

## Remissvar

*Jernkontorets diarienumr: 5421*

Stockholm 2022-02-24

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

### **Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033**

Jernkontoret lämnar nedan sitt remissyttrande över Trafikverkets förslag. Vi hänvisar även till det yttrande som lämnats av Näringslivets Transportråd – transportköparnas branschorganisation – där Jernkontoret är medlem.

### **Eftersatt underhåll får inte äventyra järn- och stålindustrins möjligheter avsätta sina varor till kunder runt om i världen**

Sverige är en liten, öppen och handelsberoende ekonomi där mycket stora exportvärden kommer från basindustrin. Infrastruktur och transporter måste fungera i hela Sverige och inte minst på vägar och järnvägar i de delar av landet som har mindre trafikflöden, dvs. i glest befolkade landsdelar utanför storstadsregionerna med långa avstånd till marknaden. Det är i dessa områden som den svenska järn- och stålindustrin tillsammans med skogs- respektive gruvnäringen har sin verksamhet. För Sverige handlar infrastrukturbeslut i mångt och mycket om att säkra omfattande exportvärden genom att skapa förutsättningar för effektiva, robusta och hållbara transporter och samtidigt möta behovet av ökad kapacitet. Hela exportkedjan måste fungera för att varorna skall komma fram till slutkunden samtidigt som importen av nödvändiga insatsvaror måste kunna tas emot friktionsfritt. Denna effektiva logistik med ett väloljat samspel mellan de olika transportslagen bygger i grunden på en väl fungerande infrastruktur av hög kvalitet.

### **Infrastrukturskulden för både väg och järnväg måste elimineras. Ökade resurser behövs för underhåll av både vägar och järnvägar**

Det är positivt att infrastrukturanslagen ökar i Trafikverkets förslag, men trots dessa insatser i planen kommer det eftersatta underhållet att öka ytterligare eftersom anläggningarna inte underhålls i den takt som krävs. Detta medför att stålindustrins konkurrenskraft på allvar riskeras att påverkas negativt. Därför måste underhåll och investeringar i befintlig

---

**Besöksadress**  
Kungsträdgårdsgatan 10

**Telefon**  
08 679 17 00

**E-post**  
office@jernkontoret.se

**Organisationsnr**  
802001-6237

**Postadress**  
Box 1721, 111 87 Stockholm

**Webbplats**  
www.jernkontoret.se

infrastruktur prioriteras mycket högre i den nya planen. Det räcker alltså inte att bara upprätthålla dagens standard och funktionalitet på infrastrukturen utan det krävs en standardhöjning av befintlig nivå. Således måste underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur gå före. Trafikverket varnar för succesiva försämringar av tillståndet på både väg och järnväg. Kostnaderna för att vidmakthålla infrastrukturen har stigit samtidigt som både mängden ålderstigen anläggningsmassa och mängden transportarbete har ökat. Lågtrafikerade vägar drabbas särskilt av försämrad leverans kvalitet.

Anslagen måste därför öka under hela planperioden 2022 – 2033. Planen bör dessutom göras mera framtung i den meningen att fler underhållsåtgärder tidigareläggs. Detta fokus på att eliminera underhållsskulden bör avspeglas även i kommande infrastrukturplaner under hela den 12-åriga planperioden.

## **Ta fram en samlad, långsiktig och finansierad underhållsplan som omfattar minst 12 år**

Trafikverket ska enligt regeringens planeringsdirektiv redovisa en samlad underhållsplan som ska omfatta minst 4 år och uppdateras löpande. Jernkontoret föreslår att underhållsplanens längd bör omfatta minst 12 år, dvs samma som den föreslagna planperioden och helst längre för att eliminera underhållsskulden. Det är avgörande för stålindustrins konkurrenskraft att Trafikverket skapar förutsättningar för bättre transportlogistik genom att i första hand prioritera en uppgraderad standard på befintlig infrastruktur.

## **Ta ett samlat grepp på industrins behov av godstransporter genom att integrera den nationella godstransportstrategin i infrastrukturplanen**

För att uppnå ett starkare fokus på industrins behov av godstransporter föreslår Jernkontoret att åtgärderna i regeringens nationella godstransportstrategi integreras i arbetet med den nationella infrastrukturplanen 2022 – 2033 för att effektivt möta den ökade efterfrågan på godstransporter.

## **De internationella kopplingarna behöver förstärkas genom att regeringen och Trafikverket ökar sitt fokus på stråk, noder och flöden**

Målsättningen bör vara att färdigställa hela stråk istället för tidskrävande etappvisa utbyggnader. Detta ger ökad utväxling av insatserna och skapar mer kapacitet i transportsystemet. I ett sammanhållet transportsystem utgör hamnar, kombiterminaler, rangerbangårdar, godsterminaler och flygplatser s.k. logistiska noder som knyter samman godsstråken där vägar och järnvägar strålar samman och bildar en stabil infrastruktur. Tyvärr saknas detta stråk-, nod- och flödesperspektiv när Trafikverkets förslag till namngivna investeringar redovisas. Planförslaget borde genomsyras mycket tydligare av ett sammanhängande stråk- nod- och flödesperspektiv där betydelsen för export- och importorienterade näringar framgår klart. Effekterna på den svenska infrastrukturen som beror på ökad internationell trafik borde dessutom behandlas mer utförligt i planförslaget. Jernkontoret föreslår därför att regeringen och Trafikverket ökar sina insatser för att få medfinansiering från EU till svenska infrastrukturprojekt i de stråk som ingår i transportnätverket TEN-T.

## **Industrisatsningarna i norra Sverige kräver omfattande och synkroniserade satsningar på infrastrukturen**

Industrisatsningarna i norra Sverige ökar behovet av effektiva och tillförlitliga transporter inom alla transportslag. Infrastrukturåtgärderna ligger dock sent under planperioden. Produktionen av fossilfria produkter beräknas vara igång redan kring 2024 – 2025. Jernkontoret efterlyser därför bättre synkronisering mellan statens infrastrukturplanering och företagens produktionsplaner. Industriinvesteringarna måste matchas av infrastruktur längs hela transport- och logistikkedjorna. Mer kapacitet behövs tidigare än vad som anges för att klara ökade transporter både i norra Sverige och längre söderut eftersom kunderna finns i allt väsentligt utanför Norrbotten och Västerbotten. Viktiga projekt för att klara växande godsflöden är bl.a. ökade investeringar i Malmbanan inklusive utbyggnad till dubbelspår. Dessutom är Norrbottenbanan och Ostkustbanan tillsammans med Malmbanan viktiga delar som ingår i EU:s transportnätverk TEN-T. Detsamma gäller projektet Malmporten för ökad kapacitet i Luleå Hamn.

## **Pröva gärna lånefinansiering av infrastrukturåtgärder i Norrbotten och Västerbotten, men höjd banavgift och vägavgift som finansieringskällor avstyrks**

Jernkontoret är positiv till att lånefinansiering prövas för att påskynda genomförandet av viktiga infrastrukturåtgärder i Norrbotten och Västerbotten för bland annat ökad järnvägskapacitet på sträckan Luleå-Riksgränsen och på Malmbanan. Däremot avstyrker Jernkontoret att återbetalning av dessa lån finansieras av förhöjda banavgifter och vägavgifter på en ny förbifart för E4 förbi Skellefteå. Sådana ytterligare pålagor undergräver den internationella konkurrenskraften.

## **Dubbelspår på Malmbanan måste genomföras**

Malmbanan är hårt trafikerad av malmtåg, godståg och persontåg. Det urspårade malmtåget norr om Gällivare i november 2021 visar sårbarheten i dagens enkelspår. Jernkontoret föreslår därför att Trafikverket i samverkan med norska transportmyndigheter genomför en utbyggnad av dubbelspår på Malmbanan. Det samarbete som idag sker mellan svenska och norska transportmyndigheter om Malmbanan/Ofotenbanan bör följas upp med ett ökat samarbete mellan regeringarna. Det behövs ökad kapacitet och högre axellast/bärighet för större och ökade godsvolymer på hela sträckan till Narvik för att säkra leverans till kund. Flera åtgärder som Trafikverket föreslår på Malmbanan ligger dessvärre sent under planperioden med byggstartar först under åren 2028 – 2033. Dessutom ligger en betydande del av kostnaderna utanför den aktuella planperioden och med en oklar finansiering efter 2033.

## **En fördubblad näringslivspott ger stor utväxling**

Jernkontoret föreslår att näringslivspotten höjs till 200 miljoner kr per år, dvs. totalt 2,4 miljarder SEK under planperioden 2022 – 2033. Godstransporter bör ges särskilt fokus bland annat genom en fördubblad näringslivspott för att genomföra den typ av mindre infrastrukturåtgärder som ger stor nytta.

## **Genomför konsekvensanalyser av höjda skatter och avgifter på transporter**

Banavgifterna på järnväg har höjts kraftigt i tidigare infrastrukturbeslut. Detsamma gäller farleds- och lotsavgifterna för sjöfarten. Banavgifterna kommer att fortsätta ligga på en hög

nivå även under perioden 2022 – 2033. Farledsavgifterna och lotsavgifterna höjs ytterligare 2022. För att få en helhetsbild över vad alla dessa ökade kostnader betyder för näringslivets konkurrenskraft bör en samlad analys genomföras.

## **Påskynda effektiviseringen av transportererna med längre, tyngre och större tåg och lastbilar under den nya planperioden.**

För att få en bra funktionalitet och robusthet i väg- och järnvägsnätet måste alla transportslag effektiviseras. Genom att lasta mer gods på lastbilar och tåg effektiviseras transportererna och transportekonomin samtidigt som utsläppen och belastningen på miljön minskar. Längre, tyngre och större tåg och vägfordon är alltså önskvärt av flera skäl. Utbyggnaden av vägnätet bör följaktligen påskyndas för att klara tyngre (74 ton) och längre lastbilar (upp till 34,5 m) dvs. BK4. Trafikverket anger att ambitionen är att 70 – 80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet ska upplåtas för BK4 till år 2029. Det vore dock önskvärt om detta kunde påskyndas och vara klart till mitten av 2020-talet. Motsvarande insatser bör genomföras för längre, tyngre och större tåg i syfte att effektivisera även godstransportererna på järnväg. I förslaget ligger tre järnvägsetapper för byggstart sent under planperioden åren 2028 – 2033.

## **Ett delvis återförstatligande av järnvägsunderhållet avstyrks**

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa vilka åtgärder man behöver vidta för att kunna bedriva delar av järnvägsunderhållet i egen regi. Jernkontoret menar emellertid att underhållet bör fortsatt upphandlas i konkurrens på den fria marknaden. Att delvis återförstatliga underhållsarbetet löser inte det underliggande problemet, dvs. det eftersatta underhållet. Viktigare är istället att Trafikverket fokuserar på att utveckla sin roll och kompetens som beställare.

## **Sjöfartens och flygets betydelse för näringslivet - i samspel med vägar och järnvägar - bör behandlas mer utförligt i kommande regeringsbeslut**

Jernkontoret föreslår att regeringen i sitt infrastrukturbeslut ytterligare förstärker det intermodala perspektivet och understryker vikten av samverkan mellan transportslagen för transporteffektivitet och hållbarhet i ett samlat transportsystem. Möjligheten till omlastning och anslutningar mellan trafikslag är av central betydelse för hållbara transportkedjor. Trafikverkets förslag har starkt fokus på vägar och järnvägar medan sjöfart och flyg ges mindre utrymme. Eftersom alla transportslag är viktiga för näringslivets transporter bör även sjöfart, flyg och samspelet mellan alla transportslagen uppmärksammas ytterligare.

## **Finansiering av nya isbrytare samt drift av isbrytare bör ingå i den nya infrastrukturplanen**

Jernkontoret förutsätter att regeringen ger besked om finansieringen senast i juni 2022 då beslut aviserats om den nya infrastrukturplanen. Den exportinriktade järn- och stålindustrin är starkt beroende av sjöfarten. Jernkontoret understryker därför vikten av att en långsiktig finansiering av anskaffning och drift av isbrytare säkerställs **i ett sammanhang och för hela kostnaden**. De omfattande investeringarna som sker i norra Sverige ökar ytterligare behovet av nya isbrytare för att säkra transporten av ökade godsmängder till och från hamnarna under hela året.

## **Ordna finansieringen av stora infrastrukturprojekt i ett sammanhang**

Jernkontoret föreslår att stora projekt som i ett nationellt och europeiskt perspektiv lyfter kapaciteten och kvaliteten på infrastrukturen bör behandlas i särskild ordning där finansieringen ordnas i ett sammanhang. Det kan exempelvis gälla Malmbanan, Norrbotniabanan Ostkustbanan och nya stambanor.

## **Nya stambanor bör finansieras utanför infrastrukturplanen.**

Trafikverket föreslog i sitt tidigare inriktningsunderlag att nya stambanor skulle finansieras utanför infrastrukturplanen så att de inte medför att många angelägna åtgärder hamnar utanför. Jernkontoret delar Trafikverkets uppfattning eftersom finansiering av megaprojekt inom ordinarie infrastrukturanslag riskerar att tränga ut annan verksamhet. Jernkontoret föreslår därför att regeringen omprövar sitt tidigare beslut att utbyggnaden av nya stambanor ska finansieras inom ramen för infrastrukturplanen.

## **Störningar av godsflöden måste undvikas vid införandet av signalsystemet ERTMS.**

### **Trafikverket bör utreda hur finansieringen av s.k. ombordutrustning kan utformas**

Det är angeläget att införandet av det nya signalsystemet ERTMS sker utan störningar av godsflöden. Jernkontoret tillstyrker att staten bör medverka i finansieringen för att påskynda fordonskonverteringen där detta inte kan ske genom EU-medel. Vid genomförandet är större samlade insatser längs stambanorna i Sverige och längs EU:s godskorridorer att föredra framför etappvisa och i tid utdragna åtgärder. Därigenom undviks öar av ERTMS-installationer.

## **Trafikverket föreslås ytterligare öka insatserna för innovation under planperioden**

Jernkontoret understryker vikten av ett starkt fokus på innovation. Medel bör anslås med fokus på utveckling som innovationsplattformar, innovationsupphandlingar, testbäddar, demonstrationer och fältprov. På samma sätt som industrin satsar på bl.a. innovationer för koldioxidfri stålproduktion och gruvdrift bör Trafikverket öka sitt fokus på innovation.

## **Kostnader för civil beredskap föreslås finansieras inom Försvarens utgiftsområde**

Jernkontoret föreslår mot bakgrund av de stora behov av medel som föreligger för att underhålla befintlig infrastruktur att kostnaderna för civil beredskap i dess helhet finansieras från Försvarens utgiftsområde i statsbudgeten. Idag finansierar Trafikverket åtgärder som bedöms bidra till området civil beredskap för i storleksordningen 250 miljoner SEK per år med medel från anslaget för vidmakthållande, vilket motsvarar 3 miljarder under planperioden.

Annika Roos  
Verkställande direktör

Mathias Ternell  
Handelspolitisk direktör