

REMISSYTTRANDE

2022-02-15

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

Remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (dnr I2021/02884)

Näringslivets Transportråd (NTR) som fått Trafikverkets förslag till nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022—2033 (planförslaget) på remiss lämnar ett remissyttrande enligt nedan. NTR är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

NTR vill även hänvisa till innehållet i de remissyttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan som lämnas av organisationens huvudmän och Svenskt Näringsliv.

Huvudsakliga synpunkter

NTR:s synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022—2033 är sammanfattningsvis:

- Samhällsekonomisk effektivitet ska vara utgångspunkten i infrastrukturplaneringen för att säkerställa att medborgarna och näringslivet får största möjliga nytta för sina skattepengar.
- Regeringens direktiv till Trafikverket att den gällande nationella planen 2018–2029 ska fullföljas och att nya stambanor ska finansieras innanför nationell plan innebär att mer samhällsekonomiskt effektiva åtgärder trängs ut.
- Regeringens godstransportstrategi är framgångsrik men dess intentioner genomförs inte i sin helhet i planförslaget.
- Planförslaget har fokus på optimering och trimning av transportsystemet, vilket är samhällsekonomiskt lönsamt och ger särskilt stor nytta för godstransporter i form av ökad kapacitet och effektivitet. Potter som syftar till optimering och trimning bör därför behållas.
- Regeringen bör uppdra åt Trafikverket att ta fram ett underlag (rapport) om vad som skulle krävas för att minimera det eftersläpande underhållet inom en 20–30 års period.
- Nya stambanor bör lyftas utanför nationell plan för att frigöra utrymme för lönsamma investeringar och ökat underhåll.

- Påskynda färdigställandet av redan beslutade projekt i för näringslivet centrala stråk och bygg även ut kapaciteten på Hallsbergs rangerbangård. Det är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg både nationellt och internationellt.
- Ny isbrytarflotta och drift av isbrytare bör finansieras genom statliga anslag. Nationella planen bör kompletteras med investering i ny isbrytarflotta och finansiering av årlig drift av isbrytare.
- Ambitionsnivån för åtgärder för ökad transporteffektivitet bör höjas ytterligare. Det gäller inte minst implementering av längre och tyngre fordon på väg och järnväg.
- Elektrifiering av transportsektorn måste påskyndas och bättre hänga ihop med elförserjning till fordonen.
- Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg.
- Stärk det internationella perspektivet i den nationella planeringen.
- Industriinvesteringar behöver vara en utgångspunkt i infrastrukturplanering för ett konkurrenskraftigt Sverige.
- Regeringen bör i kommande åtgärdsplanering uppdra åt Trafikverket att även pröva namngivna investeringar i den gällande planen. Det behövs en diskussion om hur processen för nationell infrastrukturplan ska se ut i framtiden.

Inledning

Infrastruktur är ett medel för tillväxt, välfärd och konkurrenskraft. Enligt Trafikverket innebär förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 viktiga satsningar för ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem för medborgare och näringsliv. NTR saknar dock alltså de viktigaste åtgärderna som behövs för att på riktigt vässa transportsystemet och stärka svensk industris och handels konkurrenskraft. Det gäller behovet av bland annat långsiktiga förutsättningar för förbättring av befintlig infrastruktur och förnyelse av statlig isbrytarflotta.

Tillförlitlighet är, tillsammans med tillgänglighet, industrins och handelns viktigaste transportpolitiska fråga och har sin grund i en väl fungerande infrastruktur. Vikten av väl fungerande försörjningskedjor och transporter har inte minst blivit påtagligt under pandemin. En logistikkedja är inte starkare än sin svagaste länk. Detta blir extra kännbart för de verksamheter som finns utanför storstäderna. NTR vill se en transportpolitik som verkar för ett effektivt och klimatsmart logistiksystem, eftersom det främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet. Alla trafikslagen är viktiga och kompletterar varandra. Utgångspunkten för godstransporter måste vara en politik som samlar ser till hela transportkedjan. Transportsystemet måste vara effektivt, tillförlitligt, hållbart och bidra till ökad konkurrenskraft för industrin och handeln.

Samhällsekonomisk effektivitet ska vara utgångspunkten i infrastrukturplaneringen

Regeringens direktiv till Trafikverket anger att den gällande nationella planen 2018–2029 ska fullföljas, det vill säga att ”lagt kort ligger”. Det är en förutsättning som i stor utsträckning

styr innehållet i Trafikverkets planförslag. Det innebär att utrymmet inom utvecklingsanslaget i hög grad redan är in-tecknat av den gällande planen, eftersom många av investeringarna har genomförandetider som sträcker sig bortom slutet av planperioden 2029. Dessutom finns stora kostnadsökningar i många projekt. Enligt Trafikverket innebär det begränsade utrymmet att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kunnat inrymmas i planförslaget. Samtidigt skriver Trafikverket att det inte kan uteslutas att högre samhällsnytta hade skapats om vissa av dessa kostnadseffektiva åtgärder hade kunnat inrymmas i planförslaget. Eftersom regeringens direktiv anger att gällande plan ska genomföras har Trafikverket inte prövat frågan.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder bland annat att de offentliga medlen till infrastrukturens utveckling och underhåll ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärds-kostnaderna. Enligt NTR är det nödvändigt att samhällsekonomisk effektivitet är utgångspunkten i infrastrukturplaneringen för att säkerställa att medborgarna och näringslivet får största möjliga nytta för sina skattepengar. Åtgärder som är samhällsekonomiskt lönsamma bör därför prioriteras i planen och de som är så lönsamma att de ger tillbaka dubbelt så mycket nytta per satsad krona måste genomföras. Enligt Trafikverket är exempelvis underhåll av vägar och järnvägar liksom trimnings- och miljöåtgärder lönsamma. Trafikverket bedömer också att det skulle vara samhällsekonomiskt effektivt om dessa anslag kunde ökas ytterligare. NTR instämmer med Trafikverket.

Trafikverket visar även att den förväntade, nästkommande planperioden 2026–2037 riskerar att redan nu vara övertecknad, eftersom betydande investeringsvolymerna fortsätter efter 2033. En stor del av de överhängande medlen härrör sig till nya stambanor och europeiska signalsystemet ERTMS.

NTR anser inte att det är acceptabelt att infrastrukturplanerna blir mer fastlåsta och övertecknade för varje planperiod. Enligt NTR är det då bättre att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt, som tidigare år, byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet. Dessutom arbetar staten i verkligheten med ettåriga budgetar och en lång plan innebär inte att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats.

Samhället förändras i snabb takt och med det också behoven och kraven på infrastruktur. Exempelvis gör ny teknik och nya drivmedel att koldioxidutsläppen från transportsektorn förväntas minska kraftigt. Dagens planeringsprocess innebär dock att infrastrukturinvesteringar planeras utifrån hur transportsektorn sett ut bakåt i tiden. NTR vill att Trafikverket inför kommande revideringar av den nationella planen även får i uppdrag att pröva åtgärder i den gällande planen. Det behövs en diskussion om hur processen för nationell infrastrukturplan ska se ut i framtiden.

Regeringens intentioner med godstransportstrategin genomförs inte

Regeringens initiativ med godstransportstrategin har varit framgångsrik och samlar många av de åtgärder industrin och handeln anser behövs för att godstransporter i Sverige ska kunna fortsätta att utvecklas och effektiviseras och samtidigt ge förbättrad konkurrenskraft för

svenska företag. För att förverkliga mål om överflyttning, till sjöfart och järnväg, och fossilfrihet samt uppfylla transportpolitiska mål om tillgänglighet för näringslivets godstransporter behövs ett genomförande av nationella godstransportstrategin.

Nuvarande nationella plan beslutades före det att regeringen antog nationella godstransportstrategin. Trafikverket hade i och med planförslaget för första gången möjlighet att lägga fram en åtgärdsplanering som kan förverkliga regeringens intentioner med godstransportstrategin. Enligt NTR är det olyckligt att regeringen inte tydligare i sitt direktiv till Trafikverket om åtgärdsplanering angav att godstransportstrategin i sin helhet ska genomföras i nationell plan.

NTR kan konstatera att det finns åtgärder i planförslaget som även lyfts fram i godstransportstrategin men inte i den omfattning som krävs för att strategin kan anses bli genomförd i sin helhet. I planförslaget föreslår Trafikverket exempelvis en ökning av anslag till trimnings- och miljöåtgärder (inklusive näringslivspotten för järnväg), vilket ger nytta i form av ökad effektivitet och tillgänglighet. Särskilt reinvesteringar på järnvägen är lönsamma, genom att de leder till minskade underhållskostnader och förseningar. NTR menar att potter som syftar till optimering och trimning av transportsystemet är helt i linje med godstransportstrategin och bör behållas, eftersom sådana satsningar bedöms särskilt främja godstransporter. Tyvärr saknas många andra åtgärder i planförslaget för att godstransportstrategin ska kunna genomföras i sin helhet.

Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram ett underlag om vad som krävs för att minimera det eftersläpande underhållet

En varuägares främsta önskemål är ett tillförlitligt transportsystem med få störningar. Önskemålet är i linje med det övergripande målet för infrastrukturpolitiken som regleras i det transportpolitiska målet¹ och kan sammanfattas med tillgänglighet, det vill säga hållbar transportförsörjning. Trots det lyckas politiken inte åtgärda det eftersläpande underhållet, vilket i perioder ger stora problem för industrins och handelns transportförsörjning. NTR uppskattar därför att Trafikverket även i planförslaget, liksom tidigare i inriktningsunderlaget, tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter.

Underhåll är också av stor vikt för elektrifieringen, eftersom elfordon behöver en väl fungerande infrastruktur att köra på. Även vid industriinvesteringar är tillståndet på befintlig infrastruktur en viktig faktor. Att bygga ny infrastruktur tar många år, enligt det svenska förvaltningssystemet, men att underhålla och optimera befintlig infrastruktur ger stor samhällsekonomisk nytta på kortare sikt.

¹ Övergripande mål: ”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar **transportförsörjning** för medborgarna och näringslivet **i hela landet**.” Målet preciseras i ett funktionsmål där tillgänglighet lyfts och ett hänsynsmål där utsläpp och trafiksäkerhet lyfts. Läs mer här: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur>

NTR vill i likhet med Trafikverket särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll. Trafikverkets analyser visar på att vidmakthållande av befintlig infrastruktur har hög samhällsekonomisk lönsamhet och pengarna som satsas ger således stor nytta för hela samhället.

NTR anser att det är beklagligt att regeringen i infrastrukturpropositionen trots en historisk satsning inte valde att följa Trafikverkets rekommendation vad gäller anslag till vidmakthållande, eftersom de angivna ekonomiska ramarna inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. Enligt Trafikverket hade det behövts ytterligare resurser för att bibehålla dagens funktionalitet i transportsystemet, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet. I planförslaget bedöms tillgängligheten därför på sikt minska, särskilt i vägnätet.

NTR föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett underlag (rapport) om vad som skulle krävas för att minimera det eftersläpande underhållet inom en 20–30 års period. I nästa steg behövs en bred blocköverskridande överenskommelse om en finansierad underhållsplan, inklusive kontrollstationer, som inom 20-30 år minimerar det eftersläpande underhållet. Målsättningen ska vara att nå ett läge där fokus kan ligga på förebyggande underhåll istället för akut avhjälpande underhåll.

I samband med underhåll bör Trafikverket även ta tillfället i akt och uppgradera infrastrukturen med ny teknik som möjliggör digitalisering och automatisering och underlättar för klimatomställningen i transportsektorn.

Lyft nya stambanor utanför nationell plan för att frigöra utrymme för en effektivare framdrift

NTR ser inte att planförslaget tydligt främjar funktionalitet i systemet, minimerar eftersläpande underhåll eller eliminerar flaskhalsar i viktiga godsstråk. NTR anser därför att nya stambanor bör lyftas utanför planförslaget och finansieras separat i särskild ordning för att frigöra utrymme för en effektivare framdrift. Det gäller även finansieringen av räntekostnader vid en lånefinansiering. Andra resurser, såsom arbetskraft och arbetsmaskiner, är också knappa och i de fall en konflikt uppstår bör drift och underhåll av befintlig infrastruktur prioriteras.

Trafikverkets analys visar att nya stambanors samhällsekonomiska lönsamhet är negativ och totalt sett har hela systemet lägre nytta än kostnad. Samtidigt menar Trafikverket att det finns många mycket lönsamma väg- och järnvägsobjekt som inte kunnat inrymmas i planen.

Färdigställ redan beslutade projekt i för näringslivet centrala stråk

NTR har vid åtskilliga tillfällen under åren framfört det angelägna i att påskynda slutförandet av redan beslutade projekt i för näringslivet centrala stråk som ännu inte färdigställts i sin helhet. Och att åtgärder som medför ökad tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet bör tidigareläggas. På järnvägsområdet har NTR sedan länge prioriterat tre centrala godsstråk av nationell betydelse:

- Kompletta dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen.
- Investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren.
- Femte etappen av Hamnbanan till Göteborgs Hamn.

Dessa tre stråkprojekt har varit beslutade i tidigare infrastrukturplaner och har åtgärdats till stora delar men så länge åtgärderna inte slutförs i sin helhet kan inte heller nyttorna av dem realiseras helt. Nyttorna är ökad tillförlitlighet, tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet för godstransporter på nationell nivå. NTR menar att det faktum att investeringar i järnvägsstråk av nationell betydelse inte har fullföljts trots att de förts fram av näringslivet i decennier visar på att regeringen i praktiken inte prioriterar godstransporter på järnvägen.

Rangerbangården i Hallsberg är en viktig nod som ingår i den europeiska transportkorridoren ScanMed. NTR anser att det är angeläget att kapaciteten på Hallsbergs rangerbangård skyndsamt byggs ut, eftersom det är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg både nationellt och internationellt samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.

Ny isbrytarflotta och drift av isbrytare måste finansieras genom statliga anslag

Trafikverket skriver i planförslaget, och i det parallella uppdraget om industriinvesteringar i norra Sverige, att sjöfartsåtgärder bedöms vara både angelägna och lönsamma och att investeringar i sjöfarten skapar framför allt nytta för godstransporterna genom sänkta transportkostnader och ökad kapacitet. NTR välkomnar att namngivna sjöfartsinvesteringar, såsom Malmporten, lyfts in i sin helhet men saknar fortfarande den viktigaste åtgärden för att stärka sjöfarten i hela landet, nämligen investeringen i ny isbrytarflotta och driften av isbrytare. Detta har riksdagen också krävt i ett tillkännagivande i samband med beslutet om regeringens infrastrukturproposition.² En investering i ny isbrytarflotta skulle på lång sikt och stadigvarande gynna transportpolitiska mål, överflyttning till sjöfarten, konkurrenskraften hos industri och handel samt, därutöver, åtgärda Sjöfartsverkets ekonomi. Trafikverket anger i planförslaget att de inte kunde ta med åtgärden eftersom förordning (2009:236), som reglerar vad en nationell plan för transportinfrastruktur ska innehålla, inte medger att de kan föreslå investering i ny isbrytarflotta. Det är dock fullt möjligt för regeringen att besluta om vad som ska ingå i nationella planen och det är också fullt möjligt för regeringen att ändra i förordningen. **NTR vill nu att regeringen i sitt beslut om nationell plan inkluderar såväl investeringen i ny isbrytarflotta som driften av isbrytare i den nationella planen för 2022–2033.** Om regeringen ändå bedömer att finansiering inom ramen för den nationella planen inte är lämplig, bör regeringen säkerställa att den sker genom statliga anslag. Alternativet, att finansieringen sker genom Sjöfartsverkets avgifter, innebär kraftigt ökade kostnader för all sjöfrakt. Det skulle ha negativ inverkan på möjligheterna att nå transportsektorns klimatmål och samtidigt innebära att den överflyttning av gods till sjöfrakt, som regeringen vill se, inte blir verklighet.

En viktig faktor för tillgänglighet är vinterväghållning för alla trafikslag. Transporter av varor och människor ska kunna säkerställas året om i hela landet. De gamla isbrytarna är uttjänta,

² Trafikutskottets betänkande 2020/21: TU16. Framtidens infrastruktur. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/framtidens-infrastruktur_H801TU16

långvariga driftstopp på grund av haverier är redan ett faktum och de behöver ersättas fram till 2030.

Det är också angeläget att vinterväghållning på sjövägen, det vill säga isbrytning, likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras på samma sätt via Trafikverkets anslag för drift och underhåll. Sjöfartsverket kan fortsätta med att ha det operativa ansvaret.

Det behövs ett ännu tydligare fokus på effektivisering för att 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. Det är positivt. De mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen anges dock ligga utanför infrastrukturplanen.

NTR vill verka för en omställning av transportsektorn genom åtgärder som samtidigt värnar om både hållbarhet och Sveriges internationella konkurrenskraft. Då kan Sverige dessutom vara ett föredöme på klimatområdet som andra länder vill ta efter.

NTR är därför positiva till att Trafikverket i planförslaget, utifrån givna ekonomiska förutsättningar, har fokuserat på optimering och trimning av transportsystemet och avsatt potter för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. Dock skulle ambitionsnivån för åtgärder för ökad transporteffektivitet behöva höjas ytterligare.

NTR menar att de insatser som leder till ökad transporteffektivitet och som tas upp i den nationella godstransportstrategin behöver fortsätta och intensifieras. Istället för att lägga ytterligare pålagor på vägtransporter behöver staten undanröja hinder som försvårar användningen av de trafikslag som politiken önskar se överflyttning till.

Förstärkningar i vägnätet för att möjliggöra tyngre lastbilar

Implementering av BK4-vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar, är också av stor betydelse för att minska transporterens miljöpåverkan. Anslaget till vidmakthållande av vägnätet är otillräckligt trots en ökning jämfört med gällande plan. NTR förespråkar därför att satsningen på införandet av BK4 flyttas till "utveckling av transportsystemet" för att inte konkurrera med angelägna underhålls- och bärighetsförstärkande åtgärder. Det nuvarande bärighetsanslaget räcker inte till och ska inte användas till för att införa en ny teknik och högre standard, vilket BK4 innebär.

Införandet av BK4 har fått positiv effekt på vissa stråk där nu var fjärde lastbil har försvunnit samtidigt som mängden gods som transporteras är samma som tidigare. Det är bra för transportköpare, men det är också bra för klimatet och trafiksäkerheten. Åtgärden har en hög samhällsekonomisk lönsamhet. NTR vill därför se en ökad ambitionsnivå jämfört med planförslaget när det gäller implementeringen av BK4 i resterande vägnätet och föreslår att år 2025 blir året då hela det statliga BK1-vägnätet är klassat som BK4. Här är det också nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar för godstransporter för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet. En sådan satsning skulle kunna ske inom ramen för stadsmiljöavtalen.

Möjliggör längre lastbilar genom förändring av trafikförordningen

I planförslaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd är ett effektivt sätt att både förbättra näringslivets godstransporter och minska transportsektorns klimatpåverkan. Ett möjliggörande av längre fordon på väg har en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet. Redan i juni 2019 presenterade Trafikverket ett omfattande regeringsuppdrag som visade att sammanhängande stråk på upp till 450 mil skulle kunna öppnas för längre lastbilar. Med mötesseparering på fler vägar skulle sannolikt ytterligare sträckor kunna öppnas. Finland införde längre lastbilar på upp till 34,5 meter i januari 2019.

NTR ser det som angeläget att regeringen genomför de förändringar i trafikförordningen (1998:1276) som krävs för att kunna öppna upp de av Trafikverket föreslagna delarna av vägnätet för längre lastbilar så snart som möjligt.

Satsa på digitalisering och automatisering av vägtrafik

NTR vill se investeringar i infrastruktur som möjliggör digitalisering och automatisering av godstransporter på väg. Digitaliseringen skapar stora effektivitetsvinster och genom smartare styrning kan existerande system användas på bättre sätt. Dessutom kan digitala system bidra till ökad trafiksäkerhet och därmed ta oss närmare nollvisionen. Därför är det viktigt att öka satsningen på intelligenta transportsystem (ITS) och andra digitaliseringslösningar för ökad automatisering och uppkoppling av vägnätet. I planförslaget finns ett antal förslag på åtgärder, men NTR anser att en större satsning behövs för att verkligen utnyttja digitaliseringens möjligheter.

Underlätta för flytt av vissa långväga transporter från väg till järnväg

Det finns också potential att flytta vissa långväga godstransporter från väg till järnväg. NTR välkomnar åtgärder i planförslaget som innebär att järnvägen effektiviseras genom att till exempel resterande oelektrifierade bandelar elektrifieras och trafikering med längre, tyngre och större tåg på fler järnvägssträckor möjliggörs. Dessa och liknande åtgärder ökar också järnvägstransporternas tillförlitlighet och flexibilitet, vilka transportköpare ofta upplever som hinder för en överflyttning. Dessutom ger elektrifiering av banor med dieseldrift enligt planförslaget det största bidraget till minskade koldioxidutsläpp från investeringar. Mer än hälften av åtgärderna i projektet längre, tyngre och större tåg ligger för närvarande först efter 2026. NTR menar att projektet är av stor betydelse för industrin och handelns konkurrenskraft, inte minst i norra Sverige, och bör ges högre prioritet. Det är även samhällsekonomiskt lönsamt enligt Trafikverket. NTR vill i sammanhanget poängtera vikten av att skyndsamt färdigställa stråken för längre, tyngre och större tåg. Flera av delprojekten är försenade liksom den nödvändiga uppdateringen av bromstalstabeller. Så länge åtgärderna inte slutförts i sin helhet kan inte heller nyttan av kapacitetsförstärkningen realiseras helt.

Industrispår, och andra typer av icke-statliga spår, är en förutsättning för godstransporter på järnväg eftersom det är där varje järnvägstransport har sin början eller sitt slut. För att optimera järnvägssystemet menar NTR att Trafikverket skulle behöva ta ett helhetsgrepp kring en åtgärd och analysera även andra spårhållares system. 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. NTR anser att denna möjlighet bör återinföras för att säkerställa kompatibilitet 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.

På samma sätt är det viktigt att vid införande av det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS säkerställa att industrilok och andra speciallok kan köra mellan industrispår och terminaler och de statliga banorna. NTR ser en risk för att kostnaden för konvertering av dessa lok överstiger det materiella värdet av själva loken som ofta är ålderstigna. Samtidigt är dessa fordon nödvändiga för järnvägssystemets funktion. Trafikverket bör därför undersöka möjligheten till utökad medfinansiering av den ombordutrustning i loken som krävs när ERTMS införs i Sverige.

I ett sammanhållet transportsystem är rangerbangårdar, godsterminaler och hamnar viktiga logistiska noder som knyter samman stråken och möjliggör intermodala transporter. Utan väl fungerande noder kan inte godstrafiken på järnväg eller omlastningen till andra trafikslag fungera smidigt. NTR ser flera brister i drift och underhåll av dessa viktiga noder, vilket påverkar järnvägens tillförlitlighet och tillgänglighet negativt. NTR vill att Trafikverket ökar ambitionsnivån gällande rangerbangårdar, godsterminaler och hamnar och säkerställer oberoende konkurrensneutral funktionalitet för näringslivets transporter. Samtidigt bör en kapacitetsförstärkning genomföras för att möjliggöra längre och tyngre tåg. NTR välkomnar Trafikverkets förslag om att utse järnvägens sidosystem till en utpekad brist, vilket innebär att Trafikverket kommer att fördjupa sin kunskap om brister, åtgärder och möjligheter att finansiera förvaltning och utveckling av bland annat rangerbangårdar.

En viktig faktor för ökad attraktivitet är förbättrad vinterväghållning. Järnvägen drabbas kontinuerligt av störningar på grund av underdimensionerad kapacitet för snöröjning. NTR anser att kapaciteten för vinterväghållning på järnväg bör ökas substantiellt.

Stärk sjöfarten

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Omkring 90 procent av all import och export till och från Sverige sker sjövägen. Industrin är en stor nettoexportör i Sverige, en stor del av exporten går via hamnar och knappt 10 procent av godset fortsätter med sjöfart nationellt. Samtidigt finns det potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning. En stor osäkerhet handlar om den långsiktiga finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet som huvudsakligen sker genom farledsavgifter och lotsavgifter som betalas av handelssjöfarten det vill säga svensk industri och handel. NTR menar att en konkurrenskraftig sjöfart kräver att Sjöfartsverkets ekonomi förstärks genom ökad anslagsfinansiering. NTR välkomnar därför att regeringen i januari 2022 gett Statskontoret i uppdrag att utreda Sjöfartsverkets finansierings- och verksamhetsform.

Vidare kan sjöfarten med digitaliseringens hjälp göras mer effektiv och flexibel utan att sjösäkerheten äventyras. Det bidrar i sin tur till att sänka kostnaderna och göra sjöfarten mer attraktivt som trafikslag. NTR välkomnar att Trafikverket i sitt planförslag utpekar digitalisering av sjöfart som en brist. Trafikverket anger att ett utökat digitalt teknikstöd skulle kunna öppna upp för bättre utnyttjande av sjöfartens infrastruktur, högre sjösäkerhet i farlederna och bidra till utvecklingen av nya digitala lösningar. NTR menar att Trafikverket och Sjöfartsverket, tillsammans med bland annat Transportstyrelsen, skyndsamt ska arbeta för att möjliggöra exempelvis navigationsstöd från land, även kallad fjärrlotsning och landbaserad lotsning. Enligt NTR bör dock investeringar som behövs för att digitalisera bland annat farlederna inrymmas redan i den nationella planen för 2022–2033. Det finns också en stor potential med att effektivisera hamnanlöpen och underlätta kopplingen till andra trafikslag, vilken kan förverkligas genom digitalisering och automatisering. Här saknas dock en sammanhållen hamnpolitik i Sverige eftersom de flesta allmänna hamnar är kommunala.

Elektrifiering av transportsektorn måste påskyndas och hänga bättre ihop med elförsörjningen

Transportsektorn behöver minska sina utsläpp. Ett fossilfritt transportsystem är möjligt att nå om alla teknispår och potentiella lösningar tas tillvara. NTR ser liksom Trafikverket elektrifieringen av transportsektorn som en av pusselbitarna till att uppnå klimatmålen. Utsläppen i transportsektorn sänks främst genom elektrifiering av vägtrafiken, eftersom cirka 95 procent av utsläppen från inrikes transporter härrör från vägtrafik³. Förutom att sänka utsläppen bidrar elektrifieringen, tillsammans med automatisering och digitalisering, till effektivitet och till industrins och handelns konkurrenskraft.

NTR menar att elektrifieringen av transportsektorn behöver påskyndas med investeringar i statlig väginfrastruktur för elektrifiering, inklusive laddinfrastruktur, utöver elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät. Regeringens initiativ kring regionala elektrifieringslöften för elektrifierade godstransporter på väg behöver förverkligas. Referensanläggningar och pilotprojekt är viktiga för regelutveckling och för att utvecklingen av ellastbilar ska ta fart. På samma sätt är elvägar ett viktigt komplement att fortsätta utreda, utveckla och testa. Även kommunerna behöver en riktad satsning på elinfrastruktur kopplat till transporter, vilket bör ske genom att utveckla stadsmiljöavtalen till att omfatta fler åtgärder kopplade till godstransporter. Elektrifiering av transportsystemet återfinns också i regeringens godstransportstrategi. Enligt NTR är det oroande att planförslaget inte tar ett helhetsgrepp på transportsektorns elektrifiering inklusive laddinfrastruktur.

För de batteridrivna fordonen kommer laddinfrastruktur att behövas av olika typer och över hela landet, vilket också olika privata och offentliga initiativ visar. En grundförutsättning för utbyggnaden av laddinfrastruktur är tillgång till fossilfri el och elnät. NTR anser att Trafikverket i planförslaget missar att ta upp elnätet som förutsättning för elektrifiering och den viktiga kopplingen som finns mellan elektrifiering av transportsektorn och elnätets kapacitet. Det

³ Naturvårdsverket sammanställer utsläppssiffror från inrikes trafik, för att kunna följa upp det nationella målet om minskade utsläpp i inrikes transporter med 70 procent till 2030. Läs mer här: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/Klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter>

hade därför också varit önskvärt att tydligt länka ihop de olika initiativen som nu pågår parallellt: elektrifieringskommissionen, elektrifieringsstrategin samt den nationella planen för transportinfrastruktur.

Utöver elektrifiering och effektivisering är en ökad och hållbar produktion av biodrivmedel i Sverige centralt. Både för att främja omställningen till fossilfritt på kort och medellång sikt men även för att minska de samhällsviktiga godstransporternas beroende av importerade drivmedel.

Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg

NTR välkomnar den fortsatta satsningen på näringslivsåtgärder på järnväg för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. Ett särskilt anslag för näringslivsåtgärder skapar en mer snabbfotad beslutsordning. Åtgärderna som hittills har genomförts har varit positiva för gods på järnväg och flera angelägna projekt väntar på att genomföras. NTR är positiva till denna så kallade näringslivspotten men menar samtidigt att den behöver utvecklas i vissa avseenden för att de tillsatta medlen ska nyttjas fullt ut. Endast 30 procent av uttryckt ambitionsnivå har förbrukats de senaste tre åren, trots att transportköpare har bidragit med en lång lista av projekt.

En konkret förklaring till detta går att finna i Trafikverkets planering. Trots genomarbetade förslag från varuägare, måste Trafikverket göra om förslagen enligt deras planeringsprocedur. Här finns en tydlig förbättringspotential för att snabbare komma till handling. Samtidigt bör mindre omfattande förslag kunna genomföras snabbare utan omfattande planering.

Stärk det internationella perspektivet i den nationella planen

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. Det internationella perspektivet är därför viktig även i den nationella planen. En gränsöverskridande infrastrukturplanering behövs och NTR vill understryka vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins och handels behov. Sådan dimensionering av korridorer kan exempelvis handla om lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen. Det kan också handla om att tillåta tyngre och längre vägfordon i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är dimensioneringen av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Det gäller inte minst till exempel Fehmarn Bält och tillgänglighet till Nordsjöhamnar och andra viktiga noder. Generellt finns det tröghet med implementeringen av de regelverk som beslutats. Exempelvis går arbetet med att möjliggöra för 740 meter långa tåg i sammanhängande gränsöverskridande stråk för långsamt trots att det är EU gemensam standard sedan länge.

Många viktiga satsningar har genomförts under den senaste tioårsperioden. TEN-T och CEF har bidragit till förbättringar i infrastrukturen och varit av betydelse för utpekade stråk och noder. Flera svenska projekt har erhållit medel, andra projekt har på annat sätt främjats av att ligga inom det prioriterade stomnätet, eftersom korridorerna fyller en särskild funktion i att stärka samarbete mellan medlemsländer och andra aktörer, inte minst i gränsregioner. NTR

ser ett särskilt mervärde i denna typ av projekt då de kompletterar den nationella infrastrukturplaneringen och hanterar flaskhalsar i gränsområdena. Den nationella planen bör därför kunna leva upp till ambitionerna med TEN-T. NTR menar att de övergripande målsättningarna enligt Europeiska kommissionens förslag till TEN-T-förordning (nr 1315/2013) inte kommer att nås med åtgärder i planförslaget och delar kommissionens oro för implementeringstakten.

Vidare måste ERTMS införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. ERTMS har begränsad nytta för godstransporter i närtid och riskerar att endast leda till ökade kostnader för varuägare och minskad tillförlitlighet och attraktivitet för järnvägen. NTR vill därför bland annat att interoperabilitet med Tyskland och Danmark säkerställs innan projektgenomförande och att införandet av ERTMS sker i stråk från norr till söder. Det är vidare viktigt att projektet genomförs på ett sätt som undviker att det bildas öar av ERTMS på olika ställen i transportkorridorerna, eftersom det skulle försämra tillgängligheten för godstransporter.

Ytterligare en viktig faktor för näringslivets konkurrenskraft, och järnvägens attraktivitet, är redundans till och från landet, exempelvis genom att säkerställa kapacitet på järnvägsfärjor från Södra Sverige till Tyskland. Vidare bör Trafikverket i det fortsatta utredningsarbetet med en ny fast förbindelse över Öresund även utreda alternativet med det så kallade Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn, vilket även innehåller ökad spårkapacitet för godståg. NTR anser att det är en brist att Trafikverket hittills inte studerat Europaspåret. Regeringen bör som så kallad ”utpekad brist” ange utökad förbindelse/utökade redundans för godstrafiken över Öresund. Det är viktigt att Trafikverket utreder godstrafiken på järnväg till Europa i ett systemperspektiv där även godstrafikens behov av väl fungerande sidosystem som rangerbangårdar och redundans ingår.

Industriinvesteringar behöver vara en utgångspunkt i infrastrukturplanering – för ett konkurrenskraftigt Sverige

Infrastrukturens bidrag till ökad tillväxt i ett land är välkänt. Trots detta är det många industrier och företag inom handeln som har svårt att få sina behov tillgodosedda. En bidragande anledning är att utrymmet för nya åtgärder i den nationella planen är kraftigt begränsat. För att stärka näringslivets och Sveriges konkurrenskraft måste näringslivets transportbehov kunna åtgärdas betydligt snabbare än vad som är möjligt i dagsläget. Det finns ett behov av ökad flexibilitet och möjlighet till omprioriteringar mellan planperioderna allt eftersom förutsättningarna förändras så som nu när över 1000 miljarder kronor ska investeras i Sverige norr om Gävle under kommande decennier.

Ytterligare en utmaning för näringslivet är att dess transportbehov sträcker sig över många regioner och ofta har internationella kopplingar. NTR har länge efterfrågat att ett stråk- och nodtänkande ska genomsyra alla infrastrukturinvesteringar. Infrastrukturplaneringen sker dock inte på det sättet idag utan utgår från många små delprojekt. Ostkustbanan är en illustration med 17 delprojekt trots att banan är en lång, sammanhållen enkelspårig järnväg.

Enligt NTR bör regeringens tidigare uppdrag till Trafikverket att koppla bostadsinvesteringar till infrastrukturbyggnad kopieras och även omfatta industriinvesteringar. Idag har Trafikverket ingen process för att göra motsvarande vid industriinvesteringar, varför flera stora investeringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen. Historiskt har SCA:s investering i Östrand och den nya hamnen i Norvik varit exempel på det.

NTR har i olika sammanhang framfört att Trafikverket bör kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de industrier som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i produktionskapacitet. NTR menar att det är bra att regeringen uppdrog åt Trafikverket att särskilt titta på behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i norra Sverige. Samtidigt får inte infrastrukturförutsättningarna för befintliga industrier glömmas bort. Dock saknas även här den enskilt viktigaste investeringen för näringslivet, nämligen den i ny isbrytarflotta, och för andra nödvändiga, kapacitetshöjande satsningar föreslås en lösning som skulle innebära outhärdlig lånefinansiering. De aviserade och pågående industriinvesteringarna riskerar därmed att råka ut för stora utmaningar kopplade till tillgänglighet till välfungerande infrastruktur.

NTR vill se framtidsinriktade satsningar på infrastruktur i närtid för att långsiktigt säkerställa tillväxt, välfärd och konkurrenskraft.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Jenny Larsson
Ordförande

Jenni Ranhagen
VD