

REMISSYTTRANDE

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026–2037 (dnr LI2023/03919)

Näringslivets Transportråd (NTR) som fått Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026–2037 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.

Vi vill även hänvisa till innehållet i de remissyttranden över Trafikverkets inriktningsunderlag som lämnas av organisationens huvudmän.

Huvudsakliga synpunkter

NTR tillstyrker följande övergripande slutsatser i Trafikverkets inriktningsunderlag:

- För att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll och skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser. NTR anser att regeringen bör öka de ekonomiska ramarna med minst 20 procent, det vill säga till minst 1 151 miljarder kronor (2023 års priser).
- Satsningar på underhåll är viktiga för flera av de transportpolitiska målen och har hög samhällsekonomisk lönsamhet för både väg och järnväg. Därför är det rätt att prioritera underhåll. NTR instämmer i Trafikverkets beskrivning om vikten av att rusta, modernisera och effektivisera det befintliga transportsystemet.

NTR:s övriga synpunkter på inriktningsunderlaget för 2026–2037 är angivna under rubrikerna nedan:

- Förbättra infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv
- Staten behöver stötta klimatomställningen
- Ta hänsyn till näringslivets konkurrenskraft vid beslut om skatter, avgifter och styrmedel för transportsektorn
- Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning måste hänga ihop bättre
- Se över och förbättra planeringsprocessen

Sammanfattning

Infrastruktur är ett medel för tillväxt, välfärd och konkurrenskraft. NTR efterlyser i inriktningsunderlaget en tydligare systemsyn på trafikslagen och en långsiktig transportpolitisk samhällsvision och en utifrån visionen sammanhållen och konsistent transportpolitik. Regeringen kan i arbetet med infrastrukturpropositionen, som aviserats till hösten 2024, med fördel hämta inspiration från industrin som har samlats kring en gemensam vision för godstransporter ”*ett robust, effektivt och hållbart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, tillväxt och sysselsättning i hela landet*”¹. I infrastrukturpropositionen har regeringen en unik möjlighet att lägga fram en visionärt inriktad proposition till riksdagen där underhåll och utveckling av landets infrastruktur ingår. Transporter är ett resultat av många olika aktiviteter i ett välfärdssamhälle och en viktig förutsättning för handelsutbytet länder emellan. Vi vill även understryka vikten av att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen utgår från och ytterligare förstärker stråk- och systemperspektivet och lyfter fram betydelsen av en effektiv samverkan mellan trafikslagen.

Godstrafik berör flera politikområden som näringspolitik, energipolitik, klimatpolitik, arbetsmarknadspolitik, skattepolitik etcetera. Sveriges första godstransportstrategi antogs av regeringen 2018 där godsets betydelse tydligt betonas och där behov av kapacitetsstarka, effektiva och fossilfria godstransporter lyfts fram. Det är glädjande att konstatera att godstransportstrategin har fått avtryck i Trafikverkets inriktningsunderlag och att godstransporter är på väg att prioriteras högre, även om många viktiga frågor och åtgärder kvarstår för ett genomförande av hela godstransportstrategin. Det är därför mycket glädjande att nuvarande regering gör en nystart av denna godstransportstrategi. NTR anser att det är nödvändigt för att inte tappa momentum.

NTR uppskattar att Trafikverket 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, tillförlitliga och hållbara transporter. NTR vill i likhet med vad som görs i inriktningsunderlaget särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll. NTR anser att de av regeringen i uppdraget till Trafikverket angivna ekonomiska ramarna inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. För att bibehålla dagens funktionalitet i transportsystemet, eliminera eftersläpande underhåll och skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs således ytterligare resurser. En ökad anslagsram med minst 20 procent bör ligga till grund för den nationella planen för 2026–2037. NTR menar även att förslaget om att ompröva åtgärder som exempelvis kraftigt ökar i kostnad jämfört med tidiga uppskattningar är något som regeringen bör gå vidare med. Staten arbetar i verkligheten med ettåriga budgetar och en lång plan innebär inte att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats. Bättre då att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet.

Att fokus ska ligga på underhåll av vägar och järnvägar är en fråga som NTR har drivit i flera år. Det är därför glädjande att Trafikverket nu fokuserar på underhållet. Samtidigt räcker den föreslagna ekonomiska ramen inte ens i +20 procents alternativet till för att ta igen det eftersläpande underhållet på järnväg. Det saknas också en analys av konsekvenserna av det eftersläpande underhållet för näringslivets konkurrenskraft. NTR vill därför se en särskild, finansierad underhållsplan med tydligt mål om att ta igen det eftersläpande underhållet.

¹ Industrirådets ”[Inspel till nystart av logistikstrategi - För konkurrenskraft, handel och sysselsättning](#)” (2023)

Klimatutmaningen är en svår nöt att knäcka för hela transportsektorn. Elektrifiering av vägtrafiken är nödvändig och såväl biodrivmedel som elektrifiering och vätgas är utöver effektivisering viktiga pusselbitar framåt för de tunga lastbilstransporterna. Även för att ställa om sjöfarten, och flyget, krävs fortsatta insatser för ökad transporteffektivitet och biodrivmedel. NTR vill verka för en omställning av transportsektorn genom åtgärder som värnar om både hållbarhet och Sveriges internationella konkurrenskraft. Då kan Sverige dessutom vara ett föredöme på klimatområdet som andra länder vill ta efter.

En ökning av ramnivån med minst 20 procent är nödvändig för att nå politiska mål

Sverige står inför många utmaningar vad gäller både behovet av en snabb uppbyggnad av beredskapsförmågan och den klimatomställning hela samhället ska genomföra. Samtidigt visar Trafikverket att flera av de av riksdag och regering beslutade transportpolitiska målen inte kommer att uppnås utan statliga investeringar och prioriteringar. I ljuset av behoven bör en ökning av anslagen till infrastruktur vara helt nödvändig för att nå uppsatta politiska mål. Särskilt behövs en högre ram för vidmakthållande med anledning av Trafikverkets konstaterande att det är svårt att upprätthålla dagens funktionalitet i transportsystemet inom de befintliga rammarna. Den gällande nationella planen innebär också att underhållsskulden ökar under planperioden. Bristande underhåll av väg- och järnvägsnätet leder till sämre tillgänglighet och tillförlitlighet samt också till ökade geografiska skillnader och sämre trafiksäkerhet. Allt detta leder till sämre konkurrenskraft genom ökade kostnaderna för näringslivet i form av bland annat ökat slitage på rullande material och sämre utnyttjande av transportresurserna på grund av längre och färre omlopp. NTR önskar därför att Trafikverkets förslag till inriktning om plus 20 procent är som lägst den inriktning som regeringen presenterar i kommande Infrastrukturproposition, det vill säga en ökning från nuvarande ramnivå (959 miljarder kronor, 2023 års priser) till en ramnivå på *minst* 1 151 miljarder under perioden 2026–2037. Samtidigt är det nödvändigt att Trafikverket intensifierar arbetet med att öka produktiviteten för att få ut så mycket infrastruktur som möjligt för varje skattekrona.

Alternativ finansiering

Trafikverket har i inriktningsunderlaget bedömt möjligheten att använda tillkommande finansiering, med särskilda objekt där det kan anses fördelaktigt. Alternativa finansieringsformer, däribland lånefinansiering och EU-finansiering, är något som bör undersökas vidare och kan ge ökade möjligheter för och effektivare genomförande av infrastruktursatsningar kommande år. NTR anser att det är angeläget att Sverige arbetar mer strategiskt med exempelvis CEF (Fonden för ett sammanlänkat Europa) för medfinansiering till prioriterade objekt och stråk. Inför det kommande förslaget för ny europeisk flerårig budgetram bör regeringen arbeta för att EU-budgeten även i framtiden omfattar ett finansieringsverktyg för genomförandet av TEN-T. I och med Sveriges medlemskap i Nato kan andra liknande finansieringsformer bli aktuella och möjligheten bör tillvaratas.

Utgångspunkten för NTR är att utveckling och underhåll av transportinfrastruktur huvudsakligen är, och bör förbli, ett statligt ansvar. Samtidigt menar NTR att alternativa finansieringsformer, som OPS-avtal eller liknande, kan vara tillämpliga för att möjliggöra och påskynda projekt och effektivisera genomförande. Det är dock nödvändigt att även vid alternativa finansieringsformer säkerställa att samhällets resurser används där de gör största möjliga nytta. Transportpolitiska mål, och inte möjligheterna till alternativ finansiering, bör även fortsatt vara vägledande. Andra frågor som bör klargöras i sammanhanget är till exempel undanträngningseffekter för andra åtgärder och villkor för nyttjande om infrastrukturförvaltaren är en an-

nan än staten. Avtal mellan staten och privata investerare bör utformas så att alla kan garanteras tillgång till infrastrukturen på lika villkor. Det är viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av tidigare erfarenheter där andra finansieringsformer än statliga anslag tillämpats såsom Arlandabanan och Öresundsbron.

Det är lönsamt att underhålla infrastrukturen

Varuägares främsta önskemål är ett tillförlitligt transportsystem med få störningar. NTR välkomnar därför att regeringen i sitt uppdrag till Trafikverket 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. NTR vill i likhet med vad som görs i inriktningsunderlaget särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll av både vägar och järnvägar i landet.

NTR anser att de till Trafikverket angivna ekonomiska ramarna i regeringsuppdraget inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av ett robust transportsystem. För att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser. Således bör en ökad anslagsram ligga till grund för den nationella infrastrukturplanen för 2026–2037. Det saknas också en analys av konsekvenserna av det eftersläpande underhållet för näringslivets konkurrenskraft.

En finansierad underhållsplan behövs för att eliminera underhållsskulden

Inte ens i alternativet med 20 procent utökad ram anser Trafikverket sig kunna återta mer än 10–15 procent av det eftersatta underhållet för järnvägen. NTR anser att en så låg ambitionsnivå för återtagande är oacceptabel utan det krävs en gemensam kraftsamling, där alla tillgängliga metoder för att effektivisera underhållsarbetet bör prövas och nya utvecklas. NTR vill vidare att en nationell underhållsplan utarbetas och ingår i den samlade nationella transportplanen för 2026–2037. Det gäller att skapa kontroll över anläggningen och se till att underhållsinsatser kan säkras över tid. För att säkerställa att satsningar på ökat underhåll av infrastrukturen kommer till maximal nytta behövs finansierade långtidsplaner som går bortom den årliga budgetprocessen. NTR efterfrågar därför en finansierad underhållsplan, inklusive kontrollstationer, som inom 20 år har tagit igen det eftersläpande underhållet för väg- och järnvägstransportsystemen. Annars finns en överhängande risk för att underhållsskulden fortsätter att växa från plan till plan trots ökade resurser.

Förbättra infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv

Infrastrukturens bidrag till ökad tillväxt i ett land är välkänt. Trots detta är det många varuägare som har svårt att få sina behov tillgodosedda. En bidragande anledning är godsets låga värdering i de samhällsekonomiska kalkylerna, men också att näringslivets 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 inte på det sättet idag utan utgår från många små delprojekt. Ostkustbanan är en illustration med 14 delprojekt trots att banan är en lång, sammanhållen enkelspårig järnväg. Implementeringen av BK4 är ett annat exempel på bristande stråk- och nodperspektiv och samma riskerar att hända när dagens signalsystem ska ersättas med ERTMS.

Regeringen bör uppdra åt Trafikverket att tydligare koppla infrastrukturutbyggnad till näringslivsinvesteringar i nästa nationella plan. Idag har Trafikverket ingen proaktiv process för att ta hänsyn till dessa, varför flera stora näringslivsinvesteringar som genomförs dras med

flaskhalsar och brister i infrastrukturen. De aviserade och redan påbörjade industriinvesteringarna runt om i landet riskerar att råka ut för stora utmaningar vad gäller tillgängligheten till infrastruktur. I kommande åtgärdsplanering bör Trafikverket därför kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de verksamheter som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i ökad eller ny produktionskapacitet. Även befintliga verksamheters behov av godstransporter måste beaktas vid beslut som påverkar utformningen av och tillgängligheten till infrastruktur.

Trafikverket behöver generellt ett mer systematiskt och proaktivt arbetssätt för att kunna bemöta en omvärld som förändras i ett allt snabbare tempo. NTR vill gärna bidra i processen.

Det internationella perspektivet måste få större utrymme i nationella planen

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. De godsmängder som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterna, mätt i ton, sker med sjöfart, drygt 60 procent. Järnväg och väg svarar för hälften var av de resterande 40 procenten. NTR understryker vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins och handelns behov. Sådan dimensionering av korridorer kan exempelvis handla om lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen. Stråk med många godståg samt stråk som leder till stora internationella och intermodala noder bör ha kapacitet att hantera minst 750 meter långa tåg i betydande omfattning. Det kan också handla om att säkerställa tillgängligheten för tyngre och längre vägfordon till internationella noder och 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. Även tåg färjan mellan Trelleborg och Tyskland har betydelse för redundansen för gränsöverskridande järnvägstransporter och Sveriges varuförsörjningsförmåga.

Sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör konkretiseras och ges utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition.

Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg

NTR är positiva till att regeringen anslog 1,2 miljarder inom ramen för trimningsåtgärder för näringslivsåtgärder på järnväg under planperioden 2018–2029 för att snabbare kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. Ett sådant anslag för näringslivsåtgärder skapar en mer snabbfotad beslutsordning. Åtgärderna som hittills har genomförts har varit positiva för gods på järnväg och flera angelägna projekt för godstrafiken på järnväg väntar på att genomföras. NTR blev därför besvikna när regeringen i sitt fastställelsebeslut för 2022–2033 valde att begränsa näringslivspotten i tid till 2022–2027, vilket även innebar en halvering av anslaget till 600 miljoner kronor. NTR vill att regeringen behåller och återställer denna så kallade näringslivspott men menar samtidigt att den behöver utvecklas i vissa avseenden för att de tillsatta medlen ska kunna nyttjas effektivt. Exempelvis måste Trafikverket göra om förslagen enligt sin planeringsprocedur, trots genomarbetade förslag från varuägare. Här finns en tydlig förbättringspotential för att snabbare komma till handling. På samma sätt bör mindre omfattande förslag kunna genomföras snabbare utan omfattande planering. Det behövs även informationsinsatser för att sprida kunskap om näringslivspotten både internt på Trafikverket och inom näringslivet.

Staten behöver stötta klimatomställningen

Att transportsektorn ska ställa om är självklart men vi måste också ta hänsyn till Sveriges internationella konkurrenskraft när vi väljer åtgärder. Endast då kan Sverige vara ett föredöme på klimatområdet som andra länder vill ta efter. Elektrifiering och biodrivmedel är viktiga faktorer för att kunna ställa om godstransporterna. En ökad och hållbar produktion av biodrivmedel i Sverige är centralt. Både för att främja omställningen av tunga vägtransporter, sjö- och luftfart till fossilfritt på kort och medellång sikt men även för att minska de samhällsviktiga godstransporternas beroende av importerade drivmedel. För att lyckas behöver staten se över tillståndprocesser som idag sinkar utvecklingen.

Utöver elektrifiering och biodrivmedel anser NTR också att åtgärder för att öka transporteffektiviteten är en viktig komponent, eftersom effektivisering kan motverka de kostnadsökningar som omställningen förväntas leda till. Transporteffektivitet kan således bidra till att stärka näringslivets konkurrenskraft.

De insatser som leder till ökad transporteffektivitet och som tas upp i inriktningsunderlaget är inte nya men behöver fortsätta och framför allt intensifieras. Flera av dessa fanns med i den nationella godstransportstrategin från 2018 och de initiativ som presenterades i strategin och som är aktuella men ännu inte helt genomförda bör följa med till arbetet med en ny planeringsomgång.

Intermodalitet, och multimodalitet, möjliggör en effektivare användning av kapaciteten i befintlig infrastruktur. Den intermodala transportkedjans styrka är att varje trafikslag utför den del av godstransporten där det har bäst förutsättningar givet parametrar som ledtid, kostnad och klimatpåverkan. NTR anser att staten behöver bidra till att varje trafikslag kan utvecklas var för sig och tillsammans för att underlätta för intermodalitet och multimodalitet. Några åtgärder som NTR menar bör prioriteras i kommande nationell plan beskrivs nedan.

Förstärk vägnätet för att möjliggöra tyngre lastbilar

Implementering av BK4-vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar, är av stor betydelse för att minska transporternas miljöpåverkan. Det nuvarande bärighetsanslaget räcker inte till och för att uppnå de positiva effekterna är det avgörande att öka bärighetsanslaget. Införandet av BK4 har fått positiv effekt genom att färre lastbilar nu behövs för att transportera samma mängd gods som tidigare. Det är bra för transportköpare, men det är också bra för klimatet och trafiksäkerheten. Eftersom samhällsnyttorna är stora i förhållande till kostnaderna bedömer Trafikverket att det är angeläget att fortsätta arbetet med att öppna upp ett större vägnät för tyngre lastbilar, och helst öka takten. NTR vill se en ytterligare ökad ambitionsnivå när det gäller implementeringen av BK4 i resterande vägnätet och föreslår att år 2026 blir året då hela det statliga BK1-vägnätet är klassat som BK4. Bärighetssatsningar på till exempel broaragnar även Sveriges ansträngningar för ökad beredskap.

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. NTR har tidigare framfört att stadsmiljöavtal bör utvecklas för att kunna användas till att stödja kommunala bärighetssatsningar. I budgetpropositionen för 2024 aviserade regeringen i stället att stadsmiljöavtalen fasas ut. NTR anser att regeringen bör överväga andra stöd till kommunala bärighetssatsningar för att möjliggöra ett sammanhängande vägnät ända fram till relevanta start- och slutpunkter. Det är nödvändigt för att realisera nyttan av tyngre, och längre, lastbilar och öka incitament för investeringar i fordon med speciella bärighetskonfigurationer.

Inför längre lastbilar för effektivare lastbilstransporter

I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd, särskilt i kombination med BK4, är ett effektivt sätt att både förbättra tillgängligheten för näringslivets godstransporter och underlätta för intermodala transporter. I augusti 2022 fattade regeringen det efterlängta beslutet att öppna upp sammanhängande stråk på upp till 450 mil för längre lastbilar och från december 2023 är det möjligt att trafikera en del av det statliga vägnätet. Ambitionen är att ytterligare delar av det statliga och kommunala vägnätet ska öppnas upp för trafik med längre lastbilar under sommaren 2024.

NTR ser det som angeläget att regeringen fattar beslut om att öppna upp de av Trafikverket föreslagna delarna av vägnätet för längre lastbilar så snart som möjligt. För att på bästa sätt kunna kombinera effektiva vägtransporter med andra trafikslag i en intermodal transport behöver lastbärare i möjligaste mån utgå från gemensamma standarder för att säkerställa driftskompatibilitet mellan järnväg, väg och sjöfart. Det gäller även utformningen av fordonskrav för längre lastbilar som Transportstyrelsen ansvarar för, där gällande regelverk avseende exempelvis A-dubbelkombinationens första trailer inte är kompatibel med de allra flesta intermodala järnvägsvagnar. Det är också angeläget att fordonskraven för längre lastbilar i Sverige anpassas så att de hänger ihop med regelverket i Finland som tillät längre lastbilar på upp till 34,5 meter redan i januari 2019.

Underlätta för flytt av vissa långväga transporter från väg till järnväg

Det finns också potential att flytta vissa långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Järnvägens konkurrenskraft skulle gynnas av att järnvägen effektiviseras genom att till exempel elektrifiera kvarvarande oelektrifierade bandelar i samband med underhållsåtgärder, se över bromstaltabeller och möjliggöra för längre, större och tyngre tåg. Det finns också stor potential med flexibla kapacitets- och produktionsplanering när marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) nu börjat tillämpas. Dessa och liknande åtgärder skulle också öka järnvägstransporternas tillförlitlighet och flexibilitet, vilka transportköpare ofta upplever som hinder för en överflyttning. Ett beslut som direkt missgynnar godstransporter på järnväg och som leder till ett ineffektivt kapacitetsutnyttjande, gäller den aviserade kraftiga ökningen av banavgifter i tågplan 2025. NTR håller med Trafikverket om att banavgifterna i stället bör differentieras efter graden av kapacitetsanvändning. Därför ska principerna för banavgifter ses över.

NTR välkomnar Trafikverkets förslag till att skynda på förnyelsen av signalsystemet och implementeringen av det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS. Det är nödvändigt för att möjliggöra digitalisering och automatisering på järnvägen. ERTMS måste samtidigt införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar, vilket bland annat innebär att även här bör ett stråktänk vara styrande. Det är också viktigt att staten medfinansierar den ombordsutrustning som kommer att krävas. Annars riskerar kostnadsökningen att ha negativ påverkan på järnvägen som trafikslag.

Industrispår, och andra typer av icke-statliga spår, är en förutsättning för godstransporter på järnväg eftersom det är där varje godstransport på järnväg har sin början eller sitt slut. För att optimera järnvägssystemet utifrån en helhet menar NTR att Trafikverket behöver 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 det är viktigt att denna möjlighet återinförs för att säkerställa interoperabilitet 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. NTR vill i sammanhanget även lyfta fram betydelsen av att säkerställa den kvarvarande tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland, eftersom den innebär redundans förbi Öresundsbron och Danmark. Detta är något som även har betydelse i ett beredskapsperspektiv.

Stärk sjöfarten

Sjöfart kan vara 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.

Isbrytare är en viktig del av infrastrukturen för sjöfarten och en förutsättning för att möjliggöra trafik på hela Sverige året om för både svenskt näringsliv och totalförsvaret. I samband med beslut om den gällande nationella planen konstaterades att isbrytare är en del av infrastrukturen för sjöfarten, varför Sjöfartsverket bemyndigades att påbörja förnyelsen av två av fem isbrytare. Sjöfartsverket bedömer i sitt inspel till inriktningsunderlaget för perioden 2026–2037² att det också är nödvändigt att fortsätta förnyelsen av den resterande isbrytarflottan. NTR uppmanar därför regeringen att i den kommande revideringen av nationella planen ta ett helhetsgrepp om finansiering av tillräcklig isbrytarkapacitet i syfte att säkerställa tillgängligheten för transporter till och från svenska hamnar året om i hela landet.

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.

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 menar därför att utbyggnaden av digitalinfrastruktur i form av till exempel sensorsstöd i farleder bör finansieras genom nationell plan. NTR föreslår vidare att Sjöfartsverket, tillsammans med bland annat Transportstyrelsen, skyndsamt ska arbeta för att möjliggöra exempelvis navigationsstöd från land.

Noder centrala för intermodala transporter

För att få intermodala transportkedjor att fungera blir nodernas lokalisering, funktion och kostnadsbild central. För att möta framtida behov och utmaningar behöver även noder anpassas och utvecklas. NTR anser att infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom underhålls- och trimningsåtgärder i anslutning till noderna. Det handlar om att bland annat möjliggöra transporter med längre och tyngre tåg och lastbilar. Exempel på andra viktiga åtgärder är utbyggnad av laddinfrastruktur i noder och digital infrastruktur för smarta uppkopplade logistikkedjor där flöden kan synliggöras och effektiviseras.

² Sjöfartsverket, 2023, Sjöfart i inriktningsplaneringen 2026–2037.

Flera av noderna har kommunala och privata huvudmän, vilket gör att staten inte kan påverka utvecklingen av dessa på samma sätt som den statliga infrastrukturen. För en effektiv och ändamålsenlig utveckling av icke-statliga noder bör regeringen överväga en nationell sammanhållen strategi för utveckling av viktiga logistiknoder. Det kan även finnas behov av någon form av medfinansiering eller statligt stöd för att stimulera åtgärder i noderna som eliminerar hinder för intermodala lösningar som till exempel breddat ekobonus.

Vad gäller rangerbangårdar, som är en förutsättning för att godstrafiken på järnväg ska fungera, är det staten genom Trafikverket som ansvarar för drift och utveckling. NTR vill understryka vikten av att regeringen säkerställer rätten till konkurrensneutral rangering, det vill säga att alla tåg företag behandlas lika vid rangering.

Genom att främja utvecklingen av hamnar, terminaler och samlastning kan bytet mellan olika trafikslag underlättas och stimuleras. NTR menar dock att det även behövs en översyn av regelverk samt befintliga skatter och avgifter på de olika trafikslagen, som exempelvis banavgifter och farleds- och lotsavgifter, för att stimulera utvecklingen i önskad riktning. De ökade banavgifterna för godstransporter på järnväg från och med Tågplan 2025 är ett tydligt exempel på beslut som direkt motverkar transporteffektiva godstransporter på järnväg.

Ta hänsyn till näringslivets konkurrenskraft vid beslut om skatter, avgifter och styrmedel för transportsektorn

Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. För att främja ett konkurrenskraftigt näringsliv i landet är det viktigt att styrmedel, skatter och avgifter utformas på rätt sätt och är effektiva samtidigt som de styr utvecklingen i samhället i en önskad riktning. Redan idag har svenska varuägare en konkurrensnackdel i form av långa avstånd inom landet och till huvudmarknaden på kontinenten. Det föranleder högre transportkostnader jämfört med konkurrenter tillika sämre konkurrenskraft. NTR avstyrker därmed styrmedel som dämpar trafik tillväxten för godstransporter. NTR håller däremot med Trafikverket om att väl utformad prissättning av transporter har potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt.

Många styrmedel riktas idag mot transportsektorn och godstransporter men de behöver koordineras bättre för att uppnå en kostnadseffektiv styrning mot uppsatta samhällsmål. Allt som oftast saknas en samlad kvantifiering av konsekvenserna för näringsliv och samhällsekonomi av dessa styrmedel. NTR menar att regeringen bör ge Konjunkturinstitutet i uppdrag att göra en sådan konsekvensanalys som även tar hänsyn till den internationella konkurrenskraften för industri- och handelsföretag.

Konkurrenskraften för transportköpare inom industrin och handeln påverkas även av olika brukaravgifter som banavgifter, hamnavgifter och farleds- och lotsavgifter. En felaktig men relativt vanlig uppfattning vad gäller denna typ av avgifter är att de betalas av transportörer när det i själva verket är transportköparen som betalar avgifterna som en del av tjänsten. I slutändan är det således konsumenterna och producenterna i Sverige som påverkas av brukaravgifter genom ökade priser. Trafikverket gör samma misstag i inriktningsunderlaget avseende farledsavgifter. I övrigt håller NTR med Trafikverket om resonemanget om såväl banavgifter och farleds- och lotsavgifter som kilometerskatt.

Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning måste hänga ihop bättre

NTR ser liksom Trafikverket elektrifieringen av transportsektorn som en av pusselbitarna till att uppnå klimatmålen. För de batteridrivna fordonen kommer laddinfrastruktur att behövas av

olika typer och över hela landet, vilket också olika initiativ i Sverige och inom EU liksom budgetposter i höst- och vårbudgeten visar. Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att *”Många avgörande omständigheter för ökad elektrifiering ligger utanför transportinfrastrukturplaneringen”*. NTR vill dock betona elnätets avgörande roll för elektrifiering och den viktiga kopplingen som finns mellan elektrifiering av transportsektorn och elnätets kapacitet. Staten behöver även se över tillståndsprocesser, eftersom dessa sinkar utvecklingen idag. Det är också önskvärt att tydligare länka ihop regeringens klimathandlingsplan och arbetet med revidering av den nationella planen för transportinfrastruktur.

Se över och förbättra planeringsprocessen

Situationen som Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget visar tydligt på orimligheten i nuvarande processen kring nationella planen, vilket näringslivet har lyft många gånger tidigare. Objekt har tryckts in i slutet av planperioden för att kunna säga att de är med trots att det ofta endast är en liten del som är finansierad. Det gör att till nästa nationella plan uppfattas projektet som låst, eftersom tidigare nationella planer ligger till grund för den kommande planen. Agerandet visar inte på ett tydligt stråktänkande eller ansvarsfull hantering av skattebetalarnas pengar. En etapp påbörjas på en lång sträcka och olika aktörer kan glädja sig åt att projektet har startat men i själva verket det kan dröja många år innan det är färdigställt i sin helhet. Samhällsnyttan realiseras inte förrän hela projektet är genomfört. En mer rimlig ordning skulle vara att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen.

Drift och underhåll av befintlig infrastruktur ska komma först men Sverige måste kunna göra både och: Effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet och tillgänglighet och långsiktigt investera i ny. Inte minst för att kunna säkerställa god tillgänglighet till transportinfrastruktur för företag håller på att etablera sig eller expanderar sin verksamhet runt om i landet samt kopplat till försvarets ökande behov. Den nationella planen är övertecknad och med gällande ram kommer det inte att finnas medel för nya investeringar, och hårda prioriteringar kommer då att krävas.

Det finns stora osäkerheter förknippade med kostnaden för större infrastrukturinvesteringar och gott om exempel på infrastrukturprojekt som blivit betydligt dyrare än beräknat. Syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. NTR välkomnar Trafikverkets förslag om att i ett tidigt skede kunna ta ut investeringar ur planen, om det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än enligt de första beräkningarna. Samtidigt är det viktigt att eventuell omprövning av projekt görs i ett systemperspektiv och att Trafikverket tydligt och transparent kommunicerar var i beslutsprocessen dessa befinner sig i. Staten arbetar i verkligheten med ettåriga budgetar och en lång plan innebär inte att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats. Bättre då att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström
Ordförande

Jenni Ranhagen
Vd