

Till:
Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia:
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Från:
Infram, Infrastruktur för framtiden
www.infram.se
info@infram.se

Remissvar Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Infram är ett samarbete mellan partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och intresseföreningen Dalabanan. Våra väg- och järnvägsstråk passerar genom 7 regioner, 38 kommuner och berör 1,2 miljoner invånare. Infram syftar till att skapa opinion och driva frågor som rör transportinfrastrukturen i Sveriges midja, Bergslagsregionen. Sveriges midja, Bergslagen, är känd för sin rika industrihistoria och dess betydande bidrag till landets ekonomi. För att bibehålla och utveckla denna vitala del av landet är det av största vikt att det i den kommande Nationella planen för transportinfrastruktur tas hänsyn till de specifika transportbehov som finns i regionen. Nedan följer några av de viktigaste aspekterna Infram anser man bör överväga vid planeringen av infrastruktur som möjliggörare av samhällsutveckling.

1. Vår betydelse för Sveriges välfärd och trygghet

Det sker en enorm utveckling inom industrin och besöksnäringen både i Sveriges midja och i norra Sverige. Även de väst - östliga förbindelsernas betydelse ökar, inte minst via NATO-inträdet. Samhällsutvecklingen ställer utökade krav på transportinfrastrukturen för godstransporter, persontransporter och militär mobilitet. De medel som finns till förfogande för transportinfrastruktur är redan idag otillräckliga vilket innebär att transporter alltmer riskerar att fastna i infrastrukturella flaskhalsar, som tillproppade eller förstörda (tex. urspårade tåg på enkelspår), kan bromsa Sveriges näringsliv och välfärd. Hur ska medlen för transportinfrastruktur användas på bästa sätt för att svenskt näringsliv ska kunna bibehålla och utveckla sin konkurrenskraft och därmed säkra vårt välfärdssamhälle? Hur ska medlen fördelas för att säkra den militära mobiliteten och vår trygghet?

Näringslivets snabba tillväxt i den gröna omställningen pågår just nu. Redan innan den utveckling som nu sker är 40% av Sveriges export helt beroende av att det här, i Sveriges midja, i Bergslagen, finns en väl utbyggd och pålitlig infrastruktur. Det handlar både om produkter som produceras i och som transporteras igenom Sveriges midja. Det är därför avgörande att stråkperspektivet beaktas i den större helheten.

infram
INFRASTRUKTUR FÖR FRAMTIDEN

40%
Av Sveriges export

1,2
Miljoner invånare

7
Regioner

38
Kommuner

**Banta inte bort
Sveriges midja!**



Förslagen fördelning av
Infrastrukturinvesteringar
per capita 2021
Stockholms
Handelskammare

2. Godstransporters betydelse för Sveriges välfärd

Godstransporter är grunden för att Sveriges industri ska kunna transportera insatsvaror och färdiga produkter. Ett pålitligt och effektivt transportsystem säkerställer också att medborgare har tillgång till nödvändiga varor, allt från mat och mediciner till kläder och elektronik. För Sverige, som en exportnation, är godstransporter särskilt viktiga. En stor del av landets ekonomi är beroende av export, och transportinfrastrukturen måste vara effektiv för att underlätta denna internationella handel. Därför behöver godstransporters samhällsekonomiska betydelse ligga till grund för de investeringar som görs i infrastrukturen så att respektive väg/järnväg/flyg/sjöfart kan nyttjas på bästa sätt.

I Bergslagen produceras ett stort industriellt värde, men värdet redovisas inte alltid på den plats där tillverkningen sker utan på huvudkontoret, ofta placerat i huvudstaden. Detta ger ett missvisande värde av var det reala skatteunderlaget produceras och var behovet av investeringar är som störst, det vill säga där varor både kommer till industrin, förädlas och transporteras vidare ut i världen.

För att ställa om till framtidens hållbara godstransporter kommer investeringar i infrastruktur som laddnings- eller tankstationer för både elektrifiering, vätgas och andra klimatvänliga drivmedel att behövas. Detta måste synkroniseras med säkrandet av tillgång till el. Vi ser en fara i att Trafikverket anser att uppbyggnaden av laddinfrastruktur i huvudsak bedöms ske på marknadsmässiga grunder. Vi anser att om hela Sveriges ska kunna leva och kunna verka behöver staten ta större ansvar på mindre orter och platser där näringslivsfinansierade insatser inte bedöms lönsamma för att etablera och vidmakthålla laddinfrastruktur för tunga transporter.

3. Regional utveckling och arbetsmarknadsförstoring

I Sveriges midja sker stora industrietableringar, industrivitaliseringar och återetableringar som kommer att ställa än större krav på pendlingsmöjligheterna och transportinfrastrukturen. Att investera i en effektiv transportinfrastruktur som inkluderar både vägar, järnvägar och kollektivtrafik, minskar restiden, förstör arbetsmarknaden och möjliggör framtida utveckling. Det är en förutsättning för att möta upp industrins växande behov av kompetensförsörjning.

Förbättrade pendlingsmöjligheter bidrar även till att fler kommuner utanför de större regionernas kärnor blir mer attraktiva för boende och näringsverksamhet. Det ökar arbetskraftens rörlighet och kan leda till en bättre matchning mellan arbetssökande och arbetsgivare. Detta minskar arbetslösheten och främjar regional utveckling och ökad ekonomisk tillväxt.

Arbetsmarknadsförstoring kan hjälpa till att motverka urbaniseringens negativa effekter och har stor betydelse för att man ska kunna leva och verka i hela landet, inkluderat Sveriges midja, Bergslagen. En fungerande transportinfrastruktur blir därmed en del i ett större samhällsutvecklingsperspektiv.

4. Besöksnäringen

I Sveriges midja är besöksindustrin en av våra viktigaste näringar. Här finns områden med omfattande vinterturism samtidigt som det finns en betydande sommarturism. Besöksnäring har kontinuerligt ökat över tid och förväntas fortsätta växa. Sammantaget innebär det betydande potentialer i resurssamordning av olika slag. Sälenfjällen är tex världens fjärde största fjälldestination och en god källa till skatteintäkter för staten.

Många destinationer i Sveriges midja har infrastruktur som inte är anpassad efter de stora tillströmningarna av besökare. Att förbättra infrastrukturen och tillgängliggöra besöksmålen på ett hållbart sätt bygger hela landet Sverige starkare. Besöksnäringen i Sveriges midja ger ett betydande bidrag till Sveriges BNP och därför bör dess tillgänglighet prioriteras.

5. Militär mobilitet och krisberedskap

Utöver det civila perspektivet får också den militära mobiliteten allt större påverkan på transportinfrastrukturen när alla transporter ska samsas på samma redan hårt belastade och slitna infrastruktur.

I Sveriges midja är och kommer flera av stråken inklusive intermodala noder och omlastningsplatser att vara av stor betydelse både i fredstid (övningar) och i händelse av ofred. I och med NATO-inträdet och utvecklingen av värdlandsstöd kommer detta att bli än viktigare. Detta kan exemplifieras med återetableringen av I13, behovet av bra transportinfrastruktur till övningsfältet i Älvdalen och behovet av bra väst-östlig transportinfrastruktur Norge-Sverige, tex E16 (där också en förlängning till Finland utreds).

6. Underhåll av befintlig infrastruktur

Trafikverket skriver i Inriktningsunderlaget att det mesta av morgondagens trafik kommer att nyttja dagens infrastruktur och att det då är avgörande hur vi utnyttjar och underhåller den infrastruktur vi redan har.

Slitage och underhållsbehov på vägar och järnvägar är en realitet i Bergslagen, särskilt med tanke på den tunga industriella trafiken. Prioritering av underhåll och säkerhetsåtgärder på vägar och järnvägar i regionen är redan utifrån det perspektivet nödvändigt för att minska risker och kostnader. För att uppnå ett systemperspektiv är det viktigt att beakta hela transportnätet, även de mindre vägarna och enkelspåriga järnvägar som ansluter till de större stråken måste inkluderas.

Den allt tyngre godstrafiken och militära transporter kommer att belasta vägnätet än mer vilket innebär högre bärighetskrav. Förutom att vägnätet inte uppfyller behoven/kraven så kommer vägnätet att slitas i en snabbare takt vilket innebär att underhållsskulden ökar än mer. Vi ser positivt på utbyggnaden av BK4. Det är dock viktigt att utbyggnaden sker så att det stödjer näringslivets förutsättningar, tex. att det möjliggör transporter från dörr till dörr. Vi ser också mycket positivt på åtgärder för mötesseparering, både på det statliga och det regionala vägnätet.

Som en kärnregion för Sveriges produktion, särskilt inom trä-, gruv-, stålindustrin, är en effektiv och fungerande järnvägsinfrastruktur för att transportera gods och råvaror till, från och genom regionen av största vikt för regionen i sig men också för Sverige i stort. Den militära mobiliteten är också den helt beroende av ett i alla lägen fungerande järnvägstransportsystem. Modernisering och kapacitetsförbättringar på järnvägarna i Bergslagen är avgörande för hela Sveriges välfärd och trygghet.

7. Miljö och transporteffektivitet

Klimatmålen kräver en ökad användning av fossilfria drivmedel. Tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn: fordonen, drivmedlet och trafikmängden. Trafikverkets bedömning är att transportsektorns klimatmål kan nås, men att detta kräver ytterligare styrmedel.

Vid framtagandet av dessa styrmedel måste beaktas att förutsättningarna skiljer sig åt i olika delar av Sverige. Tex skiljer sig möjligheten att byta fordon sig åt i olika delar av landet, både baserat på ekonomi och körsträckor men också tillgängligheten till laddinfrastruktur.

Tillgången till kollektivtrafik är begränsad i många delar av Sverige. Detta kombinerat med hög prissättning på kollektivtransporter innebär ett lågt nyttjande vilket i sin tur innebär en onödig negativ miljöbelastning utifrån flera perspektiv.

Grundtanken att *rätt transportslag används på rätt sträcka, sammodalitet*, är helt nödvändig. Desto snabbare det finns möjlighet att fasa ut fossilbränsle drivna fordon kommer ifrågasättandet av lastbilar och flyg successivt att bli en allt mindre fråga.

Det måste beaktas att lokalt och regionalt producerade biodrivmedel är en del av en hållbar omställning och ett resilient energisystem med minskade importbehov. Det krävs stabila och långsiktiga förutsättningar för befintlig produktion, utveckling och nya investeringar.

Staten har sammantaget ett stort ansvar för att genomföra den gröna omställningen runt om i landet och behöver möta upp med nödvändig styrning, finansiering och infrastruktur.

8. Samhällsekonomiska bedömningar

Trafikverket betonar att projekt som visar sig vara dyrare eller mindre lönsamma bör kunna omprövas och tas bort från den nationella planen för att hantera kostnadsutmaningar.

Vi håller med om ovanstående, men, vi anser också att det är viktigt att de bedömningsmodeller Trafikverket använder sig av bör ses över i sin helhet. Tex. bör industritillväxt som genererar arbetstillfällen och bidrar till Sveriges BNP beaktas i större omfattning. Infrastrukturen ska också beaktas som en möjliggörare för samhällsutveckling, kanske i än större omfattning utanför storstadsområden än i storstadsområden. Även risken att näringslivsaktörer på grund av dålig transportinfrastruktur väljer att flytta verksamheten till andra länder med bättre förutsättningar måste vägas in i bedömningsmodellerna.

De bedömningsmodeller som nyttjas måste ge en bild som speglar den verklighet som näringsliv, kommuner, regioner, departement och myndigheter känner igen. Transportpolitiken måste i sin tur ge stabilitet och förutsägbarhet för näringslivet för att möjliggöra investeringar och hållbar tillväxt.

Den samhällsekonomiska lönsamheten som regeringen anser ska vara vägledande måste beakta att Sverige ska ses som en helhet där också prioriteringen av Bergslagen och Sveriges midja är en viktig pusselbit för att hela Sverige ska fungera.

9. Regionala behov

Det är viktigt att ta hänsyn till regionala och lokala behov när den nationella transportplanen utarbetas. Det behövs insatser för att förbättra infrastrukturen och möjligheterna till rörlighet i hela landet, inte bara i storstadsområdena. Därför bör förslag om större och utökade ramar för länsplaneupprättarna med riktade insatser för mötesseparering av det regionala vägnätet innefattas i propositionen. Förutsättningar för hur och om samfinansiering ska ske måste bli mer transparenta och förutsägbara än vad det hittills varit.

10. Internationellt perspektiv

För att möjliggöra att stråk och noder i Sveriges midja i framtiden blir en del av TEN-T bör dessa stråk och noder prioriteras av Sverige. Inte minst för att möjliggöra en framtida medfinansiering via EU. Det är dock viktigt att beakta att inte genomförandet av TEN-T ger undanträngningseffekter innebärande att det övriga järnvägsnätet får stå tillbaka.

11. Finansiering

Vi anser att det är viktigt att bibehålla infrastrukturens funktionalitet. Men vi anser också att finansieringen, baserat på samhällsekonomiska bedömningar, ska möta näringslivets och samhällets behov av nyinvesteringar. I allt arbete behöver Trafikverket, beställare, entreprenörer och andra aktörer kostnadseffektivisera och hushålla med skattemedel.

Det bör finnas en större flexibilitet i finansieringen som tillåter Trafikverket att vid behov genomföra investeringar även utanför den nationella planen. Möjligheten till alternativa finansieringslösningar och positiva och negativa konsekvenser av dessa bör utredas. Det är dock viktigt att regeringen inte som utgångspunkt antar att näringslivet ska finansiera nödvändiga investeringar. Detta eftersom krav på sådana lösningar skulle kunna innebära att delar av svenskt näringsliv flyttar till länder där staten tar ett större ansvar för infrastruktur.

12. Sammanfattningsvis

Vi anser att sedan länge har infrastrukturen i Sveriges midja, Bergslagen, varit nedprioriterad. Detta har lett fram till ett undermåligt vägnät och allt för långsamtgående järnvägstrafik. För att nå full utvecklingspotential här och för Sverige som helhet måste infrastrukturen i Sverige

midja prioriteras och uppgraderas. Det är viktigt för att klara den befintliga situationen, utvidgande av verksamheter och nyetableringar, både civila och militära, här och i andra delar av Sverige.

Infram vill härmed betona att det är av högsta vikt att det i den nationella transportplanen 2026–2037 tas hänsyn till Sveriges midjas unika behov och att stråken som passerar genom de sju regioner är av nationell vikt. Varken person- eller godstransportköpare bryr sig om administrativa gränser (kommun, region, land). Den samhällsekonomiska lönsamheten som regeringen anser ska vara vägledande måste därför beakta att Sverige ska ses som en helhet där också prioriteringen av Bergslagen och Sveriges midja är en viktig pusselbit för att hela Sverige ska fungera!

Genom att investera i Sveriges midjas transportinfrastruktur kan vi främja ekonomisk tillväxt, öka hållbarheten och stärka Bergslagens position som en viktig del av Sverige. Tack för att ni tar dessa synpunkter i beaktande när ni utformar propositionen inför den kommande nationella transportplanen.



Bengt Storbacka
Kommunalråd Lindesberg
Ordförande Partnerskap Bergslagsbanan



Abbe Ronsten
Kommunfullmäktiges ordförande Säter
Ordförande Dalabanans Intressenter



Leif Petterson
Kommunstyrelsen ordförande Ludvika
Ordförande Partnerskap Bergslagsdiagonalen



Hans Unander
Kommunstyrelsen ordförande Malung-Sälen
Ordförande Partnerskap E16

Handläggare:

Sofia Berglund, sofia.berglund@fbregionen.se, 0243-24 80 45

Mats Lindqvist, mats.lindqvist@fbregionen.se, 0243-24 80 53