



2021-01-28

## **SSAB:s synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (dnr I2020/02739)**

SSAB önskar hänvisa till Näringslivets Transportråds (NTR) remissyttrande (se bilaga), vilket SSAB ställer sig bakom.

SSAB är ett högspecialiserat globalt stålföretag som utvecklar höghållfasta stål och tillhandahåller tjänster för bättre prestanda och utifrån ett hållbarhetsperspektiv. SSABs stora produktionsvolym är beroende av effektiva transporter i varje steg av värdekedjan, både uppströms och nedströms, och även mellan SSABs produktionsorter.

Generellt, och när så är möjligt försöker SSAB transportera på järnväg eller med sjöfrakt i stället för på väg. En avgörande faktor för val av transportslag är kapaciteten per transportslag. För att underlätta för ökande transporter på järnväg så måste underhåll på banorna prioriteras. SSAB vill även understryka vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins och handelns behov.

SSAB vill även poängtera vikten av vinterväghållning även på sjövägen och stödjer Sjöfartsverkets förslag till att finansiera anskaffningen av nya isbrytare via den nationella planen för transportsystemets utveckling.

Implementering av BK4-vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar, är av stor betydelse för att minska transporterarnas miljöpåverkan. Kombinationen BK4 och längre lastbilar skulle kunna minska antalet lastbilar avsevärt ut från våra verk och ge effekter för miljön och trafiksäkerhet, men det ger också oss som företag en bättre konkurrenssituation.

Vi står till förfogande för att svara på eventuella frågor.

Med vänliga hälsningar,

Jesper Kansbod  
Head of Governmental Relations  
[jesper.kansbod@ssab.com](mailto:jesper.kansbod@ssab.com)

---

SSAB är ett Norden- och USA-baserat stålföretag. SSAB erbjuder mervärdesprodukter och tjänster som har utvecklats i nära samarbete med företagets kunder för att skapa en starkare, lättare och mer hållbar värld. SSAB har anställda i över 50 länder. Idag har SSAB produktionsanläggningar i Sverige, Finland och USA. SSAB är börsnoterat på Nasdaq Stockholm och sekundärnoterat på Nasdaq Helsingfors. [www.ssab.com](http://www.ssab.com).

# BILAGA: Näringslivets Transportråd (NTR) remissyttrande

## REMISSYTTRANDE

2021-01-04

Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (dnr I2020/02739)

Näringslivets Transportråd (NTR) som fått Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022–2033 och 2022–2037 på remiss lämnar ett remissyttrande enligt nedan. NTR är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Vi vill även hänvisa till innehållet i de remissyttranden över Trafikverkets inriktningsunderlag som lämnas av organisationens huvudmän.

### Huvudsakliga synpunkter

NTR tillstyrker följande övergripande slutsatser i Trafikverkets inriktningsunderlag:

- Nackdelarna och riskerna med en längre planperiod är större än fördelarna.
- Det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll.
- Utrymme för en effektivare framdrift frigörs när nya stambanor finansieras utanför nationell plan.

NTR:s övriga synpunkter på inriktningsunderlaget för 2022–2033/2037 är angivna under rubrikerna nedan:

- Det behövs tydligare fokus på effektivisering för att nå klimatmålet utan att äventyra näringslivets konkurrenskraft.
- Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning måste hänga ihop bättre.
- Finansiering av nya isbrytare och drift av isbrytare måste med i nationella planen.
- Det internationella perspektivet måste få större utrymme i nationella planen, bland annat genom fokus på korridorer, noder och flöden.
- Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg.
- Bättre infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv.

### Sammanfattning

Infrastruktur är ett medel för tillväxt, välfärd och konkurrenskraft. NTR efterlyser i inriktningsunderlaget en tydligare systemsyn på transportslagen och en långsiktig transportpolitisk samhällsvision och en utifrån visionen sammanhållen och konsistent transportpolitik. Regeringen har i den infrastrukturproposition som aviserats till våren 2021 en unik möjlighet att lägga fram en visionärt inriktad proposition till riksdagen där underhåll och utveckling av landets infrastruktur ingår. Transporter är ett resultat av många olika aktiviteter i ett välfärdssamhälle och en viktig förutsättning för handelsutbytet länder emellan. Vi vill även understryka vikten av att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen utgår från och ytterligare förstärker intermodalitetsperspektivet och lyfter fram betydelsen av en effektiv samverkan mellan transportslagen.

NTR uppskattar att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga

infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. NTR vill i likhet med vad som görs i inriktningsunderlaget särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll. NTR anser att de av regeringen i uppdraget till Trafikverket angivna ekonomiska ramarna inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. En ökad anslagsram med minst 20 procent bör ligga till grund för den nationella planen för 2022—2033/2037. För att bibehålla dagens funktionalitet i transportsystemet, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs således ytterligare resurser. NTR tror inte på förlängningen av planperioden som en lösning. En längre planperiod på 16 år istället för 12 år innebär större risker och gagnar inte infrastrukturen. Staten arbetar i verkligheten med ettåriga budgetar och en lång plan innebär inte att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats. Bättre då att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt, som tidigare år, byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet.

Att fokus ska ligga på underhåll av vägar och järnvägar är en fråga som NTR har drivit i flera år. Det är därför glädjande att Trafikverket fokuserar på underhållet så som de gör. Samtidigt räcker den föreslagna ekonomiska ramen inte ens i +20 procents alternativet till för att ta igen det eftersläpande underhållet. Det saknas också en konsekvensanalys av vad det eftersläpande underhållet innebär för näringslivets konkurrenskraft. NTR vill därför se en underhållsplan med mål om att ta igen det eftersläpande underhållet under en 20 års period.

Klimatutmaningen är en svår nöt att knäcka för hela transportsektorn. Elektrifiering av vägtrafiken är nödvändig och såväl biodrivmedel som elektrifiering i allmänhet och med vätgas i synnerhet är viktiga pusselbitar framåt för de tunga lastbilstransporterna. Förslag om ökade drivmedelspriser för att dämpa efterfrågan på transporter är dock något som NTR ser med oro på, eftersom det påverkar näringslivets transporter och konkurrenskraft. NTR vill verka för en omställning av transportsektorn genom åtgärder som värnar om både hållbarhet och Sveriges internationella konkurrenskraft. Då kan Sverige dessutom vara ett föredöme på klimatområdet som andra länder vill ta efter. NTR ser en brist med inriktningsunderlaget i detta avseende, då det saknas åtgärder för att öka transporteffektiviteten.

### **Nackdelarna och riskerna med en längre planperiod är större än fördelarna**

NTR tillstyrker Trafikverkets slutsats om att inriktningarna med 16-årig planperiod innebär ökad risk och minskar handlingsfriheten jämfört med inriktningarna med 12-årig planperiod. Den längre planperioden, särskilt i kombination med nya stambaneetapper skulle innebära att de statliga infrastrukturmedlen är så gott som helt uppbundna i nära 20 år, eftersom flera av de investeringar som påbörjas under den 16-åriga perioden fortsätter även efter planperiodens slut. Att avhända sig handlingsfrihet på detta sätt kan innebära betydande problem, i och med att man inte har tillräcklig flexibilitet för att möta behov och omständigheter som är okända idag.

Trafikverket anger att de totala samhällsnyttorna är genomgående högre i inriktningarna med 16-årig planperiod, eftersom mer nyttor hinner skapas med en längre planperiod. Effektiviteten (nytta per satsad krona) är dock ungefär samma som i motsvarande inriktningar med kortare planperiod. Trafikverkets samlade bedömning är ändå att nackdelarna och riskerna med en längre planperiod är större än fördelarna. NTR instämmer i Trafikverkets analys och förespråkar därför att planperioden även fortsatt är 12-årig.

### **Mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll**

Varuägares främsta önskemål är ett tillförlitligt transportsystem med få störningar. NTR uppskattar därför att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. NTR vill i likhet med vad som görs i inriktningsunderlaget särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll av både vägar och järnvägar i landet.

NTR anser att de av regeringen angivna ekonomiska ramarna i regeringsuppdraget till Trafikverket inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av ett robust transportsystem. En ökad anslagsram bör ligga till grund för den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033. För att bibehålla

dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs således ytterligare resurser.

NTR vill att en nationell underhållsplan utarbetas och ingår i den samlade Nationella Transportplanen för 2022–2033. Det gäller att skapa kontroll över anläggningen och se till att underhållsinsatser kan säkras över tid. För att säkerställa att satsningar på ökat underhåll av infrastrukturen kommer till maximal nytta behövs finansierade långtidsplaner som går bortom den årliga budgetprocessen. NTR efterfrågar därför en finansierad underhållsplan som inom 20 år har tagit igen det eftersläpande underhållet för väg- och järnvägstransportsystemen.

### **Nya stambanor måste finansieras utanför nationella planen**

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att de delar av de nya stambanorna som finns med i den gällande planen bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Vidare menar Trafikverket att "Med inriktning -20 procent eller 0 procent med stambanor kommer näringslivets konkurrenskraft att försvagas. Med inriktning 0 procent utan stambanor kan funktionaliteten bibehållas och på sikt utvecklas. För att stärka näringslivets konkurrenskraft krävs anslagsnivå +20 procent.". NTR delar helt Trafikverkets bedömning. En utbyggnad av nya stambanor får inte ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Sverige måste kunna göra både och: Effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet och tillgänglighet och långsiktigt investera i ny. En satsning på nya stambanor får således inte ske på bekostnad av att angelägna drifts- och underhållsinsatser av befintlig infrastruktur åsidosätts.

Det finns stora osäkerheter förknippade med kostnaden för nya stambanor och det finns gott om exempel på infrastrukturprojekt som blivit betydligt dyrare än beräknat. NTR ser en överhängande risk att nya stambanor åter upp det redan begränsade utrymmet för åtgärder som krävs för att upprätthålla funktionalitet i befintlig infrastruktur och börja ta igen eftersläpande underhåll. Nya stambanor måste ovillkorligen finansieras separat och i särskild ordning. Det gäller även finansieringen av räntekostnader vid en lånefinansiering.

NTR har vid åtskilliga tillfällen under åren framfört det angelägna i att påskynda slutförandet av redan beslutade projekt i för näringslivet centrala stråk som ännu inte färdigställts i sin helhet. Och att åtgärder som medför ökad tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet bör tidigareläggas. På järnvägsområdet har NTR sedan länge prioriterat tre centrala godsstråk av nationell betydelse:

- Kompletta dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen.
- Investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren.
- Femte etappen av Hamnbanan till Göteborgs Hamn.

Dessa tre stråkprojekt har varit beslutade i tidigare infrastrukturplaner och har åtgärdats till stora delar men så länge de inte har slutförts i sin helhet kan inte heller nyttorna av åtgärderna realiseras helt. Nyttorna är ökad tillförlitlighet, tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet för godstransporter på nationell nivå. NTR menar att det faktum att dessa centrala stråk inte fullföljts trots att de först fram av näringslivet i decennier visar på att regeringen i praktiken inte prioriterar godstransporterna på järnvägen.

### **Det behövs tydligare fokus på effektivisering för att nå klimatmålet**

Trafikverket har för första gången tagit med transportsektorns mål om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 i sitt förslag till den nationella infrastrukturplanen. Det är positivt. Men för att klara målen räknar Trafikverket med en kraftig ökning av biodrivmedelsanvändningen – från dagens nivå på cirka 20 TWh till över 30 TWh. Om inte användandet av biodrivmedel ökar i denna takt är Trafikverkets enda föreslagna alternativ för att klara klimatmålet att höja bränsleskatterna motsvarande ett bensinpris om 50 kronor litern.

Höga drivmedelskostnader ger inte bara fördelningspolitiska effekter som Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget utan påverkar konkurrenskraften negativt för industrin och handeln i Sverige. Det finns stor risk att samhällsservicen på landsbygden inte kan upprätthållas om transporterna blir avsevärt

dyrare, till exempel dagligvaruhandeln brottas redan idag med lönsamhetsproblem på många håll. Förslag om ökade drivmedelspriser för att dämpa efterfrågan på vägtransporter är därför något som NTR ser med oro på. Att transportsektorn ska ställa om är självklart men vi måste också ta hänsyn till Sveriges internationella konkurrenskraft när vi väljer åtgärder. Endast då kan Sverige vara ett föredöme på klimatområdet som andra länder vill ta efter. NTR ser också att en viktig komponent i detta saknas i inriktningsunderlaget. Nämligen, åtgärder för att öka transporteffektiviteten.

De insatser som leder till ökad transporteffektivitet och som tas upp i den nationella godstransportstrategin behöver fortsätta och intensifieras. Det har nu gått mer än två år sedan regeringen presenterade godstransportstrategin. Det är viktigt att de initiativ som presenterades i strategin följer med till arbetet med en ny planeringsomgång. Istället för att lägga ytterligare pålagor på vägtransporter behöver staten undanröja hinder som försvårar användningen av de trafikslag som politiken önskar se överflyttning till. Utöver effektivisering är en ökad och hållbar produktion av biodrivmedel i Sverige centralt. Både för att främja omställningen till fossilfritt på kort och medellång sikt men även för att minska de samhällsviktiga godstransporternas beroende av importerade drivmedel.

### **Förstärkningar i vägnätet för att möjliggöra tyngre lastbilar**

Implementering av BK4-vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar, är också av stor betydelse för att minska transporternas miljöpåverkan. Det nuvarande bärighetsanslaget räcker inte till och för att uppnå de positiva effekterna är det avgörande att öka bärighetsanslaget. Införandet av BK4 har fått positiv effekt på vissa stråk där nu var fjärde lastbil har försvunnit samtidigt som mängden gods som transporteras är samma som tidigare. Det är bra för transportköpare, men det är också bra för klimatet och trafiksäkerheten. NTR vill därför se en ökad ambitionsnivå när det gäller implementeringen av BK4 i resterande vägnätet och föreslår att år 2025 blir året då hela det statliga BK1-vägnätet är klassat som BK4. Här är det också nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar för godstransporter för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet.

### **Införande av längre lastbilar för effektivare lastbilstransporter**

I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd är ett effektivt sätt att både förbättra näringslivets godstransporter och minska transportsektorns klimatpåverkan. Redan i juni 2019 presenterade Trafikverket ett omfattande regeringsuppdrag som visade att sammanhängande stråk på upp till 450 mil skulle kunna öppnas för längre lastbilar. Finland införde längre lastbilar på upp till 34,5 meter i januari 2019.

NTR ser det som angeläget att regeringen fattar beslut om att öppna upp de av Trafikverket föreslagna delarna av vägnätet för längre lastbilar så snart som möjligt.

### **Underlätta för flytt av vissa långväga transporter från väg till järnväg**

Det finns också potential att flytta vissa långväga godstransporter från väg till järnväg. Järnvägens konkurrenskraft skulle gynnas av att järnvägen effektiviseras genom att till exempel elektrifiera oelektrifierade bandelar i samband med underhållsåtgärder, införa Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) för flexiblare kapacitets- och produktionsplanering och att möjliggöra för längre, större och tyngre tåg. Dessa och liknande åtgärder skulle också öka järnvägstransporternas tillförlitlighet och flexibilitet, vilka transportköpare ofta upplever som hinder för en överflyttning.

Industrispår, och andra typer av icke-statliga spår, är en förutsättning för godstransporter på järnväg eftersom det är där varje godstransport på järnväg har sin början eller sitt slut. För att optimera järnvägssystemet utifrån en helhet menar NTR att Trafikverket behöver ta ett helhetsgrepp kring en åtgärd och analysera även andra spårhållares system. Tidigare hade Trafikverket möjlighet att använda en procent av anslaget till åtgärder hos andra infrastrukturförvaltare om det gynnade järnvägssystemet som helhet, vilket också angavs i Trafikverkets instruktion. NTR anser att det är viktigt att denna möjlighet återinförs för att säkerställa interoperabilitet mellan industrispår och det statliga järnvägsnätet samt för att optimera systemet som helhet. Det skulle också vara en åtgärd som främjar överflyttning av godstransporter till järnvägen, eftersom nästan varje järnvägstransport börjar eller slutar på ett sådant spår.

### **Stärk sjöfarten**

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Omkring 90 procent av all import och export till och från Sverige sker sjövägen. Industrin är en stor nettoexportör i Sverige, en stor del av exporten går via hamnar och knappt 10 procent av godset fortsätter med sjöfart nationellt. Samtidigt finns det potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning. En stor osäkerhet handlar om den långsiktiga finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet som huvudsakligen sker genom farledsavgifter och lotsavgifter som betalas av handelssjöfarten det vill säga svensk industri och handel. NTR menar att en konkurrenskraftig sjöfart kräver att Sjöfartsverkets ekonomi förstärks genom ökad anslagsfinansiering.

Vidare kan sjöfarten med digitaliseringens hjälp göras mer effektiv och flexibel utan att sjösäkerheten äventyras. Det bidrar i sin tur till att sänka kostnaderna och göra sjöfarten mer attraktivt som trafikslag. NTR menar därför att Sjöfartsverket, tillsammans med bland annat Transportstyrelsen, skyndsamt ska arbeta för att möjliggöra exempelvis navigationsstöd från land, så kallad fjärrlotsning eller landbaserad lotsning. Det finns också en stor effektiviseringspotential i hamnarna som kan förverkligas genom digitalisering och automatisering. Här saknas dock en sammanhållen hamnpolitik i Sverige eftersom de flesta allmänna hamnar är kommunala.

### **Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning måste hänga ihop bättre**

NTR ser liksom Trafikverket elektrifieringen av transportsektorn som en av pusselbitarna till att uppnå klimatmålen. För de batteridrivna fordonen kommer laddinfrastruktur att behövas av olika typer och över hela landet, vilket också olika initiativ och budgetposter i höstbudgeten visar. NTR anser dock att Trafikverket i inriktningsunderlaget missar att ta upp elnätet som förutsättning för elektrifiering och den viktiga kopplingen som finns mellan elektrifiering av transportsektorn och elnätets kapacitet. Det hade också varit önskvärt att de olika initiativen som pågår parallellt nu; elektrifieringskommissionen, elektrifieringsstrategin samt nationella planen för transportinfrastruktur länkats ihop.

### **Finansiering av nya isbrytare och drift av isbrytare måste med i nationella planen**

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att sjöfartsåtgärder bedöms vara både angelägna och lönsamma och föreslås ingå i sin helhet i alla inriktningar samt att investeringar i sjöfarten skapar framför allt nytta för godstransporterna genom sänkta transportkostnader och ökad kapacitet. NTR välkomnar att namngivna sjöfartsinvesteringar lyfts in i sin helhet men saknar tydligare besked om investeringar i nya isbrytare. Trafikverket endast nämner frågan om finansiering av isbrytare i underlaget och föreslår att finansieringslösningar ska utredas ytterligare.

Sjöfartsverket har gjort ett inspel till inriktningsplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. I sitt inspel lägger Sjöfartsverket ett stort fokus på åtgärdsförslag som bidrar till överflyttning av transporter av gods från väg till sjöfart och föreslår bland annat att den kommande nationella planen ska omfatta finansiering av fyra nya isbrytare.

NTR stödjer Sjöfartsverkets förslag till att finansiera anskaffningen av nya isbrytare via den nationella planen för transportsystemets utveckling.

För industrin och handeln är tillgänglighet tillsammans med tillförlitlighet ett grundläggande behov. En logistikkedja är inte starkare än sin svagaste länk. Detta blir extra kännbart för de verksamheter som finns på landsbygden. En viktig faktor för tillgänglighet är vinterväghållning. Transporter av varor och människor ska kunna säkerställas året om i hela landet. De gamla isbrytarna är uttjänta, långvariga driftstopp på grund av haverier är redan ett faktum och de behöver ersättas fram till 2030. Staten måste därför skyndsamt ta fram en investeringsplan för nya isbrytare. Finansieringen måste ske via den nationella planen för transportsystemets utveckling.

Det är också angeläget att vinterväghållning på sjövägen, det vill säga isbrytning, likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras på samma sätt via Trafikverkets anslag för drift och underhåll. Sjöfartsverket kan fortsätta med att ha det operativa ansvaret.

### **Det internationella perspektivet måste få större utrymme i nationella planen**

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. I Trafikverkets inriktningsunderlag finns i kapitlet om "En bredare transportplanering" ett särskilt avsnitt om ökad internationalisering. Avsnittet är dock i allt väsentligt enbart en beskrivning av olika initiativ som tagits inom ramen för samarbetet i EU och de nordiska grannländerna. NTR, som i olika sammanhang ställt sig bakom flera av dessa initiativ, understryker vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins och handelns behov. Sådan dimensionering av korridorer kan exempelvis handla om lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen. Det kan också handla om att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är dimensioneringen av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Det gäller inte minst till exempel Fehmarn Bält och tillgänglighet till Nordsjöhamnar och andra viktiga noder.

Sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör konkretiseras och ges stort utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition. Det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS måste införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar.

### **Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg**

NTR är positiva till att regeringen anslag 1,2 miljarder inom ramen för trimningsåtgärder för näringslivsåtgärder på järnväg under planperioden 2018–2029 för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. Ett sådant anslag för näringslivsåtgärder skapar en mer snabbfotad beslutsordning. Åtgärderna som hittills har genomförts har varit positiva för gods på järnväg och fortfarande finns flera angelägna projekt för godstrafiken på järnväg som väntar på att genomföras. NTR vill därför att regeringen behåller denna så kallade näringslivspott men menar samtidigt att den behöver utvecklas i vissa avseenden för att de tillsatta medlen ska nyttjas fullt ut. Endast 20 procent av uttryckt ambitionsnivå har förbrukats de senaste två åren, trots att transportköpare har bidragit med en lång lista av projekt.

En konkret förklaring till detta går att finna i Trafikverkets planering. Trots genomarbetade förslag från varuägare, måste Trafikverket göra om förslagen enligt deras planeringsprocedur. Här finns en tydlig förbättringspotential för att snabbare komma till handling. Samtidigt bör mindre omfattande förslag kunna genomföras snabbare utan omfattande planering.

NTR menar att ett anslag för näringslivsåtgärder på järnväg är fortsatt nödvändigt för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. NTR anser vidare att behoven inom de olika trafikslagen skiljer sig åt i detta hänseende och att en särskild näringslivspott inte på är motiverad inom sjöfarten eller vägtrafiken samma sätt. Mindre åtgärder kopplade till näringslivets behov inom sjöfart kan mötas inom ramen för en utvecklad, och gärna breddad, ekobonus medan på vägsidan finns bärighetsanslag för implementering av BK4.

### **Bättre infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv**

Infrastrukturens bidrag till ökad tillväxt i ett land är välkänt. Trots detta är det många industrier som har svårt att få sina behov tillgodosedda. En bidragande anledning är godsets låga värdering i de samhällsekonomiska kalkylerna, men också att näringslivets transportbehov sträcker sig över många regioner och ofta har internationella kopplingar. NTR har länge efterfrågat att ett stråk- och nodtänkande ska genomsyra alla infrastrukturinvesteringar. Infrastrukturplaneringen sker inte på det sättet idag utan utgår från många små delprojekt. Ostkustbanan är en illustration med 17 delprojekt trots att banan är en lång, sammanhållen enkelspårig järnväg.

Regeringens tidigare uppdrag till Trafikverket att koppla bostadsinvesteringar till infrastrukturutbyggnad bör kopieras för att till nästa nationella plan även omfatta industriinvesteringar. Idag har Trafikverket ingen process för att göra motsvarande vid industriinvesteringar, varför flera stora investeringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen. Historiskt har SCA:s investering i Östrand

och den nya hamnen i Norvik varit exempel på det. Andra aviserade industriinvesteringar så som exempelvis Northvolts etablering i Skellefteå riskerar att råka ut för liknande utmaningar. I kommande åtgärdsplanering bör Trafikverket därför kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de industrier som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i produktionskapacitet.

Trafikverket behöver generellt ett mer proaktivt arbetssätt för att kunna bemöta en omvärld som förändras i ett allt snabbare tempo. NTR vill gärna bidra i processen.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

**NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD**



Jenny Larsson  
Ordförande



Jenni Ranhagen  
VD