

Infrastrukturdepartementet

Datum: 2021.01.29

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.nationellplan@regeringskansliet.se

Ert referensnummer: I2020/02739

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037

SveMin (Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige) är den nationella branschföreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Antalet medlemsföretag uppgår till ett drygt 40-tal. Medlemsverksamheterna förekommer i hela landet, varav gruvorna huvudsakligen är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen.

SveMin tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022-2033 och 2022-2037.

SveMin är medlem i branschorganisationen för transportköpare, NTR, och hänvisar i första hand till deras uttömmande svar på remissen, men vill särskilt poängtera några aspekter.

SveMin ställer sig bakom de övergripande slutsatser som Trafikverket själv dragit i sitt inriktningsunderlag, nämligen att det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll och att utrymme för en effektivare framdrift frigörs när nya stambanor finansieras utanför nationell plan.

Förstärkning krävs på underhåll av vägar och järnvägar

Infrastruktur är grundläggande för samhället och den industriella utvecklingen. För industrin är en långsiktigt inriktad proposition där underhåll och utveckling av landets infrastruktur ingår och där transporter är en 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 olika transportslag.

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

Att fokus ska ligga på underhåll av vägar och järnvägar är en fråga som påpekats i många år. Det är därför glädjande att Trafikverket fokuserar på underhållet i detta underlag. Samtidigt räcker den föreslagna ekonomiska ramen inte till för att ta igen det eftersläpande underhållet. Det saknas också en konsekvensanalys av vad det eftersläpande underhållet innebär för näringslivets

konkurrenskraft. En underhållsplan med mål om att ta igen det eftersläpande underhållet under en 20-årsperiod behöver därför tas fram.

Undanröj hinder för att skapa effektivitet och 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. För att klara målen räknar Trafikverket med en kraftig ökning av biodrivmedelsanvändningen. Alternativt behövs införas höjda bränsleskatterna motsvarande ett bensinpris om 50 kr/l. För näringslivets del skulle höjda bränsleskatter vara mycket problematiskt då vi måste ta hänsyn till Sveriges internationella konkurrenskraft. Att transportsektorn ska ställa om är självklart, men åtgärderna behöver göras i rätt ordning och vi vill trycka på att öka transporteffektiviteten.

Att öka transporteffektiviteten, vilken togs upp i den nationella godstransportstrategin för mer än två år sedan, måste fortsätta och intensifieras. Det är viktigt att de initiativ som presenterades i strategin följs upp i 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, det vill säga järnväg och sjöfart.

Underlätta flytt av 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. Näringslivets Transportråd, NTR, har exemplifierat några av dessa åtgärder såsom; elektrifiera oelektrifierade bandelar i samband med underhållsåtgärder, införa Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) för flexibla kapacitets- och produktionsplanering och att möjliggöra för längre, större och tyngre tåg.

Industrispår, och andra typer av icke-statliga spår, är en viktig förutsättning för godstransporter på järnväg eftersom det är där varje godstransport på järnväg har sin början eller sitt slut. 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. Denna möjlighet bör återinföras för att säkerställa interoperabilitet mellan industrispåren 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 och öka Sjöfartsverkets anslag

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas, enligt Svemin. Omkring 90 procent av all import och export till och från Sverige sker sjövägen. Svemins medlemsföretag är stora nettoexportörer och större delen av exporten går via hamnar. Finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet sker idag huvudsakligen genom farledsavgifter och lotsavgifter som betalas av handelssjöfarten, det vill säga svensk industri och handel. Svemin menar att en utveckling av sjöfart kräver att Sjöfartsverkets ekonomi förstärks genom ökad anslagsfinansiering.

Finansiering av nya isbrytare och drift av isbrytare måste med

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att sjöfartsåtgärder bedöms vara både angelägna och lönsamma. Namngivna sjöfartsinvesteringar lyfts upp men Svemin saknar tydligare besked om investeringar i nya isbrytare. Trafikverket nämner endast frågan om finansiering av isbrytare i underlaget och föreslår att finansieringslösningar ska utredas ytterligare.

Sjöfartsverket har dock i sitt underlag lagt fram ett antal åtgärdsförslag som bidrar till överflyttning av transporter av gods från väg till sjöfart, och föreslår även att den kommande nationella planen ska omfatta finansiering av fyra nya isbrytare.

För Svemins medlemsföretag är det grundläggande att ha en hög tillförlitlighet på tillgängligheten och där transporter kan säkerställas året om. Fria sjövägar året runt är särskilt kritiskt för den tunga basindustrin i norr, bland annat gruvindustrin. Transportvägarna till sjöss vintertid bör likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och även finansieras på samma sätt. Nya isbrytare behövs relativt omgående, då vi förstått att de nuvarande är gamla och uttjänta. Staten måste därför skyndsamt ta fram en investeringsplan för nya isbrytare. Finansieringen måste ske via den nationella planen för transportsystemets utveckling.

Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning måste hänga ihop

Slutligen vill Svemin även passa på att kommentera Trafikverket analys av elektrifieringen av transportsektorn som en av de viktigaste pusselbitarna till att uppnå klimatmålen. För Svemins medlemsföretag är elektrifiering en av grundförutsättningarna för företagen att bli klimatneutrala till 2045. Arbetsmaskiner och processer ställs nu om till elektrifiering. Det är då helt avgörande att elförsörjningen stärks även med utbyggnad av elnät, så att eleffekten blir tillräcklig. Detsamma måste säkerställas generellt för hela transportsektorns elektrifiering. Denna aspekt saknas dock i Trafikverket i inriktningsunderlag och även om vem som ska stå för kostnaden för denna el-infrastrukturutbyggnad vid vägarna. Enligt Svemin är det rimligt att det är användarna av de elektrifierade transporterna, eller Trafikverket, som står för denna kostnad. Det är ej lämpligt att lägga denna utbyggnation inom den "vanliga" elnätstariffen, då det skulle drabba vanliga konsumenter och bland annat elintensiv industri.

Svemin vill också påpeka vikten av att olika initiativ som för närvarande pågår knyts ihop och att helheten av förslag och åtgärder analyseras för till exempel elektrifieringskommissionen, elektrifieringsstrategin samt nationella planen för transportinfrastruktur.

Stockholm, datum som ovan.



Maria Sunér Fleming

VD, Svemin