det kommunala och enskilda vägnätet, exempelvis till hamnar och terminaler, håller för den högre bärighetsklassen. Det är också viktigt att poängtera att ett BK4 vägnät behöver uppnå en viss kritisk massa för att det ska vågas att investera i dessa fordon och rutt samt lastoptimeringen ska kunna få full effekt.

Pågående uppdrag till Trafikverket att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet är en viktig del i att möjliggöra detta och behöver tas vidare av regeringen. Parallellt bör fler godkända fordonskombinationer eftersträvas. Påskyndade investeringar i mötesspår, broar och bangårdar är också viktiga för att möjliggöra längre och tyngre tåg, och på så vis öka transporteffektiviteten. Åtgärder för längre och tyngre fordon är också viktigt för totalförsvaret. Trafikverket bör också särskilt titta på hur 34 meters fordon kan möjliggöra en BK4 transport i vissa fordonskombinationer då lasten på dessa fordon generellt fördelar sig över flera axlar som då mer liknar en BK1 transport.

Tillåt 80 ton för batterielektriska lastbilar (men sätt gränsen på axelvikt och ej bruttovikt). Dagens batterier väger 2 ton och har en kapacitet på 624 kWh. För att köra 2-skift behövs ytterligare 2 ton batterier, sammanlagt 4 ton. Med 80 ton möjliggörs 6 ton extra axelvikt

vilket medger 4 ton batterier och 2 ton ökad nyttolast vilket till viss del kompenserar för kostnader som dyrare inköpspris och längre laddtid. Även drivning på släp tar vikt. Sätt dock begränsning på lämplig axelvikt och inte bruttovikt.

Stärkt kostnadskontroll

Infrastrukturinvesteringar är ofta stora och således förknippade med osäkerheter avseende nyttor och kostnader, inte minst i projektens tidiga skede. Näringslivets Transportråd välkomnar att Trafikverket stärker kostnadskontrollen, och faktiskt nyttjar den möjlighet att ompröva och anpassa namngivna investeringar som planeringsprocessen erbjuder. Den tidigare aviserade riskreserven är också välkommen, tillsammans med fortsatt utveckling av arbetet med mer robusta kostnadsbedömningar. Den svenska infrastrukturen har stora investeringsbehov, i såväl kapacitetshöjande insatser som underhåll, och det är av högst vikt att avsätta medel nyttjas effektivt för att maximera nyttan per investerad krona. Det är också viktigt att minska mängden investeringar som låses upp av kommande planer, på grund av förseningar och fördyringar. Samtidigt är det viktigt att fortsatt beakta stråk/system-perspektiv och att väga in pågående och aviserade näringslivssatsningar. Det är viktigt att regeringen vidhåller principen om samhällsekonomisk lönsamhet när beslut om nationell plan ska fastslås under våren 2026. Principen behöver också hålla över tid, oavsett regeringskonstellation. De samhällsekonomiska kalkylerna behöver ändras för att bättre representera godstransporternas betydelse.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström
Ordförande

Johan Dufva
Verksamhetsansvarig

