



**Handelskammaren Mittsverige**

Storgatan 23  
852 30 Sundsvall

**Remissyttrande**

Till  
Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

**Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (dnr I2020/02739)**

Handelskammaren Mittsverige lämnar ett remissyttrande till Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022—2033 och 2022—2037 enligt nedan.

Vi står även bakom de delar som berör näringslivet och dess godstransporter i de remissyttrandena över Trafikverkets inriktningsunderlag som lämnats av Näringslivets Transportråd, samt från Regionerna Jämtland/Härjedalen och Västernorrland.

**Inledning**

Handelskammaren Mittsverige är politiskt oberoende och representerar en stor del av näringslivet i Västernorrlands och Jämtlands län. Länens näringsliv har en del likheter och olikheter. Speciellt noteras förekomsten av en stark skogs- och verkstadsindustri som gör Västernorrland till ett av Sveriges mest exportintensiva län. Besöksnäringen är den viktigaste näringen i Jämtland medan exporten ligger på en lägre nivå, men är kraftigt ökande.

De företag och industrier som Handelskammaren Mittsverige representerar exporterar för över 24 miljarder årligen och sysselsätter nästan 28 000 anställda. Råvaran hämtas oftast långt från produktionsenheterna och färdiga produkter skeppas ut på en internationell marknad varför företagen är starkt beroende av tillförlitlig och robust infrastruktur. För att industrins konkurrenskraft inte ska försvagas är samspelet mellan de olika godstrafikslagen järnväg, väg och sjöfart viktigt. Konkurrensen är stenhård, marginalerna relativt låga och företagen påverkas mycket av läget på världsmarknaden. I det internationella perspektivet är regionens företag små aktörer, vilket gör att varje krona i stärkt konkurrenskraft räknas. Samtidigt som industrin blomstrar är besöksnäringen den snabbast växande näringen, både i Västernorrlands- och Jämtlands län, i landet som helhet och internationellt. Det gemensamma för dessa är att de är beroende av en fungerande och pålitlig infrastruktur för persontransporter på järnväg, flyg och väg.



## Sammanfattning

Vid olika tillfällen talar infrastrukturministern om vikten av att hålla ihop Sverige och att miljöperspektiven i satsningar för infrastruktur är av stor betydelse. För vår del av landet handlar det om just det. Trafikverket måste få en större budgetram för att möjliggöra en offensiv transportplan för nyinvesteringar och samtidigt fortsätta ha fokus på drift & underhåll av befintlig infrastruktur i syfte att minska avstånd i arbetsmarknadsregioner och effektivisera gods- och persontrafiken. Vår utgångspunkt är att en utökad budget ram +20% och extern finansiering av nya stambanor för höghastighetsjärnväg därför är nödvändig.

Inom en 20-års period för norra Sverige som helhet, aviseras tillväxt och jättelika satsningar i näringslivet motsvarande 1000 miljarder, varav en del av satsningarna sker i vår region.

Northvolts etablering i Skellefteå, samt industriinvesteringar i SSAB i Luleå, SCA dels den nyligen avslutade investeringen i massabruket och förhoppningsvis ett nytt bioraffinaderi i Östrand samt Metsä Board i Husum. Privata investeringar som riskerar att inte uppnå sin fulla potential om inte statliga infrastruktursatsningar följer i dess spår.

Vi föreslår att Trafikverket i kommande åtgärdsplanering, därför bör kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de industrier som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i produktionskapacitet.

Även om vi ser brister i den prognos för befolkningsutveckling som Trafikverket använder sig av, menar vi att befarad stagnation i detta avseende ska ses som ett incitament för att öka konkurrenskraft och attraktivitet i de norra regioner genom satsningar i infrastrukturen. För att Sverige ska klara omställningen till en hållbar, fossilfri ekonomi krävs konkurrenskraftiga villkor för folk och företag inte minst i de delar av landet som exempelvis hyser den biobaserade industrins värdekedjor.

## Övergripande slutsatser

Handelskammaren Mittsverige i likhet med Näringslivets transportråd, tillstyrker nedan tre övergripande slutsatser i Trafikverkets inriktningsunderlag:

- Nackdelarna och riskerna med en längre planperiod är större än fördelarna.
- Det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll.
- Utrymme för en effektivare framdrift frigörs när nya stambanor finansieras utanför nationell plan.



## Våra synpunkter i korthet

- Effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet och tillgänglighet och investera långsiktigt i ny.
- Finansiera fullt ut och bygg färdigt, istället för att göra insatser stegvis.
- Koppla industriinvesteringar till infrastrukturutbyggnad liksom bostadsinvesteringar vid tidigare Sverigeförhandlingen
- Fortsatt fokus på drift- och underhåll
- Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning måste hänga ihop bättre.
- En ökad prioritering och långsiktigt finansiellt engagemang från statens sida för de regionala flygplatserna.
- Trafikverket behöver prioritera att bromsa in kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder.

## Förtydliganden till ovan synpunkter

### *Effektivisera befintlig infrastruktur och investera långsiktigt i ny*

#### **BK4**

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 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. Samhällsnyttorna är tydliga, men implementeringen går alldeles för långsamt.

Handelskammaren Mittsverige anser liksom Näringslivets transportråd att en ökad ambitionsnivå, när det gäller implementeringen av BK4, är viktig i resterande vägnätet. Det vore rimligt att 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. BK4 vägnätets nyttoeffekter är helt avhängigt att last mile tillåter trafik för tyngre och längre fordon.

I Sverige planeras för att upplåta trafik för längre fordon (34,5 m) inom en snar framtid. Samtidigt som längre fordon kommer att tillåtas på delar av vägnätet i Sverige, finns en tydlig riktning och ambition från näringslivet om att fortsätta arbetet med att tillåta tyngre fordon. BK4 är ett steg, men liksom utvecklingen i Finland så är totalvikter över 74-ton ett mål som näringslivet i dialog med Trafikverket ser som rimligt.



## Fortsätt arbetet med att utveckla sjöfarten

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Omkring 90 procent av all import och export till och från Sverige sker sjövägen. Vår industri är en stor nettoexportör i regionen, en stor del av exporten går via hamnar och under 10 procent av godset fortsätter med sjöfart nationellt. Samtidigt finns det potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning. Flera bra nationella initiativ har tagits inom området bl.a. inom ramen för godstransportstrategin och kartläggning av potentialen i överflyttning från väg- till sjöfart och järnväg. Det arbetet hoppas vi fortsätter och leder till konkreta satsningar i samverkan mellan industri och myndighet.

För att nå framgång i ambitionen med utökad sjöfart anser vi att det krävs en utredning kring affärsmodellerna då det idag blir för dyrt, att köra t.ex. en feeder som går in i flera hamnar längs kusten.

För en konkurrenskraftig sjöfart krävs att Sjöfartsverkets ekonomi förstärks genom ökad anslagsfinansiering. För att hålla hamnar i norra Sverige öppna vintertid, som är avgörande för exportindustrins godstransporter, anser vi att Sjöfartsverket behöver göra investeringar för att ersätta en ålderstigen fartygsflotta för isbrytning. Sjöfartsverket har gjort ett inspel till inriktningsplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

I sitt inspel lägger myndigheten ett stort fokus på åtgärdsförslag som bidrar till överflyttning av transporter av gods från väg till sjöfart och föreslår bland annat att den kommande nationella planen ska omfatta finansiering av fyra nya isbrytare.

Liksom andra branschorganisationer stödjer Handelskammaren Mittsverige Sjöfartsverkets förslag till att finansiera anskaffningen av nya isbrytare via den nationella planen för transportsystemets utveckling.

## Nyinvesteringar i infrastrukturen inom nationella planen

Våra högst prioriterade projekt för nyinvesteringar som vi anser viktiga för att långsiktigt utveckla infrastrukturen i vår region:

- Botniska korridoren med **Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan** är påbörjade och behöver byggas klart
- Investeringar i vägar **Rv 84, E45 samt E14** längs det s.k. Mittstråket Sundsvall - Storlien behöver förstärkas med bland annat mittseparering för att kunna hålla minst 100 km/h på hela sträckan.
- **E4 som idag går genom Örnsköldsvik** behöver få ny sträckning utanför centrum då det är en av fem städer i landet som inte klarar den bindande normen vad gäller kvävedioxid i områden där människor bor och vistas. Dessutom en enormt hög risk för olyckor med farligt gods mitt i stadskärnan. En omdragning av E4 utanför Örnsköldsviks stadskärna skulle bidra till en ansenlig minskning av koldioxidutsläpp & buller samtidigt som det möjliggör en hållbar stadsutveckling.



- Investeringar och underhåll på **Norra Stambanan** för att uppnå redundans för godstransporterna. Den växande näringslivet och särskilt den kraftigt växande besöksnäringen ställer krav på tillgängligheten och kortare restid, max 4 timmar, än idag till exempelvis Stockholmsregionen.

#### *Projekt för alternativa finansieringsformer*

- **Inlandsbanan** – givet att förutsättningar i form av finansiering utanför den nationella planen finns för ett genomförande ser vi en utvecklad Inlandsbana som en viktig del i ett starkare transportsystem i den norra halvan av landet, avseende både person och godstrafik med särskild koppling till den norska marknaden. Banan kan också fylla en funktion som alternativ vid trafik hinder norr om Ånge eller längs Botniabanan.

#### *Finansiera fullt ut och bygg klart istället för att göra insatser stegvis*

Trafikverkets förslag till inriktning bygger på fyrstegsprincipen – en princip om att undvika nyinvesteringar genom att i första hand minska efterfrågan, i andra hand optimera dagens system och i tredje hand bygga om. Först i fjärde hand blir det fråga om att bygga nytt. Denna princip kan verka klok, men hårdrar vi fyrstegsprincipen leder det till det som Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget; att halvbyggda projekt såsom Nya Ostkustbanan, inte byggs färdigt. Valet att bygga nytt är i själva verket redan gjort och måste fullföljas. De fulla effekterna av gjorda investeringar i Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanan och Norrbotniabanan kan inte tillgodogöras förrän den sista etappen är klar. Först då kan långa, tunga och snabba tåg sättas in och transportkostnader kapas.

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 flera delprojekt trots att banan är en lång, sammanhållen enkelspårig järnväg. Att inte ta vara på systemeffekterna är ett gigantiskt resursslöseri som går tvärs emot hela tankegången bakom fyrstegsprincipen.

#### *Koppla industriinvesteringar till infrastrukturutbyggnad liksom bostadsinvesteringar vid tidigare Sverigeförhandlingen*

Idén med Näringslivspott för att snabbt kunna göra åtgärder där behov uppstår är god. Dock måste inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen bättre analysera och inkludera de stora investeringar som sker.

Nästan 1000 miljarder i investeringar i norra Sverige för nya industrier, omställning av nuvarande och besöksnäring som några tillväxtbranscher ställer krav på åtgärder i infrastrukturen, särskilt anslutande infrastruktur, hamnar och terminaler. Dessa är ofta väl kända och planerade för i de regionala utvecklingsplanerna men saknas i underlagen till nationell plan för infrastrukturen.



Regeringens tidigare uppdrag till Trafikverket att koppla bostadsinvesteringar till infrastrukturutbyggnad, så som det skedde i Sverigeförhandlingen, bör kopieras för att till kommande nationella plan 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.

### *Fortsatt fokus på drift- och underhåll*

Att fokus ska ligga på underhåll av vägar och järnvägar är ett viktigt budskap från näringslivet. Det är därför glädjande att Trafikverket fokuserar på underhållet så som de gör. Samtidigt räcker den föreslagna ekonomiska ramen inte ens i +20 procents alternativet till för att ta igen det eftersläpande underhållet. Det saknas också en konsekvensanalys av vad det eftersläpande underhållet innebär för näringslivets konkurrenskraft.

I en nyligen publicerad rapport från Transportföretagen konstaterar de att var 10:e statlig väg är i mycket dåligt skick. Dagens underhållsskuld är 19,7 miljarder kronor. Om inte ökade resurser tilldelas vägunderhållet beräknas skulden växa till närmare 42 miljarder kronor 2030. För att vägnätet inte ska fortsätta förfalla krävs det enligt rapporten att det årliga underhållet till vägbeläggning ökar från dagens cirka 3 miljarder till 5,4 miljarder kronor per år fram till 2030. Vill vi att vägarnas standard ska förbättras jämfört med hur det är idag krävs ännu mer. För att minimera underhållsskulden till år 2030 krävs det 7,1 miljarder kronor per år fram till 2030, alltså mer än en fördubbling.

”Så länge resurserna till vägunderhåll understiger behovet kommer Trafikverket tvingas prioritera vägar med mycket trafik och de stora sammanhängande stråken. Gapet mellan stad och land kommer att växa” enligt Transportföretagen.

Handelskammaren Mittsverige driver bärighetsgrupper där konsekvenserna av vägnätets sämre beskaffenhet märks dagligen. Här vill vi se krafttag från regeringen för att motverka den polarisering av vägnätets standard som är på väg att ske.

### *Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjningen*

För de batteridrivna fordonen kommer laddinfrastruktur att behövas av olika typer och över hela landet, vilket också olika initiativ och budgetposter i höstbudgeten visar. Vi stödjer även här den diskussion som Näringslivets Transportråd för och pekar på att Trafikverket i inriktningsunderlaget missar att ta upp elnätet som förutsättning för elektrifiering och den viktiga kopplingen som finns mellan elektrifiering av transportsektorn och elnätets kapacitet.

Elektrifiering av vägtrafiken är nödvändig, men omfattar främst personbilar och lätta lastbilar för att uppnå klimatmålen. Biodrivmedel i form av biogas och vätgas är viktiga pusselbitar framåt för de tunga lastbilstransporterna.



En ökad satsning på biodrivmedel för flyget parallellt med en tydlig plan för flygets elektifiering är nödvändigt för att behålla konkurrenskraften i vårt avlånga land. Ett elektifierat flyg öppnar också upp nya transportvägar som med dagens teknik inte är möjliga, t ex i ost-västlig riktning över norra Sverige och Norden.

Förslag om ökade drivmedelspriser för att dämpa efterfrågan på transporter är dock något som näringslivet ser med oro på, eftersom det påverkar dess transporter och konkurrenskraft, liksom villkoren för alla människor i de delar av landet som har långt till hamn eller järnväg, på ett orimligt sätt.

Vi vill verka för en omställning av hela transportsektorn genom åtgärder som värnar om både hållbarhet och hela Sveriges internationella konkurrenskraft.

Näringslivet ser en brist med inriktningsunderlaget i detta avseende, då det saknas åtgärder för att öka transporteffektiviteten.

### *En ökad prioritering av de regionala flygplatserna*

Inriktningsunderlaget saknar aspekter kring förutsättningar och finansiering för de regionala flygplatserna. Kommuner och regionen tar för närvarande ett alltför stort ekonomiskt ansvar för att skapa rätt förutsättningar för näringslivet, samhällsekonomin och samhällsberedskapen i hela Sverige där de regionala flygplatserna matar in till den statliga flygplatsen Arlanda. Jämlika ekonomiska förutsättningar och tillgänglighet över landet är helt nödvändigt för att hålla ihop Sverige.

Flyget och flygplatserna har en avgörande betydelse för att tillgodose exportindustrins resebehov, turistindustrins tillväxt samt samhället förmåga till skydd och beredskap.

Flera av de medelstora och större företagen i regionen som driver exporttillväxten har utländska ägare och ingår i stora multinationella koncerner som verkar på en hårt konkurrensutsatt global marknad.

Förutom de stora företagen finns även en stark tradition av småföretagande som kopplas till branscherna cellulosaindustri, bioraffinaderi, högteknologisk verkstadsindustri m.fl. Länets exportintensiva industri innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba anslutningar till Arlanda för vidare resor till kunder och ägare runt om i världen. Ett bra exempel är BAE Systems Hägglunds som de senaste två månaderna vunnit exportaffärer på 10 Mdkr och den svenska försvarsmakten ska växa. Affärer av den digniteten med utländska kunder adresserar på ett tydligt sätt vikten av bra kommunikationer och effektiva flygresor för medarbetare och kunder.

Utöver flygplatsernas betydelse för ekonomisk tillväxt, så utgör de även en betydande samhällsnytta vid samhällskriser, olyckor och andra särskilda händelser. Det visar inte minst tiden under pandemin då flyget behövdes för snabba transporter av material, sjukvårdspersonal och patienter, samt för ett par år sedan i arbetet med att bekämpa omfattande skogsbränder.



## *Trafikverket behöver bromsa kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder*

Ett prioriterat arbete för Trafikverket bör vara att bromsa in den nuvarande kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder som - om den fortsätter i nuvarande takt under åren 2022–2033 - kommer att urholka anslaget på 622,5 miljarder kronor med i storleksordningen 50 miljarder kronor, vilket är orimligt.

Kostnadsavvikelser medför att viktiga åtgärder i nationell, såväl som regional transportplan inte kan genomföras utan får skjutas på framtiden. En utveckling i vår region som växer och som vi noterar med stor oro.

För Handelskammaren Mittsverige

Oliver Dogo  
Verkställande Direktör  
Handelskammaren Mitsverige

Anders Eriksson  
Regionchef och ansvarig för infrastrukturfrågor  
Handelskammaren Mittsverige