

# GODSTRANSPORTRÅDET I SMÅLAND

2021-01-27, 1 (6).

**Statsrådet och chefen för Infrastrukturdepartementet Tomas Eneroth**

Regeringskansliet  
103 33 Stockholm

## **Remissvar angående inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037 – I2020/02739**

Godstransportrådet i Småland avger härmed följande remissvar över föreliggande inriktningsunderlag upprättat av Trafikverket.

### ***Ekonomiska ramar och dess längd***

Godstransportrådet förordar en tolvårig planperiod, 2022–2033, för att såväl innehåll som ekonomiska förutsättningar kan komma att behövas förändras med hänsyn såväl till reella behov för transportsektorn av infrastruktur som osäkerheten med en så pass stor ej hanterad underhållsskuld.

Vad gäller ekonomiska ramar så förordas nivån +20 % med ett eventuellt genomförande av nya stambanor utanför ramen för att dels säkerställa genomförandet av beslutade investeringsprojekt i nu gällande planperiod och att kunna mot slutet av den kommande planperioden tillföra ytterligare några nya nödiga investeringar.

Vi föreslår att utöver inriktningsunderlagets nivå +20% skall 20 MRD tillföras vidmakthållande av statlig infrastruktur i kommande planperiod för att återta hälften av underhållsskulden för det statliga järnvägs- och vägnätet under kommande planperiod.

Vi anser också att det kan vara av särskilt värde att införa en eller flera kontrollstationer under planperioden då vi noterar att den nuvarande planen inte är ekonomiskt hållbar utan har fått tillföras ytterligare medel gällande bland annat vidmakthållande samt att några nya investeringsobjekt har fått väsentligt högre indikerad kostnad.

### ***Planeringsförutsättningar, prognoser och samhällsekonomi***

Vi anser att det är viktigt att näringslivets behov av effektiva och hållbara godstransporter ges större utrymme i planeringsförutsättningarna, i linje med Regeringens godstransportstrategi, än vad inriktningsunderlaget ger uttryck för. Prognosarbetet och dess hänsyn i planeringen måste fortsatt utvecklas då det i många sammanhang visat sig vara felaktigt. Är det verkligen rimligt att transport- och trafikarbetet utvecklar sig vad gäller godstransporter på ett sådant sätt som antagits i inriktningsunderlaget? Vi ser i vårt arbete att det finns svårigheter att fånga upp förändringar i näringslivets struktur och volym som sin tur förändrar både trafik- och transportarbetet, i synnerhet regionalt. Godstransporternas värde vid samhällsekonomiska övervägande behöver stärkas. Detta är viktigt inte minst ur ett konkurrens- och sysselsättningsperspektiv efter pandemin. Såväl transportpolitiska, miljöpolitiska som näringspolitiska målsättningar behöver hänga ihop i ett sammanhang för ökad effekt.

### ***Stad och land***

Tyvärr konstaterar vi att landsbygden kommer att få bära en allt större börda av statlig infrastruktur på fallrepet då en majoritet i längd av ej återtagen underhållsskuld (framför allt reinvesteringar) samt uteblivna investeringar med föreliggande inriktningsunderlag, även de högsta nivåerna, kommer att fortsatt tas ut på järnväg och väg bortom de stora stråken och då även delar viktiga för näringslivet. Att försämrade infrastrukturen genom en fortsatt underlåtenhet att åtgärda underhållsskulden försämrar förutsättningarna för näringslivets godstransporter (det mesta skall ju komma någonstans ifrån och till någonstans som inte är just i de högst prioriterade stråken eller i storstadsområdena) och slår särskilt mot basindustrin samt den kvarvarande tillverkningsindustri som i allt högre grad är viktig kommunerna och dess befolkning utanför storstadsområdena.

# GODSTRANSPORTRÅDET I SMÅLAND

2021-01-27, 2 (6).

Industrins betydelse för såväl landsbygdens fortsatta utveckling som för Sveriges välfärd ska inte underskattas. Vi är ett såväl export- som importberoende land där fungerande regionala, nationella och internationella transportsystem är helt avgörande för både kompetensförsörjning och godstrafik. Tillverkande företags tillväxt är direkt knutet till att transportnätet är såväl utbyggt samt underhållet och vi kan inte riskera att dessa flyttar utomlands på grund av undermåliga satsningar på infrastruktur med en ökad arbetslöshet och välfärd som konsekvens.

## ***Nya stambanor – höghastighetsjärnväg***

På längre sikt behöver den statliga transportinfrastrukturen tillföras mer kapacitet vilket gäller både järnväg och väg. Om och när nya stambanor för höghastighetståg skall genomföras fullt ut så förordas en särskild finansiering utanför planeringsperiodens ram, inklusive de nu beslutade delsträckorna Ostlänken, Göteborg-Borås samt Hässleholm-Lund samt att genomförandet sker i en egen struktur för ett snabbt genomförande för att därmed nå nyttorna snabbare. Ett genomförande av nya stambanor kan frigöra kapacitet för godstrafik på de befintliga stambanorna. Vi vill med skärpa understryka att ett genomförande av nya stambanor inte gagnas av att låta bli att åtgärda underhållsskulden eller att fortsatt utveckla den befintliga infrastrukturen likhet med att en utebliven satsning på nya stambanor kommer att kräva kraftfulla nya satsningar i den befintliga infrastrukturen – omvänt så är att låta bli att göra något inte gratis eller utan kostnad!



Det regionala järnvägsnätet i Småland behöver såväl elektrifieras som reinvesteras och har visat sig ha attraktionskraft trots brister att attrahera överflyttning av gods från väg till järnväg (Bild privat)

## ***Vidmakthållande av statens infrastruktur – underhåll***

I nuvarande planperiod är planeringen med beslutad ekonomisk ram, vilket innebar närmast en fördubbling av järnvägsunderhållet från föregående planperiod 2014–2025, att underhållsskulden skall balanseras på en nivå av cirka 36 MRD, inte att den skulle återtas till någon del utan mer att enskilda teknikområden skulle revolveras samt att prioriterade stråk och storstadsområden skulle förbättras men då med nödvändighet att infrastrukturen för övrigt skulle komma att försämrats. Ingen av de nu aviserade ekonomiska ramarna i inriktningsunderlaget, förutom + 20 % nivån med därav föreslagen fördelning av medel mellan vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur, medger något återtagande av underhållsskulden helt eller delvis. Ej heller finns någon riskbedömning oss känt av vådan av att så sker, underlagsrapporterna till trots. Detta är mycket anmärkningsvärt och för detta förtjänar Trafikverket kritik. Trafikverkets underlag pekar dock på att det är god samhällsekonomi, väsentligt bättre än flera nya investeringar, att återta underhållsskulden kontrollerat vilket minskar kostnaden för löpande underhåll samt akut felavhjälpan underhåll. Därutöver har reinvesteringsinsatser i flertalet fall en god effekt vad gäller ökad kapacitet förutom robusthet och redundans.

# GODSTRANSPORTRÅDET I SMÅLAND

2021-01-27, 3 (6).

Det är talande att alla redan två år in i den nuvarande planperioden så har miljardbelopp fått tillföras för att säkra den lagda ambitionen, inte att tillföra ytterligare underhållsinsatser som en del av politiken tycks tro.

Vi anser med eftertryck att kommande planperiod bör medge ett återtagande av hälften av den nu ingående underhållsskulden vilket är realistiskt att sektorn klarar av med hänsyn till mobilisering av entreprenad- och teknikförsörjning samt trafikalt genomförande. Trafikverket måste också få bukt med en allt högre grad av kostnadsökningar samt medges anslagskredit så att stabila förutsättningar för ett genomförande föreligger.

Således bör ramen för vidmakthållande av statens infrastruktur öka med 21,5 MDR för järnvägsunderhåll och 11,5 MDR för vägunderhåll, eller sammantaget 33 MDR<sup>1</sup> (2,75 MDR per år) utöver en anslagsnivå som medger att vidmakthålla dagens funktionalitet.

## **Utveckling av statens infrastruktur - investeringar**

Att i princip införa ett moratorium på nya investeringar inklusive sådana beslutade men ej ännu påbörjade i den nu gällande planen synes utomordentligt oklokt. Dels för att de underliggande behoven inte försvinner eller i näringslivets fall omvandlas till konkurrensnackdelar och därmed direkt påverkan på sysselsättningen och tillväxten och därmed i slutändan skatteintäkter och samhällskostnader. Således behövs även i en ny planperiod satsningar gällande utveckling av statlig infrastruktur. Några sådana exempel i Småland ges här:

**-Riksväg 40;** utbyggnad av motorväg öster om Ulricehamn mot Jönköping, 39 km. Idag saknas genomgående motorväg mellan Stockholm och Göteborg medan genomgående motorväg färdigställs mellan Stockholm och Malmö genom nu pågående byggnation vid Ljungby,

**-Kust till kustbanan;** tillgängligheten till hållbara och effektiva järnvägstransporter för näringslivets transporter på tvärs måste säkerställas varvid ett åtgärds paket med en rimlig grad av åtgärder behöver vidtas i en ny planperiod för att kunna köra fler, längre, tyngre och större godståg vilket särskilt gäller mellan Göteborg och Alvesta,

**-E22 genom Småland;** ökade insatser för tillgänglighet och trafiksäkerhet,

**-Smålands regionala järnvägar;** förutom reinvesteringsåtgärder behövs del av dessa bandelar elektrifieras och anordnas för fjärrstyrning samt mötesmöjligheterna förbättras vilket gäller

Värnamo- Halmstad, Nässjö-Vetlanda, Nässjö-Eksjö (-Hultsfred/-Oskarshamn), Linköping-Kalmar (Stångådalsbanan) samt Linköping-Västervik (Tjustbanan). I första hand där godstrafiken är av betydelse för näringslivet eller där överflyttningspotential ligger för handen. Vad gäller Värnamo-Halmstad så kan en elektrifiering jämte fjärrstyrning öka redundansen i järnvägsnätet i södra Sverige. Vad gäller Stångådalsbanan och Tjustbanan bör övervägande ske beroende på vald fordonsteknik av berörda regionala trafikhuvudmän (regionerna) för det fall persontågstrafiken kommer att långsiktigt bestå.

**-Nissastigen, riksväg 26 från riksväg 40 söderut** är en oerhört viktig väg för näringslivet både avseende godstrafik, arbetspendling och kompetensförsörjning. Således bör denna vägs tillgänglighet öka liksom trafiksäkerhet men inte som nu på bekostnad av sänkt hastighet.

**-Länsväg 125** behöver del- och sträckvis breddas för ökad kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i likhet med andra delar av det småländska vägnätet viktiga för näringslivets tunga och stora transporter.

Den särskilda näringslivspotten för mindre järnvägsåtgärder uppgående till 100 MSEK per år bör utökas till minst 150 MSEK per år för ökad framdrift.

Nytt signalsystem ERTMS bör införas mer kontrollerat än vad som hitintills planerats och vi förutsätter att staten löser ut finansieringsfrågorna gällande ombordutrustningen för järnvägsfordon som enkannerligen är en förflyttning av myndighetsutövning från bana till integrerad i enskilda fordon. Allt annat kommer att vara till avsevärd konkurrensnackdel för järnvägen och slå undan benen inte minst för järnvägsgodstransporter.

---

<sup>1</sup> Jämfört med redovisad + 20 % nivå dock 20 MDR

## GODSTRANSPORTRÅDET I SMÅLAND

2021-01-27, 4 (6).

En regional fråga men likställighetsfråga av nationell rang är ersättningen för det signalsystem, radioblock, som berör Stångådalsbanan och Tjustbanan. Det är inte trafikföretagens fel att Trafikverket med föregångare infört ett system som inte kunnat teknikrevolverats samt nu är i sin absoluta slutfas av teknisk livslängd eller på ett logiskt sätt finna en överbrygningslösning i väntan på ett generellt införande av ERTMS. För det fall ingen överbrygningslösning kan i närtid hittas så förordas ett traditionellt införande av befintlig signalteknik med fjärrstyrning även om det marginalmässigt kan innebära en merkostnad. Ett intet lösande av saken innebär i realiteten ett upphörande av järnvägstrafiken.

### **Ökad intermodalitet samt överflyttning från väg till järnväg och sjöfart**

Godstransportrådet ställer sig positiv till både ökad intermodalitet samt en ökad överflyttning från väg till järnväg och sjöfart där ingalunda dessa bådars kapacitet till fullo tagits i användning. Emellertid måste både kvantitativa som kvalitativa mål uppsättas för att undvika ytterligare produktion av rapporter och varmluft i möteslokalerna. Det finns flera förslag såsom exempelvis utökad ekobonus från Trafikanalys, differentierade banavgifter hos Trafikverket samt en finjustering av klimatkompensationen för järnvägsgodstrafik att mer gynna kombi- och vagnslasttrafik än såsom nu även segmenten malm- och rundvirkestrafik som inte i lika hög grad behöver stimuleras.

Anslutningarna med mera till de för näringslivet viktiga hamnarna och terminalerna behöver förbättras vilket gäller särskilt anläggningar knutna till järnvägsgodskorridoren ScanMed. Ett säkerställande av järnvägsfärjetrafiken mellan Trelleborg och Tyskland är viktigt ur redundans och robusthetsperspektiv.

### **Internationella kopplingar**

Godstransportrådet pekar på vikten av att den statliga infrastrukturen – inte minst för näringslivets transporter – är väl synkad med annan infrastruktur inom landet samt våra grannländers. Detta gäller särskilt tillgången till Västerhavet och kopplingarna mot kontinenten oavsett det gäller Öresundsbron eller väg- och järnvägsfärjor till Polen och Tyskland. Aspekter rörande ökad trafik samt redundans behöver beaktas över tid inför en kommande ny färdigställd fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland. Vad gäller den statliga infrastrukturen så behöver den än mer planeras stråkmässigt än regionaliserat.



Effektiva och hållbara landsvägstransporter i samverkan med andra trafikslag är ryggmärgen i transportflöden för det småländska näringslivet. (Bild Södra)

### **Säkra uppställningsplatser för vägtrafiken samt längre och tyngre vägfordon**

Regeringen har gett Trafikverket ett långsiktigt regeringsuppdrag men framdriften är alldeles för långsam för ett samhällsproblem som ökar dag för dag och kostar mycket pengar men också är ytterst en fråga för hälsa och liv för de verksamma medarbetarna i framför allt vägtransportsektorn. Här måste till både framdrift och medel, gärna i samverkan med näringslivet vid större noder.

## GODSTRANSPORTRÅDET I SMÅLAND

2021-01-27, 5 (6).

Vi är positiva till längre vägfordon men risken för en negativ överflyttning från järnväg till väg måste övervakas och lämpliga främjande åtgärder, till exempel ökade satsningar för längre, tyngre och större tåg, för att motverka detta kan komma att behövas.

Utöver detta krävs en ytterligare satsning för att medge BK4 i ökad omfattning i huvuddelen av vägnätet av bland annat reinvesteringskaraktär men detta synes mer vara en åtgärd fallandes under utveckling av statlig infrastruktur uppgående till av Trafikverket bedömt 22 MDR. Det synes olämpligt att denna kostnad bakas in i anslaget för vidmakthållande även om ett genomförande ofta kan samordnas med annan nödvändning reinvesteringsåtgärd.

### **Elektrifiering av transportsystemet**

Vi är positiva till att transportsystemet skall erhålla en högre elektrifieringsgrad vilket gäller inte enbart väg utan även flyg, järnväg och sjö. Att öka elektrifieringsgraden genom en forcerad utbyggnad av infrastruktur för elanslutning av fartyg i hamnar samt restelektrifiering av det statliga järnvägsnätet (bedömt behov beroende på strategi 2–4 MDR i Småland) samt anslutningar till annan spårinfrastruktur är såväl hållbart som åtgärder med hög samhällsekonomisk nytta. Vi ser därför nyttan av en särskild sådan satsning i kommande planperiod. Att beakta är särskilt teknikneutralitet vid elektrifiering av prioriterat vägnät samt att all ökad elektrifiering kräver en väsentligt ökad nationell elproduktion och ett utbyggt nationellt och regionalt elnät.



Flygfrakt är tidskritiska transporter med höga varuvärden för näringslivet och samhället. (Foto Jönköping Airport)

### **Flygplatser – viktiga noder för högvärdigt gods och samhällsviktiga transporter**

Pandemin har visat på behovet av långsiktiga ekonomiska förutsättningar för att vidmakthålla och utveckla regionala flygplatser där rimligen inte allt ekonomiskt ansvar kan läggas på en enskild kommun. Detta bör särskilt gälla för de flygplatser där såväl godstransporter med flyg i icke ringa omfattning förekommer såsom även sjuktransporter samt kommande behov sett ur ett återupptaget civilt försvar och ett utökat militärt försvar med sammanhängande världsstödsförmåga. Stödet till vissa särskilt viktiga regionala flygplatser bör därmed öka.

# GODSTRANSPORTRÅDET I SMÅLAND

2021-01-27, 6.



Huvuddelen av näringslivets transporter för utrikeshandeln använder sjötransport i någon del av transportkedjan och småländskt näringsliv är beroende av effektiva transportkedjor och tillgång till såväl Östersjön som Västerhavet. (Bild Smålandshamnar)

## ***Säkerställ isbrytningen, anslagsfinansiera de statliga farlederna***

Godstransportrådet anser att den statliga isbrytningen samt vidmakthållande och utveckling av de statliga farlederna fullt ut skall anslagsfinansieras så att sjöfartsnäringen gynnas och överflyttningspotentialen kan tillgodogöras. Vi anser därför det är rimligt att Regeringen snarast tillsätter en utredning med detta syfte för att klarlägga dess konsekvenser.

## ***Kapillära järnvägssystemet***

Ett flertal EU-länder, till exempel Tyskland och Österrike, har ett omfattande stödsystem för kapillär infrastruktur (industrispår) vilket gynnar såväl renovering som nyanläggande av industrispår vilket ökar möjligheten för näringslivet att använda sig av järnvägsgodstransporter. Vi föreslår att Regeringen ger ett regeringsuppdrag för att utreda förutsättningarna för ett sådant stödsystem med europeisk förebild. På kort sikt kan en väsentlig avgiftsreduktion införas på de avgifter som Transportstyrelsen uttar.

## ***Vikten av en näringslivsriktad regelutveckling och regelförenkling***

Godstransportrådet liksom näringslivet för övrigt ser ingen reell framdrift av regelförenklingen obetingat myndighet berörande transportsektorn trots att denna anbefallts av såväl EU, Riksdagen som Regeringen. Här krävs omtag, nytag och såväl kvantitativa som kvalitativa målsättningar inom alla trafikslag. Det är heller inte rimligt att SME-företag skall behöva hantera samma regelmassa som stora koncernföretag. Ett exempel på en så kallad lågt hängande frukt är regelimplementeringen av möjligheten att ta ut pantsäkerheter i järnvägsfordon vilket skulle förbättra finansieringskostnaden för nyanskaffning inte minst för de aktörer som inte är statligt ägda. Övervakningen av regelefterlevnaden, i synnerhet längs vägarna, måste bli bättre men också mer realistisk och ta hänsyn till reella möjligheter att efterleva desamma. Bestraffa inte de som vill göra rätt utan de som konsekvent gör rödljuskörning mot systemet och schyssta hållbara transporter.

*Detta remissvar har upprättats och beslutats utan deltagande och beredning av rådets ledamöter från myndigheter eller planupprättande regioner.*

Jönköping som ovan

Tomas Arvidsson  
Vice ordförande