



Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se

Vår ref

Diarienummer
LI2025/01587

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Li2025/01587 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Inledning

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 4700 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 170 miljarder kronor, det vill säga närmare 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Åkerinäringen är en samhällsbärande näring i Sverige. Närmare 90 procent av allt gods i Sverige transporteras på väg. Ett robust, sammanhängande och ändamålsenligt vägnät är därför en direkt förutsättning för svensk konkurrenskraft, regional utveckling, klimatmåluppfyllelse och nationell försörjningsförmåga.

Ställningstagande

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker de huvudsakliga inriktningar och ramar som Trafikverket föreslår, särskilt planens styrkor vad avser:

- Förstärkningen av drift och underhåll
- Den omfattande och tidsatta utbyggnaden av BK4
- Ökad klimatanpassning och tjälsäkring
- Utökade anslag till enskilda vägar
- Tydligare beaktande av totalförsvarets behov
- Fokus på samhällsekonomi, kostnadskontroll och OPS som komplement

Dessa delar ligger i hög grad i linje med de prioriteringar som Sveriges Åkeriföretag tidigare framfört i remissvar till inriktningsunderlaget, där vi bland annat framhåller att en fullt finansierad underhållsplan är nödvändig, att BK4-utbyggnaden måste påskyndas och omfatta hela tidigare BK1-nätet, samt att enskilda vägar är av strukturell betydelse för flera basnäringar.

Trots åtskilliga positiva inslag anser Sveriges Åkeriföretag att planen är otillräcklig i ett antal avseenden. Vi vill därför lämna synpunkter som syftar till att stärka effektiviteten, optimera resursanvändningen och bidra till välgrundade prioriteringar inom den nationella planen. Sveriges Åkeriföretag lämnar synpunkter inom följande områden:

- Otillräckliga kapacitetshöjande investeringar
- Risk för ett icke sammanhängande BK4-nät
- Plan för vägnät för långa fordon saknas
- Otillräcklig nationell inriktning för nödvändig stödstruktur i godstransportsystemet
- Otillräcklig plan för digitalt driven effektivisering
- Alltför långa ledtider för flera strategiskt viktiga vägobjekt

Sammantaget anser Sveriges Åkeriföretag att Nationella planen förstärker flera av de mest akuta behoven i vägtransportsystemet men inte i tillräcklig utsträckning möter de strukturella utmaningar som svensk logistik står inför under planperioden och därefter.

Planens styrkor enligt Sveriges Åkeriföretag

Prioritering av drift, underhåll och klimatanpassning

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker Trafikverkets prioritering av att återta den omfattande underhållsskulden i vägsystemet. Bristande underhåll är samhällsekonomiskt oförsvarbart och att underhållsåtgärder bör prioriteras framför nya investeringar. Planens förstärkning av beläggningsunderhåll, bro- och trumrenoveringar, tjälsäkringsåtgärder, samt hantering av klimatrelaterade risker utgör därför en central och nödvändig inriktning.

Ett väl underhållet vägnät är en grundförutsättning för leveransprecision, trafiksäkerhet och kostnadskontroll. Det minskar fordonskostnader, stillestånd och utsläpp, samtidigt som det stärker både exportindustrins konkurrenskraft och totalförsvarets förmåga.

Tydlig och tidsatt utbyggnad av BK4

Utbyggnaden av BK4 på stamvägnätet till 2030 och på strategiska godsstråk till 2033 utgör en av planens mest centrala reformer. Sveriges Åkeriföretag har vid upprepade tillfällen framhållit att effektivisering av godstransporter i hög grad förutsätter tyngre och längre fordon, samt att BK4-utbyggnaden hittills gått för långsamt. Implementeringen av ett utökat BK4-nät, med sammanhängande stråk av statligt vägnät och kommunala vägnät, är avgörande för ökad transporteffektivitet, minskad klimatpåverkan genom färre transporter, bättre resursutnyttjande, stärkt konkurrenskraft för svensk industri, och för att möjliggöra HCT och 34,5-metersfordon i större skala. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker därför denna del av planen.

Förstärkning av enskilda vägar

Planens substantiella förstärkning av statsbidraget till enskilda vägar är i linje med Sveriges Åkeriföretags tidigare synpunkter. I remissen till inriktningsunderlaget framhölls att enskilda vägar är avgörande för råvaruflöden, jordbruk, anläggning, skogsbruk och återvinning. Planens ambitionsnivå bidrar till att säkerställa att dessa flöden kan upprätthållas och utvecklas.

Tydligare hänsyn till totalförsvarets behov

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att den nationella planen i högre grad integrerar totalförsvarsaspekter i analysen av transportinfrastrukturen. Åkerinäringen utgör en central del av Sveriges civila beredskap och spelar en avgörande roll för att säkerställa transporter av samhällsviktiga varor vid kriser

och störningar. En fungerande, robust och väl underhållen vägstruktur är en grundförutsättning för att åkerinäringen ska kunna verka effektivt och därigenom bidra till totalförsvarets förmåga. I detta sammanhang är satsningarna på utbyggnad av BK4, liksom förstärkta insatser för underhåll och klimatanpassning, särskilt viktiga då de stärker både framkomlighet och motståndskraft i transportsystemet.

Fokus på samhällsekonomi och OPS som komplement

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att planen tydligt prioriterar åtgärder med hög samhällsekonomisk nytta. Genom att fokusera resurser på drift, underhåll och bärighetsåtgärder stärks vägnätets funktion och robusthet, vilket i sin tur minskar störningar, köer, fordonskostnader, olyckor och utsläpp. Detta är centralt för ett effektivt och konkurrenskraftigt logistiksystem och bidrar till lägre långsiktiga kostnader för både näringslivet och samhället i stort.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att planen innebär ökat fokus på kostnadskontroll, då en mer effektiv användning av resurser är avgörande för att säkerställa att investeringar ger största möjliga samhällsnytta.

Sveriges Åkeriföretag ser därmed även positivt på att planen öppnar för alternativa finansieringsformer, innebärande att investeringsobjekt kan projekteras och byggas av någon annan aktör än Trafikverket, och där offentligt-privat samverkan (OPS) samt genomförande i bolagsform utgör sådana modeller.

OPS respektive genomförande i bolagsform kan i vissa fall vara effektiva modeller för att tidigarelägga viktiga vägprojekt, minska den initiala budgetbelastningen och samtidigt skapa lägre livscykelkostnader genom integrerade entreprenad- och driftslösningar. För projekt med stor samhällsnytta, särskilt i storstadsområden och längs centrala godsstråk, kan OPS respektive genomförande i bolagsform bidra till att nödvändig kapacitet realiserats snabbare än vad som annars vore möjligt.

Vidare skulle genomförande i bolagsform även kunna vara en relevant modell att tillämpa för att etablera ett ökat antal direkta underhållssamarbeten mellan Trafikverket, entreprenadaktörer och åkerier, i syfte att förbättra effektiviteten och kvaliteten på vägunderhållet i Sverige, inklusive vinterväghållningen.

Utvecklingsområden i planen – Sveriges Åkeriföretags bedömning

Otillräckliga kapacitetshöjande investeringar

Trots satsningar på underhåll kvarstår betydande kapacitetsbrister i storstadsregionerna och på nationella godsstråk. Sveriges Åkeriföretag framhöll i inriktningsremissen att vägtrafiken är den mest samhällsekonomiskt lönsamma transportformen och att investeringar i väginfrastruktur i genomsnitt har tio gånger högre samhällsnytta än järnväg. Planen avsätter dock en begränsad del av resurserna till nya vägkapacitetsprojekt, trots ökande industriflöden i norra Sverige, ökade krav på framkomlighet i storstadsområden och stora flaskhalsar i anslutning till hamnar och logistiknav.

Ett särskilt sårbart exempel är E6-sträckan mellan Helsingborg och Malmö. Sveriges Åkeriföretag bedömer att denna bör byggas ut med ytterligare körfält i båda riktningar, då dagens höga trafikintensitet belastar både E6 och parallella vägar. Trafiktrycket förväntas dessutom öka ytterligare i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen färdigställs. Detta motiverar en kapacitetsförstärkning för att säkerställa framkomlighet, trafiksäkerhet och transporteffektivitet.

Ur ett redundans- och robusthetsperspektiv är även E4:s passage genom Södertälje av stor betydelse. Bron över Södertälje kanal utgör en sårbar punkt där störningar snabbt får omfattande konsekvenser för nationella och regionala transportflöden. För att säkerställa ett tillförlitligt vägsystem anser Sveriges Åkeriföretag att en ny förbindelse över eller under kanalen bör planeras och genomföras.

Denna obalans riskerar att försvaga Sveriges konkurrenskraft och begränsar möjligheten att uppnå effektivitets- och klimatmål.

Risk för ett osammanhängande BK4-nät

Planens ambitioner är höga, men det saknas åtgärder för att säkerställa kommunal medverkan i BK4-utbyggnaden, sammanhängande stråk utan undantag samt en nationell samordning för längre och tyngre fordonskombinationer.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att det finns betydande brister i kommunernas hantering av bärighetsklasser, särskilt gällande BK4. Detta medför att effektiva godsstråk inte kan nyttjas fullt ut, då både lastnings- och lossningsplatser ofta är belägna på kommunalt vägnät som inte medger högre bärighet. Problematiken är vanligt förekommande och förstärks av att många kommuner saknar resurser och i vissa fall även nödvändig kompetens.

Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att förutsättningar skapas så att Trafikverket aktivt stödjer kommunerna i arbetet med bärighetsklassning, så att ett sammanhängande och effektivt BK4-nät kan utvecklas och upprätthållas.

Plan för vägnät för långa fordon saknas

Fordonskombinationer upp till 34,5 meter skapar betydande transporteffektivitet genom att möjliggöra färre fordonsrörelser, lägre kostnader för industri och handel samt minskad trängsel i vägsystemet. Genom att ersätta flera kortare ekipage kan utsläppen reduceras med cirka 20–30 procent per transporterat ton.

När dessa fordonskombinationer kombineras med BK4 förstärks effekterna ytterligare, då högre lastkapacitet per fordon leder till bättre resursutnyttjande, stärkta försörjningskedjor och påtagliga samhällsekonomiska vinster genom minskad klimatpåverkan.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar dock att den nationella planen i stort saknar en strategi för hur denna potential ska realiseras och hur vägnätet ska utvecklas för att möjliggöra användning av 34,5-metersfordon i större skala. Detta är särskilt angeläget för att säkerställa effektiva godsstråk, konkurrenskraftiga logistikflöden och en god beredskap vid transport av stora godsmängder.

Sveriges Åkeriföretag anser planen behöver ges en tydligare inriktning mot att öppna vägnätet för långa fordon för att frigöra den transporteffektivitet och samhällsnytta som längre och tyngre fordon kan bidra med.

Brist på nationell inriktning för logistikens nödvändiga stödstruktur

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att den nationella planen saknar en sammanhållen och långsiktig strategi för den stödstruktur som krävs för ett funktionellt, effektivt och omställningsbart godstransportsystem. Behovet av fler rastplatser, säkra parkeringsytor, omkopplingsplatser för fordonskombinationer och HCT-fordon samt citynära omlastningsområden har vid upprepade tillfällen påtalats, men planen innehåller fortfarande inga konkreta eller finansierade åtgärder inom dessa områden.

Den fortsatta bristen på rast- och uppställningsplatser påverkar såväl trafiksäkerhet som förarnas arbetsmiljö och innebär dessutom en risk för att Sverige inte fullt ut lever upp till EU:s krav enligt mobilitetspaketet. Samtidigt begränsar avsaknaden av omkopplingsytor för HCT och urbana omlastningslösningar möjligheterna att utveckla effektiva, kapacitetsstarka och klimatsmarta logistikflöden.

Därutöver saknas en tydlig plan för utbyggnad av laddinfrastruktur anpassad för tunga transporter, i synnerhet vid rastplatser, uppställningsytor och logistiknoder som viktigt komplement till företagens egen depåladdning. Tillgång till tillförlitlig

och kapacitetsstark laddinfrastruktur är en grundförutsättning för elektrifiering av åkerinäringen och för att omställningen ska kunna ske i praktiken. Avsaknaden av en samordnad strategi för dessa stödjande funktioner riskerar sammantaget att försvåra både effektivisering och klimatomställning av godstransporterna på väg.

Otillräcklig plan för digitalt driven effektivisering

Sveriges Åkeriföretag har i inriktningsremissen understrukit att digitaliseringen av transportsystemet måste bygga på standardiserade lösningar som är kompatibla med bland annat ITS-arkitektur och eFTI som möjliggör effektiv datahantering. Det är även nödvändigt att fordonsdata inom digital vinter integreras fullt ut i upphandling och uppföljning av vinterväghållning för att säkerställa kvalitet och transparens.

Det finns etablerade digitala standarder såsom BEAst som möjliggör strukturerad kommunikation av projekterings- och produktionsdata. Det skapar bättre förutsättningar för ett effektivt och spårbart arbete genom hela entreprenörskedjan i genomförandet av byggnation. Att implementera digital arbetsätt B2B som är standardiserad ger förutsättningar i hela kedjan för effektivisering inom inköp, genomförande och uppföljning.

Det finns dessutom stora möjligheter att effektivisera administrativa processer. Handläggning av dispenser för specialtransporter är ett tydligt exempel där enklare ärenden skulle kunna automatiseras för att minska handläggningstider och frigöra resurser.

Sveriges Åkeriföretag anser att den nationella planen bör inkludera att Trafikverket ska ta fram en samlad plan för hur digitala verktyg och arbetssätt ska kunna effektivisera både investeringar i ny infrastruktur och det löpande underhållet, något som planen saknar idag. Planen bör utvecklas i nära dialog med entreprenörer och åkeriföretag. Den bör inkludera en tydlig inriktningsstrategi och finansieringsförmågor för genomförande.

Långa ledtider för centrala vägprojekt

Planen placerar flera strategiskt viktiga vägprojekt som utredningsobjekt sent i planperioden, vilket i praktiken innebär att genomförandet skjuts upp till tiden efter 2037. Detta är problematiskt ur ett nationellt tillväxt- och konkurrenskraftsperspektiv. De berörda projekten omfattar stråk som är centrala för att möta transportbehoven i Sveriges snabbväxande industriregioner, där kapacitet och framkomlighet redan idag är avgörande för att upprätthålla effektiva försörjningskedjor.

Den föreslagna tidsättningen står därmed i direkt motsättning till både näringslivets behov och de ambitioner som regeringen själv formulerat i sitt arbete med att stärka Sveriges långsiktiga tillväxtförutsättningar. Försenade åtgärder

riskerar att hämma industrins utveckling, försvaga logistiksystemets robusthet och skapa flaskhalsar som påverkar såväl export som inhemsk produktion.

Sveriges Åkeriföretag bedömer därför att prioriteringen av dessa strategiska projekt behöver omprövas och projekt tidigareläggas, för att säkerställa att viktiga stråk utvecklas i den takt som industrins etableringar och tillväxtmål kräver.

Övriga synpunkter

Tunga transporter

Sveriges Åkeriföretag anser att det är nödvändigt att Trafikverket identifierar och fastställer särskilda stråk för mycket tunga specialtransporter, exempelvis sådana som är avgörande för Sveriges elförsörjning samt för export av tung utrustning till strategiskt viktiga destinationer.

Dessa transporter kräver omfattande planering och är ofta komplexa att genomföra. Genom att peka ut lämpliga stråk i förväg kan både planeringsprocessen och den operativa hanteringen effektiviseras. Detta skulle ge åkeriföretag och deras kunder förbättrade förutsättningar att genomföra transporterna på ett förutsägbart och säkert sätt, samtidigt som Trafikverkets handläggning av dispenser skulle underlättas och bli mer resurseffektiv. En sådan stråkutpekning bör därför utgöra en integrerad del av Trafikverkets långsiktiga planering.

Trafiksäkerhet

Sveriges Åkeriföretag anser att trafiksäkerheten måste ges en tydligare och mer styrande roll i det fortsatta genomförandet av den nationella planen. De etappmål som satts upp för trafiksäkerhet behöver tillmätas ökad tyngd, och helt marginella minskningar av trafikdödlighet och allvarliga personskador kan inte anses tillräckliga. Utvecklingen måste ske i en takt som motsvarar nollvisionens ambitioner och samhällets förväntningar på ett säkert transportsystem.

Detta kräver ett fortsatt och förstärkt arbete även inför nästa översyn av den nationella planen, där trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras högre i både planering och genomförande. Åtgärder som förbättrad vägutformning, säkrare rast- och uppställningsplatser, bättre vinterväghållning samt ökad användning av teknik och data för uppföljning och förebyggande insatser bör ges ökad tyngd. Trafiksäkerheten måste därmed utgöra en central och styrande utgångspunkt i det fortsatta arbetet.

Miljömål

Sveriges Åkeriföretag anser att den nationella planen bidrar positivt till miljö- och klimatmålen genom sitt tydliga fokus på underhåll, bärighet och robusthet. Dessa prioriteringar minskar störningar, förbättrar framkomligheten och möjliggör mer energieffektiva transporter, samtidigt som de skapar viktiga förutsättningar för elektrifiering och ett mer resilient vägnät.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar samtidigt att planens direkta klimateffekt är begränsad och inte tillräcklig för att transportsektorn ska kunna nå målen för 2030. Planen är i första hand klimatkompatibel, snarare än klimatdrivande, då de faktiska utsläppsminskningarna i huvudsak avgörs av andra styrmedel såsom bränslepolitik, skatter och krav på fordonsutveckling.

Sveriges Åkeriföretag ser också att målkonflikter kvarstår, särskilt kopplade till intrång i naturmiljö och biologisk mångfald vid ny infrastruktur, även om kompensationsåtgärder aviseras. Det är därför viktigt att dessa avvägningar hanteras tydligt och konsekvent i det fortsatta planeringsarbetet.

Vinterunderhåll

Sveriges Åkeriföretag anser att vinterväghållning bör ges en tydligare prioritet i den nationella planen, då välfungerande vinterdrift genererar betydande samhällsekonomiska vinster genom ökad framkomlighet, färre olyckor och högre transporteffektivitet, och mot bakgrund av de brister som har förevarit.

För att uppnå detta krävs ökad och långsiktigt säkrad finansiering av vinterunderhållet, ett moderniserat och ändamålsenligt upphandlingssystem, framtidssäkrad digital rapportering baserad på fordonsdata, tydlig beredskapsstyrning för att hantera väderrelaterade störningar. Dessa åtgärder är nödvändiga för att säkerställa välfungerande och samhällskritisk vinterväghållningen i landet. Vidare bör, som ovan, nya modeller prövas för att öka direkt samarbete mellan Trafikverket, entreprenadaktörer och åkerier, i syfte att förbättra effektiviteten och kvaliteten på vägunderhållet i Sverige. Genomförande i bolagsform skulle här kunna vara en relevant modell.

Ökad intermodalitet

För att stärka intermodaliteten och godstransporternas konkurrenskraft krävs ett helhetsgrepp som går utöver de transportpolitiska målen. Avgifter och styrmedel bör utformas så att transportsystemet nyttjas effektivt och tillsynen av vägtrafiken fungera ändamålsenligt. Det måste bli enklare att flytta lastbärare mellan trafikslag och säkerställas att både väg- och järnvägsnätet klarar längre och tyngre fordon. Samordning med grannländer är nödvändig för effektiva internationella flöden. En särskild intermodalitetspott bör införas för effektiv omlastning, kompletterad med bättre prognos- och kalkylmodeller för att minska störningar

vid underhåll. Väl fungerande terminaler och hamnar samt ökad samverkan mellan myndigheter och branscher är avgörande för en robust intermodal infrastruktur.

Avslutning

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker flera viktiga delar i den nationella planen. Den historiskt stora satsningen på drift och underhåll av väginfrastrukturen är särskilt välkommen och utgör en grundförutsättning för effektiva transporter. Planen stärker därmed möjligheterna för svensk åkerinäring att bidra till klimatomställning, försörjningsberedskap och långsiktig konkurrenskraft, och vi ser fram emot ett fortsatt arbete med genomförandet av planen.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg, Samhällspolitisk chef, Sveriges Åkeriföretag