



Utan transporter stannar Sverige

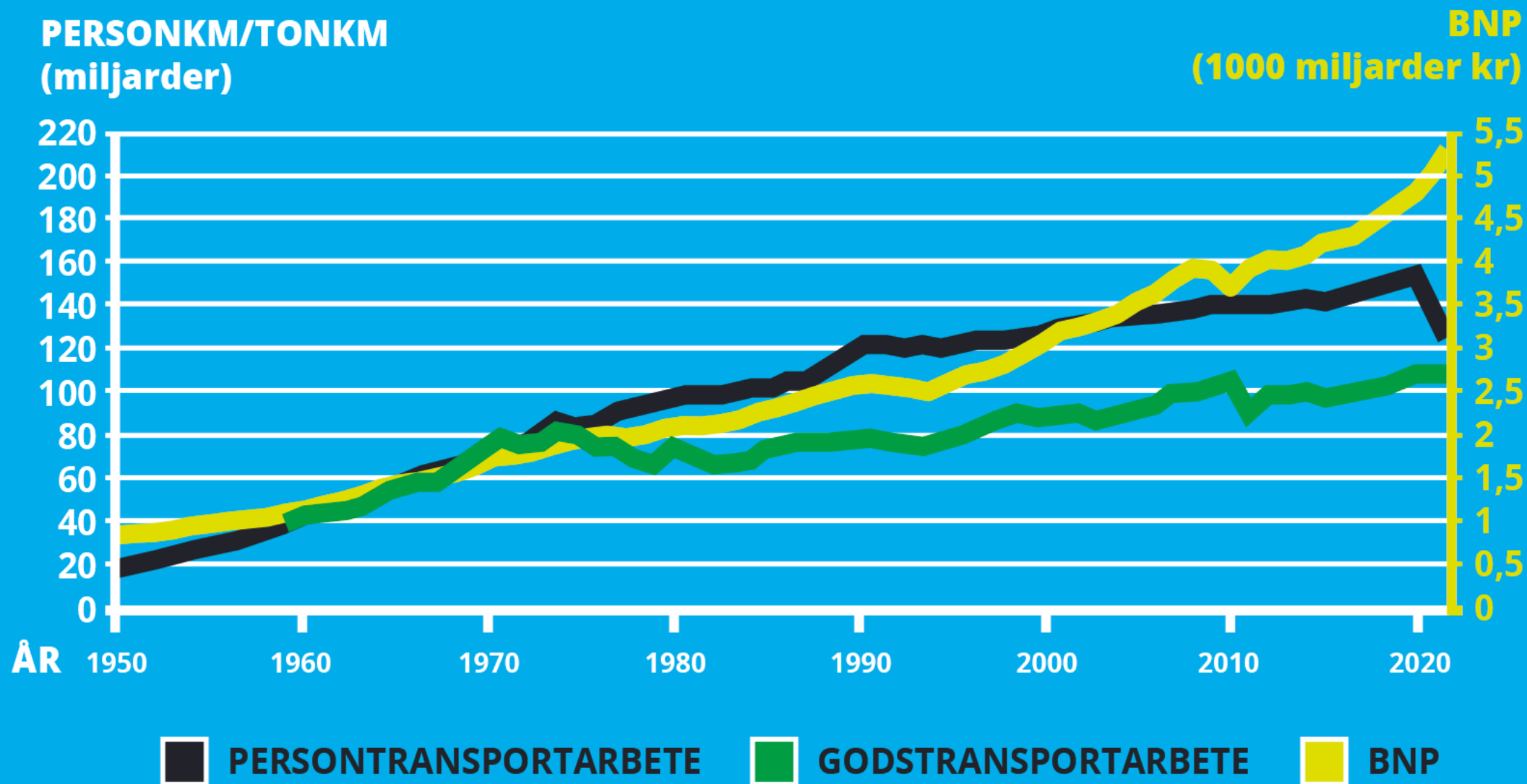
***Anders Josephsson, Transportföretagen
17 mars 2023
Gävle***

TRANSPORTFÖRETAGEN

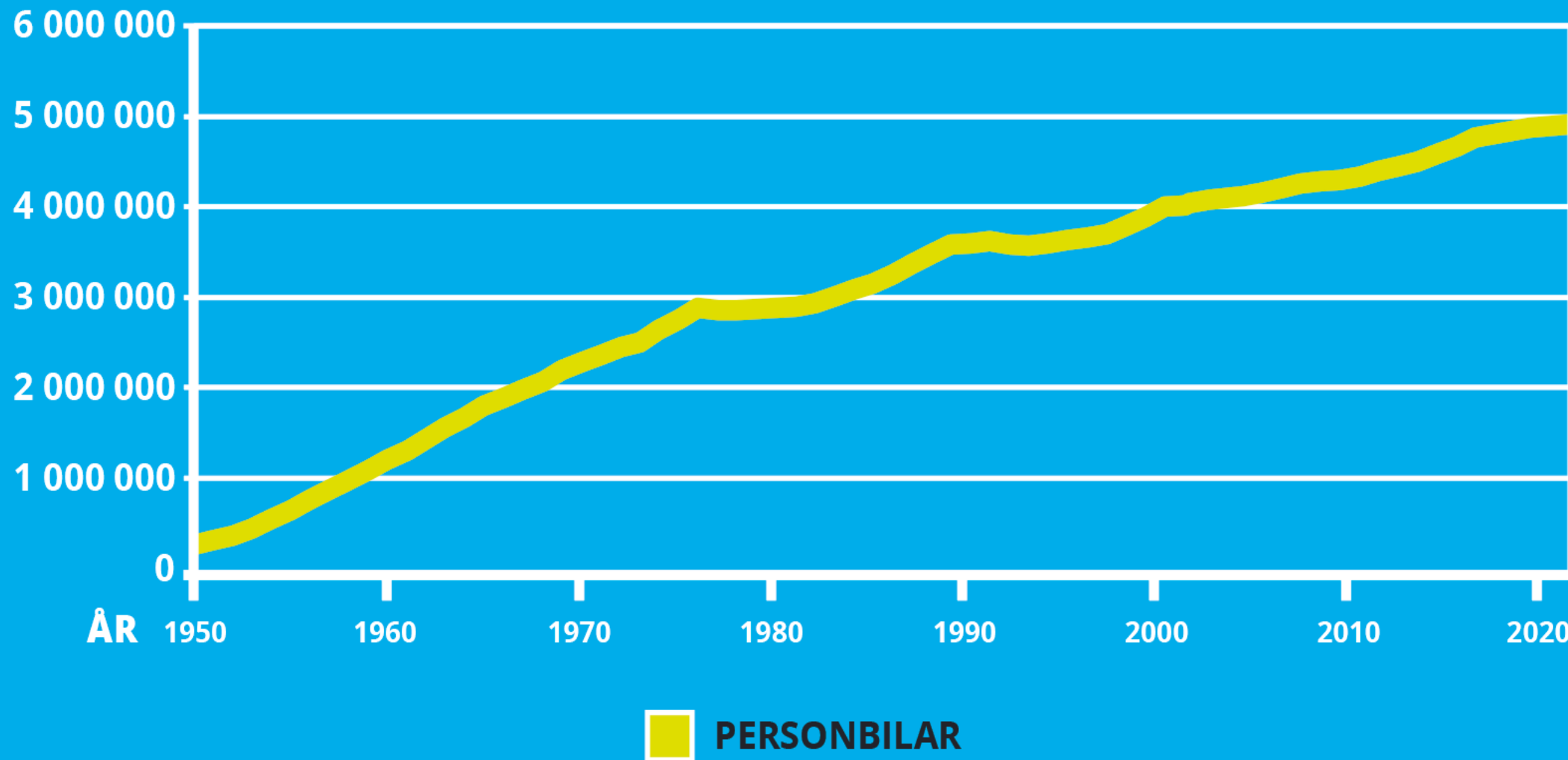


**Mer transporter,
inte färre**

VÄLSTÅND OCH TRANSPORTER



ANTAL PERSONBILAR I TRAFIK



Varför ökar transportererna?

Ökad befolkning nationellt och globalt
- 2030 beräknas vi bli 10,9 miljoner svenskar(SCB)

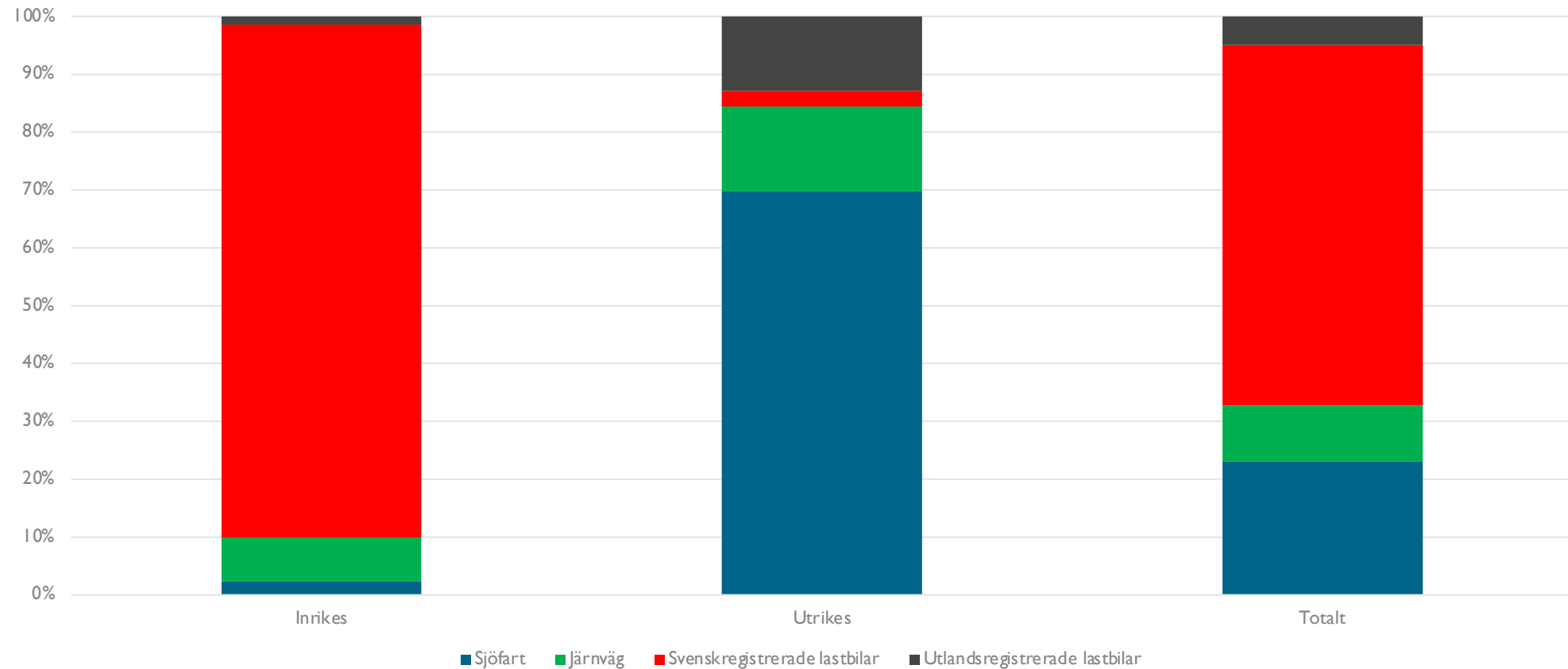
Ökad specialisering inom näringslivet

Ökad e-handel

Ökad BNP



8 av 10 godstransporter går på väg (ton %)



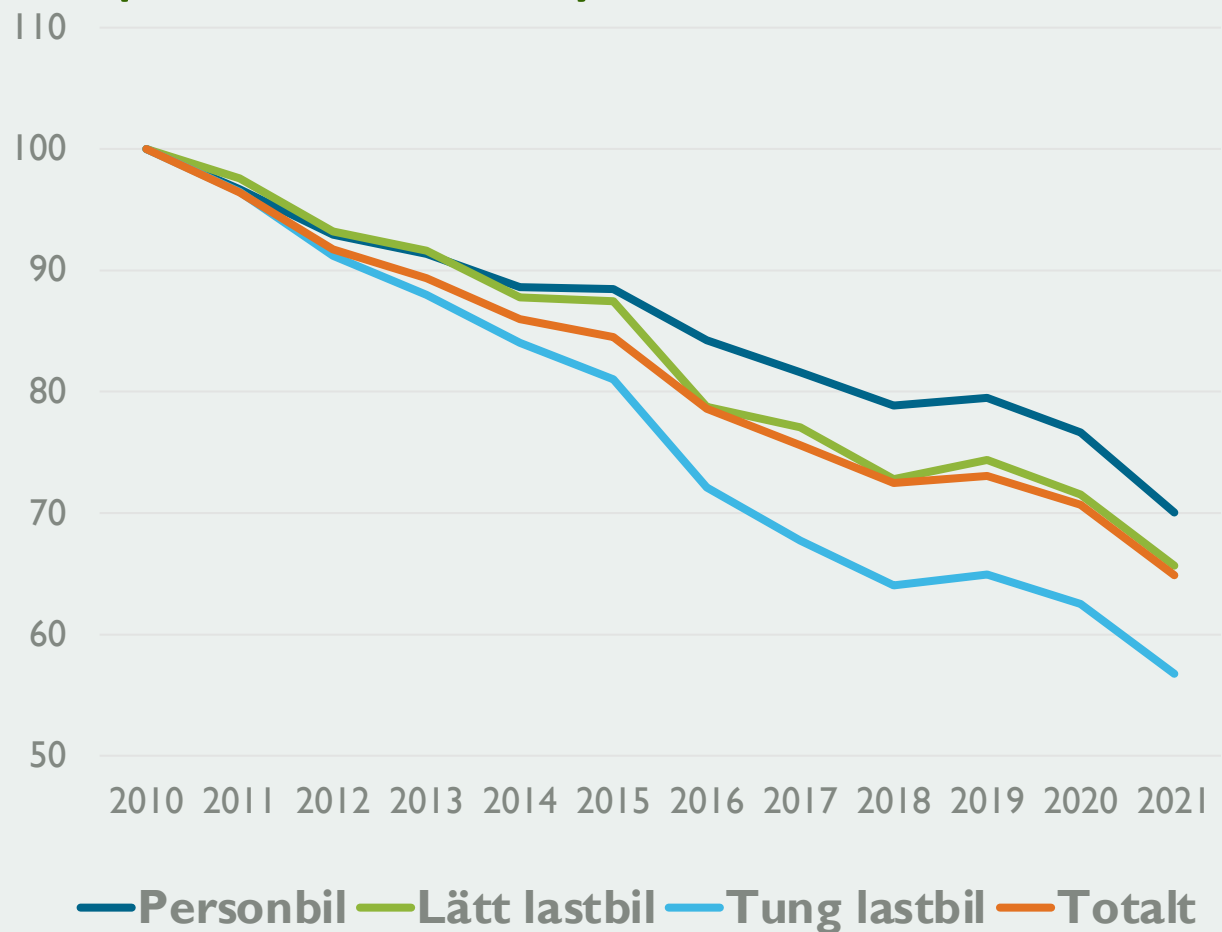


”Utan transporter har
vi inget samhälle”

Jonas Eliasson, måldirektör tillgänglighet
Trafikverket

Vi är på rätt väg, men mycket återstår...

Koldioxid per fordonskilometer (index 2010 = 100)



Vägen framåt

- **Massiv satsning på elektrifiering**
- **Ökad produktion av biodrivmedel**
- **Effektiva styrmedel och långsiktiga spelregler**

Inspel till regeringens klimathandlingsplan...

- Klimatmålen är inom räckhåll
- Med något års fördröjning kommer Sverige att nå 70%-målet – som första land i världen
- 40 procent av vägtrafiken kan vara elektrifierad 2030
- Gemensam red. plikt bensin/diesel på initialt c:a 18 procent ~ 23 procent 2030
- Regeringen behöver satsa på elektrifieringen och branschen behöver långsiktiga förutsättningar
- Investeringsstöd till tung trafik jmf Tyskland/Österrike



EU-anpassa klimatpolitiken

*Klimatpolitiken bör i högre utsträckning
anpassas till EU. EU är ”ikapp oss”.*

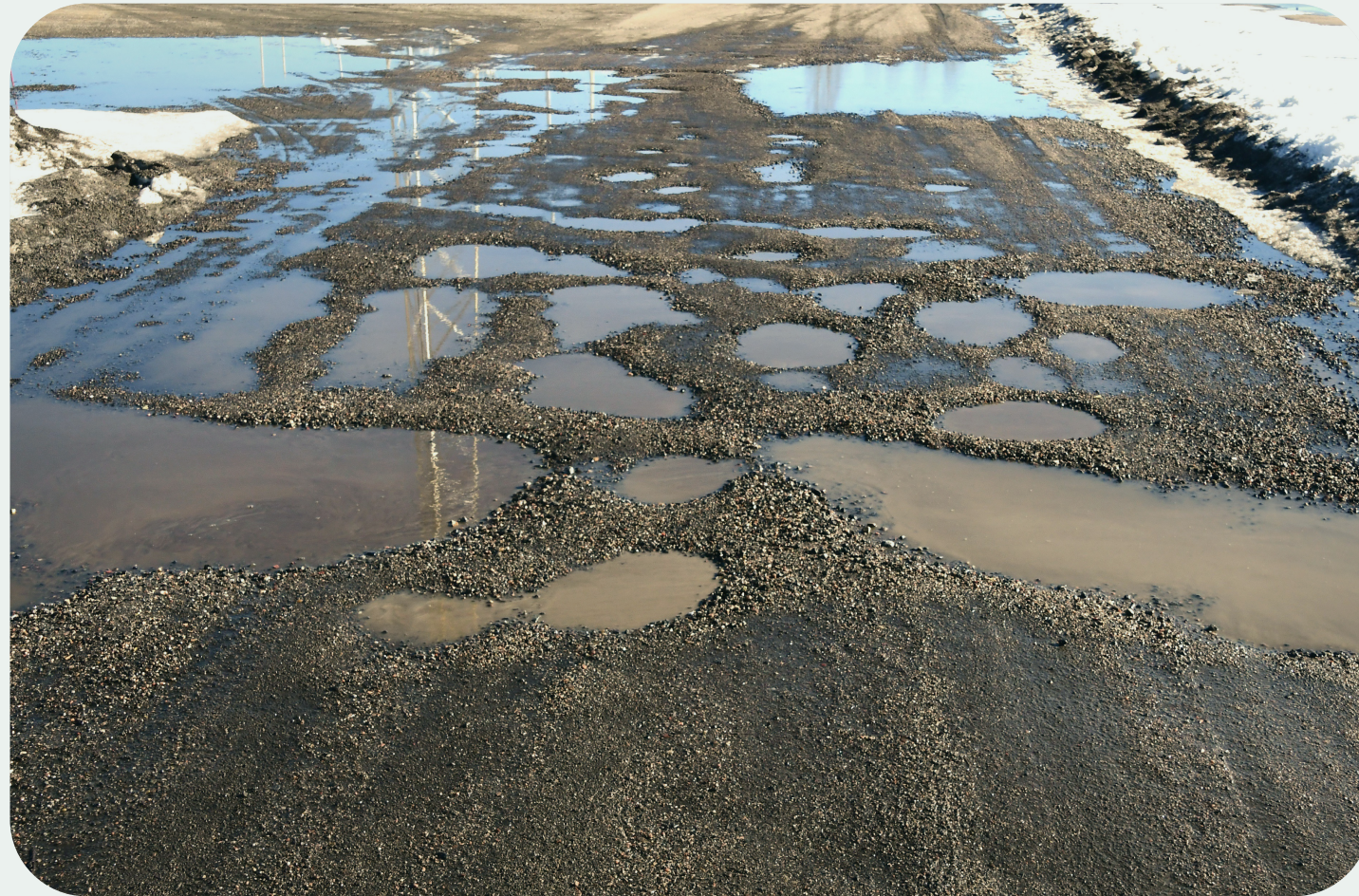
***”Den som vill gå snabbt fram, går ensam.
Den som vill gå långt, går tillsammans med
andra.”***



Slutsatser

- *Att bygga klimatpolitiken på att minska trafikarbetet från dagens nivåer är orealistiskt, dyrt och potentiellt skadligt.*
- *Att däremot sträva efter att göra allt så effektivt som möjligt är en helt annan sak.*
- *Varje trafikslag har sin roll att spela i systemet och måste hantera sina egna klimatutmaningar.*

Även elektriska fordon behöver bra vägar



LÅNGSIKTIGA EFFEKTER AV ETT UNDERFINANSIERAT VÄGUNDERHÅLL



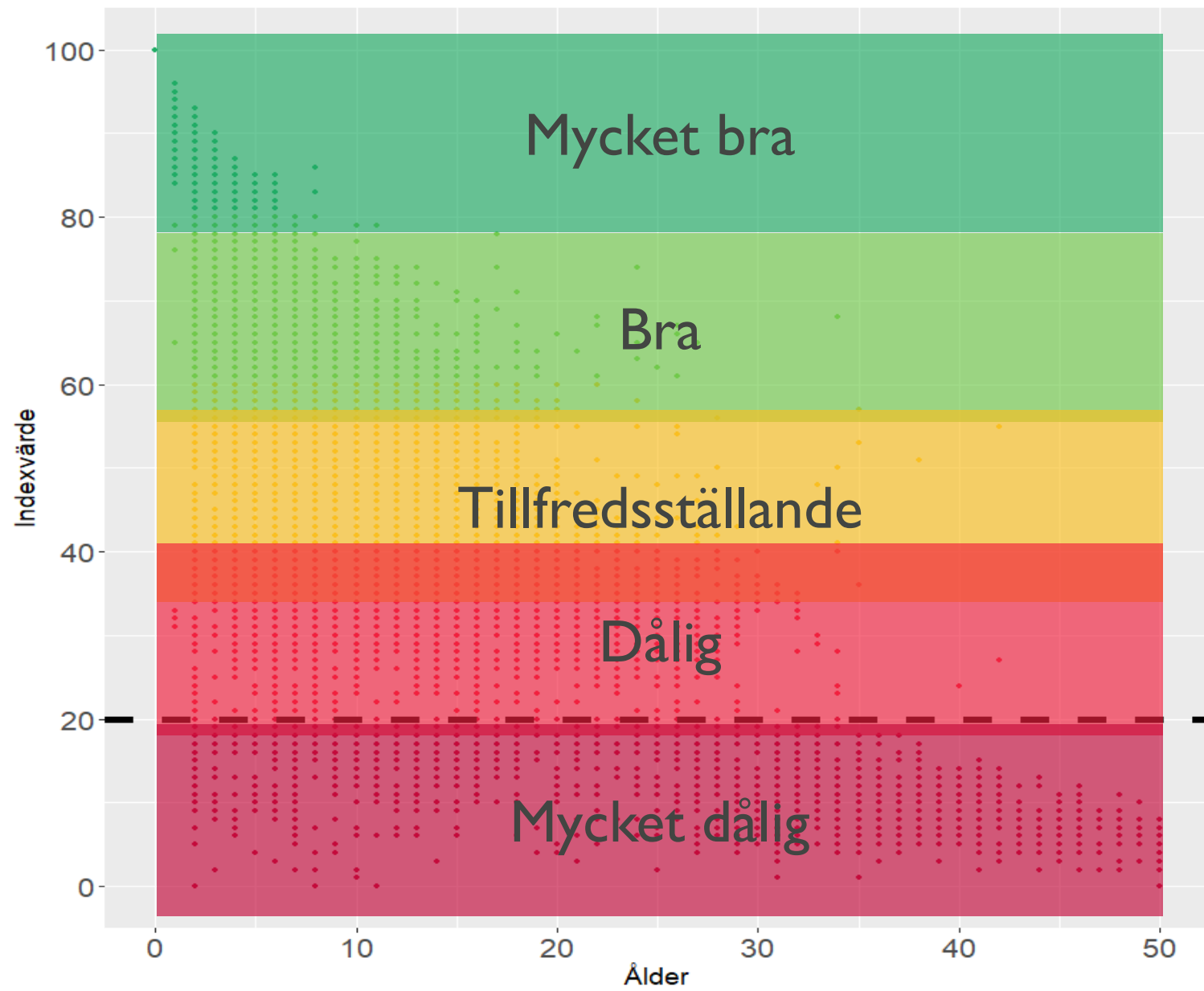
Långsiktiga effekter av ett
underfinansierat vägunderhåll

Rapportförfattare:
Krisin Ekblöf
2021-01-18

salbo.ai

TRANSPORTFÖRETAGEN

Tillståndetsindex



Tydlig definition av underhållsskulden



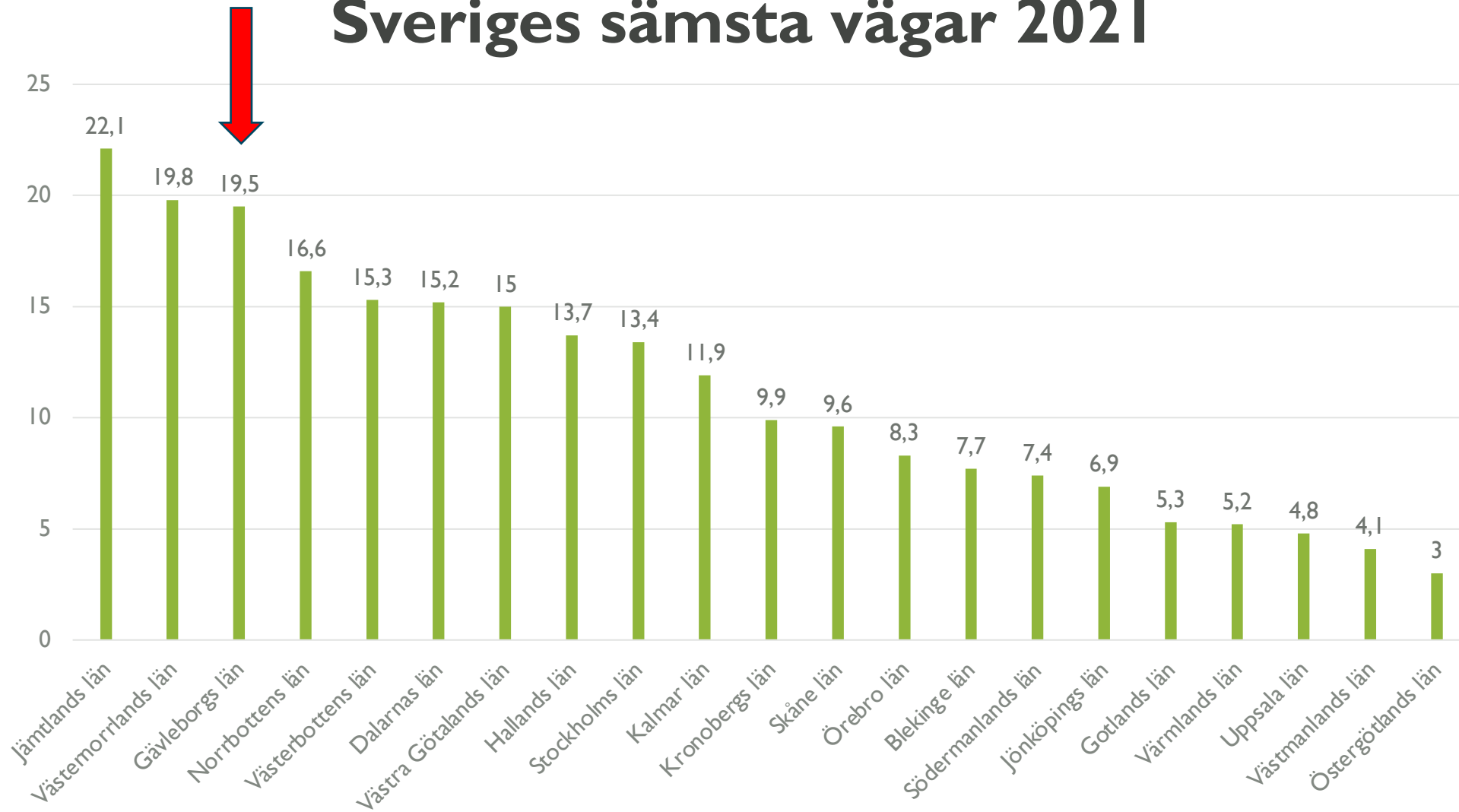
- **Tillståndsindex 0-20:**
- Vägar som överstiger
Trafikverkets underhållsstandard
- Underhållsskulden är vad det
kostar att åtgärda dem.

Läget är illa ... och det blir inte bättre



- *12,1 % av de statliga vägarna är i mycket dåligt skick.*
- *Det skulle kosta **17 miljarder** att åtgärda dem = underhållsskulden*
- *Skulden beräknas öka till **49,2 miljarder kr 2030***
- *Behövs cirka **2 miljarder** extra per år för att förhindra fortsatt förfall*
- *Behövs cirka **7,6 miljarder/år** för att minimera underhållsskulden till 2030(idag cirka 3,4 mrd/år)*

Sveriges sämsta vägar 2021



KOSTNADER FÖR ATT UNDERHÅLLA VÄGARNA ÖKAR!

ÖKADE TILLÅTNA
FORDONSVIKTER

TEKNISK UTVECKLING
AVANCERADE SYSTEM

26 %

TRAFIKÖKNING
(1990-2015)

63 %
AV VÄGARNA BYGGDES
INNAN 1970

VÄGKROPPAR OCH
VÄGTRUMMOR
TILL STOR DEL UTTJÄNTA

MÖTESFRIA VÄGAR
HÖGRE UNDER-
HÅLLSKOSTNADER



Konsekvenser av dåligt vägunderhåll

Försämrad trafiksäkerhet

Ökade restider

Ökade fordonsskador

Försämrade
utvecklingsmöjligheter för
landsbygden



En riktig sniklösning

Våra vägar håller sakta men säkert på att förfalla. Om hela Sverige ska leva måste vi ha ett fungerande vägnät. Istället för att höja vägstandarden väljer Trafikverket att till år 2025 sänka hastighetsgränserna på 425 mil statlig väg.

Vi tycker att hela Sverige förtjänar säkra och farbara vägar. Följ Fixa Vägen på Facebook om du också tycker att det är

VÅRA VÄGAR

Besök www.varavagar.se

