

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Vår referens/dnr: 2022–32

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

Er referens/dnr: I2021/02884

2022-02-28

Remissvar

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Svenskt Näringsliv har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022—2033 (härefter benämnt nationell plan).

Inledning och sammanfattning

Svenskt Näringsliv består av 49 bransch- och arbetsgivarorganisationer som samlar cirka 60 000 företag i hela landet. Många bransch- och arbetsgivarorganisationer har lämnat konkreta och ofta detaljerade svar på förslaget till nationell plan. Utöver vårt remissvar vill vi även framhålla att synpunkterna om transportsystemets vidmakthållande och utveckling som Svenskt Näringsliv lämnade i remissyttrandet över inriktningsunderlaget fortfarande är relevanta inspel till regeringens beredning av nationell plan.¹

Dagens företag, morgondagens nyetableringar och utländska investeringar i Sverige är ofta beroende av en väl fungerande infrastruktur med väg- och järnvägar, hamnar och flygplatser som tillgodoser deras transportbehov. Infrastruktur är även en direkt konkurrensfördel för Sverige när den fungerar. Svenskt Näringsliv efterfrågar därför en nationell plan som säkerställer effektiva, hållbara och konkurrenskraftiga godstransporter liksom en god nationell och internationell tillgänglighet för persontransporter. För besöksnäringen och internationell turism är väl fungerande transporter en given verksamhetsförutsättning.

1

<https://www.regeringen.se/48f94f/contentassets/f102520f0d7f48f184110d045a7bac6b/svenskt--naringsliv.pdf>

Svenska företag är under ständig konkurrensutsättning och en förbättrad tillgänglighet till marknader är avgörande för handel och jobbtillväxt, vilket i förlängningen skapar välfärd. Bra kommunikationer till exempel genom regional arbetspendling eller tillgång till en hamn eller en flygplats kan vara avgörande faktorer när ett företag ska fatta beslut om etablering eller expansion. Vi ser en risk i att nationell plan med föreslagna infrastruktursatsningar på väg och järnväg inte kommer att motsvara näringslivets behov och förväntningar.

Sammanfattningsvis anser Svenskt Näringsliv:

- Att staten bör använda begränsade resurser klokt och därmed prioritera samhällsekonomiskt lönsamma objekt.
- Att nya stambanor tränger ut andra satsningar och därmed bör lyftas utanför nationell plan.
- Att näringslivspotten för järnväg har visat konkreta och goda historiska resultat avseende trimningsåtgärder på viktiga godsstråk och därmed bör stärkas.
- Att en riskbedömning och konsekvensanalys av pågående och planerade infrastrukturprojekt under perioden 2023–2025 bör göras utifrån en risk för cementbrist omkring kommande årsskifte.
- Att Trafikverkets förslag avseende utrullning av, samt medfinansiering av ombordutrustning för, signalsystemet ERTMS är välkommet.
- Att underhållsskulden enligt förslag till nationell plan fortsatt växer vilket är mycket bekymmersamt. Bristande underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet leder till försämrad funktion och lägre tillförlitlighet vilket försämrar näringslivets konkurrenskraft.
- Att det finns en betydande diskrepans mellan intentionerna i godstransportstrategin och godstransportrådets höga ambitioner jämfört med förslag till nationell plan vilket troligen kan härledas till regeringens direktiv till Trafikverket.
- Att transporteffektivitet bör främjas med längre och tyngre transporter på väg och järnväg.
- Att klimatomställningen av transportsektorn kräver fler åtgärder vilket Svenskt Näringsliv särskilt uppmärksammat i remissyttrandet över inriktningsunderlaget.
- Att frågan om förnygringen av isbrytarflottan måste få ett tydligt svar som även omfattar finansiering.

- Att arbetet med nationell plan i högre grad bör beakta ett internationellt perspektiv.

Infrastrukturens försämring till 2033 är bekymmersam

Svenskt Näringsliv konstaterar att regeringens direktiv Trafikverket bortprioriterat underhåll framför investeringar mot tidigare ramar till inriktningsunderlaget. Trafikverket påpekade i inriktningsunderlaget att det eftersatta underhållet skulle växa under planperioden. Underhållsskulden bedöms öka ytterligare de kommande 12 åren givet anslagsfördelningen i nationell plan. Svenskt Näringsliv beräknar utifrån Trafikverkets uppgifter i inriktningsunderlaget att det eftersatta underhållet kommer växa till 57 miljarder kronor på järnväg och 59 miljarder kronor på väg.²

Uteblivet underhåll av befintlig infrastruktur medför att funktionen i transportsystemet försämras över tid. Utöver att det är kapitalförstöring, så drabbar det svensk tillväxt och konkurrenskraft. Det eftersatta underhållet berör primärt mindre trafikerade vägar och järnvägar, där det inte sällan sker mycket godstransporter.

Bortprioriterat underhåll leder till att Trafikverket i stället för åtgärder tvingas sätta ned hastigheten på både väg- och järnvägssträckor. Det försämrar såväl tillgängligheten som tillförlitligheten i transportsystemet och drabbar även arbetspendling. Företag måste kunna känna tillförlitlighet till transportinfrastrukturen samt att varor och gods kommer fram i tid. Regeringens infrastrukturproposition, och Trafikverkets förslag till nationell plan, medför att den tilliten försämras.

Svenskt Näringsliv anser att underhållsskulden måste åtgärdas. Vi upprepar också vårt tidigare ställningstagande att Trafikverket bör upprätta en långsiktig och finansierad underhållsplan för väg och järnväg med mål om att ta igen det eftersatta underhållet.

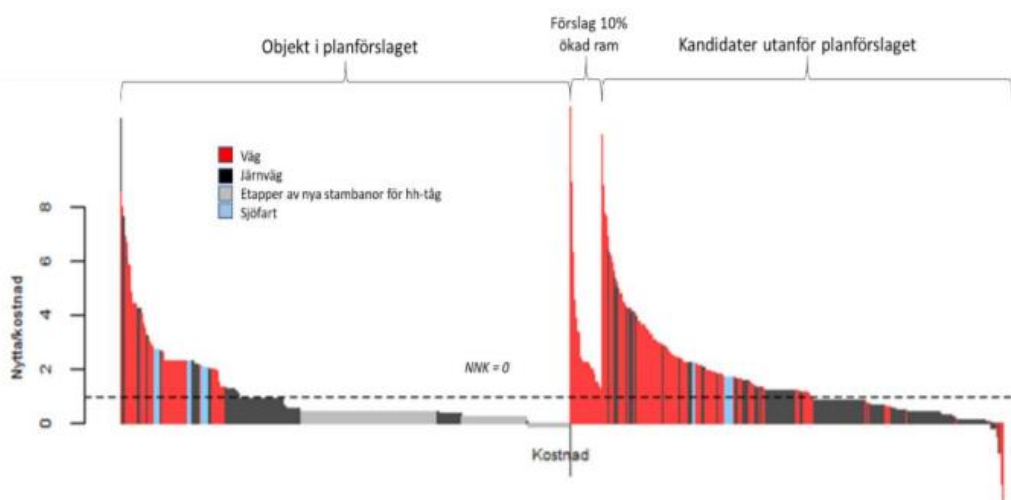
Nya stambanor tränger ut mer prioriterade åtgärder

Regeringens direktiv till Trafikverket om att ta fram en nationell plan anger att förslaget ska inkludera etapper av nya stambanor. Kostnadsuppskattningen för stambanorna inom planen utgör 107 miljarder eller 24 procent av investeringsanslaget. Det är problematiskt att stambanorna med nuvarande finansieringsform upptar en betydande del av investeringsutrymmet vilket tränger undan mer samhällsekonomiskt lönsamma järnvägs- och väginvesteringar, enligt figur 1³.

Figur 1 Samhällsekonomisk lönsamhet för namngivna investeringar i planförslaget respektive utanför planförslaget

² 2017 års priser

³ Trafikverket (2021) Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033



Svenskt Näringsliv anser sammantaget att de nya stambanorna bör lyftas utanför befintlig plan vilket skulle möjliggöra andra investeringar.

Baktung plan ger upphov till omtag i planeringsprocessen

I likhet med flera tidigare nationella planer ligger en stor del av investeringsprojekten långt fram i tiden. Givet samma budgetram som i nuvarande plan konstaterar Trafikverket att nästkommande planperiod 2026–2037, redan är övertecknad med 40 miljarder kronor. Utan ytterligare resurser blir det därmed svårt att utveckla transportinfrastrukturen.

Ur ett dynamiskt näringslivsperspektiv är det högst problematiskt. Det är inte säkert att de infrastrukturinvesteringar som planeras idag är relevanta 2033. Den nuvarande planeringsmodellen som knyter upp framtida medel, ger inte utrymme för flexibilitet i planeringen. Givetvis har Svenskt Näringsliv stor förståelse för den komplexitet som ligger i planeringen, men att knyta upp så stora resurser innebär en begränsning av handlingsutrymmet framgent.

Svenskt Näringsliv efterfrågar därför en översikt av den nuvarande planeringsmodellen för att skapa handlingsfrihet för framtida beslutsfattare men även för att minska tiden från idé till öppnade för trafik.

Föryngring av isbrytarflottan

Sjöfarten står för en betydande del av varu- och godsförsörjningen och den största delen av Sveriges export och import sker genom hamnarna. Näringslivet är beroende av sjöfarten under hela året och i hela landet och är därmed bekymrade över den ålderstigna svenska isbrytarflottan. Riksdagen har tillkännagett till regeringen att finansieringen av nya isbrytare bör ske inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen.⁴ Trafikverkets bedömning är dock att isbrytare inte ryms inom ramen för de investeringar som omfattas av förordning (2009: 236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

⁴ Se även Trafikutskottets betänkande 2020/21: TU16

Svenskt Näringsliv vill understryka vikten av att regeringen snarast lämnar besked kring när en förnyring av den statliga isbrytarflottan är tänkt att ske samt hur denna investering ska finansieras. Frågan om en förnyring av isbrytarflottan har varit aktuell en längre tid och kräver en lösning. Dagens situation är djupt otillfredsställande och skapar osäkerhet, inte minst för industrin i norra Sverige.

Påskynda utbyggnaden av BK4-vägnätet

Uppgradering av vägnätet till BK4 möjliggör mer effektiva godstransporter. Det redan underfinansierade anslaget till vidmakthållande av väg innehåller de befintliga satsningarna på BK4-vägnätet. Vi noterar dock att endast 70–80 procent av de utpekade vägarna kommer att uppgraderas till BK4 år 2029. Tidsplanen bör kunna forceras.

Svenskt Näringsliv anser även att satsningen på BK4-vägnätet bör flyttas från anslaget vidmakthållande till utveckling. Dels för att inte undantränga andra underhållsåtgärder, dels för att det faktiskt rör sig om en utveckling av infrastrukturen.

Ett återförstatligande av järnvägsunderhållet riskerar att bli kostnadsdrivande

Svenskt Näringsliv anser att regeringens uttalade ambition att delvis återförstatliga järnvägsunderhållet är beklagligt och saknar stöd i forskning⁵, då konkurrens inom underhåll har många positiva effekter avseende utveckling och konkurrens.

Svenskt Näringsliv konstaterar även att Trafikverket inte tagit höjd för den kostnadsökning med 11 procent ett eventuellt återförstatligande skulle kunna leda till. Vi förespråkar att ett återförstatligande inte genomförs och att kostnadsuppräknigen inte behöver göras.

Ett tydligare internationellt perspektiv behövs

Transporterna stannar inte vid gränsen. Svenskt Näringsliv anser därför att planeringen av den svenska infrastrukturen i högre grad bör ta hänsyn till våra grannländer Norge, Danmark och Finland samt EU-gemensamma infrastrukturinriktningar inom det transeuropeiska transportnätet TEN-T som i hög grad utgår från transportkorridorer och gränsöverskridande väg- och järnvägssatsningar.

Därför är det bekymmersamt att det internationella perspektivet i hög grad uteblivit i Trafikverkets arbete med nationell plan. Ett uppenbart exempel på infrastrukturprojekt utanför Sverige som bedöms få framtida påverkan på vår nationella infrastruktur, särskilt järnvägen, är Fehmarn Bält-förbindelsen som väntas tas i bruk 2028.

⁵ Odolinski och Smith (2016) Assessing the Cost Impact of Competitive Tendering in Rail Infrastructure Maintenance Services: Evidence from the Swedish Reforms (1999 to 2011), Journal of Transport Economics and Policy

Svenskt Näringsliv står naturligtvis till Infrastrukturdepartementets förfogande för förtydligande och fortsatt dialog.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Karin Johansson, vice vd

Nils Paul, ansvarig infrastruktur