

PÅ VÄG MOT EN NY INFRASTRUKTURPOLITIK?

MEDVERKANDE: Ulf Perbo - Vice vd, BIL Sweden, Göran Forssén - Vd Sveriges Åkeriföretagare, Maria Spetz - Vd Motormännen, Rune Landin - AB Volvo, Anders Karlsson (s) - Ordförande riksdagens trafikutskott, Lena Erixon - Stf gd Vägverket, Lars Wohlin - MEP Kristdemokraterna, enda svenske ledamot i EU-parlamentets transportutskott.

MODERATOR: Bertil Moldén - Vd, BIL Sweden



Deltagare

- Moderator: Bertil Moldén, VD BIL Sweden
- Ulf Perbo, BIL Sweden
- Göran Forssén, Sveriges Åkeriföretagare
- Maria Spetz, Motormännen
- Rune Landin, AB Volvo
- Anders Karlsson (s), ordförande riksdagens trafikutskott
- Lena Erixon, Vägverket
- Lars Wohlin (kd), europaparlamentariker



Resor, transporter och infrastrukturinvesteringar

Ulf Perbo, BIL Sweden



Klarar regeringen målen?

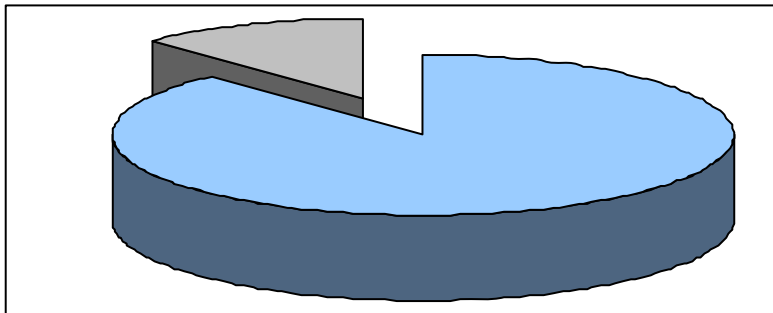
- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet
- En säker trafik
- En god miljö
- En regional utveckling
- Ett jämställt vägtransportsystem

Källa: regeringens regleringsbrev till Vägverket



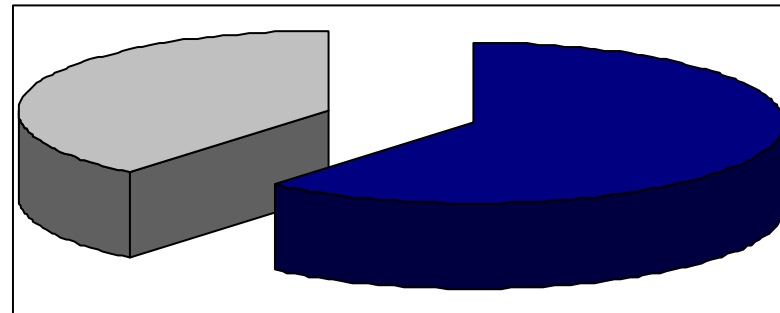
Vägen dominerar

Personresor,
transportkm, 2005



■ Väg 88% ■ Övrigt 12%

Godstransporter på
land, tonkm, 2005



■ Väg 61% ■ Övrigt 39%

Källa: SIKÅ



Så här reser vi

- 88% av alla personresor sker på väg
- 80% av personresor sker med bil
- 70% av alla långväga resor, över 10 mil, görs med bil.
- 90% av resor till jobbet längre än 5 km sker med bil
- 73% av alla resta kilometer sker med bil

Källa: SIKA



Så här transporterar vi

- 80% av godstransporter, räknat i ton, färdas med lastbil
- Lastbilstransporter har ökat med 35% på 15 år
- Lastbilstransporter är näringslivets viktigaste transportmedel



Vägens fördelar

Ökade personresor

Vår livsstil ökar behovet av flexibla personresor

Vägar når alla och kan utnyttjas av alla

Ett utbyggt vägnät minskar sårbarheten

Vägar är teknikneutrala och användas av framtidens vägfordon

Bygga vägar är relativt billigt

Ökade godstransporter

Minskade lager ökar behovet av snabba leveranser

Ökat förädlingsvärde på gods ökar behovet av flexibla transporter

Hur möter vi framtiden?

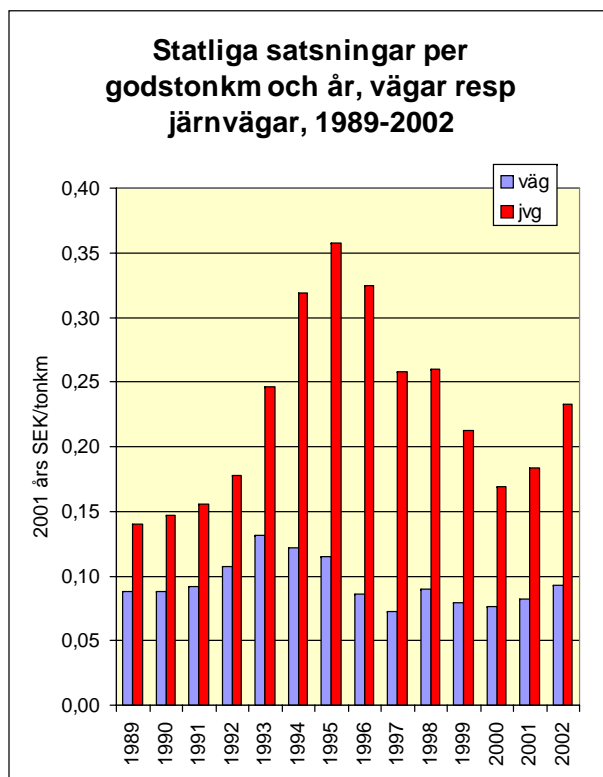
- Väginvesteringarnas del av BNP har sjunkit sedan mitten av sextiotalet
 - från 1,2% till 0,3% av BNP på 40 år
- EU-snittet för väginvesteringar är 0,6% av BNP. Sverige investerar bara 0,3% av BNP.
- Räknat i BNP per capita satsar Tyskland ca tre gånger mer än Sverige på vägar

Källa: Vägverket

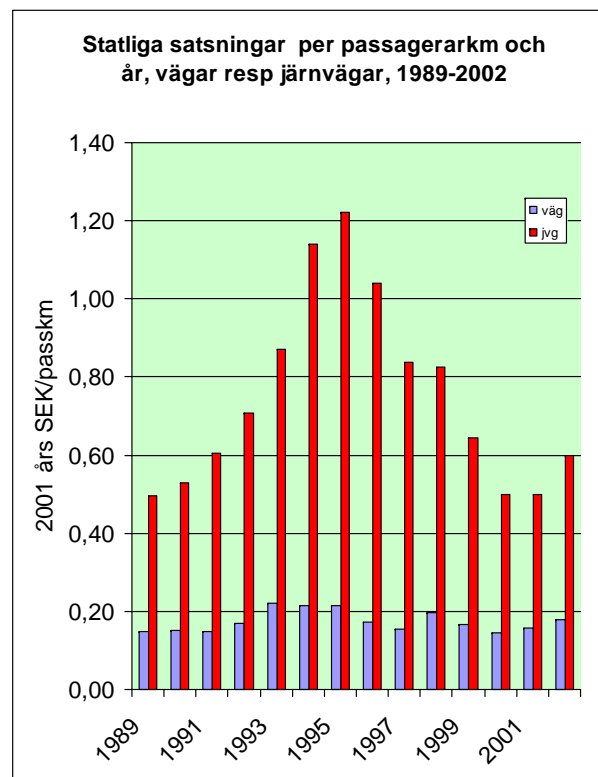


Reella statliga satsningar på infrastruktur 1989-2002 fördelat på väg respektive järnväg

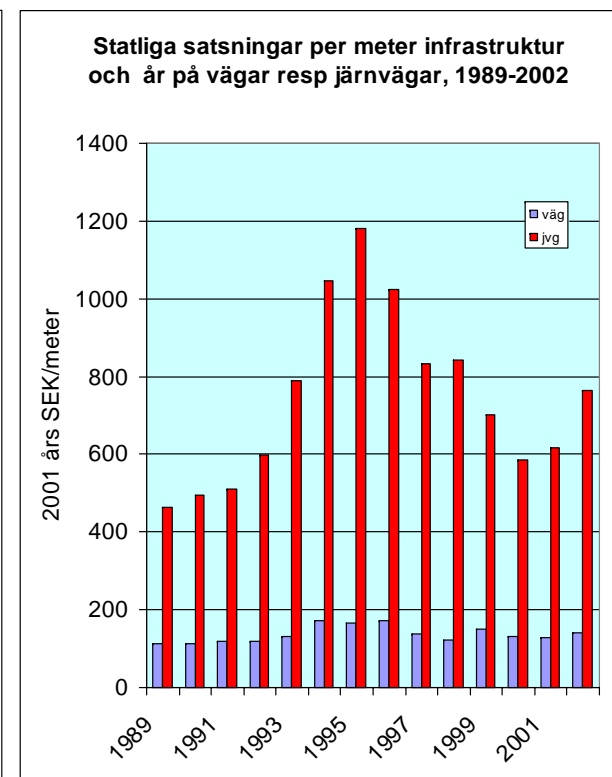
Per tonkilometer



Per passagererkm



Per sträckmeter



Källa: Professor Ilja Cordi

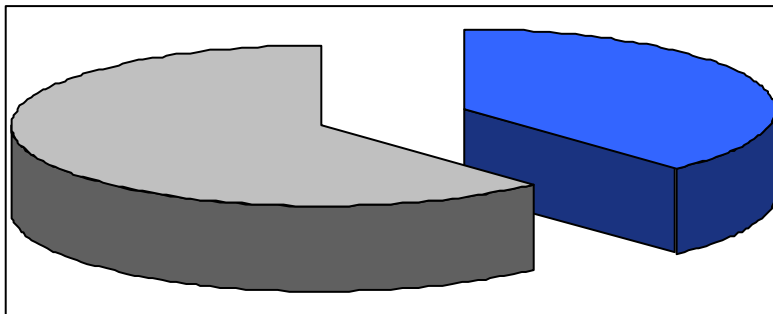
Är fördelningen rimlig?

- Trots att resorna på väg har ökat har investeringarna i vägar minskat
- Järnvägen får en betydligt större del av budgeten trots att vägar borde prioriteras



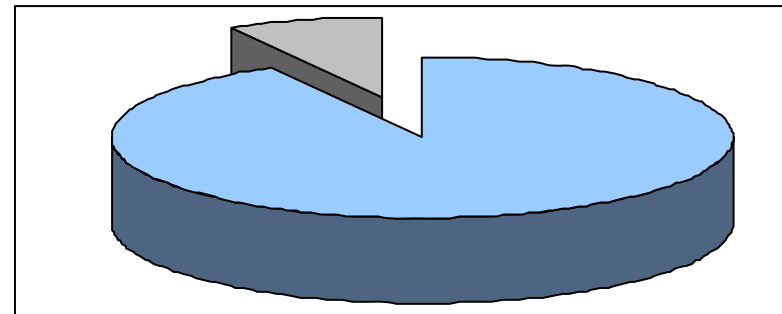
Pengarna följer inte resorna

Infrastrukturinvesteringar
2004–2015



■ Väg 38% ■ Järnväg 62%

Personresor, transportkm,
2005



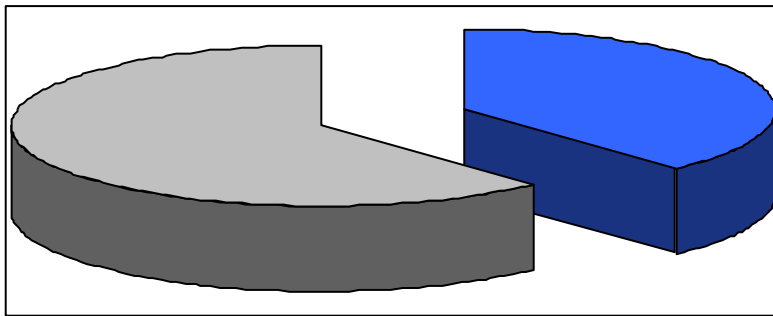
■ Väg 92% ■ Järnväg 8%

Källa: SIK



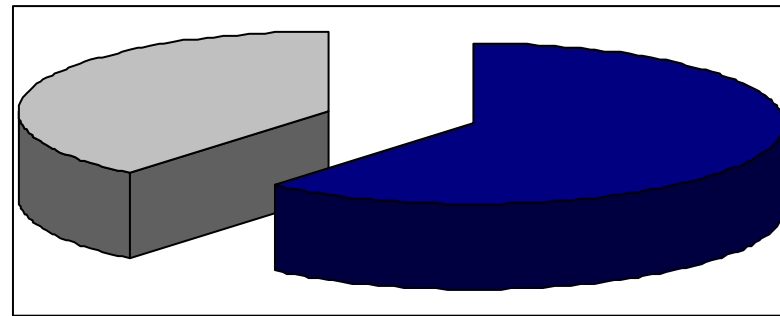
Pengarna följer inte godset

Infrastrukturinvesteringar
2004–2015



■ Väg 38% ■ Järnväg 62%

Inrikes godstransporter i
tonkm 2005



■ Väg 61% ■ Järnväg 39%

Källa: SIKA



Vägar kommer alltid behövas



Vägar kommer alltid behövas



Därför väginvesteringar

- Kort sikt: Vi måste lösa flaskhalsar och skapa framkomlig infrastruktur
- Längre sikt: Bättre vägar är en viktig investering i näringslivet
- Lång sikt: Vägen ligger öppen för framtida teknik, vilket gör den till den mest framtidssäkra infrastrukturen



Diskussionspunkter

- Varför satsar Sverige så mycket på järnväg trots att vägarna dominerar transporter och resor?
- Är den sneda fördelningen av investeringsmedel mellan väg och järnväg verkligen rimlig?
- Hur påverkas näringslivet av att Sverige har väsentligt lägre väginvesteringar än övriga EU?
- Klarar vi nollvisionen för trafiksäkerhet med dagens investeringsnivå?
- Hur väl klarar dagens vägar och järnvägar framtida teknikskiften?



TACK!

