



SVENSKT NÄRINGSLIV



Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet

MARS 2023

Förord

I delar av Sverige är infrastrukturen relativt väl utbyggd men underhållet av vägar och järnvägar har eftersatts under lång tid.

Hur vi omhändertar och underhåller våra vägar och järnvägar påverkar funktionen i transportsystemet och i sin tur också svenska företags konkurrenskraft. Trots det får vidmakthållande av befintlig infrastruktur ofta lite utrymme i debatten. Kanske tar vi för givet att våra vägar lagas och att slitna komponenter i järnvägen byts ut när det behövs? I realiteten, har Sverige inte satsat tillräckligt på att vårda infrastrukturen och statusen på våra vägar och järnvägar försämras årligen. Beräkningar visar att det eftersatta underhållet närmast fördubblas under kommande år. Till år 2033 kommer det att saknas väl över 100 miljarder kronor, en summa som motsvarar kostnaden för att återställa infrastrukturen till en acceptabel standard.

Ämnet för den här rapporten, som är framtagen inom projektet Infra2050, är hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar våra svenska företag. Konsultföretaget Ramboll har på Svenskt Näringslivs uppdrag dels analyserat hur underhållsskulden har uppstått och dess framtida utveckling, dels undersökt hur underhållsskulden konkret påverkar företagens vardag.

Om en bro får sämre bärighet eller en vägsträckning stängs av leder det till omvägar. Längre körtid orsakar i sin tur både högre utsläpp och kostnader för företagen, dessutom helt i onödan. Även inom järnvägssystemet gör sig underhållsskulden påmind, som exempel meddelade Trafikverket i december förra året att högsta tillåtna vikt för tågvarnar på en delsträcka av Malmbanan sänks från 30 till 25 ton. En sådan åtgärd innebär att det krävs fler tåg för att transportera samma mängd malm. Underhåll som inte blir utfört i tid kostar också mer på längre sikt. Det är därför klokt att vårda befintlig anläggning istället för att släpa efter och skjuta underhållsskulden framåt.

Om företag ska kunna växa och anställa behöver de en kontinuerligt förbättrad tillgänglighet till marknader och kompetens. För att vår ekonomi ska fungera måste människor smidigt och kostnadseffektivt kunna resa mellan bostäder och arbetsplatser och varor och tjänster måste kunna flöda fritt, både inom och utanför gränsen.

Vår förhoppning är att den här rapporten ska kasta ljus över dagens otillfredsställande situation och belysa vikten av att omhänderta befintlig infrastruktur för att säkra nödvändiga investeringar i klimatomställning och för att Sverige ska kunna möta en växande befolkning med ökat välstånd.

Svenskt Näringsliv anser att hela underhållsskulden ska vara åtgärdad senast år 2030. För att nå dit behöver underhållet prioriteras upp.

Stockholm 2023-03-08

Nils Paul
Ansvarig infrastruktur

Sammanfattning

Underhållet har länge varit eftersatt och den ackumulerade underhållsskulden kommer 2023 att uppgå till 77,5 miljarder kronor. Givet den nuvarande allokeringen till underhåll i den nationella planen för transportinfrastruktur kommer underhållsskulden på väg och järnväg öka till 113 miljarder kronor vid slutet av 2033 - en fördubbling från 2015. Ramboll Management Consulting har på uppdrag av Svenskt Näringsliv undersökt hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet.

Underhållet har nedprioriterats i decennier till förmån för nya investeringar. Eftersatt underhåll leder till att kapaciteten, trafiksäkerheten och tillgängligheten blir sämre medan skador, förseningar och framkomlighetsbegränsningar blir fler. Även om det finns svårigheter med att uppskatta den totala samhällskostnaden, leder det eftersatta underhållet ofrånkomligen till kostnader för näringsliv, medborgare och samhälle.

Regioner, handelskammare och i synnerhet företag upplever att de kontinuerligt behöver anpassa sig till försämrade förutsättningar i väg- och järnvägsnätet. Vi har genomfört intervjuer med flera av Sveriges största företag, verksamma inom några av landets strategiskt viktigaste industrier, som alla på olika sätt påverkas av sämre funktionalitet på väg och järnväg.

LKAB behövde i slutet av föregående år sänka maxlasten på sina vagnar med 20 procent till följd av sprickor i spåren. Det innebär att fler transporter nu krävs för att leverera samma mängd järnmalm. Det här medför ökade kostnader och logistiska svårigheter för LKAB.

Ett annat exempel är SCA. De är, likt alla skogsbolag, beroende av mindre vägar i sin verksamhet. Det är vägtyper vars framkomlighet särskilt påverkas av bristande underhåll. Begränsningar i framkomlighet och tillgänglighet medför ytterligare logistiska utmaningar och ökade kostnader för SCA. En i genomsnitt fem procent längre körsträcka är associerad med ökade kostnader om två miljoner kronor per månad. SCA är bara ett av många företag som är beroende av de mindre vägarna.

Sveriges åkerier påverkas direkt av det eftersatta underhållet. I en enkätundersökning, som Ramboll genomfört tillsammans med Svenskt Näringsliv bland åkeriföretag, uppger nio av tio respondenter att skicket på Sveriges statliga vägnät har försämrats över tid. Inget åkeri ansåg att det har blivit bättre. De främsta effekterna var enligt åkerierna var sämre vintervägunderhåll, hål i och spårig vägbana, svaga vägkanter och försämrad arbetsmiljö för chaufförerna.

Satsningar på underhåll kanske inte skapar rubriker men det skapar ett tillgängligare, trafiksäkrare och mera internationellt konkurrenskraftigt samhälle. Att det inom en relativt snar framtid kommer saknas infrastruktur för över 100 miljarder kronor, kommer att få följdverkningar för näringslivet och samhällsekonomin. Trafikverket konstaterade i nuvarande nationell plan att anslaget till underhåll är lägre än behoven och standarden på flera för näringslivet viktiga väg- och bantyper kommer därför att försämrats. Detta samtidigt som myndigheten understryker att investeringar i underhåll är mer samhällsekonomiskt lönsamt än nyinvesteringar.

Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	2
1. Inledning	5
1.1 Disposition	6
2. Underhållsskulden utifrån ett nationellt perspektiv	7
2.1 Underhållsskulden har fördubblats sedan 2015	7
2.2 Det är samhälls ekonomiskt lönsamt att underhålla väg och järnväg	9
2.3 En stor del av det eftersatta underhållet uppstår på stråk som är viktiga för näringslivet	14
3. Näringslivet påverkas negativt av eftersatt underhåll	15
3.1 Högre kostnader, förseningar, och inställda leveranser	17
3.2 Ökad risk för olyckor och försämrad arbetsmiljö	20
3.3 Företagen får svårare att behålla och rekrytera kompetens	23
3.4 Eftersatt underhåll innebär samhällsförluster och långsammare omställning	25
4. Slutord	28
5. Referenser	29

1. Inledning

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Underhållsplaneringen utformas i sin tur för att tillgodose de transportpolitiska målen. Omkring 60 procent av vägnätet är byggt före 1970, vilket medför att underhållsbehovet nu ökar i takt med att vägarna når sin tekniska livslängd. För järnvägen har bekymret varit detsamma, fler stråk uppnår sin tekniska livslängd snabbare än den politiskt beslutade utbytestakten.

För näringslivet är god infrastruktur en avgörande fråga för företagsklimatet eftersom det påverkar såväl leveranser som tillgång till kunder och personal. Sveriges varuexport under 2021 motsvarade knappt 33 procent av Sveriges BNP (SCB, 2023). Att de exportberoende företagen har tillgång till ändamålsenlig infrastruktur är nödvändigt för fortsatt tillväxt och välfärd.

Ramboll har beräknat att det eftersatta underhållet av befintliga vägar och järnvägar fördubblas mellan 2015 och 2033, från 59 till 113 miljarder kronor. Detta är vad som kallas underhållsskulden. Otillräckliga satsningar på underhåll leder till försämrad kvalitet på vägar och järnvägar vilket i sin tur kan leda till lägre hastigheter, lägre bärighetsklassificering, minskad kapacitet och en ökad risk för olyckor. I december 2022 meddelade Landsbygds- och infrastrukturdepartementet att regeringen satsar 1 miljard kronor på ökat vägunderhåll, av dessa tas 750 miljoner från järnvägsunderhållet eftersom Trafikverket inte kunnat omsätta hela anslaget i närtid, och 250 miljoner tillkommer i budgeten för 2023 (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2022).

Merparten av de nya infrastruktursatsningarna som finns i nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 är inte samhällsekonomiskt lönsamma. Det är däremot samhällsekonomiskt effektivt att investera i underhåll. De samhällsekonomiska beräkningarna av underhåll visar att samhällsnyttan överstiger kostnaderna, både för väg och järnväg. Finanspolitiska rådet skrev redan 2015 att svenska regeringar lägger för lite vikt vid samhällsekonomisk lönsamhet när beslut om investeringar fattas.

Ramboll har fått i uppdrag av Svenskt Näringsliv att undersöka hur underhållsskulden på väg och järnväg påverkar det svenska näringslivet. Med hjälp av offentligt tillgängligt material och anekdotiskt material från flera företag som på olika sätt är beroende av en fungerande och effektiv transportinfrastruktur, levandegörs underhållsskulden.



Figur 1. Analysramverk

Totalt har åtta företag från olika branscher, tre regioner och tre handelskammare utspridda över landet, tre medarbetare från Trafikverket samt en representant från besöksnäringen intervjuats. Intervjuerna har resulterat i det analytiska ramverk som beskriver hur näringslivet påverkas och begränsas av underhållsskulden, se Figur 1.

Dessutom har en enkätundersökning genomförts. Enkäten skickades till ett urval av åkeriföretag som är medlemmar i Transportföretagen för att undersöka hur de påverkas av underhållsskulden och dess konsekvenser. Totalt svarade 76 åkerier på enkäten vilket motsvarar en svarsfrekvens på 15 procent.

1.1 Disposition

I kapitel 2 beskrivs underhållsskulden utifrån ett nationellt perspektiv. Kapitlet fokuserar på att beskriva hur underhållsskulden utvecklats sedan 2015 och hur den troligen kommer att utvecklas samt hur beslutsvägarna ser ut och hur anslag fastställs i den nationella planen. Därtill beskriver vi varför underhåll är samhälls-ekonomiskt lönsamt och hur det dessutom leder till miljövinster och ökad trafik-säkerhet. I kapitel 3 återger vi näringslivets perspektiv om hur ett eftersatt underhåll och dess konsekvenser påverkar näringslivet utifrån analysramverkets olika perspektiv. Rapporten avslutas med ett slutord i kapitel 4.

2. Underhållsskulden utifrån ett nationellt perspektiv

Trafikverket skriver i sitt inriktningsunderlag¹ inför nuvarande nationella plan att underhållsbehoven ökar på både väg och järnväg. Trafikverket anser därför att underhåll av befintlig infrastruktur bör ges prioritet (Trafikverket, 2020). Det innebär att mer finansiering behöver allokeras till underhållsbudgeten för att kunna upprätthålla dagens funktionalitet, men även kompensera för tidigare eftersatt underhåll. Utan tillräckliga medel försämras funktionaliteten i väg- och järnvägsnätet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet.

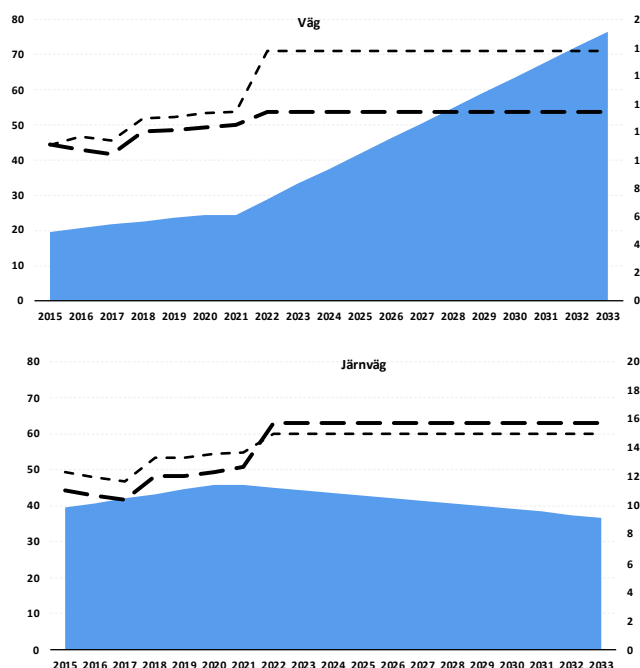
I detta kapitel beskriver vi först hur underhållsskulden har utvecklats, hur utvecklingen förväntas fortsätta och varför den utvecklas i den riktning den gör. Därefter beskriver vi hur allokeringen till underhåll bestäms, varför det är samhällsekonomiskt effektivt med underhåll och slutligen vilka konsekvenser nuvarande underhållsplan förväntas att få på de statliga väg och järnvägarna.

2.1 Underhållsskulden har fördubblats sedan 2015

Vid 2033 förväntas den ackumulerade underhållsskulden på väg och järnväg att uppgå till 113 miljarder kronor. Nästan en dubblering från 2015 då underhållsskulden uppgick till 59 miljarder, allting uttryckt i 2021 års prisnivå². Ökningen förklaras av att det eftersatta underhållet ökar på vägsidan. Den ackumulerade underhållsskulden spås öka med omkring 92 procent under perioden. Underhållsskulden ökar från knappt 25 till 76,5 miljarder på vägsidan och minskar något, från 46 till 37 miljarder, för järnvägen (se figur 2). För att återta allt eftersatt underhåll skulle anslagen till underhåll av väg och järnväg behöva öka med 10,3 miljarder årligen under de kommande 11 åren. Det motsvarar ett ökat anslag om 31 procent.

¹ Inriktningsunderlaget ger regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen.

² Beräkningen utgår från 2015 eftersom det är första året det finns ett tillgängligt estimat.



Figur 2. Väg- och järnvägsunderhåll och ackumulerad underhållsskuld i miljarder kronor

Under 2023 kommer underhållsskulden på väg och järnväg att uppgå till 77,5 miljarder.

För att uppskatta underhållsskulden har Ramboll jämfört Trafikverkets årsredovisningar för åren 2015–2020 med inriktningsunderlagen för 2015 och 2020. 2015 är det första året som underhållsskulden har offentligt uppskattats. Det möjliggör en jämförelse mellan finansiering av underhåll och hur det eftersatta underhållet har utvecklats och differensen där emellan. För framtidsprognoserna har Ramboll använt sig av inriktningsunderlaget som togs fram inför den nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033. I inriktningsunderlaget gör Trafikverket en uppskattning av hur mycket som behöver allokeras till underhåll för att upprätthålla funktionaliteten på vägar och järnvägar. Ramboll antar vidare att behovet är jämnt fördelat över perioden. Behovet jämförs sedan med den faktiska allokeringen i den nationella planen för 2022–2033. Antar vi även där att underhållet är jämnt fördelat kan man identifiera hur mycket underhållsskulden ackumuleras för varje år fram tills 2033. För järnvägen räknas även banavgifterna in till underhållsbudgeten eftersom de är öronmärkta för underhåll och drift.

”Vi kan inte vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard. Konsekvensen blir att tillståndet för både det låg-och högttrafikerade vägnätet försämras, vilket leder till ett växande underhålls-och reinvesteringsbehov.”

- Trafikverkets årsredovisning 2021

Trafikverket föreslår, och regeringen beslutar

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av det statliga vägnätet vilket består av omkring 80 100 km belagd väg och cirka 18 400 kilometer grusväg, med 17 000 vägbroar och 25 tunnlar. På järnvägssidan ansvarar Trafikverket för omkring 14 000 kilometer spår, 11 000 spårväxlar samt 4 550 järnvägsbroar och 7 000 plankorsningar. För drift och underhåll applicerar Trafikverket en prioriteringsprincip som utgår från samhällsekonomiska principer och de transportpolitiska målen. Det innebär att vissa stråk, eller typer av vägar och järnvägar prioriteras över andra (Trafikverket, 2020). Trafikverket ansvarar även för att identifiera och utgöra investeringar. Tillsammans med drift och underhåll utgör det den nationella planen för transportinfrastrukturen.

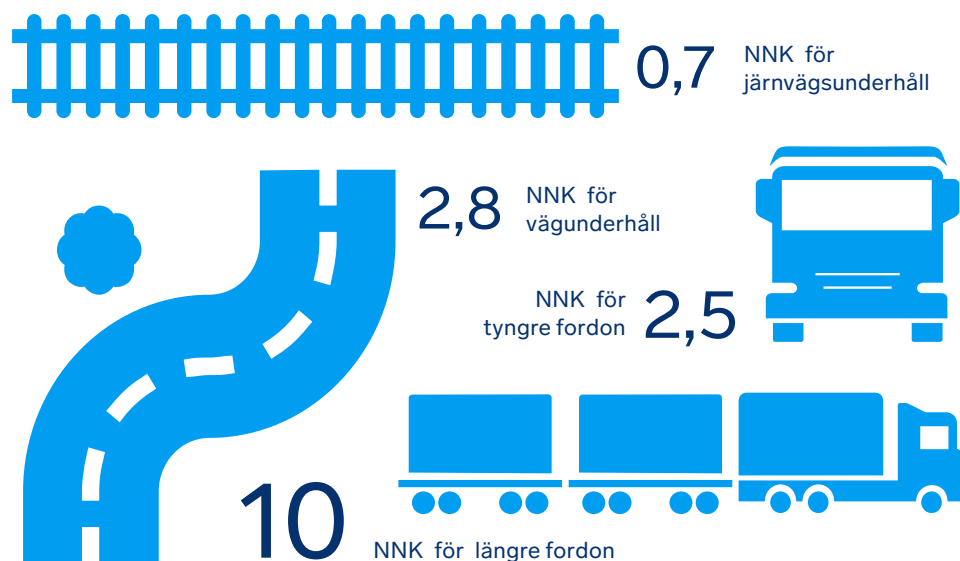
Trafikverket tar fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen vart fjärde år. Planen har en tidshorisont om 12 år. Den innehåller åtgärder i transportinfrastrukturen som kan genomföras direkt (inom de närmsta tre åren), som är under utredning (som kan verkställas inom tre till sex år) och beskrivning av brister och behov som förväntas behövas åtgärdas regeringen beslutar om fastställande (Trafikverket, 2022).

Den nationella planen föregås av inriktnings- och åtgärdsplaneringen, vilket är processen för att ta fram en nationell plan och 21 länsplaner för regional transportinfrastruktur. Tre år innan en nationell plan fastställs inleds arbetet med inriktningsplaneringen. Trafikverket påbörjar då arbetet med att ta fram ett inriktningsunderlag som beskriver möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling. Inriktningsplaneringen fokuserar inte på enskilda projekt utan beskriver olika inriktningar vars effekter och konsekvenser analyseras utifrån de transportpolitiska målen. Huvudsyftet med inriktningsunderlaget är att förse regeringen med underlag inför kommande infrastrukturproposition. Efter att riksdagen har antagit propositionen får Trafikverket ett direktiv av regeringen att ta fram ett förslag till en nationell plan.

Länstransportsplanerna, de regionala planerna för transportinfrastrukturen tas fram av den organisation i respektive län/region som är upprättare av länsplanen d.v.s. ansvarar för den regionala utvecklingen. Länstransportsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet, så som statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, eller byggande och drift av enskilda vägar. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna, länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och slutligen är det Trafikverket som genomför planerna.

2.2 Det är samhällsekonomiskt lönsamt att underhålla väg och järnväg

Nya investeringar ger ökad kvalitet, högre kapacitet och mindre beläggning på existerande infrastruktur. Men det är typiskt sett mer samhällsekonomiskt lönsamt att underhålla och förvalta existerande infrastruktur (Trafikverket, 2020). Trafikverket använder sig av samhällsekonomisk analys för att utvärdera en åtgärds lönsamhet. Analysen går ut på att kvantifierbara och icke-kvantifierbara nyttor ställs gentemot kostnader och den samlade effektbedomningen uttrycks i en nettonuvärdeskvot (NNK). En positiv NNK innebär att avkastningen från investeringen är positiv (Trafikverket, 2020)



Figur 3. Nettonuvärdeskvoter för underhållsåtgärder i nuvarande plan

I den nuvarande nationella planen har anslagen till underhåll av vägar och järnvägar en nettonuvärdeskvot på 2,8 respektive 0,7. Det innebär att summan av nyttorna överstiger summan av kostnaderna. Detsamma gäller för bärighetssatsningar, där nyttorna för att möjliggöra tyngre och längre fordon på vägarna klart överstiger kostnaderna. Investeringar i en högre bärighetsklass för att möjliggöra tyngre fordon har ett nettonuvärde på 2,5 och motsvarande satsning för längre fordon har ett nettonuvärde på över 10 (Trafikverket, 2021). Ovanstående nettonuvärdeskvoter är genomsnitt för nuvarande planerat underhåll och varierar beroende på åtgärd och trafikflöden på väg eller järnvägsstråk.

Trafikverket (2021) konstaterar i den nationella planen att underhållsbehovet för vägar överstiger medlen. Detta trots att anslaget till underhåll av statliga vägar ökade med 13 procent från föregående nationell plan. Omkring 60 procent av vägnätet är byggt före 1970 vilket medför att underhållsbehovet ökar i en allt snabbare takt. Behovet av underhåll har uppstått till följd av att vägar och broar uppnått sin tekniska livslängd, men också för att behoven har förändrats. Sedan vägarna och broarna byggdes har trafiken ökat och det har skett en utveckling gentemot allt högre fordonsvikter. I planen konstaterar Trafikverket att såväl låg- som högtrafikerade vägar kommer att försämrats under den inestående planperioden. Däremot kommer de ökade satsningarna på bärighet i nuvarande nationell plan leda till att de viktigaste vägarna för tung trafik är mer sannolika att kunna upprätthålla sin funktionalitet och klara av tung trafik året runt.

I en rapport från 2021 som forskaren Kristin Eklöf skrivit på uppdrag av Transportföretagen bekräftas bilden av eftersatt underhåll. Eklöfs analys visar att nuvarande underhållsbudget understiger behoven och att särskilt lågtrafikerade vägars behov kommer att förbises och tillståndet hos dem gradvis försämrats (Eklöf, 2021). Eklöfs analys bygger på data till och med 2019. I en uppdaterad version med data för 2020 och 2021 visar hon att andelen vägar i dåligt skick har ökat från 17 till 21 procent

sedan 2019 (Eklöf, 2022). Däremot har andelen vägar i *mycket dåligt* skick minskat från 12,7 till 12,1 procent, även om knappt en åttondel av vägarna fortsatt är i mycket dåligt skick.

För järnvägarna är situationen däremot annorlunda. Anslaget till underhåll av järnvägar ökar i den nationella planen för 2022–2033 med 25 procent, jämfört med föregående plan. Motiveringen är att mera resurser i närtid minskar de långsiktiga underhålls- och reinvesteringsskostnaderna på längre sikt, samt att risken för såväl störningar som hastighetsnedsättningar blir lägre. Utöver att upprätthålla dagens funktionalitet kan också delar av det eftersatta underhållet återtas. 2020 uppgick det eftersatta underhållet till knappt 46 miljarder³ (Trafikverket, 2020). Det är framför allt på några av de högst trafikerade delarna av järnvägen där man planerar att återta eftersatt underhåll genom att säkerställa hög funktionalitet och öka robustheten. Enligt Rambolls beräkningar kommer underhållsskulden att minska till 37 miljarder för de statliga järnvägarna under planperioden.

Miljövinster från bärighetssatsningar och längre fordon på väg och järnväg

Satsningar på bärighet är inte enbart uppgraderingar till BK4-vägnätet⁴, utan också underhåll för att garantera nuvarande bärighetsnivå. Underhåll och bärighetssatsningar har i flera fall även miljömässiga vinster. Genom att ha längre och tyngre fordon på väg och järnväg möjliggörs en större eller samma mängd transport på färre leveranser. Detta är särskilt viktigt när godstransporterna inte kan överflyttas till järnväg eller sjöfart, vilket stora delar av godstransporterna inte kan (Trafikverket, 2020).

Sedan 2018 är det tillåtet för fordon upp till 74 ton att färdas på vägnätet (Transportstyrelsen, 2018). Enligt utredningen som förekom beslutet trodde man att ökad tillåten bruttovikt skulle medföra färre olyckor, lägre utsläpp och sänkta transportkostnader för näringslivet. Mindre utsläpp och färre olyckor förklaras båda till stor del av att färre lastbilar trafikerar vägarna, jämfört med i det kontrafaktiska scenariot (Trafikverket, 2014). En viktig faktor för att dessa vinster ska kunna realiseras är hur stor andel av vägnätet som tillåter, och *klaras*, högre fordonsvikter.

Samma effekt bör kunna uppnås för längre fordon, som av naturliga skäl ofta är tyngre, och där bärighetssatsningar är nödvändiga för att samhällsnyttorna ska realiseras. ETT-bilsprojektet är ett samarbete mellan ett 30-tal aktörer, däribland Volvo, Skogforsk och Trafikverket, där man har utvecklat längre och tyngre fordonskombinationer. Resultatet från projektet visade på lägre miljöpåverkan, sänkta transportkostnader och färre virkesfordon på vägarna (Löfroth & Svenson, 2012). Även här förutsätts det att vägarna är av tillräcklig funktionalitet.

³ 2021 års prisnivå.

⁴ Bärighetsklassen (BK) avgör vilka fordonsvikter som är tillåtna på vägen eller bron. BK4 innebär max 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre.

Regelbundet underhåll för att säkerställa trafiksäkerheten på vägar

Trafiksäkerheten på vägar och arbetet med nollvisionen är prioriterade transportpolitiska mål som blir lidande av eftersatt underhåll (Trafikverket, 2019). Underhåll av vägar upprätthåller funktionen hos vägmarkeringar, räcken och vägbanor, vilket i sig självt bidrar till säkrare vägar. Nyare bilar har också egna trafiksäkerhetssystem, som filhållningssystemet, och underhållet är därför viktigt för att systemen ska fungera funktionsenligt (Trafikverket, 2021). Eftersatt underhåll ökar också risken för spårbildning vilket i sin tur ökar risken för bland annat vattenplaning (Bergman & Hallberg, 2016).

För att hålla vägnätet fungerande prioriterar Trafikverket nu åtgärder som ger effekt på kort sikt, till exempel att laga sprickor eller hål i asfalten istället för att bygga om vägkroppen vars underbyggnad⁵ många gånger är i ett sådant dåligt skick att den vittrar sönder. När Trafikverket lagar asfalten med akut avhjälpande underhåll så håller vägen ett tag till och säkerställer trafikanternas säkerhet. Detta med vetskapen om att de kommer att behöva laga asfalten snart igen. Det blir dyrare i längden och orsakar fler störningar för person- och godstrafiken. Underhåll i god tid sparar pengar i längden jämfört med att lappa och laga (Natanaelsson, 2021).

⁵ Vägens underbyggnad är det material som bär upp vägen. Underbyggnaden består av flera lager av olika material.

Nationell plan engagerar

Totalt inkom 460 remissvar till Trafikverket angående förslag till nationell plan för transportinfra strukturen 2022–2033



Skogsindustrierna

Skogsindustrierna anser att svenska politiker inte har prioriterat underhåll sedan 90-talet och allting utöver anslag för att bibehålla funktionaliteten på befintlig infrastruktur vore kapitalförstöring. För att svensk konkurrenskraft ska kunna upprätthållas måste det eftersläpande underhållet minimeras. Underhåll bör gå före nyinvesteringar så länge det fortsatt finns ett eftersatt underhåll

Basindustrin

ABB understryker vikten av förbättrade pendlingsmöjligheter för att kunna säkra industrins kompetensförsörjning. Volvo vill se mera anslag till samhällseffektiva investeringar, som underhåll av vägnätet. De menar att det är både anmärkningsvärt och oroande att säkerställande av väginfrastrukturen inte prioriteras.



Länsstyrelser och regioner



Länsstyrelsen i Jämtland säger att eftersatt underhåll av väg- och järnvägsnätet i regionen har medfört längre restider. De uttrycker oro för att satsningarna på underhåll inte är tillräckliga och att konsekvensen, för framför allt lågtrafikerade vägar, blir ytterligare försämrad standard, mera störningar och även temporära restriktioner. Det i sin tur blir, bland annat, ett hinder i utvecklingen av länets näringsliv. Region Värmland anser att det är en orimlig och oacceptabel konsekvens att medlen inte räcker till drift och underhåll. Det ska vara en självklar prioritering att först vårda och utveckla befintlig infrastruktur.

Transportsektorn

SJ menar att det är välbehövligt men bekymmersamt att enbart fyra stråk får sitt eftersläpande underhåll åtgärdat. Stora delar av huvudjärnvägsnätet lider av bristande robusthet som inte kommer avhjälpas. Svenska Transportarbetarförbundet understryker att tillståndet på väg och järnväg är kraftigt eftersatt och att Sverige har en underhållsskuld som fortsätter att växa.



2.3 En stor del av det eftersatta underhållet uppstår på stråk som är viktiga för näringslivet

Det finns många konsekvenser av eftersatt underhåll, både för privatpersoner och för näringslivet. Trots att anslagen till järnvägen överstiger behoven (med banavgiften inräknad) ökar risken för sänkt bärighet och sänkta hastigheter på vissa bantyper. För vägarna understiger anslagen markant behoven.

71,3 procent av statliga vägar i Sverige kommer att försämras

I den nationella planen för 2022–2033 är det tre av sex vägtyper där funktionaliteten i någon mån kommer att försämras: *Övriga för näringslivet viktiga vägar*, *vägar som är viktiga för landsbygden* samt *Övriga vägar*. Robustheten på *övriga för näringslivets viktiga vägar* kommer att bli något sämre under planperioden. För *vägar viktiga för landsbygden* kommer robustheten också att bli något sämre, men även kapaciteten kommer försämrats. För *övriga vägar* kommer robustheten, kapaciteten samt punktligheten att försämrats. Dessa tre vägtyper utgör 71,3 procent av alla statliga vägar i Sverige uttryckt i antal kilometer. *Övriga för näringslivets viktiga vägar* gäller främst vägar där näringslivet har höga krav på kapacitet genom bra framkomlighet och bärighet. Vägtypen är av särskild vikt för skogs- och jordbruk. *Vägar som är viktiga för landsbygden* är till viss del även viktiga för turistnäringen (Trafikverket, 2020).

Prioritering av eftersatt underhåll för viktiga transportflöden på järnvägen

För järnvägen är prioriteringen att ta i kapp det eftersatta underhållet på några av de högst trafikerade delarna av bannätet. Robustheten och funktionaliteten ska säkerställas för fyra för Sverige viktiga transportflöden: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), Norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malm-banan (Luleå–Riksgränsen). Likt vägnätet kan järnvägsnätet också delas in efter bantyp, där olika bantyper har olika finansiella förutsättningar under planperioden. Två för näringslivet relevanta bantyper som kommer försämrats i termer av robusthet, kapacitet och punktlighet är *Övriga för näringslivet viktiga banor* samt *banor för dagliga resor och arbetspendling*. Det försämrade tillståndet innebär att risken för hastighets- och bärighetsnedsättningar ökar under planperioden (Trafikverket, 2021). Dessa två bantyper utgör 25 procent av det totala järnvägsnätet (uttryckt i kilometer), även om alla stråk inte är lika eftersatta. *Övriga för näringslivet viktiga banor* består framför allt av mindre godsstråk. Banorna har en viktig funktion för basindustrins framtida utveckling. Det kan potentiellt leda till stora konsekvenser för enskilda industrier om större störningar inträffar. *Banor för dagliga resor och arbetspendling* innefattar också viss godstrafik, även om arbetspendling dominerar (Trafikverket, 2022).

Det är tydligt att allokeringen till underhåll i många år har varit, och fortsätter att vara, lägre än vad behoven kräver. Det får följaktligen konsekvenser för näringsidkare, medborgare och samhället i stort. I nästa kapitel kommer vi belysa några av alla de konsekvenser som eftersatt underhåll får för svenskt näringsliv. Vi har genomfört en rikstäckande enkät till åkerier, gjort flertalet intervjuer med några av Sveriges största företag, verksamma inom flera av landet främsta och viktigaste industrier.

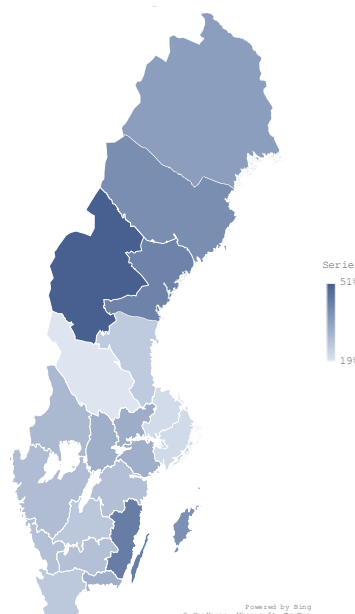
3. Näringslivet påverkas negativt av eftersatt underhåll

Utifrån näringslivets perspektiv innebär en växande underhållsskuld och fortsatt eftersatt underhåll ett väg- och järnvägsnät av allt sämre kvalitet. Bristande underhåll kan ta sig uttryck för företagen på många olika sätt. Företag som spenderar mycket tid på vägarna vittnar om svaga vägkanter, spåriga vägar och undermåligt vinterunderhåll som innebär en försämrad arbetsmiljö och ökad risk för olyckor. Företag som kör eller är beroende av tågtransport vittnar om osäkra ankomsttider på grund av störningar och begränsad största tillåtna axellast (STAX)⁶. Företag som är belägna i mindre orter upplever att deras attraktivitet som arbetsgivare påverkas negativt av försämrade pendlingsförhållanden på grund av osäkra vägar och sänkta hastigheter.

Kartan i figur 4 visar andelen företag, i respektive län, som anser att transportsystemet utgör ett stort eller litet hinder för tillväxt. I genomsnitt upplever 28 procent av företagen i Sverige att transportsystemen utgör ett hinder för deras fortsatta tillväxt. Mer än hälften av företagen i Jämtland upplever exempelvis att bristande tillgång till transportinfrastruktur hämmar deras tillväxt.

Figur 4. Antal företag 2019 per län som anser att transportinfrastrukturen utgör ett litet eller stort hinder för tillväxt.

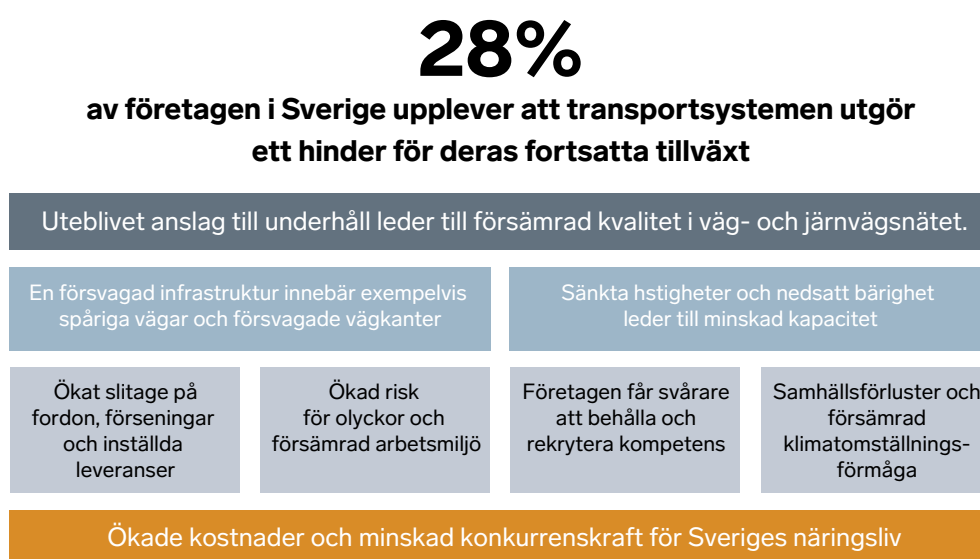
Infrastrukturen utgör ett hinder för tillväxt



⁶ STAX är den maximala vikten som en enskild tågaxel är tillåten att bära. Det är en viktig säkerhetsgräns som fastställs för att säkerställa säker och pålitlig drift av tågen och järnvägarna, samt för att undvika skador på infrastrukturen.

Statistiken kommer från Tillväxtverkets undersökning ”Företagens villkor och verklighet från 2019”. Tillväxtverket, 2019) Transportsystemet omfattar mer än underhåll, men resultatet är indikativt för hur viktigt det är med en fungerande transportinfrastruktur för att företagen ska kunna växa.

I detta kapitel beskriver vi de problem som uppstår vid ett eftersatt underhåll och ger konkreta exempel från näringslivet. Kapitlet är indelat i fyra delar och följer det ramverk som presenterades i figur 1. Samma figur presenteras nedan igen.



Figur 5 Analysramverk (se även figur 1).

Ett uteblivet eller inte tillräckligt anslag för underhåll leder till försämrad kvalitet i väg- och järnvägsnätet. Den försämrade kvaliteten tar sig form av en försvagad väggropp som leder till bland annat spåriga vägar och försvagade vägkanter vilket orsakar ett ökat slitage på fordon, skador, samt försenade och inställda leveranser när vägarna inte är farbara eller i dåligt skick. Det innebär dessutom en ökad risk för olyckor och en försämrad arbetsmiljö för personer som har vägen som sin arbetsplats, särskilt under vinterhalvåret. Den försämrade kvaliteten innebär också att utnyttjandet av vägar och järnvägar anpassas för att upprätthålla en acceptabel nivå av säkerhet och för att undvika ytterligare försämring. Detta tar sig uttryck i sänkta hastigheter och nedsatt bärighet. Nedsatta hastigheter försvårar rekrytering för företag i mindre orter som är beroende av pendlingsmöjligheter från större städer, och tillgängligheten hos företag som kör tunga fordon minskar när bärigheten begränsas, exempelvis under vår- och höstförfall i samband med väta och att tjälen går ur marken.

Nedan inleder vi med att beskriva hur nedsatt vägkvalitet leder till högre kostnader, förseningar och inställda leveranser, därefter hur risken för olyckor ökar och arbetsmiljön försämras när det löpande vägunderhållet och vintervägunderhållet eftersätts. Sedan beskriver vi hur sänkta hastigheter och osäkra vägar leder till att företag i glesbygd får svårt att rekrytera, och slutligen hur eftersatt underhåll på järnväg leder till samhällsförluster och en försämrad omställningsförmåga.

3.1 Högre kostnader, förseningar, och inställda leveranser

Ett konsekvent eftersatt vägunderhåll innebär att den genomsnittliga standarden på våra statliga vägar kontinuerligt försämras. Valfungerande vägar är en förutsättning för att bibehålla (och förbättra) trafiksäkerheten, svensk konkurrenskraft och tillgänglighet i hela landet (Eklöf, 2022). Försämrade kvalitet på vägar leder till ökade kostnader för företagen, vilket i sin tur leder till högre konsumentpriser och lägre ekonomisk tillväxt. Med försämrade kvalitet på vägarna behöver företagen betala mer i reparationskostnader, och använda mer förpackningsmaterial för att garantera att varorna inte skadas. De extra kostnaderna läggs vanligtvis över på konsumenterna (Van Rooyen, 2010).

Givet allokeringen till underhåll i den nuvarande nationella planen för transportinfrastrukturen (2022–2033) kommer funktionaliteten på tre av sex vägtyper att försämrats (se sektion 2.3). Vägtyperna används flitigt av både näringsliv och besöksnäringen, vilket innebär att den sänkta standarden direkt får företagsekonomiska konsekvenser. Försämrade robusthet och kapacitet gör det exempelvis mindre sannolikt att vägarna kommer klara av tung trafik under årets alla månader (Skogsstyrelsen, 2022).

Ramboll har genomfört en enkätundersökning, som har skickats ut till ett urval av åkerier som är medlemmar i Transportföretagen. Resultatet i sin helhet presenteras nedan. Bland annat visar undersökningen att spår och hål i vägbanan tillsammans med brister i vinterväghållning är de största problemen för deras verksamheter. Nästan hälften av respondenterna upplever att deras företag påverkas i hög eller mycket hög utsträckning av bristande vägunderhåll. Konsekvenserna för deras affärsverksamhet är framför allt skador på fordon, längre körvägar, samt försenade och skadade leveranser. 90 procent av de svarande anser att det genomsnittliga skicket på statliga vägar har utvecklats till det sämre över tid.

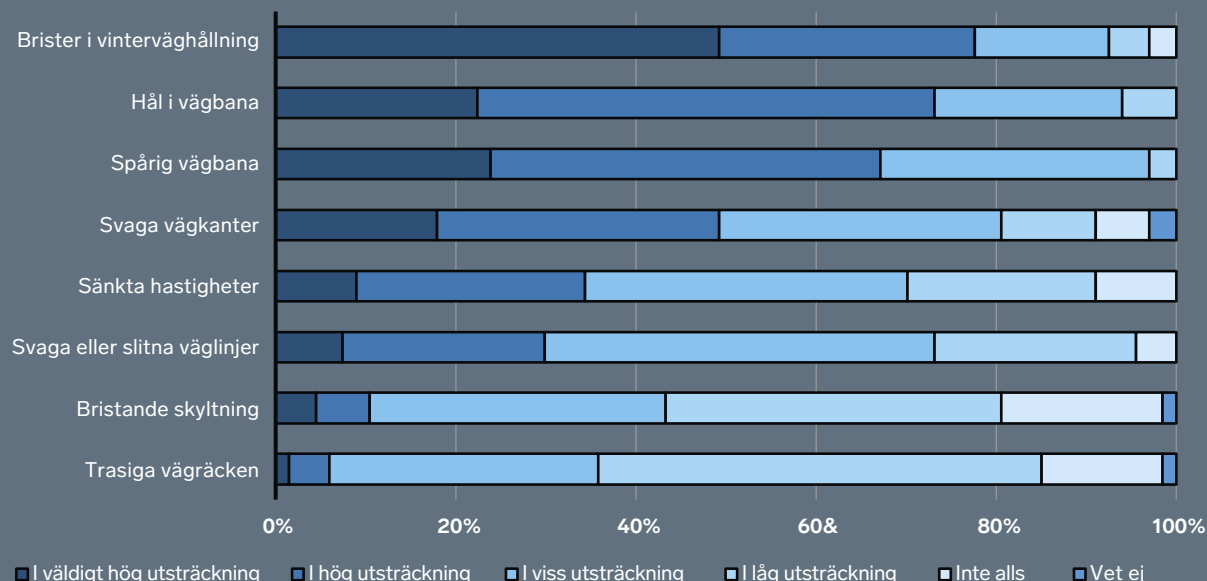
***” Underhållskostnaden för våra fordon ökar på grund av
bristande underhåll. Detta trots att fordonen byggs
med högre kvalitet.
Grovt räknat så består kostnaderna till en tredjedel av
personalkostnader, en tredjedel av drivmedel, och en
tredjedel av avskrivningar och underhåll av fordon.
Marginalen i branschen är runt tre procent, så en ökad
underhållskostnad äter upp den marginalen relativt snabbt.”***

- Per Bondemark, VD på Maserfrakt

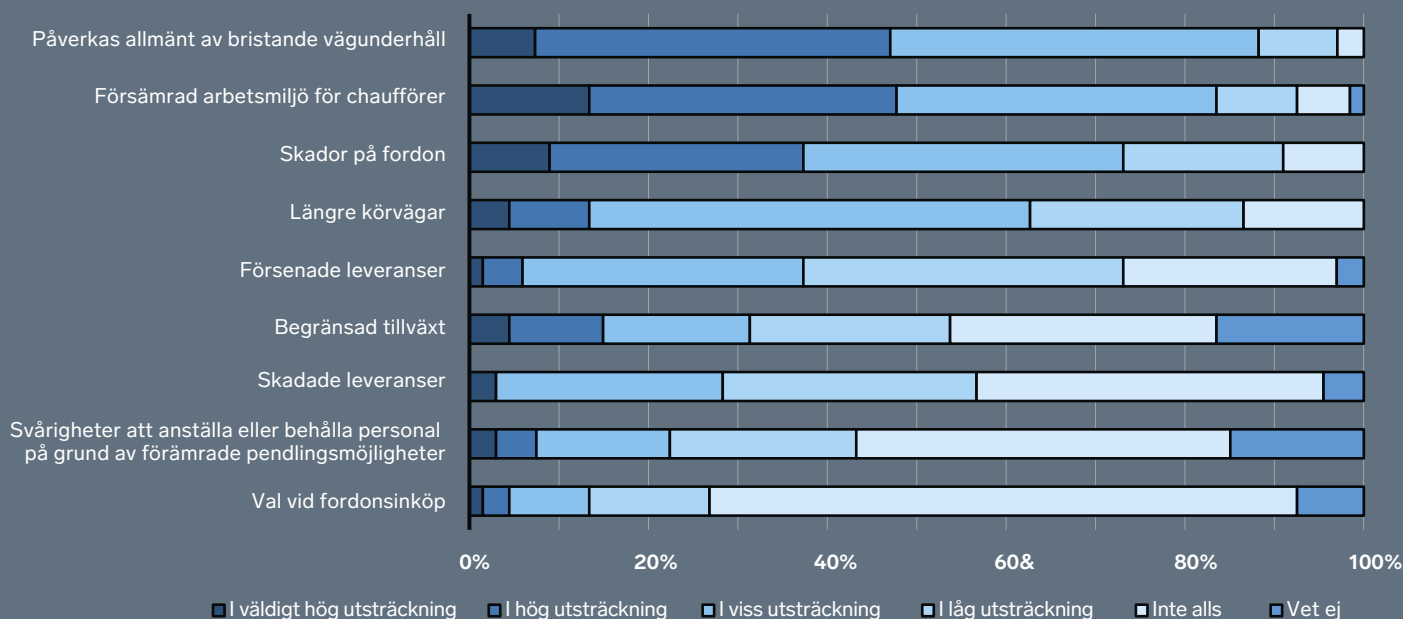
90%

av de 69 åkerierna anser att det genomsnittliga skicket på de statliga vägarna har försämrats över tid

Figur 5 I vilken utsträckning utgör följande ett problem för er verksamhet?



Figur 6 I vilken utsträckning påverkas ert företag av följande på grund av bristande underhåll?



Enkäten skickades ut av Transportföretagen till 494 åkerier runt om i Sverige. Totalt mottogs 76 svar, samtliga frågor var inte obligatoriska. De åkerier som besvarade enkäten kör framför allt i de södra delarna av landet, som i Västra Götalands län, Skåne län och Blekinge län. Men även åkerier som kör i hela landet eller andra län finns representerade bland åkerierna som svarat på enkäten. Det genomsnittliga antalet fordon är elva stycken och varierar mellan ett och 87 fordon. Enkäten skickades ut den 13 januari 2023, en påminnelse gick ut den 23 januari 2023, och enkäten avslutades den 29 januari 2023.

SCA

Minskad framkomlighet är en utmaning för logistik och hållbarhet

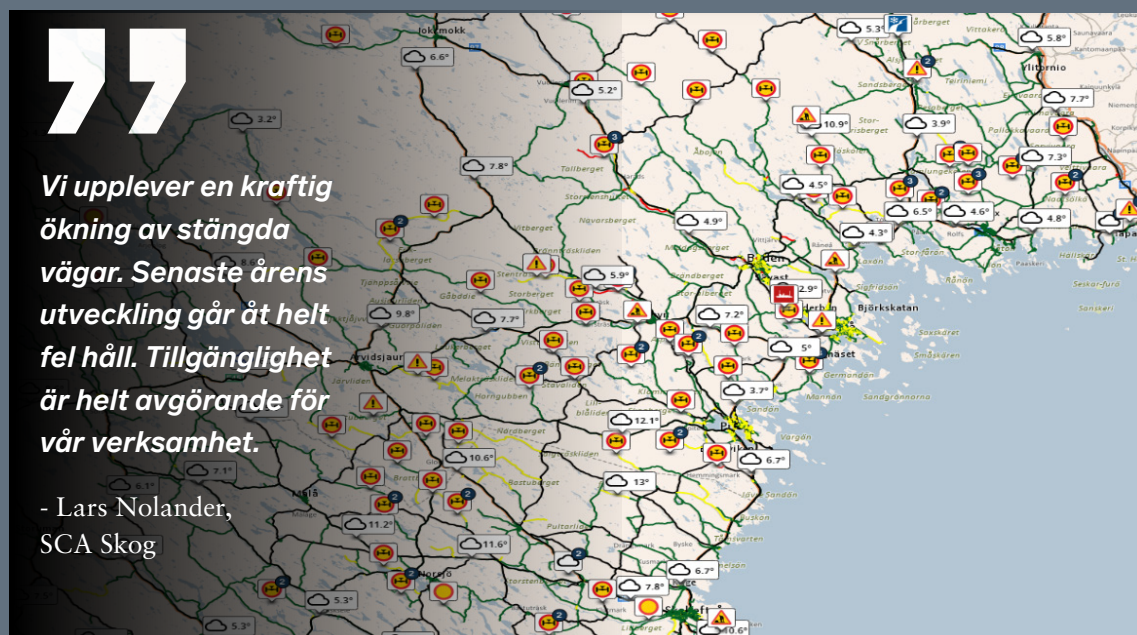
SCA Skog är ett utav Svenska Cellulosa Aktiebolagets (SCA) fem affärsområden. Affärsområde Skog förvaltar SCA:s skogsinnehav, har drygt 500 anställda och omsatte 6,2 miljarder kronor 2021. SCA Skog är beroende av vägtypen, *vägar viktiga för landsbygden*, för att ta sig till och från sina avlägg, det vill säga de platser där avverkad skog ligger i väntan på transport. Nationellt står skogsnäringsen för tre procent av det totala förädlingsvärdet och två procent av alla sysselsatta (Hallsten & Jensen, 2022).

Många av SCA:s avlägg ligger placerade längs med mindre vägar vars funktionalitet förväntas försämrats och i områden som påverkas av höst- och vårförfall. Vårförfall har varit en utmaning för skogsbranschens tillgänglighet under lång tid, men på senare år upplever SCA att fler vägar stängs eller att vägarnas bärighet begränsas i samband med vårförfallet och att även höstförfallet orsakar fler problem nu jämfört med tidigare. SCA tror att det finns två förklaringar till att fler vägar stängs. Dels spelar klimatförändringarna in och det förändrade klimatet innebär ett större slitage, dels verkar vägar stängas för tung trafik på grund av att underhåll på den här typen av sträckor inte prioriteras. Eftersom underhållet inte prioriteras i tid begränsas istället bärigheten för att undvika att skador uppstår när tung trafik färdas på vägarna under höst- och vårförfall. Bilden nedan visar en ögonblicksbild av tillfälliga bärighetsbegränsningar i samband med vårförfall.

Alla begränsningar i framkomlighet för SCA medför ytterligare logistik och kostnader. SCA har ett medeltransportavstånd på 10 mil och en fem procent längre körsträcka är associerat med ökade kostnader om 2 miljoner per månad och ökade utsläpp. Dessutom försenas eller ställs leveranser in, vilket orsakar stora problem inte bara för SCA utan även längre ner i värdekedjan. Som nämns ovan kommer robustheten och kapaciteten gradvis att försämrats givet nuvarande allokering vilket ytterligare kommer begränsa framkomligheten och tillgängligheten för SCA.

En ögonblicksbild över alla bärighetsbegränsningar i samband med vårförfall. Bild: SCA.

Intervju med Lars Nölander, SCA Skog Logistikchef, den 12 januari 2023



3.2 Ökad risk för olyckor och försämrad arbetsmiljö

När medlen som allokeras till att vidmakthålla funktionaliteten på de statliga vägarna inte är tillräckliga kommer standarden oundvikligen att försämrats och trafiksäkerheten bli lidande. Sämre vägar är inte bara förknippade med en ökad grad av arbetsmiljöproblem för chauffören, utan framför allt är risken för olyckor högre. Eftersatt underhåll ökar risken för att vägbanan ska bli spårig, vilket i sin tur ökar risken för vattenplaning. Utöver det så ökar även risken för avkörning när vägkanterna försvagas.

Vår enkätundersökning som har skickats ut till ett urval av åkerier som är medlemmar i Transportföretagen (se sektion 3.1) visar att omkring 70 procent anser att spårig eller hålig vägbanan i hög eller väldigt hög utsträckning utgör ett problem för deras verksamhet. 50 procent anser även att svaga vägkanter utgör ett problem i hög eller väldigt hög utsträckning, se figur 5.

Att en stor andel av åkerierna anser att ovanstående brister i vägunderhållet påverkar deras verksamhet indikerar att låg vägstandard är ett utbrett problem. I förlängningen innebär det att arbetsmiljön för yrkeschaufförer gradvis har utvecklats till det sämre. Det står i kontrast till det transportpolitiska hänsynsmålet, som säger att transportsystemets utformning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. (Regeringskansliet, u.d.)

Maserfrakt

Fyra avåkningar på en vecka vid halt vägunderlag

Under julen 2022 drabbades Maserfrakt av fyra avåkningar inom loppet av en vecka. Samtliga avåkningar innebar att hela ekipage körde av vägen. Den mänskliga faktorn spelar in, men vid samtliga avåkningar identifierades stora brister i vägunderhållet. Maserfrakt har en GPS spår-sändare på många av sina fordon. Det innebär att de kan följa fordonets rörelser och exempelvis registrera hastigheten och därmed få en indikation på chaufförens agerande.

I ett av fallen färdades ett ekipage på väg E16. Föraren noterade att vägunderlaget var halt och valde därför att anpassa hastigheten till långt under skyltad hastighet. Trots den låga hastigheten gled lastbilen av vägen och ner i diket. På grund av de stora vikterna blev släpet så skadat att det fick skrotas och den större delen av matvarorna som fraktades fick kasseras, lastbilen gick däremot att reparera. De företagsekonomiska kostnaderna uppgick till nästan 2 miljoner kronor summerat över kostnaderna för släpet, förlorade matvaror och reparationskostnader.

Vid ett flertal tillfällen under december och januari har chaufförer tagit eget ansvar för trafiksäkerheten genom att avbryta pågående transporter tills det dåliga väglaget har avhjälpits. Detta är bra för trafiksäkerheten, men skapar förseningar under några dagar med ekonomiska konsekvenser för såväl åkerier som varuägare.

Åkerinäringen är en bransch med små marginaler. Enkelt räknat så är kostnaderna fördelade lika mellan tre delar: personal, drivmedel, samt avskrivningar och underhåll. Vid ökade underhållskostnader så äts marginalen snabbt upp. Om företagen inte lyckas hålla lönsamheten på acceptabla nivåer hindras de från att göra nyinvesteringar i bättre och mer miljövänliga fordon. Kostnaderna för brister i vinterunderhållet är inte bara företagsekonomiska. I exemplet ovan ledde olyckan till att en del av E16 blev avstängd i 6 timmar för att bärga ekipaget, vilket skapade betydande störningar i trafiken. Utan att göra en hel systemkalkyl så kan vi konstatera att tidskostnaden som uppstår av alla förseningar, störningar och restidsosäkerheter är enorm för samhället.

Intervju med Per Bondemark, VD Maserfrakt, den 3 januari 2023 (Foto: Maserfrakt)



SkiStar, Destination Sälenfjällen och Destination Åre Vägunderhåll för en säkrare resa till Sälenfjällen

SkiStar driver sex skidanläggningar och hade under 2021/22 en nettoomsättning på drygt 4 miljarder kronor (SkiStar, 2022). Skistar har bland annat verksamhet i Sälenfjällen och Åre och för att organisera omkringliggande verksamhet på orterna har bolagen Destination Sälenfjällen och Destination Åre bildats. Destinationsbolagen i respektive ort ägs av och samlar det lokala näringslivet och verkar för deras intressen.

En stor andel av gästerna i Sälenfjällen reser med bil från Stockholm och passerar då E16 i östlig riktning. På E16 i höjd med Yttermalung passerar bilarna en smal planskild korsning, det vill säga en korsning mellan järnvägsspår och bilväg där spåren passerar ovanför eller under bilvägen. Bilden nedan visar en vinterdag när en lastbil och en personbil ska passera samtidigt. En fin dag rymmer två personbilar i bredd genom korsningen men om det finns upparbetade snövallar eller snömodd i den planskilda korsningen försvåras mötet avsevärt.

På grund av det stora antalet gäster som reser mellan Sälenfjällen och Stockholm är E16 periodvis en högt trafikerad väg, särskilt på helgdagar när besökare lämnar och anländer. Enligt Trafikverkets flödesmätning från en helgdag i vecka 11 under 2022 passerade fler än 800 fordon inom loppet av en timme. Det är att jämföra med trafikflödet på en större motorväg utanför våra storstäder. Dessutom är det troligt att antalet bilar som passerar är fler under populära veckor som sportlov och påsklov, 2022 låg vecka 11 mellan sport- och påsklov (det saknas trafikflödesdata för sträckan under lovveckor med förmodat störst antal besökare i Sälenfjällen).

Det är alltså inte bara godstrafiken som påverkas av bristande underhåll, även privatpersoner och besöksnäringen blir lidande av trafiksäkerhetsrisker som uppstår när vägarna blir eftersatta. Vägnetet behöver dessutom vara fungerande och trafiksäkert i hela landet. På sträckan som tas upp i exemplet utreds en nyinvestering med förbifart runt Yttermalung. Men oavsett om förbifarten byggs eller inte så tycker SkiStar att det är viktigt att vägarna som deras gäster reser på är väl underhållna så att de får en trygg resa på vägen dit och hem.

Intervju med Fanny Sjödin, hållbarhetschef SkiStar, Anders Bjernulf, VD Destination Sälenfjällen, och Therese Sjödin, VD Destination Åre, den 21 december 2022 (Foto: Destination Sälen)

”

Under vintersäsongen huserar vi en hel stad i Sälenfjällen, skillnaden är att nästan hela befolkningen byts ut varje helg. Då måste våra vägar fungera.

- Anders Bjernulf,
Destination Sälenfjällen



3.3 Företagen får svårare att behålla och rekrytera kompetens

Tillförlitlig och säker infrastruktur är viktigt för företagens förmåga att rekrytera och behålla kompetent personal. Eftersatt underhåll på väg och järnväg innebär att kommunikationerna till och från jobbet kan ta längre tid och vara förknippade med en högre grad av obekvämheter. För att trafiksäkerheten på vägar med eftersatt underhåll ska kunna upprätthållas händer det att Trafikverket väljer att sänka hastigheterna. Att sänka hastigheterna innebär en restidsförlängning för resenärerna som kan förändra arbetsmarknadsregionen. Under 2019–2020 genomfördes en stor hastighetsöversyn där hastigheten på vägar skyltade med 100km/h och 90 km/h skyltades ner till 80km/h för att öka trafiksäkerheten (Trafikverket, 2022). Det avsätts däremot medel för att bygga fler mötesseparerade 2+1-vägar, det man dock ska vara medveten om är att dessa är mer underhållskrävande (Trafikverket, 2020).

I intervjuer med flertalet handelskamrar vittnar alla om att kompetensförsörjning är den fråga som näringslivet oftast ber dem driva. Kompetensförsörjning är en central fråga för att företagen ska kunna fortsätta vara konkurrenskraftiga och tillåtas växa. Även i samtal med flera regioner har det understrukits hur viktig tillgång till kompetent personal är för tillväxt och företagsetablering.

Forskning på området har funnit att benägenheten att pendla minskar drastiskt hos människor när pendlingstiden överstiger 45 min (Andersson & Larsson, 2014). Längre pendlingstider minskar arbetsmarknadsregioner och försvårar för arbetsgivare att hitta arbetstagare med rätt kompetenser. Välutbildade människor har också en lägre benägenhet att pendla, vilket gör det svårare för företag på landsbygden att attrahera utbildad personal. Kortare pendlingstid är generellt även förknippat med högre produktivitet (Tillväxtanalys, 2021). Det innebär att eftersatt underhåll kan utgöra en produktivitetsförlust för både det enskilda företaget och för Sverige som ekonomi.

Hestra Gloves

Eftersatt underhåll försämrar pendlingsmöjligheter

Hestra Gloves är ett familjeföretag som producerar handskar och grundades i Hestra i Småland för snart 90 år sedan. Företaget producerar årligen över 2 miljoner handskar och har produktion över hela världen. Huvudkontoret ligger fortfarande i Hestra, vilket är beläget cirka 50 minuter söder om Jönköping. Eftersom Hestra Gloves är ett stort internationellt företag och Hestra en mindre tätort med omkring 1 400 invånare är man väldigt beroende av att personalen pendlar till arbetet. Bland tjänstemännen som arbetar på huvudkontoret pendlar 60 procent mellan 2 och 7 mil enkel väg, varje dag. Bland ledningsgruppen och alla på chefsnivå, exklusive ägarfamiljen, pendlar 100 procent mellan 2 och 7 mil enkel väg varje dag till kontoret.

Claes Magnusson på Hestra Gloves upplever att det eftersatta underhållet på vägnätet begränsar deras förmåga att rekrytera och behålla personal. För deras verksamhet är kommunikationen mellan Hestra och Jönköping särskilt viktig eftersom det är den närmsta större staden. Som pendlingsalternativ är man utlämnad till Nissastigen, en del av riksväg 26. Kvalitén och standarden på Nissastigen har gradvis försämrats vilket gör att kommunikationen förlängs och försvåras. Claes vittnar om att flera kandidater har tackat nej till anställningserbjudanden just för att vägen är i sådant dåligt skick och att kommunikationsmöjligheterna är för dåliga.

Intervju med Claes Magnusson, Ägare och produktchef den 13 januari 2023
Foto: Hestra Gloves



”

Mycket klarar vi smålänningar själva med vår starka entreprenörsanda. Men infrastrukturen förväntar vi oss hjälp med.

- Claes Magnusson, Hestra Gloves

3.4 Eftersatt underhåll innebär samhällsförluster och långsammare omställning

Efterfrågan på hållbara fraktmetoder genom att använda järnväg på längre sträckor är stor hos näringslivet. Järnvägsnätet i Sverige är i hög utsträckning elektrifierat och att transportera gods på järnväg är mycket energieffektivt, däremot är möjligheterna begränsade till följd av kapacitetsbrist och en eftersatt infrastruktur.

I teorin finns det ett par olika lösningar för att få köra mer gods på den existerande järnvägen, det kan antingen vara genom att köra fler, tyngre eller längre tåg. I praktiken är det oftast inte möjligt att köra längre tåg då man redan i dag använder godståg som motsvarar den längd som ryms på mötesspår och är tillåtna att köra med. Ett exempel är Malmbanan som är enkelspårig och trafiken planeras därför med hjälp av mötesspår. Fler tåg är inte heller alltid ett alternativ då det är ont om lokförare, hög efterfrågan på tåglägen och inte alltid möjligt att få tid i spår.

Trots att det finns finansiella medel avsatta för att ta igen delar av det eftersatta underhållet på järnvägen under innestående planperiod, kommer vissa bantyper fortsätta att försämrats. Flera för näringslivet relevanta bantyper kommer att uppvisa sämre funktionalitet i termer av robusthet, kapacitet och punktlighet (se sektion 2.3). Det försämrade tillståndet ökar risken för såväl hastighets- som bärighetsbegränsningar. Bärighetskapaciteten, eller största tillåtna axellast (STAX) har redan sänkts på flera sträckor. Sänkt STAX innebär att företagen behöver fler vagnar för att frakta samma mängd gods. Då längre tåg ofta är uteslutet så innebär det att fler avgångar krävs, vilket i sin tur gör att tiderna i spår ökar och järnvägens totala kapacitet minskar. Det begränsar direkt företagets omställningsförmåga eftersom tiderna i spår blir färre och mängden gods de kan lasta mindre.

På Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall har STAX minskat från 25 till 22,5 ton. Enligt egen utsago har sänkningen skapat problem för logistikföretaget Green Cargo när de fraktar gods åt SSAB mellan Luleå och Borlänge, och lett till en minskad redundans i järnvägsnätet för tunga tågtransporter. Vanligtvis kör Green Cargo SSAB:s leveranserna på den Norra stambanan, men när problem uppstår och leveransen behöver ledas om, är det inte längre möjligt att leda om tåget via Ostkustbanan, förutsatt att vagnarna är lastade för Norra stambanans STAX 25 ton. Sänkningen av största tillåtna axellast innebär alltså att omledningsmöjligheten försvinner. Tåg som redan är ute i trafik måste ställas upp i avvaktan på att Norra stambanan åter öppnar medan nya avgångar måste lastas ned till STAX 22,5. Det innebär en stor kostnad för att akut avhjälpa problemet, och samtidigt skulle det kunna innebära ännu större ekonomiska konsekvenser för SSAB om en försenad leverans leder till stopp i produktionen. Blir stoppet på Norra stambanan långvarigt så uppstår även en brist på vagnar för Green Cargo.

Green Cargo drabbas på flera sätt av det eftersatta underhållet på järnvägen, där 90 procent av deras leveranser går. Deras skogstid, tiden då godstågen planerar att stå stilla i Trafikverkets tågplan, börjades uppmärksammas som ett problem redan 2003. Sedan 2007 mäts skogstiden årligen. Skogstiden har stigit kontinuerligt från omkring 7 procent till över 10,5 procent år 2022. Skogstid uppstår främst

till följd av kapacitetsbrister, att godstågen får vänta på att släppa förbi persontåg och på grund av planerat underhåll. Godstrafiken ges en låg prioritet, lägre än vad Trafikverket egna prioriteringskriterier stipulerar. Bara för Green Cargo innebär skogstid en kostnad på omkring 250 miljoner kronor om året. Det är 250 miljoner kronor i dödviktsförlust, en kostnad som varken skapar värde för företag eller konsumenter. Exempelvis behövs i dag två eller tre lokförare på vissa sträckor där det tidigare bara behövdes en lokförare. Anledningen är den ökade skogstiden och förändrade arbetstidsbegränsningar. All skogstid uppstår inte till följd av eftersatt underhåll, men eftersatt underhåll leder ofrånkomligen till mer skogstid på grund av att underhållsåtgärderna växer och blir mer omfattande.

”Tyvärr är det så att järnvägen har det godset som den förtjänar. Om man inte kan lita på att godset kommer fram i tid så väljer man istället att köra på lastbil.”

- Pelle Andersson, Infrastrukturchef på Green Cargo

Utöver den planerade skogstiden så finns det icke-planerade orsaker så som exempelvis akut avhjälpande underhåll som varje år leder till förseningar. Sådana förseningar utgör omkring 10 procent av tiden i spår, och har varit relativt stabil över tid, men leder också till omfattande kostnader och samhällsekonomiska förluster.

Bristen på förutsägbarhet och pålitlighet utgör också ett problem för Ovako, det internationella ståltillverkningsföretaget. Ett robust och tillförlitligt infrastruktur-system hade inneburit att transportköparna hade kunnat gå in med mindre kapacitet i till exempel järnvägssystemet. Om man vet att transporterna kommer fram kan man gå tigare i till exempel ett järnvägsomlopp. I dag behöver det finnas en viss överkapacitet för att ta höjd för störningar. Det innebär att det blir fler avgångar och mer vagnar än vad de nödvändigtvis hade behövt bli, om systemet varit helt tillförlitligt. Om Ovako, och andra liknande företag, inte hade behövt ligga på denna överkapacitet så hade det kunnat frigöra tid och resurser till nytta för kapaciteten i hela systemet.

Anslagen i den nuvarande planen för transportinfrastrukturen är stora nog för att påbörja arbetet med att minska den underhållsskuld som har ackumulerats sedan förra decenniet. Däremot är underhållsskulden odiskutabelt närvarande och skapar konsekvenser för näringsliv, medborgare och samhälle.

LKAB

LKAB måste anpassa sig till sänkt axellast på Malmbanan

LKAB är ett svenskt gruvbolag och Europas största producent av högkvalitativ järnmalm. Företaget är baserat i norra Sverige och har sitt huvudkontor i Luleå. Under 2021 omsatte LKAB 48,8 miljarder kronor.

LKAB är den aktör som mest frekvent trafikerar Malmbanan, som sträcker sig från Luleå till Narvik. Banan är särskilt anpassad för att hantera LKAB:s tunga vagnar och tillåtna STAX är högst i Sverige på 30 ton, på vissa sträckor 31 ton. Det innebär att ett tåg väger totalt 8 600 ton. Den 7 november 2021 skedde en urspårning i Sikträsk nordväst om Gällivare. I utredningen av olyckan som genomförts av Statens Haverikommission konstateras att en utmattningsspricka i rälen ledde till ett rälsbrott som orsakade urspårningen. Sprickbildningen hade inte identifierats inom Trafikverkets system för förebyggande underhåll. Urspårningen ledde till att omfattande skador på 40 vagnar. De totala kostnaderna för LKAB uppgick till 62 miljoner kronor. De skador som uppstod på infrastrukturen kostade 3,6 miljoner kronor (Statens Haverikommission, 2023).

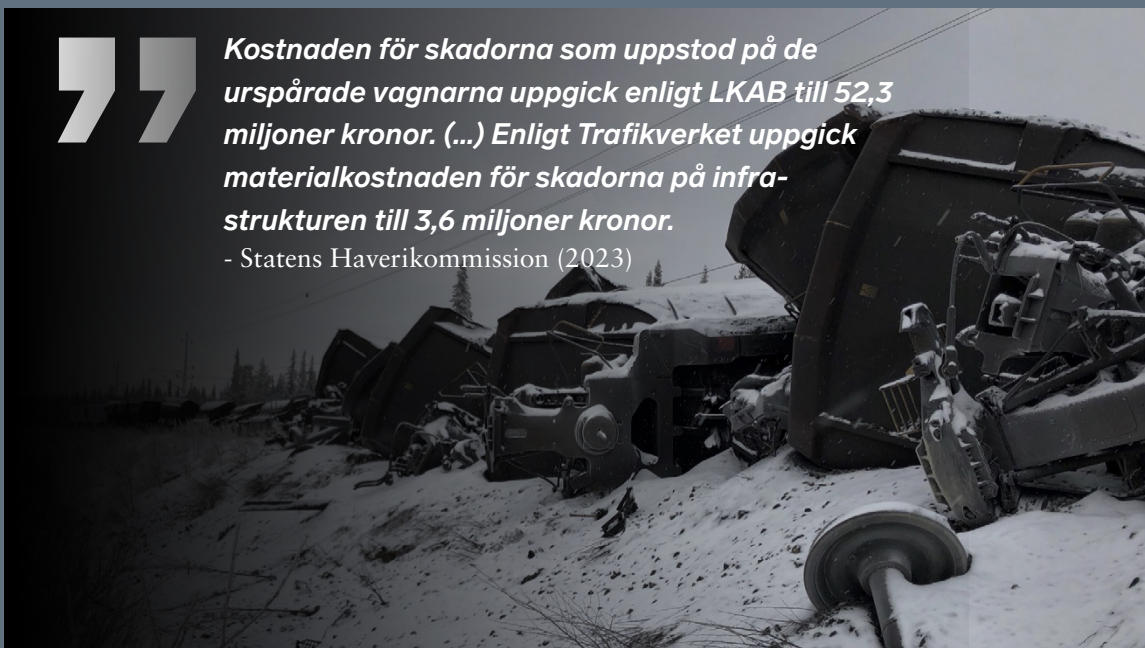
Urspårningen vid Sikträsk ledde till grundligare undersökningar av rälen och den 21 december 2022 kom beslut från Trafikverket om att STAX minskas från 30 till 25 ton i på sträckan mellan Gällivare och Råtsi på grund av problem med utmattningssprickor. LKAB fraktar 4 miljoner ton järnmalm längs den sträckan årligen. För LKAB:s del innebär det att de behöver minska lasten med 20 procent och därmed köra fler tåg på sträckan, fram till omkring 2026 då problemet förväntas vara åtgärdat. Det är inte ett alternativ att köra längre tågsätt med fler vagnar med lättare last eftersom mötesspår längs den enkelspåriga Malmbanan inte rymmer längre tågsätt än de som körs i dagsläget. Beslutet från Trafikverket kom som en akut åtgärd vilket innebar att LKAB inte hade möjlighet att planera förändringen i förväg utan fick anpassa sig från en dag till en annan.

Information från intervju med Magnus Ragneberg, Chef Logistikutveckling LKAB den 3 januari 2023, samt från (Statens Haverikommission, 2023)

Bilden: Ett lastat malmtåg spårade ur på Malmbanan mellan den 7 november 2021. Foto: Anders Lindberg, LKAB



Kostnaden för skadorna som uppstod på de urspårade vagnarna uppgick enligt LKAB till 52,3 miljoner kronor. (...) Enligt Trafikverket uppgick materialkostnaden för skadorna på infrastrukturen till 3,6 miljoner kronor.
- Statens Haverikommission (2023)



4. Slutord

Underhållsskuldens konsekvenser är svåra att överblicka, vilket också gör den lätt att förbise och nedprioritera. Den här rapporten har ambitionen att levandegöra underhållsskulden för att stärka förståelsen för de konsekvenser som skulden innebär för svenska företag.

Regioner, handelskammare och särskilt företagen har vittnat om konsekvenserna av ett eftersatt underhåll. Försämrade tillgänglighet, lägre kapacitet och allmänt nedsatt funktionalitet på väg och järnväg är några. Trafikverket har också beskrivit, i både inriktningsunderlag och nationell plan, att just de konsekvenserna kommer att inträffa eftersom allokeringen till underhåll är lägre än behoven. Trafikverket har också konstaterat att samhällsnyttan av att bevara och förebygga försämring av existerande infrastruktur överväger nyttan av många nyinvesteringar.

Den här rapporten har visat att underhållsskulden är en budgetär prioriteringsfråga som får kostsamma konsekvenser för flera av Sveriges största företag.

”Det är tråkigt att vi har nått den punkt där diskussionerna om våra statliga vägar och järnvägar alltid handlar om att undvika en försämrade situation för oss i näringslivet istället för att diskutera hur den kan bli bättre.”

- Ted Lundström, Global logistikchef på Ovako

5. Referenser

Andersson, M., & Larsson, J. (2014). *Närhetseffekten - Hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet*. Malmö: Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

Bergman, M., & Hallberg, A. (2016). *Svenskt Näringslivs inspel till regeringens infrastrukturproposition*. Stockholm: Svenskt Näringsliv.

Eklöf, K. (2021). *Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll*. Stockholm: Transportföretagen.

Eklöf, K. (2022). *Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll*. Stockholm: Transportföretagen.

Finanspolitiska rådet. (2015). *Svensk finanspolitik*. Stockholm: Finanspolitiska rådet .

Hallsten, K., & Jensen, J. (2022). *Skogsnäringens betydelse för välfärden*. Stockholm: Skogsindustrierna.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. (den 29 12 2022). *Regeringen tillför Trafikverket en miljard kronor för ökat vägunderhåll*. Hämtat från Regeringskansliet: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/12/regeringen-till-for-trafikverket-en-miljard-kronor-for-okat-vagunderhall/>

Löfroth, C., & Svenson, G. (2012). *ETT - Modulsystem för skogstransporter*. Uppsala: Skogsforsk.

Natanaelsson, K. (2021). *Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033*. Borlänge: Trafikverket.

Regeringskansliet. (u.d.). *Mål för transportpolitiken*. Hämtat från Regeringskansliet: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

SCB. (den 28 02 2023). *Utrikeshandel med varor*. Hämtat från SCB Statistikmyndigheten: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/handel-med-varor-och-tjanster/utrikeshandel/utrikeshandel-med-varor/>

SkiStar. (2022). *ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2021/22*. Hämtat från <https://vp042.alertir.com/afw/files/press/skistar/20221116-GNW1000757084-sv-2.pdf>

Skogsstyrelsen. (den 22 december 2022). *Remiss - nulägesanalys av skogsbilvägar*. Hämtat från Skogsstyrelsen.se: <https://www.skogsstyrelsen.se/globalassets/om-oss/remisser/nulagesanalys-av-enskilda-vagar-med-inriktning-pa-skogsbrukets-transporter---remissversion.pdf>

Statens Haverikommission. (2023). *Slutrapport SHK 2023:04 Urspåring på Malmbanan mellan Sikträsk och Linaälv den 7 november 2021, Norrbottens län*. Statens Haverikommission.

Ström, E., & Lindemann, L. (2018). *Regionernas inflytande - FRAMTAGANDE AV REGIONALA LÄNSTRANSPORTPLANER OCH NATIONELL TRANSPORTPLAN FÖR 2018-2029*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Regioner.

Tillväxtanalys. (2021). *Kompetensförsörjning i små och medelstora företag. Östersund : Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser*.

Trafikanalys. (2021). *Uppföljning av de transportpolitiska målet 2021*. Stockholm: Trafikanalys.

Trafikverket . (2021). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (2014). *Tyngre fordon på det allmänna vägnätet - rapportering av regeringsuppdrag*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (2019). *Drift och underhåll av enskilda vägar*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (2020). *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 - 2033 och 2022 - 2037*. Borlänge: Trafikverket .

Trafikverket. (2020). *Vidmakthållande - En underlagsrapport till inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (den 07 10 2020). *Väg- och bantyper gör vägen och järnvägens funktion tydlig*. Hämtat från bransch.trafikverket.se: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/vag--och-bantyper-gor-vagen-och-jarnvagens-funktion-tydlig/>

Trafikverket. (den 30 06 2022). *Anpassade hastighetsgränser*. Hämtat från Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/anpassade-hastighetsgranser/> den 08 02 2023

Transportstyrelsen. (den 26 04 2018). *Nya regler banar väg för 74 ton*. Hämtat från Transportstyrelsen.se: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2018/nya-regler-banar-vag-for-74-ton/>

Van Rooyen, H. (2010). Bad roads impact on consumers and hamper economy: transport logistics. *CSIR Science Scope*, 4-5 .

www.svensktnaringsliv.se

Storgatan 19, 114 82 Stockholm

Telefon 08-553 430 00

Tryck: Arkitektkopia AB, Bromma, 2023