

Remissvar från Hitachi Energy

Förslag på plan för nationell transportinfrastruktur 2026-2037 (LI2025/01587)

Övergripande synpunkter

Hitachi Energy välkomnar Trafikverkets förslag om plan för nationell transportinfrastruktur och ambitionen att möta framtida kapacitetsbehov och klimatmål, men konstaterar att flera delar av förslaget inte ger de förutsättningar som krävs för att trygga elförsörjning, industrins konkurrenskraft och totalförsvarets behov. Hitachi Energy vill understryka att tillgången till ett sammanhållet och kapacitetsstarkt transportsystem är avgörande för att kunna leverera den tunga kraftutrustning som krävs för elektrifieringen och för att upprätthålla ett motståndskraftigt elsystem. De begränsningar som i dag finns i väg-, järnvägs- och hamnstråk påverkar både våra möjligheter att tillverka, transportera och exportera elsystemskritiska komponenter, såsom transformatorer, liksom Sveriges förmåga att bygga ut elnäten i den takt som klimatmålen och industrins behov kräver. Det är därför viktigt att planen säkerställer permanenta och långsiktiga lösningar för transporter av tunga och specialiserade enheter, inklusive framkomlighet genom Ludvika, alternativa järnvägsstråk till hamn och förbättrat tillträde till strategiska hamnar.

Sverige står inför en omfattande utbyggnad av elsystemet och en betydande ökning av tunga transporter till norra Sverige, där bärigheten i väg- och järnvägsinfrastruktur i dag är otillräcklig. Flera broar över älvarna saknar kapacitet för tunga fordon och möjligheterna att använda pråm begränsas av få hamnar med tillräcklig lyft- och anslutningskapacitet. Hitachi Energy anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att skyndsamt identifiera och åtgärda de mest kritiska flaskhalsarna för att möjliggöra den elektrifiering som både industrin och totalförsvarets behov förutsätter.

Tillförlitliga persontransporter är också en central fråga för vår verksamhet. Bergslagspendeln har en avgörande roll för kompetensförsörjningen i Ludvika och behöver stärkt kapacitet genom prioriterat underhåll, ny växel till Ludvika bangård och ny plattform med mötesspår i Söderbärke. Därtill är en ny järnvägsstation på Finnsletten i Västerås nödvändig för att stödja den tillväxt och samlokalisering som nu sker vid vårt nya svenska huvudkontor. Hitachi Energy vill även framhålla vikten av att näringslivspotten för järnväg behålls och utvecklas, så att mindre men kritiska åtgärder kan genomföras snabbare och med färre omtag i planeringsprocessen samt en därtill nyskapad Tillväxtpott.

1 Tunga godstransporter

1.1 Plankorsning Ludvika

Den aktuella plankorsningen i Ludvika har tillkommit utan ett tillräckligt väl förankrat samråd med Hitachi Energy och medför i praktiken betydande begränsningar för transporter av tunga transformatorer från vår verksamhet. Dessa enheter är i flera fall för tunga för att kunna transporteras på det svenska järnvägsnätet och är därför beroende av vägtransport över plankorsningen.

Under de kommande åren planeras ett flertal sådana transporter och behovet kommer därefter att kvarstå även på längre sikt. Hitachi Energy har fört dialog med Trafikverket om möjliga åtgärder men har hittills endast fått besked om att temporära lösningar kan bli aktuella på kort sikt, vilka därefter ska återställas och i ett senare skede eventuellt ersättas av permanenta åtgärder. Ett sådant förfarande innebär onödiga kostnader och ineffektivt resursutnyttjande. Hitachi Energy anser att permanenta lösningar bör planeras och genomföras skyndsamt. Dessa bör utformas mellan parterna för att undvika återkommande ingrepp och ytterligare kostnader.

1.2 Funktionsutredning alternativ hamn från Ludvika

Inför kommande planperiod bör skyndsamma utredningar genomföras för att identifiera och besluta om åtgärder som ökar kapaciteten på järnvägen avseende transformatortransporter från Hitachi Energys fabrik i Ludvika till svensk hamn. Vi ser positivt på Trafikverkets funktionsutredning av alternativa järnvägsrutter från Ludvika till svensk hamn för transporter av mycket tunga enheter upp till 420 ton där fokus hittills främst har legat på Gävle hamn. När den utbyggda transformatorfabriken i Ludvika tas i drift under 2027 bedöms behovet uppgå till två tågslägen per vecka till svensk hamn.

Sträckan till Norrköping bedöms i teorin kunna hantera detta behov men i praktiken begränsas möjligheterna av omfattande och återkommande underhållsarbeten samt av avsaknaden av alternativ rutt vid störningar. För att säkerställa robusta och långsiktiga transporter, samt för att avlasta befintliga flaskhalsar i järnvägsnätet, är en alternativ rutt helt nödvändig.

De åtgärder som identifieras i funktionsutredningen och som överskrider Trafikverkets trimningsåtgärder bör föras in som objekt i den nationella planen. Därutöver återstår flera operativa åtgärder på sträckan (t.ex. Ryggenbackarna) för att möjliggöra dessa speciella men kritiska transporter.

Hitachi Energy har ingen principiell preferens avseende val av alternativ rutt, under förutsättning att sträckan möjliggör transporter av de tyngsta transformatorerna (upp till 420 ton). Även stråk mot t.ex. Uddevalla bör beaktas. Även om samtliga av de tyngsta enheterna inte kan transporteras på alla sträckor innebär varje kapacitetshöjning för mellantunga transformatorer en ökad operativ flexibilitet. För Uddevalla kan det även vara relevant att utreda möjligheten till trailertransport på den sista sträckan till hamn innan Kålgårdstunnlarna för att hantera begränsningar i profil och bredd.

För sträckan till Norrköping är även tillgången till uppställningsplatser under pågående banarbeten av stor betydelse. Förbättrad tillgänglighet till sådana platser skulle öka flexibiliteten och bidra till att verksamheten kan upprätthållas med hög leveransförmåga även under underhållsperioder.

1.3 Funktionsutredning bärighet till Norrköping med Felbermayr-vagn

Den nya och moderna vagnstypen, från Felbermayr, som används för transformatortransporter saknar i dagsläget tillstånd att transportera de tyngsta enheter på grund av begränsningar i den svenska järnvägens bärighet. På den sträcka som vi med vår gamla vagn Q74 (från 1973) kan transportera 400 ton, får den moderna Felbermayr-vagnen enbart tillstånd för 289,5 ton. Felbermayr-vagnen har inga operationella begränsningar i sig utan den kan transportera mer än 450 ton på exempelvis tysk järnväg. Det behöver därför utredas och planeras för åtgärder på sträckan till Norrköping hamn, för att även denna vagn ska kunna transportera upp till 420 ton vilket är maximal godkännande för vagnstypen i Sverige.

1.4 Tillgänglighet vid och prioriteringar av svenska hamnar

Vi bedömer att det finns ett tydligt behov av en ny nationell hamnstrategi. I dag präglas tillträdet till svenska hamnar av en fragmenterad ansvarsfördelning mellan kommuner, regioner, hamnbolag och Trafikverket, där ingen aktör har ett samlat ansvar för helheten, exempelvis för anslutningen mellan kaj och det nationella järnvägsnätet.

I många fall står stora nationella intressen på spel vad gäller tillträde, kapacitet och framtidsplaner för hamnen, men som hamnbolaget eller kommunen inte alltid ser eller berörs av. Ett exempel är Norrköpings hamn, där kommunala planer snart kommer omöjliggöra tillträdet till den tunglyftkran som Hitachi Energy medfinansierat sedan en lång tid tillbaka. I kombination med nya hamnens ökade fokus på containerhantering försvåras förutsättningarna för export av tungt industrigods, vilket påverkar svensk konkurrenskraft negativt och riskerar arbetsplatser, investeringar och export som härrör i andra delar av landet. En nationell hamnstrategi bör tydligare väga in industrins och samhällets långsiktiga behov i hela landet och säkerställa att tungt och samhällskritiskt gods ges tillräcklig prioritet och tillgänglighet.

1.5 Hantering av samhällskritiska transporter

Ökad beaktande behöver tas för de tunga och speciella, men likväl samhällskritiska, transporter som möjliggör elektrifiering och klimatmål och som är beroende av en fungerande transportinfrastruktur. Trafikverket bör utveckla och tillsätta resurser till enheten för specialtransporter med mandat att hantera tillståndshantering på ett adekvat sätt inom rimliga tidsramar. Gruppen för specialtransporter bör på sikt även kunna bygga upp kompetens för ännu enklare och snabbare tillståndshantering framgent. Samtidigt bör denna grupp ta fram och tillhandahålla för relevanta nyttjare ett digitalt verktyg som över tid bygger upp information om de sträckor som är möjliga för vissa typer av tunga transporter, inkl. lastvikt, profil etc. för att ytterligare förenkla transportplanering och tillståndshantering.

På samma sätt behöver de samhällsekonomiska kalkylerna som ligger till grund för beslut om namngivna objekt samt andra investeringsplaner bättre beakta samhällskritiska behov och ambitioner vad gäller t.ex. elektrifiering, industriutveckling, tillväxtplaner och omställningsprojekt etc., snarare än enbart historisk utveckling.

1.6 Transportinfrastrukturen som flaskhals för Sveriges elektrifiering

Vi föreslår att regeringen uppdrar till Trafikverket att prioritera, utreda och åtgärda de infrastrukturbehov som krävs för att stödja ett dubblerat fossilfritt elsystem och den omfattande elektrifiering som planeras, särskilt i norra Sverige. Detta är även av stor betydelse ur ett totalförsvarsperspektiv, där ett robust elsystem och fungerande transportinfrastruktur är avgörande för att kunna genomföra reparationer och bygga ny kraftinfrastruktur i kris och krig.

Erfarenheterna från kriget i Ukraina visar tydligt hur tillgången till elektricitet är beroende av ett motståndskraftigt elsystem och av möjligheten att snabbt kunna reparera och bygga ny kraftinfrastruktur. Detta förutsätter i sin tur fungerande transportlösningar för stora och tunga komponenter, såsom krafttransformatorer och annan nätutrustning. Transportinfrastrukturen är därmed en integrerad del av elsystemets motståndskraft i kris och krig.

Kraftinfrastruktur är ofta fysiskt stor och tung och kräver särskilda transporter och stråk med tillräcklig bärighet. I dagsläget planeras ett stort antal tunga krafttransformatorer till norra Sverige, samtidigt som transportinfrastrukturen i regionen är svag. Flera älvövergångar saknar broar med tillräcklig bärighet och Hitachi Energy anser att minst en bro per älv bör dimensioneras för laster om cirka 450 ton.

Även transporter via pråm till hamn i norra Sverige är förenade med betydande begränsningar, då få hamnar kan ta emot tunga krafttransformatorer och anslutningarna vidare till väg och järnväg ofta saknar tillräcklig bärighet. Dessa brister behöver identifieras och åtgärdas för att säkerställa att elektrifieringen kan genomföras i den takt som krävs.

2 Persontransport

2.1 Persontransporter till och från Ludvika

Västerås-Ludvika (Bergslagspendeln) är en livsnerv för persontransporter rörande vår verksamhet och våra anställda samt kunder, intressenter och besökare, och kommer bli än mer central för att hantera den kraftiga expansion vi är inne i givet de utmaningar som finns på kompetensförsörjningsområdet.

Tåg i Bergslagen har beslutat om ett långsiktigt utvecklingsprogram som innebär en succesiv fördubbling av trafik på Bergslagspendeln fram till 2035. I dagsläget präglas trafiken av bristande punktlighet, låg robusthet och långa restider, vilket har lett till att Hitachi Energy tvingats upphandla omfattande busstrafik mellan Västerås och Ludvika för flera hundra resenärer. För att korta restiden på sträckan till rimliga tider för arbetspendlare och besökare behöver åtgärder göras för spårbyte, nya växlar, ökad bärighet och trädsäkring på sträckan i enlighet med nedan.

Region Dalarna: Sträckan Fagersta-Ludvika har utretts i flera led och har påvisat positiva effekter med begränsade investeringar. Kommunerna längs sträckan har även gett information om att de kan vara villiga att medfinansiera vissa åtgärder på sträckan eftersom de är så viktiga för näringslivet.

1. Ökat underhåll

Det finns ett stort eftersatt underhåll på sträckan och det behöver prioriteras av Trafikverkets underhållsavdelning, t.ex. trädsäkring och byta ut gammal skarvräls.

2. Ny växel från Bergslagspendeln in på Spår 2 på Ludvika bangård

Genom en ny växel kan man minska störningarna på både Bergslagspendeln och Bergslagsbanan och möjliggör samtidiga tågrörelser från Västerås, Borlänge och Örebro in på Ludvika bangård. Det är en mindre trimningsåtgärd på under 10 mkr (*Utredning Afry 2021-04-15: Beställare Tåg i Bergslagen, Återinförande av växel 454, Ludvika bangård*).

3. Ny plattform vid mötesspår i Söderbärke

För att möjliggöra trafikeringen i TIBs långsiktiga program behövs en ny plattform (perrong) med mötesspår i Söderbärke. Det är en kritisk kapacitetsförbättring och möjliggör samtidiga tågmöten med resandeutbyte. Samtidigt medför åtgärden att man undviker spårpassager för resenärer, vilket minskar risken för spårspring och förbättrar säkerheten. Det är en mindre trimningsåtgärd på under 35 mkr (*Utredning Afry 2021-02-11: Beställare TRV, projekt FJB Fagersta – Ludvika*).

Region Västmanland: För sträckan Fagersta-Västerås har vissa åtgärder och investeringar beslutats men det är djupt oroande att Trafikverket har svårt att komma till genomförande med de prioriteringar som beslutats i länsplanen. Det leder till kvarstående brister i länet och en underförbrukning av planramen och begränsar möjligheterna att höja hastigheten, kapaciteten och tillförlitligheten på Bergslagspendeln.

1. Genomför beslutade åtgärder

Trafikverket behöver prioritera ett genomförande av hastighetshöjande åtgärder för att möjliggöra effektivare trafikering.

2. Ytterligare brister som behöver beslutas och åtgärdas

Utöver det finns behov av ytterligare åtgärder för förbättrade restider såsom mötesspår i Brattheden-Ramnäs och norr om Kolbäck. Brist av trädsäkring längs banan orsakar stora kostnader och är ett akut behov. Det finns även brister på både Fagersta C och Fagersta N gällande plattformar och ställverk.

2.2 Behov av järnvägsstation på Finnslätten i Västerås

Hitachi Energy bygger ett nytt huvudkontor i Västerås på Finnslätten där samtliga verksamheter i staden samlas i ett gemensamt kontorskomplex med ca 2 500 arbetsplatser. Genom samlokaliseringen skapas förutsättningar för ökad innovation, effektivitet och långsiktig hållbarhet. Satsningen är en central del av vår fortsatta tillväxt i regionen och kompletteras av andra investeringar, såsom Hitachigymnasiet och ett fördjupat samarbete med Mälardalens universitet.

Finnslätten befinner sig i en omfattande utvecklingsfas där flera näringslivsaktörer och offentliga verksamheter etablerar sig och expanderar parallellt. För att denna utveckling ska kunna fortsätta på ett hållbart sätt krävs att transportinfrastrukturen stärks både på kort och lång sikt. Tillgängliga, effektiva och klimatsmarta transporter är avgörande, och Hitachi Energy bedömer att en järnvägsstation på Finnslätten är den mest ändamålsenliga lösningen i kombination med övriga kollektivtrafikåtgärder.

Kommunfullmäktige i Västerås stad har under 2022/2023 beslutat om medfinansiering om 200 miljoner kronor för en ny järnvägsstation på Finnslätten. Även regionfullmäktige i Region Västmanland har under 2024 beslutat om medfinansiering med 200 miljoner kronor. För att projektet ska kunna genomföras krävs nu att regeringen beslutar om att inkludera objektet i den nationella planen för transportinfrastrukturen och ger Trafikverket i uppdrag att genomföra åtgärden i enlighet med den medfinansiering som staden och regionen bidrar med.

3 Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg

Hitachi Energy anser att näringslivspotten för järnväg bör behållas och via snabbspår vidareutvecklas som ett effektivt verktyg för att möjliggöra snabbare genomföranden av mindre, men kritiska åtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Genom näringslivspotten kan åtgärder som ger stor effekt för gods- och industrirelaterade transporter genomföras med kortare ledtider än inom ordinarie planprocess.

Näringslivspotten har visat sig vara ett ändamålsenligt instrument för att på kort sikt öka kapacitet och effektivitet för godstransporter på järnväg. Samtidigt finns ett betydande antal angelägna projekt som ännu inte kunnat genomföras. En central förklaring till detta är Trafikverkets nuvarande planerings- och genomförandeprocess. Även genomarbetade och färdigutredda förslag behöver ofta omarbetas för att anpassas till Trafikverkets interna procedurer, vilket leder till förlängda ledtider och minskad effektivitet. Här finns en tydlig förbättringspotential. Mindre och avgränsade åtgärder bör i högre grad kunna genomföras skyndsamt utan omfattande omtag i planeringen.

Hitachi Energy anser därför att näringslivspotten bör ges tydligare förutsättningar att fungera som ett snabbspår för genomförande. Detta kan uppnås genom förenklade processer, tydligare mandat och bättre anpassning till näringslivets planeringshorisonter. En sådan utveckling skulle stärka järnvägens konkurrenskraft, bidra till mer hållbara transporter och skapa bättre förutsättningar för industrins fortsatta investeringar i Sverige.

Därtill föreslår Hitachi Energy att en Tillväxtpott inrättas med syfte att genomföra snabba och betydelsefulla insatser för infrastrukturen på kommunal och regional nivå och som kopplar till näringslivssatsningar i kommuner eller regioner med stark industriell tillväxt. För att öka effektiviteten i transportåtgärderna och besvara snabba behov inom industri i kraftig expansion behöver ett verktyg inrättas som bättre kan hantera detta, men där kommunen eller regionen är den ansvariga parten. Det kan t.ex. vara lokala transportåtgärder på vägnät kopplat till riksväg eller annan nationell infrastruktur som inte kan vänta till nästa regionala eller nationella planperiod.

Tobias Hansson, vd Hitachi Energy Sweden AB

Om Hitachi Energy

Hitachi Energy är en global teknikledare inom elektrifiering, som driver en hållbar energiframtid med innovativa elnätslösningar där digital teknik står i centrum. Vår teknik möjliggör att över tre miljarder människor får el i sina dagliga liv. Med över ett sekel av banbrytande teknik inom högspänning, automation och kraftelektronik samt för transformatorer tar vi oss an vår tids mest akuta energiutmaning - att balansera den kraftigt ökande efterfrågan på el och samtidigt minska koldioxidutsläppen i energisystemet. Med en oöverträffad installerad bas i över 140 länder skapar vi tillsammans långsiktiga partnerskap inom energi-, industri-, transport-, och infrastruktursektorn samt datacenterområdet. Med huvudkontor i Schweiz har vi över 50 000 anställda i 60 länder och genererar intäkter på cirka 16 miljarder USD.

I Sverige har företaget närmare 8 000 medarbetare på ett tiotal orter och är ett av landets snabbast växande industriföretag. Verksamheten omfattar forskning, utveckling och tillverkning inom nätautomation, nätintegration, högspänningsprodukter och krafttransformatorer, samt världsledande teknik för högspänd likströmsöverföring (HVDC). Sverige är ett strategiskt nav för koncernens globala leveranser, med omfattande investeringar i utbyggd kapacitet i Ludvika och ett nytt forsknings- och produktionscenter i Västerås. Hitachi Energy är en av Sveriges största exportindustrier och bidrar med teknik som möjliggör världens elektrifiering.