



Infrastrukturdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Vårt datum
2022-02-27

Vårt Dnr:
ÄRD-41711-
P9K6Z75

Ert datum
2021-11-30

Ert Dnr:
I2021/02884

Remissyttrande ang

Förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (dnr I2021/02884)

Sveriges Ingenjörers åsikter, sammanfattning

- Samhällsekonomisk effektivitet ska vara utgångspunkten i infrastrukturplaneringen. Detta för att säkerställa att medborgare och näringsliv får största möjliga nytta för sina skattepengar. Vi tillstyrker att planförslaget har fokus på optimering och trimning av transportsystemet då detta ger särskilt stor nytta för godstransporter i form av ökad kapacitet och effektivitet.
- Vi konstaterar i regeringens direktiv till Trafikverket att den nu gällande nationella planen ska fullföljas. Vidare konstateras att nya stambanor ska finansieras inom den planen. Det leder ofrånkomligen till att mer samhällsekonomiskt effektiva åtgärder trängs ut. Sveriges Ingenjörer anser att nya stambanor bör lyftas ur den nationella planen för att frigöra utrymme för lönsamma investeringar och ökat underhåll. Nya stambanor skulle ensamt ianspråkta 30 procent av anslagen, i en redan övertecknad plan.
- Regeringen bör uppdra åt Trafikverket att ta fram ett underlag om vad som krävs för att minimera det eftersläpande underhållet. Detta är nödvändigt då anslagen för de kommande perioderna redan är in-tecknade och det därför inte finns resurser till nya investeringar. Här bör kostnadseffektiva insatser även göras för att minska de regelmässiga kostnadsökningarna i tidsutdragna projekt.

- Den nationella planen bör kompletteras med investering i nya isbrytare och statlig finansiering av driften.
- Ett fossilfritt transportsystem är möjligt. Elektrifieringen av transportsektorn måste påskyndas och bättre hänga ihop med elförsörjning till fordonen.

Bakgrund till Sveriges Ingenjörers ställningstaganden

Den nationella transportpolitiken måste verka för ett effektivt och klimatsmart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet. Tillförlitlighet är industrins viktigaste transportpolitiska fråga och har sin grund i en väl fungerande infrastruktur.

Trafikverket menar att förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 innehåller viktiga satsningar för ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem för medborgare och näringsliv. Sveriges Ingenjörer delar uppfattningen att planen innehåller viktiga satsningar, men vi vill ändå hävda att de alltjämt viktigaste åtgärderna som behövs för att på riktigt stärka transportsystemet och därmed den svenska industrins konkurrenskraft saknas.

Alla trafikslag är viktiga och kompletterar varandra. Utgångspunkten för transportpolitiken måste vara en politik som samlat ser till hela transportkedjan. Transportsystemet måste vara effektivt, tillförlitligt, hållbart och förbättra industrins konkurrenskraft. Detta är särskilt viktigt då svensk industri ofta har transportkostnadsnackdelar jämfört med konkurrenter i andra länder.

Tillgång till och kvaliteten på transportinfrastrukturen är viktiga faktorer för industriella investeringar. Det handlar också om att åtgärda bristfälligt underhåll, hastighetsnedsättningar, bärighet, redundans, vinterväghållning, tillfälliga avstängningar och andra frågor kopplade till trafikering. Det behövs tydligare främjandeuppdrag till berörda myndigheter att verka för effektivare godstransporter. Vid industriinvesteringar måste staten arbeta proaktivt för att utveckla infrastrukturen kopplat till investeringen. En god grund för det fortsatta arbetet finns i den godstransportstrategi som regeringen redan beslutat om.

Att säkerställa underhållet av landets befintliga infrastruktur är en statlig kärnverksamhet. Den samhällsekonomiska nyttan är mycket stor men sektorn präglas av decennier av underfinansiering. Underhållsskulden påverkar svensk konkurrenskraft negativt då såväl tillförlitlighet som redundans och robusthet försämras.

Låg tillförlitlighet leder till att leveranskedjorna påverkas negativt och industrin riskerar att inte kunna leverera enligt ingångna avtal. Bristande förtroende för leveranssäkerhet är direkt negativt för industrins förtroendekapital och därmed förutsättningarna för exportindustrin.

Eftersom många av de redan beslutade investeringarna, som sträcker sig bortom den nuvarande planperioden, har genomförandetider till efter 2029 är utvecklingsanslaget till stor del redan ianspråktaget. Trafikverket skriver själva att den förväntade nästkommande planperioden 2026–2037 i det närmaste är övertecknad. Det har sin grund i att redan beslutade betydande investeringsvolymerna fortsätter efter 2033.

Det är inte rimligt att infrastrukturplanerna blir mer fastlåsta och övertecknade för varje planperiod. Sveriges Ingenjörer menar att det är bättre att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt byggstartas men inte har finansiering för att slutföras.

Ett annat problem med över tid utdragna projekt är de, med få undantag, regelmässiga kostnadsökningarna. Trafikverket konstaterar att det begränsade budgetutrymmet medför att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kunnat inrymmas i förslaget. 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. Detta menar Sveriges Ingenjörer är ett orimligt förfarande.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder bland annat att de offentliga medlen till infrastrukturens utveckling och underhåll används så att det skapas så stor samhällsnytta som möjligt i förhållande till åtgärds-kostnaderna. De åtgärder som är så lönsamma att de ger dubbelt tillbaka per satsad krona måste genomföras. Enligt Trafikverket är exempelvis underhåll av vägar och järnvägar liksom trimnings- och miljöåtgärder ofta lönsamma. Trafikverket bedömer också att det skulle vara samhällsekonomiskt effektivt om dessa anslag kunde ökas ytterligare. Sveriges Ingenjörer delar denna uppfattning.

Utgångspunkten för godstransporter måste vara att se samlat till hela transportkedjan. Primärt handlar det om långsiktiga förutsättningar för förbättring av befintlig infrastruktur. Rimligen ingår en förnyelse av den statliga isbrytarflottan som utifrån direktiven lyfts ur förslaget till plan vilket Sveriges Ingenjörer finner märkligt. Tillförlitlighet och tillgänglighet är industrins och handelns viktigaste transportpolitiska frågor.

En bärande princip för transportpolitiken är att alla trafikslag ska behandlas lika. Vinterväghållningen hanteras dock annorlunda. Snöröjning för järnväg

och väg är en statlig angelägenhet och anslagsfinansieras genom Trafikverket. För isbrytning, dvs vinterväghållning av sjövägen, finns dock ingen anslagsfinansiering. Detta trots att sjöfart är ett politiskt prioriterat trafikslag och regeringen vill se en ökad trafik genom överflyttning från andra trafikslag. Isbrytningen finansieras idag i praktiken helt av industrin och handeln genom farledsavgifter. Detta sker samtidigt som regeringen i andra sammanhang stimulerar överflyttning till sjöfart.

Tre av Sjöfartsverkets fem nuvarande isbrytare är i idag cirka 50 år eller äldre. Detta gör att risken för haverier och av det följande störningar i sjötrafiken vintertid och därmed betydande kostnadsökningar för industrin. En investering i nya isbrytare är angeläget för att säkerställa att industrin i norra Sverige ska ha avsättning för sin produktion. Isbrytning är en statlig kärnverksamhet med ett naturligt monopol. Det är lätt att glömma bort att Östersjön är ett av världens mest trafikerade sjöfartsområden och står för ca 15 procent av världens sjöfart. Mer än 750 miljoner ton transporteras årligen till och från Östersjöns hamnar. Till och från hamnarna i Bottenviken fraktas närmare 10 miljoner ton per vinter vilket motsvarar ca en miljon lastbilar. Sjöfartsverket konstaterar att utebliven isbrytning riskerar att stänga norrländska hamnar upp till 130 dagar om året.

Transportsektorn kan och behöver också minska sina utsläpp. Ett fossilfritt transportsystem är möjligt. Det finns tekniker och många potentiella lösningar som kan tas tillvara. Den största möjliggöraren för att minska utsläppen i transportsektorn finns i elektrifiering av vägtrafiken då ca 95 procent av utsläppen från inrikes transporter härrör från vägtrafik. Förutom att sänka utsläppen bidrar elektrifieringen, tillsammans med automatisering och digitalisering, till effektivitet liksom till industrins konkurrenskraft.

Elektrifieringen av transportsektorn behöver påskyndas med nyinvesteringar i statlig väginfrastruktur för elektrifiering, inklusive laddinfrastruktur. Vi vill dock betona att en kommande elektrifiering inte gör behovet av infrastrukturella åtgärder mindre, även elfordon behöver en väl underhållen infrastruktur att köra på.

SVERIGES INGENJÖRER

Johan Kreicbergs
Chef för Politik och påverkan

Patrik Björnström
Utredare