



Teknikföretagen

2017-11-30

Pär Hermerén  
par.hermeren@teknikforetagen.se  
08 782 09 72

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

Skickat till:  
n.registrator@regeringskansliet.se  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

## Remissvar gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029, N2017/05430/TIF

Teknikföretagen lämnar härmed sitt yttrande avseende Trafikverkets förslag till nationell plan 2018–2029.

Teknikföretagen stödjer utöver detta yttrande även det som lämnats av Näringslivets Transportråd (NTR).

Teknikföretagens medlemmar verkar i hela landet. För att detta ska vara möjligt och samtidigt exportera till stora exportmarknader behövs en väl fungerande infrastruktur som tar hänsyn till de industriella behoven även utanför storstadsregionerna. Sambandet mellan investering i infrastruktur och ekonomisk tillväxt är tydligt.

Teknikföretagens medlemmar transporterar också alla typer av varor. Från stora transformatorer som kräver tunga sjö- och/eller järnvägstransporter, till komponenter som måste flygas in till produktionen "just-in-time". Det gods som transporteras i containrar är ofta endast en liten del av den totala lasten. Just variationen av transportsätt innebär att Teknikföretagens medlemmar är särskilt beroende av flexibilitet och pålitlighet från samtliga transportslag. I ett arbete för att förstärka dessa aspekter kommer långsiktighet och utnyttjande av modern teknik i transportsystemet att bli avgörande. Det skulle också gynna andra politiska mål.

### ***Tydligare fokus på internationellt stråkperspektiv***

Teknikföretagen välkomnar det tydliga stråkperspektivet som finns i planen, och att de även sätts i ett internationellt sammanhang. De internationella kopplingarna och samordningen mellan olika transportslag är avgörande för industrins godstransporter och konkurrenskraft. Ska nyttan av dessa ambitioner helt realiseras, måste detta perspektiv i högre utsträckning genomsyra de planerade investeringarna för perioden. Att få de investeringar på plats som är av nationell vikt och en del av helheten, samt i hög grad är avgörande för exportindustrin bör vara en prioritet.

**Teknikföretagen**  
Box 5510, 114 85 Stockholm  
Storgatan 5, Stockholm  
Telefon 08-782 08 00  
Fax 08-782 09 00  
www.teknikforetagen.se

De internationella kopplingarna är som sagt bra, och det nordiska samarbetet mellan transportmyndigheterna bör åtföljas av en gemensam transportplan med samarbete även på regeringsnivå.

### ***Underhåll och investeringar***

Det behövs generellt ett ännu starkare fokus på näringslivets transportbehov, och den nationella planen bör därför samordnas med regeringens godsstrategi. Det fortsatta arbetet bör ske utifrån synen "Transporter och logistik för svensk konkurrenskraft".

Väl fungerande transporter har stor betydelse för hela Sverige, och underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur behöver prioriteras. Behoven är stora även utanför storstadsregionerna, där många industrier av vikt för den svenska exporten är lokaliserade. Trafikverket skriver att vägar och järnvägar med låga trafikflöden kommer att uppleva försämringar under planperioden. Det är alarmerande om det får konsekvenser för den industri som är en hörnpelare i svensk ekonomi. Teknikföretagen förutsätter därför att Trafikverket i kommande genomförande av regeringens beslutade infrastrukturplan säkerställer funktionen på de vägar och järnvägar som är viktiga för näringslivet.

Det räcker inte med att "bibehålla dagens funktionalitet på vägar och järnvägar". En miniminivå är att transportsystemet återställs till den nivå det är avsett för och att eliminera eftersläpande underhåll. För att säkerställa drift och underhålla av infrastrukturen behövs finansierade långtidsplaner som en del av förslaget till nationell plan.

### ***Tempo i genomförande***

Det är bra att planförslaget föreslår åtgärder för att möjliggöra transporter med tyngre lastbilar och trafik med längre, tyngre och större tåg. Nu är det viktigt att det arbetet snabbt kan komma igång, och vi vill se konkreta och tidigare tidplaner för att möta näringslivets behov. Det nu föreslagna tempot är inte tillräckligt.

Teknikföretagen ser också nyttorna med framtida höghastighetsbanor för att öka möjligheterna för företag att attrahera arbetskraft och underlätta pendling. För att snabba på en sådan utveckling och möjliggöra den fulla potentialen av höghastighetståg, bör andra finansieringsformer än över anslagen övervägas.

Teknikföretagen välkomnar vidare avsättningen av resurser för näringslivsåtgärder på järnväg. Det är ett effektivt sätt att hantera mindre åtgärder med stor nytta när behov uppstår inom planeringsperioderna. I likhet med Näringslivets Transportråd föreslår Teknikföretagen dock att anslaget höjs till 150 miljoner kr per år under planperioden.

### ***Modernisering och teknikutveckling för måluppfyllelse***

Transportpolitiken med dess mål och planeringen av transportsystemet har en mycket nära koppling till andra energi- och klimatmål som slagits fast. Detta faktum är något som inte tillräckligt väl tas om hand i Trafikverkets förslag. Ska målen som satts upp för 2030 nås, är det nödvändigt att åtgärder vidtas i god tid.

Ny teknologi (IoT, digitalisering, automatisering) som en möjliggörare för att snabbare och mer kostnadseffektivt nå de transportpolitiska målen behandlas överlag på ett översiktligt och ofullständigt sätt i förslaget till nationell plan. Trafikverket nämner flera av de pågående innovationsprogrammen (Drive

Sweden, FFI, mfl) utan att förhålla sig till i vilken grad ny teknologi skulle kunna påverka trafikverkets verksamhet under perioden 2018–2029. Summan av dessa program omfattar flera hundratals miljoner och regeringen har givetvis förhoppningar på att dessa initiativ kommer ha betydelse för sektorn och Trafikverket. Det måste förtydligas hur detta ska underlättas i relation till de åtgärder som föreslås.

Ett exempel är möjligheten att optimera åtgärder inom drift och underhåll inom både järnväg och väg med hjälp av analys av sensordata från infrastruktur och fordon. Den totala budgeten för drift och underhåll under budgetperioden uppgår till strax under 300mdkr. Men ny insikt kan denna verksamhets upphandlas och bedrivas på ett mer kostnadseffektivt sätt.

Ett annat exempel är en effektivare styrning av trafikflöden i främst urbana regioner med hjälp av de möjligheter som följer av utvecklad digitalisering. Grundläggande teknologier för att stödja sådan utveckling finns tillgänglig redan i dag.

Användande av ny teknik kan också underlätta för ett utvecklat horisontellt samarbete inom transportkedjorna. Det är ett område som inte alls beskrivs i förslaget, men som med rätt förutsättningar och incitament i hög grad kan leda till effektiviseringar och ett mer hållbart transportsystem.

### ***Demonstration, innovation och innovationsupphandling***

De områden som i förslaget pekas ut inom Fol, är i huvudsak bra (fossilfrihet, digitalisering, effektivisering, jämställdhet mm), men medlen för detta har minskat jämfört med inriktningsunderlaget från 2015 (från ca 9,5 till 8 miljarder över perioden). Med tanke på utmaningarna och behoven måste den förändringen ifrågasättas.

Sverige har en lång tradition av en god samverkan mellan den offentliga sektorn och det privata näringslivet. Det har gagnat Sverige under lång tid och gjort att vi ligger långt framme inom teknikutveckling. Detta har bidragit till att det i Sverige finns en stark innovationskraft. Sverige ska vara en arena där den tekniska utvecklingen ska ligga i framkant. Vi behöver bli bättre på att stödja innovationsprojekt som både bidrar till att vi använder transportinfrastrukturen effektivare men också till minskad miljöbelastning. En ökad samverkan mellan företag, myndigheter och akademi skulle också bidra till ett bättre transportsystem som används mer effektivt.

För att ytterligare stärka innovationskraften och den tekniska utvecklingen är det nödvändigt att satsa på innovationsvänliga upphandlingar. Leverantörerna bör ges frihet att utveckla lösningar för att uppnå förväntade servicenivåer och effektmål. En innovationsvänlig upphandling utesluter inte nya lösningar och leverantörerna har större frihet att utveckla dessa. Ny teknik är självklart en del men Sverige har också hög kompetens inom projektledning och planeringstjänster. Det finns möjligheter att både utveckla moderna lösningar, möta transportbehoven och uppnå miljömål om vi kan arbeta smartare med exempelvis innovationsupphandling.

Elvägar för tyngre transporter på vissa sträckor är ett exempel på möjliga upphandlingar. En elektrifiering av de långväga transportererna innebär stora miljömässiga vinster samtidigt som det utvecklar Sverige som tekniknation. Att



Teknikföretagen

transportera gods och varor på samma sätt som för femtio år sedan är inte längre nödvändigt. Med den teknik som idag finns är det möjligt att ställa om till en mer hållbar transportinfrastruktur. Eftersom det är så lång planeringshorisont måste Sverige arbeta parallellt med att satsa på testning och demonstration samtidigt som vi integrerar tekniker i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

De områden som i förslaget pekas ut inom Fol, är i huvudsak bra (fossilfrihet, digitalisering, effektivisering, jämställdhet mm), men medlen för detta har minskat jämfört med inriktningsunderlaget från 2015 (från ca 9,5 till 8 miljarder över perioden). Med tanke på utmaningarna och behoven måste den förändringen ifrågasättas.

Pär Hermerén

Teknikföretagen  
Industriell utveckling