

Näringsdepartementet
N2015/4305/TIF

2016-02-29

Remissyttrande – Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen 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

En väl fungerande infrastruktur är en nödvändig förutsättning för tillväxt och välbefinnande. Utan bra vägar fungerar inte vår dagliga tillvaro. 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.

Samhällsekonomiska kalkyler ska vidare spegla en viktig roll i prioriteringen mellan olika projekt. Således är det viktigt, att de modeller och ingångsvärden som man använder sig av i kalkylerna, stämmer överens med verkligheten i så stor utsträckning som möjligt. Enligt en rapport från VTI ("Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader") bör en del av de värden som ASEK tillämpar uppdateras.

VTI har på regeringens uppdrag uppdaterat tillgänglig kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Rapporten visar att biltrafikens kostnader länge har överskattats och att de skatter som en bilist betalar är dubbelt så höga jämfört med vad som kan motiveras av dess kostnader. Enligt VTI har man inte beaktat den positiva

utvecklingen av trafiksäkerheten som skett. Vägtrafikens verkliga olyckskostnader är endast en tiondel av de värden som ASEK använder.

Vidare har SNS Konjunkturråd studerat lönsamheten i de senaste årens åtgärdsplaneringar. Rådet konstaterar att mycket liten hänsyn har tagits till den samhällsekonomiska effektiviteten. Resultaten från de samhällsekonomiska kalkylerna verkar helt enkelt inte ha spelat någon roll vid besluten, vilket är anmärkningsvärt. BIL Sweden anser att samhällsekonomiska kalkyler är viktiga och ska spela en central roll i de beslut som riksdagen sedan ska fatta.

Transporteffektivt samhälle

Trafikverket framhåller vikten av ett ”transportsnålt samhälle”. BIL Sweden anser att begreppet ”transportsnålt” är feltänkt. Det indikerar att individer ska resa mindre och att företag och den offentliga sektorn ska transportera mindre varor och tjänster, vilket är fel väg att gå. Det är utsläppen som ska minska och inte mobiliteten/rörligheten. Trafikverket själva prognosticerar tvärtom ett ökat resande. Även EU:s vitbok anser att ”minskad rörlighet är inget alternativ”. Istället bör begreppet ”Transporteffektivt samhälle” användas. Vidare pekar analysen i underlagsrapporten ”Kostnadseffektiv styrmedelsanvändning” på höga kostnader för minskad klimatpåverkan från transporter. Exempelvis kan åtgärder för att dämpa personresandet genom sämre biltillgänglighet kosta så mycket som 15 kr/kg koldioxid, vilken kan jämföras med EU:s utsläppsrätter på ca 5 öre/kg koldioxid.

Väginvesteringar

Trafikverkets bedömning är att resandet med bil ökar under perioden samt att bilen även i framtiden dominerar persontransporterna. Samtidigt påpekar Trafikverket att den växande trafiken i Sveriges storstadsregioner medför bland annat trängsel, tidsförluster, miljöstörningar och att det är i de större städerna som de största utsläppen av klimatgaser sker. Enligt Trafikverket blir städerna centrala för en omställning till ett mer hållbart samhälle. 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.

BIL Sweden är positiva till det föreslagna målet om att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp. 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 och bensin på längre sikt. Detta medför att de fossila koldioxidutsläppen från energieffektiva bensin- och dieselmotorer minskar ännu snabbare. Denna utveckling bör beaktas vid den kommande åtgärdsplaneringen.

BRT

Trafikverket är en viktig aktör när det gäller att förbättra infrastrukturen för buss. Övergångar och infarter från statligt vägnät till kommunala gator är ett bra exempel på ett delat ansvarsområde. Bra effektiva bussystem (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. Ett exempel på detta är Spårväg Syd i Stockholms södra förorter. BIL Swedens uppfattning är att den bör byggas som en BRT-lösning till betydligt lägre kostnader, ökad flexibilitet och ökad funktion.

Det projekt som pågår nu med att kollektivt anpassa Förbifart Stockholm är viktigt för att öka framkomligheten för busstrafiken i Stockholmsregionen. Det är därför angeläget att förslaget om Stockholmsbågen utreds vidare. När det gäller projekteringen av en Östlig förbindelse bör man planera för en BRT-linje från grunden.

Höghastighetsbanor

Trafikverket utgår i sitt arbete med inriktningsunderlaget att höghastighetsbanorna, förutom de medel som i gällande nationell plan avsatts till Ostlänken och Mölnlycke-Bollebygd, finansieras på annat sätt än de angivna utvecklingsramarna, exempelvis genom lån. Detta skulle innebära att ca hälften av de årliga anslagen skulle gå till att betala räntor och amorteringar av lånen i 40 års tid. Lånefinansieringen av banorna är således förödande för underhåll av våra befintliga väg- och järnvägar samt av nya nödvändiga investeringar som därmed riskerar att utebli. Det transportpolitiska målet om samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet riskerar att falla.

När höghastighetstågen såldes in som politiskt projekt av SOU 2009:74 skulle kostnaden vara 125 mdr kr och genom en omfattande medfinansiering från tågoperatörerna och regionerna skulle skattebetalarnas nota bli 59 mdr kr. Nu har skenande kostnader och kollapsad medfinansiering gjort att skattebetalarnas nota är ca 290 mdr kr. Det lanserades också som ett klimatprojekt. Nu konstaterar flera ledande forskare att det är uppenbart att om de enorma utsläppen från bygget räknas med blir slutresultatet ökade koldioxidutsläpp. Den samhällsekonomiska kalkylen har också svängt och visar nu på en stor förlust.

Underhåll

Trafikverket anser att det finns goda motiv att öka insatserna för underhållet. Enligt Trafikverket är det järnvägen som står för huvuddelen av de högre anspråken. Om kostnaderna för att återhämta eftersläpande underhåll adderas, tillkommer ytterligare 54 miljarder kronor, vilket ger ett totalt behov på närmare 400 miljarder kronor. Av dessa skulle järnvägen stå för ca 48 procent. 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. På samma sätt som att samhällsekonomiska kalkyler bör ligga till grund för bedömningar och prioriteringar när det gäller utveckling av transportsystemet så bör de även göra det när det gäller underhåll.

Nya möjligheter för transportsystemet

Digitaliseringen, automatiseringen och elektrifieringen innebär nya möjligheter och utmaningar för transportsystemet. Med en ökad automatisering förbättras trafiksäkerheten, miljöbelastningen minskar och transporteffektiviteten ökar. Trafikverket anser dock att det är svårt att göra någon bedömning av hur omfattande påverkan det kommer att få på transportsystemet under planperioden. När det gäller automatiseringen har Sverige "ledartröjan" på sig. "Drive Me-projektet", där bland annat Trafikverket ingår som en av initiativtagarna, startades under 2014. De första pilotbilarna kommer att rulla ut på Göteborgs vägar under 2017. Även när det gäller tunga transporter så sker det många initiativ för en ökad automatisering och elektrifiering. Exempelvis kommer tung trafik som kör E16 mellan Sandviken och Kungsgården nästa vår att kunna köra elektrifierat. Sträckan planeras därefter att utökas och omfatta E16 mellan Gävle och Borlänge. Det vore därför önskvärt om Trafikverket, även i arbetet med åtgärdsplaneringen, beaktade denna utveckling.

BIL Sweden stödjer Trafikverkets beskrivning om att myndigheten har en 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 29 februari 2016

BIL Sweden

Jessica Alenius