

Remissvar

Jernkontorets diarienumr: 0924

Stockholm 2024-04-15

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Inriktningsunderlag till transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026 – 2037

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

Frågor som behandlades i tidigare inriktningsunderlag från 2021 för planperioden 2022 – 2033 såsom skulden för eftersatt underhåll är nu mer aktuella än någonsin. Dessa frågor måste nu få högsta prioritet med ett fokus på både högt tempo och effektivitet i genomförandet.

Eftersatt underhåll och brister i infrastrukturen 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 gleset 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.

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

Känsligheten för störningar i transportlogistiken är stor vilket bland annat företagen LKAB och Kaunis Iron nyligen erfarit och fungerande transporter är närmast en existentiell fråga för den svenska exportindustrin. Det är följaktligen grundläggande att säkerställa näringslivets konkurrenskraft genom att systematiskt höja kvaliteten på befintlig infrastruktur och samtidigt möta upp med ny och väl fungerande infrastruktur för transporter i takt med näringslivets behov och investeringar.

Infrastrukturskulden för både väg och järnväg måste elimineras – att öka anslaget med 20 procent är ett minimum

Det är positivt att befintlig infrastruktur prioriteras i Trafikverkets inriktningsunderlag men trots dessa planerade insatser kommer det eftersatta underhållet att fortsätta öka ytterligare, eftersom anläggningarna inte underhålls i den takt som krävs. Detta innebär att stålindustrins konkurrenskraft på allvar riskeras att påverkas negativt. Därför måste underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur prioriteras mycket högre i den kommande nya planen. Det räcker alltså inte att bara upprätthålla dagens standard och funktionalitet på infrastrukturen utan det krävs också en standardhöjning av befintlig nivå. Således måste underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur gå först. 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 och järnvägar drabbas särskilt av denna försämrade leveransskvalitet.

Anslagen måste därför öka under hela planperioden 2026 – 2037 och alternativet + 20 procent enligt verkets förslag är ett minimum och bör vara mer. 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.

För att minska gapet mellan tillgängliga resurser och behov av åtgärder bör även alternativa finansieringsformer i form av exempelvis lånefinansiering, medfinansiering och förskottering prövas. Trafikverket bör exempelvis också öka mobiliseringen av medel från EU för medfinansiering av svenska infrastrukturprojekt som omfattas av de stråk och noder som ingår i transportnätverket *TEN-T*. Vidare bör medfinansieringen av infrastrukturprojekt inom *EU:s Connecting Europe Facility* också öka. Dessutom bör stora projekt (t.ex. EU:s stomnätskorridor) som ur ett nationellt och europeiskt perspektiv lyfter kapaciteten och kvaliteten på infrastrukturen planeras, finansieras och genomföras i särskild ordning i en särskild organisation och med ett tydligt slutår när projektet skall vara klart. På så sätt kan dessa projekt frikopplas från ryckigheten i statens ettåriga budget.

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

Trafikverkets underhållsplan bör omfatta minst 12 år, dvs. samma tid som 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. Trafikverket anger att det eftersatta underhållet uppgår till 91,4 miljarder för järnväg och 35,1 miljarder för vägar räknat i 2023 års prisnivå. De beräknade kostnaderna för eftersatt järnvägsunderhåll har ökat med 36 miljarder jämfört med det förra inriktningsuppdraget, enligt verket. Trafikverket skriver att det under den nya planperioden endast går att återställa en mindre del (12 miljarder) av det totala eftersatta underhållet på järnväg och detta under förutsättning av ett utökat anslag + 20 procent. Det är en alltför låg ambitionsnivå. Trafikverket bör

därför göra ett omtag i denna del för att öka insatserna mot eftersatt underhåll på järnväg under planperioden.

Pröva möjligheten att vid reinvesteringar även överväga standardhöjningar som ett led i en ökad andel förebyggande underhåll

Vid reinvesteringar bör Trafikverket passa på att samtidigt också höja standard och funktionalitet så att transportsystemets standard inte stagnerar eller sjunker framöver.

Genomför konsekvensanalyser av höjda skatter och avgifter på transporter

Banavgifterna på järnväg har höjts kraftigt i tidigare infrastrukturbeslut och fortsatt höjning har beslutats av banavgifterna för godstrafik. Beslutet innebär kraftiga höjningar särskilt för svensk basindustri som har längre och tyngre godstransporter. Detsamma gäller även farleds- och lotsavgifterna för sjöfarten. Banavgifterna kommer att fortsätta ligga på en hög nivå även under perioden 2026 – 2037. Farledsavgifterna och lotsavgifterna höjdes ytterligare 2024. För att få en helhetsbild över vad alla dessa ökade kostnader betyder för näringslivets konkurrenskraft bör en samlad analys genomföras.

Generella avgiftshöjningar för järnväg och sjöfart bör undvikas då konkurrenskraften påverkas negativt i de två transportslag som pekats ut som viktiga och tvärtom bör främjas. Banavgifterna bör i stället differentieras och tas ut per tåg för att på så sätt styra mot användning av längre och tyngre tåg, vilket ökar kapaciteten på järnvägsnätet.

Dubbelspår på hela Malmbanan måste genomföras

Trafikverket bör i samverkan med norska transportmyndigheter inleda planering och genomförande av en utbyggnad av dubbelspår på hela Malmbanan/Ofotenbanan. Det behövs ökad kapacitet och högre axellast/bärighet för att möta ökade godsvolymer på hela sträckan till Narvik och för att klara leveranssäkerheten. De urspårade malmtågen på Malmbanan i december 2023 och februari 2024 visar vilket sårbart järnvägssystem Malmbanan är med enkelspår. Intäktsbortfallet på grund av de båda stilleståndena beräknas till mångmiljardbelopp. Med ett dubbelspår hade trafiken i båda fallen varit i gång långt tidigare på en robust bana. Regeringen gav i mars 2024 ett uppdrag till Trafikverket om att de projekt i nu gällande infrastrukturplan som rör Malmbanan ska prioriteras för färdigställande. Några nya ekonomiska resurser för finansiering av de tidigare beslutade åtgärderna fanns däremot inte med i regeringens uppdrag. Uppdraget till Trafikverket är därför inte tillräckligt finansierat eftersom dubbelspår på hela Malmbanan inte heller ingår i infrastrukturplanen.

Ta ett samlat grepp på industrins behov av godstransporter genom att integrera den nya nationella godstransportstrategin i infrastrukturplanen och tillsätt ett logistikråd

För att uppnå ett starkare fokus på industrins ökade efterfrågan på godstransporter bör åtgärderna i regeringens nationella godstransportstrategi integreras i arbetet med den nationella infrastrukturplanen 2026 – 2037.

Regeringen bör också lämna ett uppdrag till Trafikverket att i samband med infrastrukturplaneringen analysera hur näringslivets behov av godstransporter bättre kan vägas in i olika infrastrukturbeslut. En sådan analys bör även omfatta hur en bättre matchning med företagens produktionsplaner kan uppnås.

Industrirådet (där bl.a. Jernkontoret är medlem) har tidigare föreslagit regeringen att som en del i arbetet med en samlad ny godstransportstrategi inrätta ett logistikråd för att kunna beakta näringslivets behov bättre. Ett sådant råd kan bli en arena där aktörer från hela logistikkedjan träffas och tar fram förslag på hur transportsystemet kan förbättras.

Näringslivspotten bör fördubblas och omfatta hela den kommande planperioden

Den näringslivspott som Trafikverket förfogar över omnämns inte alls i inriktningsunderlaget. Näringslivspotten har stor betydelse för att genomföra mindre åtgärder i infrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. I den nu gällande infrastrukturplanen för 2022 – 2033 finns ett anslag på 600 miljoner SEK för de första sex åren av planperioden 2022 – 2027. Att med kort varsel göra mindre investeringar för förbättringar av infrastrukturen, genom till exempel kapacitetshöjande åtgärder har visat sig vara mycket effektivt. Näringslivspotten för järnväg bör därför fördubblas till 200 miljoner kr per år, totalt 2.4 miljarder SEK under perioden 2026 – 2037. En utveckling av näringslivspotten till att i ökad utsträckning omfatta intermodala (dvs. flera transportslag som kombineras i en sammanhängande transportkedja) lösningar bör övervägas.

Påskynda effektiviseringen av transporterna 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 transporterna och transportekonomin samtidigt som utsläppen och belastningen på miljön minskar. Längre, tyngre och större tåg och vägfordon är alltså önskvärt av flera skäl.

Trafikverket genomför succesivt en utbyggnad av vägnätet för högre bärighet BK4, för tyngre (upp till 74 ton) och längre lastbilar. Den 1 december 2023 öppnade Trafikverket även en avgränsad del av vägnätet för 34,5 meter långa lastbilar. Utbyggnaden av vägnätet och de vägar som är viktigast för näringslivet bör prioriteras och påskyndas för att klara tyngre 74 ton och längre lastbilar 34,5 meter, helst tidigare än 2029. Motsvarande insatser bör prioriteras och påskyndas även för längre, tyngre och större tåg för att effektivisera även godstransporterna på järnväg.

Öka produktiviteten och innovationsgraden inom infrastrukturbyggande och underhåll. Bilda med förebild från Norges Nye Veier ett statligt infrastrukturbolag

Det är viktigt att öka effektiviteten i arbetet med att återställa det eftersatta underhållet. Ett sätt är att låta Trafikverket möta en organisation att jämföra sig med – ett benchmark. I Norge har ett statligt infrastrukturbolag *Norges Nye Veier* inrättats för just det ändamålet, vilket skapat en sund konkurrens som effektiviserat arbetet. Bolaget *Nye Veier* har fått ansvar för ett antal avgränsade vägprojekt som därmed blivit ett benchmark att jämföra sig emot. Eftersom erfarenheterna från Norge är positiva bör ett motsvarande bolag för väg- och järnvägsprojekt bildas och prövas även i Sverige. Dessutom bör regeringen i kommande proposition redovisa ett samlat handlingsprogram för effektivare kontroll och styrning av kostnader samt åtgärder för en förbättrad effektivitet inom infrastrukturområdet.

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 för transporter i stället 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. Inriktningsunderlaget borde genomsyras mycket tydligare av ett sammanhängande stråk- nod- och flödesperspektiv där betydelsen för export- och importorienterade näringar framgår klart.

Den fasta tunnelförbindelsen Fehmarn Belt mellan Danmark och Tyskland (Rödby-Puttgarden) blir av stor betydelse för utvecklingen av trafiken mellan de nordiska länderna och den europeiska kontinenten. För näringslivet handlar det om kortare transporttider och ökad trafik på vägar och järnvägar i transportkorridoren Sydsverige, delar av Danmark samt Nordtyskland. Förbindelsen beräknas vara färdigställd 2029 dvs. under kommande planperiod och innebär ökade trafikflöden som ökar belastningen på svensk infrastruktur. Vad detta kräver i termer av åtgärder för ökad kapacitet i Sverige borde redovisats i inriktningsunderlaget.

En koordinering av de nationellt orienterade infrastrukturplanerna är angelägen. Den 1 januari 2024 tog Sverige över ordförandeskapet för det officiella samarbetsorganet för de nordiska regeringarna. Ett förslag är att Nordiska ministerrådet görs till ett forum för ett genomförandeinriktat samarbete för väl fungerande gränsöverskridande kommunikationer.

Störningar av godsflöden måste undvikas vid införandet av signalsystemet ERTMS

Det är angeläget att införandet av det nya signalsystemet ERTMS sker utan störningar av godsflöden. Staten bör därför medverka i finansieringen för att påskynda fordonskonverteringen där detta inte kan ske genom EU-medel. Detta gäller särskilt finansieringen av s.k. ombord-utrustning som bör inkluderas vid konverteringen. Dessutom är större samlade insatser längs stambanorna i Sverige och längs EU:s godskorridorer att föredra framför etappvisa och i tid utdragna åtgärder så att öar av ERTMS-installationer undviks.

Bland de förslag som Trafikverket redovisar i underlaget välkomnas dessutom särskilt:

En långsiktig strategi bör tas fram för finansiering av infrastrukturåtgärder som är motiverade av Sveriges medlemskap i NATO eller andra försvarspolitiska skäl

Trafikverket efterlyser en långsiktig strategi för finansiering av olika åtgärder för en effektiv samplanering och samprioritering.

Minska kostnader och genomförandetider och utveckla nya metoder för genomförande av underhåll och reinvesteringar

Trafikverket anger att mer av effektivare industriella metoder i utförandet – löpandebandsprincip, - användning av moderna maskiner i underhållsarbete och reinvesteringar ska korta genomförandetiderna, minska kostnaderna och ge mindre trafikpåverkan. Även bättre upphandling och planering ska enligt Trafikverket leda till ett effektivare genomförande. Trafikverket ska öka sin beställarkompetens och förändra upphandlingarna. Snabbare genomförande ska premieras genom bonus i entreprenadkontrakt. Vad gäller genomförbarhet, arbetssätt och metoder i underhållet av infrastruktur skriver Trafikverket att från 2030 är verkets ambitionsnivå att ytterligare ha ökat den

operativa förmågan inom områden som förbättrat samarbete och dialog, attraktiva affärer och innovation och lärande. Trafikverket bör pröva möjligheten att förkorta den angivna ledtiden inom operativ förmåga. Det arbete som pågår inom Trafikverket för att på kort sikt öka den inre effektiviteten har en snabbare tidsplan än den som anges i inriktningsunderlaget.

Underlätta intermodala transporter och adressera sjöfartens och att flygets betydelse för näringslivet

Uppfattningen att ett effektivt intermodalt transportnätverk är nödvändigt och att Trafikverket i första hand på infrastrukturuområdet tar ledarrollen i ett förutsättningsskapande arbete delas.

Utveckla Arlanda flygplats

För näringslivet är flyget viktigt och Arlanda är Sveriges största nav för flyget. Det är positivt att regeringen i december 2023 utsett en samordnare för att utveckla Arlanda flygplats. Samordnaren ska föreslå åtgärder som kan öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda.

Jernkontoret

Annika Roos
Verkställande direktör

Mathias Ternell
Handelspolitisk direktör