

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Oskar Kvarnström
oskar.kvarnstrom@teknikforetagen.se
+46 8 782 09 33
Dnr: LI2025/01587

Teknikföretagens remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Teknikföretagens 4500 medlemsföretag står för en tredjedel av Sveriges export och över en miljon jobb. Vår uppgift är att stärka våra medlemmars konkurrenskraft och driva den hållbara utvecklingen framåt. Tillsammans med företag över hela landet formar vi teknikbranschens framtid – för vi är tekniksverige.

Sammanfattning

Teknikföretagen tackar för möjligheten att besvara remissen och välkomnar planen i stort. Vi är särskilt positiva till det ökade fokuset på underhåll, vilket är ett stort steg framåt, men vill se en mer ambitiös och trovärdig plan för att åtgärda underhållsskulden på järnvägen. Dessutom behövs en förstärkning av vägar för att möjliggöra större och längre fordon som ökar effektiviteten i hela transportsystemet. Vidare behöver de samhällsekonomiska analysmetoderna utvecklas gällande godstransporter och totalförsvarsperspektivet stärkas och förtydligas i den nationella planen.

Underhållsskulden behöver minska snabbare

Underhållsskulden på det svenska väg- och järnvägsnätet har under lång tid ackumulerats. I inriktningsunderlaget bedömde Trafikverket att det eftersatta underhållet under planperioden uppgår till 127 miljarder kronor. Det påverkar näringslivets transporter, men också systemets motståndskraft mot exempelvis extrema väderhändelser. Det är därför mycket välkommet att Trafikverket nu fokuserar mer på underhållsarbete och sätter mål för när underhållsskulden ska vara åtgärdad.

På vägsidan bedömer Trafikverket att underhållsskulden kommer betalas av inom programperioden. Det är välkommet och sedan länge efterfrågat av näringslivet. På järnvägssidan däremot är Trafikverkets bedömning att underhållsskulden kommer vara åtgärdad först år 2050. Inom planperioden 2026–2037 beräknas endast cirka 10–15 procent av skulden kunna åtgärdas utan att orsaka alltför stora inskränkningar i tågtrafiken. Detta lämnar det mesta av underhållsskulden att arbeta bort under nästföljande 12-årsperiod, vilket gör åtgärdsplanen tydligt baktung.

Även om det är mycket välkommet att Trafikverket nu reducerar underhållsskulden på järnvägen och satt ett målår så är ambitionsnivån oacceptabelt låg och den baktunga planen brister i trovärdighet. Ett ökat och snabbare underhållsarbete är nödvändigt för att möta näringslivets behov av välfungerande och förutsägbara transporter. Dessutom är långsiktighet avgörande för att investeringar i underhåll ska få verkan på sikt. Ett ramverk



behöver därför komma på plats som gör det kostsamt för nuvarande och kommande regeringar att nedprioritera underhållet av infrastruktur.

Vägnäten behöver stärkas för att möjliggöra större och längre fordon

Ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur kan generera nödvändiga utsläppsminskningar och hantera andra stora utmaningar för transportsektorn. Effektivisering av godstransporter på väg en prioriterade åtgärd, och ett vägnät för BK4 som möjliggör både tyngre och längre lastbilar är därför viktigt. Det ger större effektivitet i transportsystemet och med högre bärighet på vägarna höjs även beredskapen och robustheten.

Det är välkommet att utbyggnaden av BK4-nätet föreslås påskyndas och att Trafikverket slår fast målsätt för detta. 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.

Samhällsekonomiska bedömningar behöver värdera godset högre

En grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Detta är en bra utgångspunkt för Trafikverkets arbete, och det ökade fokuset på att prioritera projekt med störst samhällsekonomiskt värde är positivt. Därmed blir de samhällsekonomiska beräkningar mycket viktiga för bedömningarna som ska göras.

Metoderna för de samhällsekonomiska beräkningarna behöver utvecklas. Nuvarande metoder tenderar att undervärdera godset, specifikt kostnaden det innebär att hantera större förseningar av godstransporter, vilket kan innebära ökat behov av lagerhållning eller förluster på grund av missade anslutningar. Trafikverket är medvetna om dessa problem och ser över sina analysmetoder, vilket är välkommet arbete som behöver fortsätta. Ett regeringsuppdrag till Trafikverket för att utveckla samhällsekonomiska kalkyler för godstransporter skulle skynda på processen.

Totalförsvarsperspektivet behöver stärkas och tydliggöras

Trafikverket ska enligt uppdraget beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur. Det är dock otydligt i vilken utsträckning Trafikverkets förslag till nationell plan omhändertar totalförsvarets behov, vilket kan leda till brister i logistikkedjorna som försörjningsberedskapen bygger på. Planen tar inte tillräcklig hänsyn till att Sverige kommer att utgöra ett viktigt transitland i ett läge av höjd beredskap. Det kommer att ställa stora krav på vår transportinfrastruktur och är något som skulle behöva beaktas i större omfattning. Företagens möjligheter att genomföra godstransporter och upprätthålla flöden måste utgöra en större del av konsekvensanalysen för hela totalförsvarets förmåga.

Trafikverket slår fast att planförslaget har tagit hänsyn till totalförsvarets behov, men det behöver bli mer transparent hur det görs. Exempelvis är det svårt att se hur beredskapsperspektivet funnits med i bedömningen av Södertäljebron, där förslaget om kapacitetsförstärkning inte innebär ökad redundans i systemet ifall något allvarligt händer med bron, vilket skulle få stor påverkan på varuförsörjningen till Stockholm söderifrån. Även Öresundsbron är en känslig punkt i systemet som skulle behöva alternativa vägar för mer redundans, och fler exempel finns. Trafikverket och övriga sektorsansvariga beredskapsmyndigheter måste öka takten i arbetet med behovs- och försörjningsanalyser



som identifierar vilka resurser och verksamheter som är kritiska och hur prioriteringskriterier ska tillämpas.

Maria Rosendahl
Näringspolitisk chef
Teknikföretagen

Oskar Kvarnström
Näringspolitisk expert Infrastruktur
Teknikföretagen