

Remissvar

Jernkontorets diariernr 120/20

Stockholm 2021-01-29

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioderna 2022–2033 respektive 2022–2037

Jernkontoret lämnar nedan sitt yttrande över rubricerade ärende. Alla punkter är viktiga men tas här upp i någon form av fallande prioritetsordning – utan anspråk på att vara absolut. Dessutom hänvisas till det remissyttrande som lämnats av Näringslivets Transportråd – som samlar transportköparna – där Jernkontoret är medlem.

En ökning av infrastrukturanslaget med mer än 20 procent samt att eliminera det eftersatta underhållet är ett minimum

Anslagen till underhåll och investeringar behöver öka mer än vad som anges i Trafikverkets inriktningsunderlag. Verket anger i underlaget att det eftersatta underhållet på järnväg ökat till 43 miljarder SEK vilket kan jämföras med 36 miljarder SEK i det inriktningsunderlag som togs fram 2015 inför nu gällande infrastrukturplan. För vägnätet var det eftersatta underhållet cirka 18 miljarder SEK 2015 och nu har detta ökat till cirka 23 miljarder SEK. Det eftersatta underhållet för både väg och järnväg kommer dessutom att öka ytterligare när anläggningarna inte kan underhållas i den takt som krävs enligt verket.

Jernkontoret förordar den inriktning i Trafikverkets underlag där infrastrukturanslaget ökar med 20 procent jämfört med gällande plan och att det eftersatta underhållet elimineras. Samtidigt kan man inte bortse ifrån att det eftersatta underhållet av infrastrukturen uppgår till totalt 66 miljarder SEK enligt Trafikverkets beräkningar. För att åtgärda det eftersatta underhållet av vägar och järnvägar behövs följaktligen ett tillägg på 66 miljarder SEK varav 43 miljarder SEK till järnväg och 23 miljarder SEK till väg. Till och med i verkets mest generösa alternativ ”plus 20 procent” som redovisas i inriktningsunderlaget landar det eftersatta underhållet på ett belopp i storleksordningen 50 miljarder SEK. Detta är oacceptabelt och riskerar att leda till att stålindustrins konkurrenskraft påverkas negativt.

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

Infrastrukturpropositionen måste innehålla en långsiktig finansierad underhållsplan

I den kommande infrastrukturpropositionen bör en långsiktig finansierad underhållsplan ingå som en bärande del. Det är bra att underhåll av befintlig infrastruktur för förbättrad funktionalitet prioriteras i inriktningsunderlaget, men ambitionsnivån måste alltså höjas.

Nya stambanor bör finansieras utanför infrastrukturplanen

Trafikverket förordar att nya stambanor finansieras på annat sätt, dvs. utanför infrastrukturplanen så att de inte tränger ut angelägna åtgärder. Jernkontoret delar denna uppfattning då finansiering av megaprojekt inom ordinarie infrastrukturanlag riskerar att tränga ut ordinarie verksamhet.

Finansiering av nya isbrytare samt drift av isbrytare bör omfattas av den nya infrastrukturplanen

Den exportinriktade stålindustrin är enormt beroende av sjöfarten och sjötransporter måste naturligtvis fungera även vintertid. Finansiering av nya isbrytare samt drift av denna verksamhet bör ingå i den nya infrastrukturplanen och finansieras via statliga anslag, dvs. inte via farledsavgifterna. På samma sätt som vägtrafiken är beroende av effektiv vinterväghållning är sjöbaserade transporter beroende av fungerande isbrytning.

Infrastrukturpropositionen bör innehålla ett uppdrag till Trafikverket att påskynda effektiviseringen av transporterna under den nya planperioden

Trafikverket bör under den kommande planperioden öka sitt engagemang för att effektivisera alla transportslag. Särskilt angeläget är dock att utbyggnaden av vägnätet påskyndas för att uppnå högre bärighet s.k. BK4 för tyngre (74 ton) och längre lastbilar. Motsvarande insatser bör påskyndas för längre, tyngre och större tåg i syfte att effektivisera även godstransporterna på järnväg. Genom att lasta mer gods på lastbilar och tåg effektiviseras transporterna samtidigt som utsläppen och belastningen på miljön minskar.

I halvtidsutvärderingen av den nationella godstransportstrategin konstaterar Trafikanalys att det senaste decenniets energieffektivisering för tunga lastbilar, godståg och flyg tycks ha avstannat mellan 2018 och 2019. Dessutom lyser utvecklingen mot större och tyngre transporter dessvärre med sin frånvaro – trots en ambitiös nationell godstransportstrategi.

Infrastruktur och transporter måste fungera på vägar och järnvägar även i de delar av Sverige som har mindre trafikflöden men där stora exportvärden skapas

Den svenska stålindustrin har sin verksamhet i gleset befolkade orter utanför storstadsregionerna och med stora avstånd till marknaden. Järn och stål framställs vid 13 anläggningar i Sverige. Majoriteten av stålindustrin finns i mellan Sverige och i Bergslagen. Underhållsinsatser är därför nödvändiga även på vägar och järnvägar i dom delar av Sverige som har mindre trafikflöden men där stora exportvärden skapas, såsom inom gruv-, stål- och skogsindustri.

Transportmyndigheterna bör underlätta horisontella samarbeten för ökad effektivitet

Transportmyndigheter kan agera som *facilitator* och underlätta samarbeten. Detta kan ske genom bland annat ökad transparens ifråga om godsflöden samt genom att tillhandahålla öppna data. I Trafikverkets inriktningsunderlag beskrivs inte de möjligheter som horisontella samarbeten mellan flera varuägare och transportföretag skapar för effektivare godsflöden. Horisontella samarbeten har dock en rad fördelar, såsom ökad fyllnadsgrad och minskad klimatpåverkan. Det finns alltså en betydande potential i att bygga ut dessa samarbeten.

Näringslivspotten för järnväg bör fördubblas under kommande planperiod

Att med kort varsel göra mindre investeringar för förbättringar av infrastrukturen, genom till exempel kapacitetshöjande åtgärder har visat sig vara väldigt effektivt. Näringslivspotten för järnväg bör därför fördubblas under kommande planperiod. Även om de insatser som genomförts hittills varit angelägna och löst många problem så behövs ytterligare åtgärder och resurser.

Positivt att fyrstegsprincipen lyfts fram som vägledande för inriktningsunderlaget, men andra åtgärder än höjda avgifter och skatter bör prövas under steg 1

Det är bra att den s.k. fyrstegsprincipen lyfts fram som vägledande för inriktningsunderlaget – 1) tänk om, 2) optimera, 3) bygg om och 4) bygg nytt. Däremot bör i första hand andra åtgärder än höjda skatter och avgifter prövas vid steg 1 eftersom dessa påverkar industrins konkurrenskraft negativt.

De internationella stråkens och den nationella infrastrukturens betydelse för den svenska ekonomin bör lyftas fram i den kommande infrastrukturpropositionen

Att hela transportkedjan med godsflöden nationellt och internationellt måste fungera är något som borde redovisats mycket tydligare i inriktningsunderlaget. Infrastrukturen i Sverige måste sättas in i ett bredare internationellt perspektiv så att betydelsen av effektiva godsstråk och noder för export- och importorienterade näringar framgår klart och tydligt.

Behåll dagens 12-åriga planperiod

Dagens 12-åriga planperiod för infrastrukturinvesteringar bör behållas. Trafikverket anser att en förlängning av planperioden till 16 år är för lång och minskar den framtida handlingsfriheten, vilket är en uppfattning som Jernkontoret delar.

Genomför konsekvensanalyser av höjda skatter och avgifter på transporter

Banavgifterna på järnväg har höjts kraftigt i tidigare infrastrukturplaner. Detsamma gäller farleds- och lotsavgifterna för sjöfarten. Enligt Trafikverket kommer dessa avgifter även i fortsättningen att ligga på en hög nivå under de kommande planperioderna (2022–2033 alt. 2022–2037). Samlade analyser av vad detta betyder för näringslivets konkurrenskraft bör därför genomföras.

Störningar av godsflöden måste undvikas vid införandet av det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS genom att bland annat koordinera tidsplanen för införandet med andra länder

Det är angeläget att införandet av det nya signalsystemet ERTMS på det svenska järnvägsnätet sker utan störningar av godsflöden. Vid genomförandet är större samlade insatser längs stambanorna i Sverige och längs EU:s godskorridorer att föredra, framför etappvisa och i tid utdragna åtgärder.

Regeringens hantering av stigande kostnader för beslutade investeringar och underhåll bör redovisas i den kommande infrastrukturpropositionen

Det är bra att regeringen uppdragit till Trafikverket att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling samt vid genomförande av investerings- och reinvesteringsprojekt. Det är viktigt att regeringens slutsatser ifråga om resultatet av detta uppdrag redovisas i den kommande infrastrukturpropositionen.

Nya uppgifter som läggs på Trafikverket bör finansieras av ökade anslag parat med mer effektiva processer internt

Ett nytt insatsområde som anges i inriktningsunderlaget är Trafikverkets medverkan i återuppbyggnaden av det civila försvaret, samhällssäkerhet och beredskap. Kostnaderna för detta beräknas uppgå till 11 miljarder SEK för perioden 2022–2033 respektive 14 miljarder SEK för perioden 2022–2037 – i inriktningen "plus 20 procent" i ökat anslag. Motsvarande kostnad i nu gällande nationell plan är satt till 0 SEK under 12 årsperioden 2018–2029.

Det är viktigt att sådana nya uppgifter också följs av ytterligare anslag. Självklart måste även Trafikverket effektivisera och prioritera sin verksamhet så att inte resurser dräneras från huvuduppgiften, dvs. att underhålla och utveckla infrastrukturen.

Sjöfartens och flygets betydelse för näringslivet bör adresseras mera utförligt i en kommande infrastrukturproposition jämfört med inriktningsunderlaget

Inriktningsunderlaget har starkt fokus på vägar och järnvägar medan sjöfart och flyg ägnas mindre uppmärksamhet. Eftersom alla transportslag behövs för näringslivets transporter bör både sjöfart och flyg uppmärksammas ytterligare.

I likhet med i industrin föreslås Trafikverket öka insatserna för innovation under planperioden

I inriktningsunderlaget anges en oförändrad ambitionsnivå på anslagen till forskning och innovation. På samma sätt som industrin nu satsar på bland annat innovationer för koldioxidfri stålproduktion och gruvsdrift bör även Trafikverket öka fokus på innovation under planperioden.

Den nyligen förlängda ekobonusen kan fungera som näringslivspott inom sjöfarten

Sjöfartsverket har föreslagit att en näringslivspott införs för sjöfarten likt den som finns för järnväg, men det ekobonussystem för sjöfarten som nyligen förlängts till och med år 2022 bör vara tillfyllest för sjöfarten i detta sammanhang.

Bo-Erik Pers
Verkställande direktör

Mathias Ternell
Handelspolitisk direktör