

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Svemin är branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Svemin representerar cirka 70 företag med drygt 15 000 anställda inom produktion, prospektering och teknik. Medlemsföretagen finns i hela landet. Metallgruvorna är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen medan kalkstensfyndigheterna främst finns på Gotland.

Bakgrund

Trafikverket har remitterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026–2037. Åtgärderna har enligt Trafikverket valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet och ska bland annat bidra till att möta näringslivets behov. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition "Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera" samt regeringens direktiv.

Svemins huvudsakliga synpunkter:

- Svemin välkomnar att Malmbanan pekas ut som en strategisk del av Sveriges totalförsvär samt uppmanar regeringen att kvantifiera och införa högre kapacitetsmål som på sikt leder till dubbelspår på hela Malmbanan.
- Svemin efterlyser införandet av s.k. flexibel tåglägestilldelning på Malmbanan för att öka kapaciteten på kort sikt samt öka största tillåtna axellast (STAX) på Malmbanan från 30 ton till 32,5 ton senast 2031.
- Svemin uppmanar regeringen att inkorporera fler totalförsvärsobjekt i det slutgiltiga planförslaget oavsett finansieringskanal samt hantera riskerna med att ansvaret för utbyggd infrastruktur blir otydligt mellan Trafikverket och Försvarsmakten.
- Svemin välkomnar att regeringen öppnar upp för alternativa finansierings- och genomförandeformer samt prioritering av fungerande stråk.
- Svemin välkomnar att mindre projekt stryks för att ge utrymme åt större satsningar på robusta godsstråk samtidigt som lågtrafikerade vägar och banor får stå tillbaka.
- Svemin efterlyser transparanta banavgifter där Trafikverket redogör för hur de ökade intäkterna från banavgifterna används på de sträckor där de genereras.
- Svemin välkomnar att uppgraderingar till BK4 sker successivt där flaskhalsar till hamnanslutningar och industriella transportstråk prioriteras.
- Svemin efterlyser åtgärder för att stärka svensk sjöfart och export från norra Sverige året runt där isbrytningen, i likhet med snöröjningen på land, anslagsfinansieras.
- Svemin uppmanar regeringen att anta en mer offensiv målbild om hur transportsystemet ska utvecklas kommande decennium där effekterna på att inte bygga ut transportinfrastrukturen också tas i beaktande.

Svemins generella ingångar

Det svenska gruvklustret spelar en central roll för EU:s strategiska råvaruförsörjning, svenskt välstånd och totalförsvaret. För ett konkurrenskraftigt gruvkluster krävs låga transportkostnader och en transportinfrastruktur som möter industrins behov. Trafikverkets planförslag för 2026–2037 tar steg i rätt riktning men lämnar fortsatt många olösta frågor inför kommande decennium. Trots den historiskt stora ekonomiska ramen kommer resurserna inte att räcka för de tidskritiska investeringar och långsiktiga underhåll som behövs. Behoven är helt enkelt större än resurserna, vilket också regeringen konstaterar. Svemins slutsats är att vi dels måste hitta nya konstruktiva genomförande- och finansieringsmetoder, dels att tydliga prioriteringar måste göras för att stärka svensk export och totalförsvaret. Oavsett hur planförslaget slutgiltigt landar kan vi konstatera att Sverige har ett skriande behov av massiva infrastruktursatsningar och ett ökat statligt fokus på samhällskritisk infrastruktur kommande år.

Bygg ut Malmbanan

Malmbanan är Sveriges viktigaste järnvägssträcka för godstrafik, ca 50 procent av godstrafiken på järnväg, och genererar betydande exportintäkter. Svensk gruvnäring förmåga att växa står och faller med Malmbanans kapacitet. Därtill utgör Malmbanan en strategisk transportsträcka för det svenska totalförsvaret och NATO. Dess betydelse sträcker sig långt bortom de geografiska gränserna för de områden den direkt betjänar. Banans sårbarhet och bristande kapacitet är ett stort problem som behöver hanteras. Många av åtgärderna i planförslaget känns igen från tidigare plan i form av kapacitetshöjande åtgärder, förstärkt kraftförsörjning och banunderbyggnad, förlängning av mötesspår och modernisering av signal- och styrsystem för tätare trafik. Vi välkomnar förslagen och uppmanar regeringen att tidigare lägga samtliga åtgärder. Därutöver välkomnar vi att Malmbanan pekas ut som en strategisk del av Sveriges totalförsvaret.

De planerade insatserna på Malmbanan kommer emellertid inte att räcka. Även om Malmbanan rustas upp så har den slagit i kapacitetstaket samtidigt som vi ser att kapacitetsbristerna kommer att öka ytterligare de kommande åren. Detta gäller i synnerhet Malmbanans norra delar mellan Svappavaara–Kiruna–Riksgränsen som bär ca två tredjedelar av godset på Malmbanan. Det är viktigt att förstå att exporten vi pratar om är s.k. bulktransporter, i form av järnslig och pellets, som inte har några alternativa transportsätt. Kapacitetsbrister eller stopp på Malmbanan innebär helt enkelt minskad export. Lägg därtill försvarets ökade transportbehov. Därför uppmanar vi regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att skyndsamt kvantifiera och åta sig högre kapacitetsmål på Malmbanan som på sikt leder till dubbelspår på hela banan.

Flexibel tåglägestilldelning genom "rolling planning"

På kort sikt kan trafiken på Malmbanan optimeras genom att reformera systemet med tåglägesbokning. Idag tvingas bolagen boka fler tåglägen än deras egentliga behov. Skälet är att bolagen inte kan garanteras att alla planerade tåglägen kan utnyttjas fullt ut på grund av återkommande trafikstörningar. Om bolagen endast skulle ansöka om antal tåglägen som motsvarar deras faktiska behov skulle risken höjas avsevärt att bli av med möjligheten att kunna köra ikapp vid förseningar eller avbrott, vilket innebär stora intäktsstapp. Extra tåglägen fungerar helt enkelt som en buffert som motverkar leveransbortfall på en sträcka där störningar och trängsel är återkommande problem. Så länge bolagen inte kan räkna med att varje tåg kommer kunna köras till 100 procent blir dessa extrabokningar synnerligen viktiga. Vi inser samtidigt att bruket av extrabokningar inte är hållbart i längden på en hårt belastad bana.

Därför föreslår vi en reformering av tåglägestilldelningen baserad på en s.k. "rolling planning" metod. Metoden innebär att tågoperatörerna kan ansöka om tåglägen löpande under året istället för att vara bundna till en årlig tågplan. Det ger bättre anpassning till marknadens behov och öka möjligheten att på kort varsel dela tåglägen mellan tågoperatörerna.

Öka största tillåtna axellast

På kort sikt kan kapaciteten öka på Malmbanan genom att öka största tillåtna axellast (STAX). Från 30 ton till 32,5 ton skulle relativt snabbt innebära 5–8 procent i högre kapacitet. Svemin välkomnar Trafikverkets tydliggörande i planförslaget att STAX32,5 innefattar förlängning av tre stationer norrut från Kiruna. Trafikverket har också meddelat att STAX32,5 ska vara utbyggt till 2031 mellan Svappavaara–Kiruna–Riksgränsen. Det är dock oklart när trafiken med dessa axellaster kan påbörjas. Svemin uppmanar Trafikverket att hålla uppe tempot gällande införandet av STAX32,5 på dessa kritiska delar av norra Malmbanan. STAX32,5 vore en kraftfull åtgärd till gagn för samtlig trafik på banan, exempelvis skulle LKAB kunna öka lasten med ca 10 procent på varje tåg.

Förtydliga totalförsvarets behov

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i NATO ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Samhällsviktiga funktioner måste kunna upprätthållas vid kriser och ytterst i krig. Regeringen har uppmanat Trafikverket att tillmäta totalförsvaret större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Trots detta saknas totalförsvarets perspektiv i planförslaget. Det är en uppenbar brist och risk, i synnerhet när Trafikverket besitter kunskap om behov utifrån militär rörlighet samtidigt som Försvarsmakten pekar på att det är Trafikverkets ansvar att ta huvudansvaret och kostnaderna för infrastrukturen. Trafikverket anger att totalförsvarets intressen utesluts då det ska "finansieras i särskild ordning". Svemin ser uppenbara risker med att frågorna nu faller mellan stolarna.

Svemin kan konstatera att många av infrastrukturbehoven för civila och militära behov är överlappande, i synnerhet i norra Sverige med Malmbanan som tydligt exempel. Vi vill också påminna om att svensk industri är en del av det svenska totalförsvaret och utgör en strategisk resurs för att stärka Sveriges militära och civila beredskap. Därtill finns stora möjligheter till medfinansiering från både NATO och EU, i synnerhet i ljuset av vad NATO:s världlandsstöd innebär i form av krav på motståndskraftiga transporter. Motståndskraftiga transporter är precis vad vi från industrin efterlyser och något Sverige inte har idag, i synnerhet är järnvägens redundans svag. Inför kommande regeringsbeslut efterlyser vi därför att regeringen inkorporerar fler objekt i nationell plan med bäring på det svenska totalförsvaret oavsett hur finansieringskanalen exakt utformas.

Alternativa former för genomförande och finansiering

Svemin välkomnar att regeringen öppnar upp för alternativa finansierings- och genomförandeformer. Vårt generella medskick är att agera konstruktivt för att underlätta för vidgade finansieringsmöjligheter. Det vore exempelvis positivt att i lämpliga fall kunna frikoppla genomförandeansvaret från Trafikverket genom investeringsobjekt i statlig bolagsform. Detta i syfte att stärka den samhällsekonomiska effektiviteten och bättre kostnadskontroll. Exempelvis vore en utbyggnad av Malmbanan ett intressant objekt att kunna genomföras i statlig bolagsform frikopplat från Trafikverket samtidigt som staten fortsatt har huvudansvaret.

Det finns ett färskt exempel av en alternativ genomförandemetod i Norrbotten i byggandet av sex kilometer industrispår som knyter samman Stegras kommande anläggning med det nationella järnvägsnätet. En ny järnvägssträcka som har finansierats genom en kombination av statliga stöd, EU-medel och privata investeringar. Resultatet har blivit ett spår som byggts billigare än budgeterat och blivit klar tidigare än planerat. Framgångsfaktorerna har dels varit ett tydligt fokus för stålverkets intressen vilket har gjort att spåret prioriterats och undvikit utdragna processer, dels att en privat aktör genomfört processen.

Fortsätt prioritera fungerande stråk

Svemin välkomnar att fungerande stråk prioriteras upp i planförslaget. Exempelvis höjs Malmabanans samhällsekonomiska lönsamhet där enskilda objekt har kommit i upp i rangordning baserat på systemets nettonuvärdeskvot (NNK) och inte de enskilda objekts nettonuvärdeskvoter. Enskilda objekt kan ha låg eller negativ NNK, men vara nödvändiga för att ett större system ska fungera. Investeringar i flera delsträckor kan tillsammans ge hög samhällsekonomisk nytta även om enskilda åtgärder isolerat kan ha lägre NNK. I tidigare planer har tyngdpunkten funnits mer på NNK för enskilda objekt. Att systemet betonas framför enskilda objekt är välkommet och viktigt för den svenska industrin som ofta inte ser den fulla nyttan av ett objekt förrän en sammanhängande sträcka kan öppnas för trafik. Vi uppmanar regeringen att stärka stråkinriktningen än mer i kommande regeringsbeslut genom fokus på systemvinster.

Vikten av tydliga slutår för projekt

Situationen som Trafikverket beskriver i planförslaget visar tydligt på svårigheten med tidsaspekterna i infrastrukturens planering. En etapp påbörjas och olika aktörer kan glädja sig åt att projektet har startat men i själva verket kan det dröja många år innan det är färdigställt i sin helhet. En mer rimlig ordning skulle vara att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen. Samhällsnyttan realiseras inte förrän hela projektet är genomfört. Norrbottenbanan är ett exempel där vi efterlyser ett tydligt slutår för färdigställande och en finansieringslösning som är löst i sin helhet. Planförslaget aviserar att Norrbottenbanan byggs vidare enligt plan vilket är välkommet. Problemet ligger i att Norrbottenbanan i bästa fall kan väntas stå klar en bit in på 2030-talet. Fullständig information om slutdatum saknas trots att det är viktigt för att våra verksamheter ska kunna logistikplanera och fördela resurser.

Transportinfrastrukturen är inte färdigbyggd

Att rusta och underhålla befintlig infrastruktur är förstås viktigt och det är uppenbart att den svenska staten inte lyckats upprätthålla underhållet de senaste decennierna. Men att enbart förbättra befintlig infrastruktur kommer inte att räcka. Om vi i Sverige ska lyckas med att tillvarata och förädla Sveriges värden genom ökad export måste vi som bransch kunna lita på att transportinfrastrukturen kan möta våra behov. Som exempel har Sverige idag ett mycket hårt belastat järnvägssystem som ser ungefär likadant ut som för 50 år sedan. När vi som industri investerar kommer detta att generera mer godstransporter och ett ökat resande. Aktuell infrastrukturplan sträcker sig hela vägen fram till 2037. För en så lång tidsperiod behöver vi som expanderande industri en betydligt mer offensiv målbild om hur transportsystemet ska utvecklas än vad planförslaget presenterar. I kommande regeringsbeslut för plan för 2026–2037 efterlyser Svemin därför en mer framtidsdriven vision med fokus på AB Sverige där effekterna på att inte bygga ut också tas i beaktande.

Positivt med ny princip om att "lagt kort ligger inte"

Trafikverket har i samband med planförslaget aviserat att myndigheten omvärderar nuvarande princip om att "lagt kort ligger". Detta har inneburit att objekt som finns med i tidigare planer inte ska strykas trots att omvärldsförutsättningarna kan ha förändrats avsevärt. Trafikverkets nya princip om att objekt kan komma att omprövas om den samhällsekonomiska kalkylen förändrats välkomnas av Svemin. Planförslaget 2026–2037 innebär att mindre projekt stryks för att ge utrymme åt större satsningar på robusta godsstråk. Det är positivt. Vi uppmanar regeringen att fullfölja Trafikverkets förslag om att prioritera industrins stråk samtidigt som lågtrafikerade vägar och banor får stå tillbaka.

Transparanta banavgifter

Banavgifterna för godsoperatörerna har ökat dramatiskt på runt 500 procent mellan 2012–2025. För verksamheter som är beroende av järnvägstransporter märks dock inte nyttan av de högre kostnaderna. Vi ser det därför som viktigt att Trafikverket redogör för hur de ökade intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen och vilka positiva effekter dessa investeringar eventuellt medför. Vi som transportköpare behöver helt enkelt veta vad vi får för pengarna. För Svemins medlemmar är det centralt intäkterna investeras tillbaka i de sträckor där de genereras för att säkerställa en rättvis utveckling och förbättring av infrastrukturen. Därtill bör banavgifterna premiera längre och tyngre godståg, inte kortare och lättare.

Tyngre vägtransporter

Implementering av BK4-vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar, har fått positiv effekt genom att färre lastbilar behövs för att transportera samma mängd gods. Det är bra för konkurrenskraft, transportköpare, klimatet och trafiksäkerheten. Vi välkomnar Trafikverkets fortsatta arbete med att öppna upp ett större vägnät för tyngre lastbilar. Samtidigt betonar vi att uppgraderingar till BK4 bör ske successivt där åtgärderna prioriteras i en rangordning där flaskhalsar till hamnanslutningar och industriella transportstråk omhändertas först i utbyggnaden till BK4. Därtill kan vi konstatera att tillåtande av ännu högre totalvikt är mest effektivt på BK4-vägar som redan tillåter 74 ton. Det skulle vara positivt för transporteffektiviteten och en snabbare elektrifiering av den tunga trafiken när totalvikterna höjs av tyngre batteridrivna fordon. För att öka totalvikten på BK4-vägar krävs en ändring i Trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter, samt att Trafikverket pekar ut ett vägnät som klarar den högre belastningen. På sikt kan det innebära att en ny bärighetsklass (BK5) införs, eller att BK4 utökas med högre viktgräns.

Tillåt längre lastbilar för effektivare lastbilstransporter

I inriktningsunderlaget inför infrastrukturpropositionen 2024 lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd, särskilt i kombination med BK4, är ett effektivt sätt att både förbättra tillgängligheten för gods- och intermodala transporter. Svemin önskar att regeringen fattar beslut om att öppna upp de av Trafikverket föreslagna delarna av vägnätet för längre lastbilar så snart som möjligt. Det gäller även utformningen av fordonskrav för längre lastbilar som Transportstyrelsen ansvarar för. Det är också angeläget att fordonskraven för längre lastbilar i Sverige hänger ihop med Finlands regelverk som tillät längre lastbilar upp till 34,5 meter redan 2019.

Sjöfartens konkurrenskraft

Svemin välkomnar att planförslaget lyfter utbyggnad av Luleås hamn, genom fördjupning och breddning av farleden, som en fortsatt prioriterad investering för att stärka svensk industri och export. I övrigt får sjöfarten en undanskymd roll i planförslaget trots att transportslaget utgör en central del i det svenska transportsystemet, inte minst för svensk basindustri. Den stora utmaningen för sjöfarten är dess ökade transportkostnader. Vi ser det genom infasningen av sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem (ETS) där kostnaderna för utsläppsrätter förs vidare till industrin via högre fraktpriser. Norra Sverige blir särskilt utsatt med långa transporter till marknader. I ljuset av att sjöfartens transportkostnader stiger till följd av europeiska regelverk

blir det ännu viktigare att hålla nere kostnaderna som påverkas av nationella beslut. Exempel på detta är finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet som idag huvudsakligen sker genom farleds- och lotsavgifter som betalas av handelssjöfarten, det vill säga svensk industri och handel. Här behöver Sverige tänka om och styra mot en utveckling där sjöfarten i högre utsträckning jämföras med landsidan där huvudprincipen blir att kostnaderna för infrastrukturen tas via skattekollektivet.

Lägg därtill att införandet av utsläppshandelssystem (ETS2) för transporter från 2028. ETS2 innebär att bränsleleverantörer måste köpa rättigheter för sina utsläpp där kostnaderna överförs till slutkund. För stora volymer kommer effekten att bli betydande. Den svenska industrin i allmänhet och det svenska gruvklustret i synnerhet, med långa logistikkedjor, riskerar att få betydligt högre kostnader än konkurrenter i länder där järnvägen och sjöfarten är mer konkurrenskraftig eller där politiska undantag ges för strategisk industri. Detta faktum beaktas inte i planförslaget, i synnerhet inte i dynamiken mellan sjöfart, järnväg och väg, men bör omhändertas i kommande regeringsbeslut i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft.

Isbrytarkapacitet

Den svenska ålderstigna isbrytarflottan utgör livlinan för den svenska exporten. För svensk gruvnäring är isbrytarkapacitet avgörande för att hamnar ska hållas öppna året runt. Svemin har tidigare framhållit att finansiering av isbrytare bör behandlas i nationell plan. Att Trafikverkets planförslag nu innehåller en ny isbrytare är välkommet men otillräckligt. Inte minst i ljuset av att Sjöfartsverket har analyserat behovet av en ny fartygsgeneration isbrytare. Gällande finansieringen av isbrytningen delas kostnaden på samtliga anlop till och från Sverige men borde i likhet med snöröjningen på landsidan ske i den anslagsfinansierade driften av infrastrukturen. Svemin föreslår mot denna bakgrund att isbrytningen, i likhet med snöröjningen på land, finansieras över anslag.

Stockholm, [datum som ovan]

Maria Sunér

VD Svemin

Joakim Aspeheim

Ansvarig Energi, Klimat och Transport, Svemin