



Diarienummer: I2020/02739

Teknikföretagens yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Teknikföretagen välkomnar möjligheten att svara på ovanstående remiss.

Teknikföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation som företräder svensk tillverkningsindustri. Tillsammans står våra drygt 4 200 medlemsföretag för en tredjedel av Sveriges export. Våra medlemmar verkar inom bland annat fordonsindustrin, telekom, elektronik och kraftutrustning. Gemensamt för dem är att nästan all försäljning sker i global konkurrens. Teknikföretagens uppdrag är att ge företagen bästa möjliga konkurrenskraft.

Utöver detta remissvar stödjer Teknikföretagen även innehållet i remissvaren från Näringslivets Transportråd samt Svenskt Näringsliv, och vill hänvisa till dem även i frågor som ej tas upp i detta remissvar.

Sveriges transportsystem är en viktig förutsättning för att svenskt näringsliv, som exporterar en stor andel av sin produktion, ska kunna ha verksamhet i Sverige. Det blir också allt tydligare att planeringen av transportsystemet vidgas till att även påverka och påverkas av andra områden och processer, såsom digitalisering och elsystemets utbyggnad. Det är bra och naturligt givet den utveckling som sker i stort. Vi anser också att våra medlemmar idag mer än någonsin är en möjliggörare för transportsektorns omställning och att detta är viktigt, inte bara för Sverige, utan också utanför landets gränser när produkter och tjänster går på export.

Teknikföretagen vill understryka behovet av att säkerställa ändamålsenliga kopplingar mellan samtliga initiativ som pågår. Särskilt gäller det exempelvis den nu uppstartade Elektrifieringskommissionens arbete, uppdrag runt elvägar samt stationär laddning och det pågående arbetet med nästa nationella infrastrukturplan. En stark elektrifiering av transportsektorn i Sverige kommer att bidra både till klimatmålen och ytterligare främja innovationskraften i svensk industri till nytta för framtida export och sysselsättning.

Teknikföretagens svar i korthet

Teknikföretagens huvudsakliga ståndpunkter kan sammanfattas i följande punkter:

- 1) Omvärldsanalysen av framtidens transportinfrastruktur behöver ta hänsyn till fler faktorer
- 2) Utveckla den transportinfrastruktur vi har, inte enbart vårda och underhålla
- 3) Utvecklingen av elinfrastrukturen och transportinfrastrukturen behöver kopplas ihop
- 4) Effektivisera transportsystemet och gör effektivisering till ett eget åtgärdsområde
- 5) Dra nytta av EU-medel för breddad finansiering
- 6) Noggranna konsekvensanalyser är nödvändiga för de åtgärder som föreslås för att uppnå klimatmålen
- 7) Ny teknik är en del av lösningen

Följande punkter i Trafikverkets inriktningsplanering stödjer Teknikföretagen:

- **Nackdelarna och riskerna med en längre planperiod är större än fördelarna, det kortare planperspektivet på 12 år är att föredra.** En kortare planperiod ger större möjligheter att förhålla sig till den snabba utveckling som pågår genom digitalisering och elektrifiering av transportsystemet.
- **Det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll.** Underhållsskulden behöver fortsätta minska. Viktigt att också använda underhåll och reinvesteringar för att höja, inte bara bibehålla, standard och kapacitet.
- **Utrymme för en effektivare framdrift frigörs när nya stambanor finansieras utanför nationell plan.** Det är helt nödvändigt för att annan viktig utveckling av transportsystemet ska kunna genomföras.

Omvärldsanalysen av framtidens transportinfrastruktur behöver ta hänsyn till fler faktorer

Med en allt snabbare förändringstakt i samhället, nya industricentra som växer fram, krav på en starkare krisberedskap och stundande klimatförändringar anser Teknikföretagen att Trafikverkets prognoser behöver kompletteras med hänsyn till de olika omvärldsfaktorer som i hög grad påverkar transportinfrastrukturen.

En mer nyanserad och utvecklad omvärldsanalys är nödvändig av två orsaker: Omvärldsfaktorerna behövs för att kunna göra en bra planering av vilken infrastruktur som och därigenom hur mycket medel som erfordras för att åstadkomma detta. Omvärldsfaktorerna är också viktiga att ta hänsyn till för att kunna möta en snabb förändringstakt i samhällsutvecklingen men även möta oförutsedda kriser.

Svenska företags konkurrenskraft behöver säkras – mer än ”bara” godstransporter

Alldeles oavsett perioder av kriser eller ekonomisk uppgång behöver svenska företags konkurrenskraft säkras och utvecklas. Det är avgörande för hela landets välbefinnande att företagen har tillgång till robusta, tillgängliga och tillförlitliga transporter för arbetskraft, råvaror och varor.

I de två planeringsramarna, -20% och +0%, försämras förutsättningarna för goda transporter. Det är inte ett rimligt scenario. Tvärtom, svenska företags tillgång till väl fungerande transporter behöver förbättras. Det gäller den traditionellt godsintensiva delen av svensk industri men det är också relevant för att stödja utveckling och tillväxt av nya etableringar. För det krävs tillräckliga medel för att vidmakthålla och utveckla förutsättningarna för effektiva och hållbara godsflöden. Men det behövs också ett proaktivt arbetssätt som möter etableringarna av nya företag, industrier och arbetstillfällen runt om i landet. Möjligheter behöver finnas för människor att pendla till dessa arbetsplatser och företagen behöver kunna lösa sina behov av kompetensförsörjning. Transporter för näringslivet är inte entydigt med gods, det krävs en bredare syn.

Planeringen av landets infrastruktur bör ta i beaktande de nya industricentra som växer upp i snabb takt på andra orter än i storstäderna, såsom exempelvis utbyggnaden av Northvolts batterifabrik i Skellefteå där man skapar flera tusen nya arbetstillfällen. Här är en fungerande infrastruktur för persontrafik avgörande för att kunna attrahera kompetent personal.

Infrastrukturplaneringen behöver i större grad beakta olika scenarier för urbaniseringen. Transporterna runt våra städer måste säkras för att undvika framtida flaskhalsar och kapacitetsbrister. Samtidigt får inte urbaniseringen vara ett resultat av underinvesteringar i andra delar av landet. Det rimmar illa med en målsättning om att hela Sverige ska kunna leva och utvecklas.

Klimatförändringar, pandemier och andra kriser – hur skyddar vi transportinfrastrukturen?

I en rad kustnära tätorter förbereder kommunerna sig redan för en höjd havsnivå till följd av klimatförändringarna. Vallar och andra skydd mot havet byggs upp, nya bostadsområden i hamnområden klimatsäkras och skyfallsplaner är numera standard i de flesta orter i landet. På vilka sätt planerar vi för att klimatsäkra transportinfrastrukturen så att vi kan säkra trygga och tillförlitliga transporter även med en ökad mängd stormar, skyfall och andra naturkatastrofer? I Trafikverkets rapport har klimatförändringarnas inverkan på transportsystemet fått ett alltför begränsat utrymme. På samma sätt måste Trafikverket ytterligare lyfta in perspektivet om ökad robusthet i transportsystemet för att säkra kritiska värdekedjor som avgörande för samhällets funktionalitet. Det rör flera av exportindustrins värdekedjor men även grundläggande saker som transporter av livsmedel och läkemedel.

Även om långt ifrån alla förändringar vi sett under Covid-19-pandemin 2020 kommer bli bestående bör vi kunna anta att en ökad användning av digitala verktyg för möten, en ökad andel distansarbete och ökad näthandel är trender som kan kvarstå. Detta kan innebära en förändrad efterfrågan av transporter, vilket påverkar planeringen. Sammantaget behöver infrastrukturplaneringen ta hänsyn till och vara flexibel inför snabba förändringar i samhället.

Teknikföretagen anser att:

- *infrastrukturplaneringen behöver skapa förbättrade förutsättningar för en större flexibilitet och snabbare kunna möta etableringar av nya industrier och arbetstillfällen.*
- *de framtagna prognoserna behöver kompletteras för att basera medels- och åtgärdsbehov på en mer heltäckande bild avseende den framtida utvecklingen. Många omvärldsfaktorer påverkar behovet av infrastruktur och de låter sig inte fångas fullt ut i de konventionella prognosmodellerna.*

Utveckla den transportinfrastruktur vi har, inte enbart vårda och underhålla

Inriktningsunderlagets starka fokus på att **vårda** den infrastruktur som finns är bra, avsaknaden av detsamma är en historiskt viktig förklaring till den underhållsskuld som nu finns och behöver omhändertas. Det kan också ses som en rimlig prioritering utifrån de planeringsramar som gällt för uppdraget. Behoven är dock större och kan inte mötas genom att enbart vårda, det behövs ytterligare medel för att möjliggöra en nödvändig uppgradering av infrastrukturen. Den nuvarande ramen är helt enkelt för snäv.

Underhållet bör ändå kompletteras så att insatserna också ger en utveckling av transportsystemet. När underhålls- och reinvesteringsåtgärder planeras är **det viktigt att också ta tillfället i akt att uppgradera** för framtiden. Därigenom kan underhållet över tid leda till en betydande standardhöjning av infrastrukturen. Standardhöjningen kan se ut på olika sätt. Det kan innebära ökade hastigheter, högre bärighet för godstransporter, större robusthet som ger tillförlitligare transporter.

Teknikföretagen föreslår att:

- *det årligen tas fram en resultatrapport som redovisar standardhöjningen för transportinfrastrukturen i hela landet.*
- *en tydligare beskrivning över vilken kvalitet/nivå på infrastrukturen som kommer råda i olika delar av landet givet planeringsramar och en utveckling genom underhåll tas fram.*

Utvecklingen av elinfrastrukturen och transportinfrastrukturen behöver kopplas ihop

En ökad elektrifiering är en viktig komponent för att nå transportsektorns klimatmål och det är angeläget att snabbt utveckla förutsättningarna för att nå det målet. Teknikföretagen ser också en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen i Sverige som ett sätt att ytterligare stärka Sveriges konkurrenskraft när det gäller såväl elektrifierade fordon, batteriteknik och elnät. Går ett antal länder före kommer detta även skynda på utvecklingen i EU och globalt samt ge ett tydligt bidrag till den globala klimatomställningen.

Inriktningsplaneringen belyser behovet av en ökad elektrifiering genom utbyggnaden av en ändamålsenlig laddinfrastruktur vilket är positivt. Det bör dock

understrykas att med tanke på den takt i nybilsförsäljning som skett 2020 och utökade andelar lastbilar som är helt eller delvis eldrivna, så kommer ytterligare och fortsatt satsning på laddinfrastruktur att vara helt nödvändig för att möjliggöra omställningen.

Rätt förutsättningar för att ladda fordon är i sig självt inte tillräckligt. Ett elnät med rätt kapacitet och en tillräcklig elproduktion är andra nödvändiga pusselbitar för att lyckas elektrifiera transporterna. Det handlar både om ett förstärkt stamnät och utbyggnad av regionala samt lokala elnät längs de stora godsstråken. Genom den nu pågående elektrifieringen så ökar beroendet mellan två viktiga infrastruktursystem: transporter och elektricitet. När utvecklingstakten ökar så förstärks också det beroendet och kan samtidigt generera positiva synergier om nya tekniska lösningar ges tillräckligt utrymme.

Elektrifieringen ger stora möjligheter men leder också till nya frågeställningar och utmaningar som måste hanteras proaktivt och framsynt i samverkan mellan myndigheter och näringsliv.

Teknikföretagen anser att:

- *utbyggnaden av laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon även fortsättningsvis måste skyndas på för elektrifieringen. En ökad samverkan mellan Svenska Kraftnät, Trafikverket och Energimyndigheten är avgörande för att öka takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur.*
- *sambanden mellan transportsystemets elektrifiering och elsystemets totala funktionalitet behöver ägnas betydligt större uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med den nationella infrastrukturplanen och infrastrukturpropositionen.*

Effektivisera transportsystemet och gör effektivisering till ett eget åtgärdsområde

Effektiviseringen av transportsystemet är en åtgärd med god potential som dessutom har flera syften. Den leder till en minskning av det totala transportarbetet vilket i sin tur reducerar klimatpåverkan såväl som behovet av mer kapacitet. Vidare finns möjligheter i själva infrastrukturförvaltningen där planering, byggande och vidmakthållande kan göras enklare, snabbare och billigare.

I inriktningsunderlaget berörs effektiviseringsmöjligheterna på flera ställen och det är positivt. Givet potentialerna föreslår Teknikföretagen att det fokuset stärks ytterligare inför det fortsatta arbetet. Ett förslag för att snabbare få ut alla nyttor är att göra effektiviseringen av transportsystemet till ett **tydligt och eget åtgärdsområde**. På så sätt skapas det en tydlig ram med tillhörande resursallokering, målsättningar och effekter.

Det specifika innehållet kan formas i arbetet med att ta fram nästa nationella transportplan men Teknikföretagen kan redan nu lämna några förslag till innehåll:

- **Effektivare godstransporter på väg**
 - Arbetet behöver fortsätta för att skapa sammanhängande BK4-stråk som möjliggör ökad trafik med energieffektiva tyngre lastbilar och även genomföra de mindre vägförbättringar som möjliggör trafik med längre, energieffektiva lastbilar på stora godsstråk.
 - Söka ytterligare möjligheter att öka effektiviteten
- **Fortsatt trimning av järnvägssystemet**
 - Systematisk och snabb eliminering av systemets viktigaste flaskhalsar
- **Smartare och resurssnålare transporter**
 - Optimera fyllnadsgrader och minska halvtomma transporter
 - Förbättra intermodaliteten genom fokuserat åtgärdande av brister i bytespunkter mellan olika transportslag
- **Kostnadseffektiviseringar i infrastrukturförvaltningen**
 - Sänkta kostnader för underhåll och investeringar genom att ta till vara möjligheter i digitalisering, teknisk utveckling och genomförandeformer
- **Uppföljning av effektivitetsutvecklingen**
 - Åtgärdsområdet syftar till att öka effektiviteten i transportsystemet som helhet och då är det också rimligt att mäta utvecklingstakten och föreslå ytterligare åtgärder.

Sedan några år är det möjligt att köra tyngre lastbilar på de delar av vägnätet som har BK4-klassning. Teknikföretagen ställer sig dock frågande till varför införandet av längre lastbilar upp till 34,5 meter dröjer i Sverige. Finland införde detta redan i början av 2019 och Trafikverket utredde detta redan 2018–2019. Utredningen är även remitterad av Infrastrukturdepartementet under 2019.

Digitalisering, uppkoppling och automatisering är möjligheter som kan och ska användas för att nå effektiviseringsmål. Teknikföretagen och dess medlemmar är övertygade om att utvecklingen inom området kan komma transportsystemet till godo i en snabbare takt än dagens. Men då behöver målen bli skarpare, arbetet än mer fokuserat och nya arbetsformer skapas som knyter ihop näringslivets produkter och lösningar med statens/sektorns behov av att lösa utmaningarna fort och framgångsrikt.

Teknikföretagen föreslår att:

- *effektiviseringen av transportsystemet pekas ut som ett tydligt och eget åtgärdsområde för att skapa en tydlig ram med tillhörande resursallokering, målsättningar och effekter. Effektiviseringen bör i princip omfatta allt från planering, utveckling, förvaltning till hur transportsystemet nyttjas.*

Dra nytta av EU-medel för breddad finansiering

Det internationella perspektivet för infrastrukturplaneringen kan ytterligare förstärkas i inriktningsunderlaget. Här finns möjligheter att söka stöd till finansieringen av ett mer hållbart transportsystem med hjälp av en rad olika EU-satsningar, bland annat EU:s gröna giv, återstartspaket och även EU:s långtidsbudget för återhämtning efter pandemin (2021–2027). Som utpekats i EU:s gröna giv kommer det krävas investeringar av både offentlig och privat sektor. Här gäller det att vara aktiv och ta initiativ till ett utökat europeiskt samarbete kring framtidens hållbara transportlösningar, med utgångspunkt i de behov som finns i landet av en utbyggnad av elsystemet och elektrifiering av transporterna, automatisering, digital omställning osv.

Hållbara lösningar på export

Ett ökat europeiskt samarbete är också av största vikt för att kunna vara med och påverka utvecklingen, att undvika olika system som skapar hinder istället för att sänka barriärer för transport och export. Ett exempel där Sverige måste samarbeta inom EU och ta ledning är i det gränsöverskridande arbetet på EU-nivå för uppkopplade och automatiserade fordon.

Att delta i den europeiska samarbetet är också avgörande för att svenska hållbara lösningar ska kunna exporteras till andra länder. Redan idag går över hälften av landets export till Europa och det är av största vikt att svenska företag behåller sin konkurrenskraft internationellt. Här är tanken på en ständig världsutställning för svensk transportinfrastruktur en intressant satsning.

Teknikföretagen anser att:

- *Sverige snarast ska ta fram en plan som maximerar möjligheterna att ta del av EU:s olika finansieringssatsningar för att delfinansiera viktiga investeringar i transportinfrastrukturen.*
- *Nya hållbara tekniska lösningar ska upphandlas till transportsystemet för att vidareutveckla och förbättra det svenska systemet men också för att ge praktiska exempel till andra länder hur man kan ställa om transportsystemet, vilket kommer att gynna exporten.*

Noggranna konsekvensanalyser är nödvändiga för de åtgärder som föreslås för att uppnå klimatmålen

Transportsektorns negativa klimatpåverkan måste minska om Sverige ska nå sina klimatmål. Transportsystemets ökade elektrifieringsgrad är en åtgärd som gör detta möjligt. Effektivisering av transporterna är en annan åtgärd. Inriktningsunderlaget pekar också på ytterligare åtgärder. Ett ökat användande av biodrivmedel för att reducera användningen av fossila bränslen samt en höjning av priset på fossila bränslen som ett sätt att minska efterfrågan på transporter presenteras som ytterligare åtgärder. Det är positivt att inriktningsunderlaget är så pass tydligt som det är på dessa punkter, men den bristande konsekvensanalysen oroar.

En nationell ökning av transportkostnaderna till följd av ökade drivmedelspriser skulle slå orimligt hårt mot svenska företag och industrier och i förlängningen mot den svenska välfärden. Transportsektorns klimatmål kan nås på det sättet men till ett mycket högt pris, att många viktiga transporter stannar och att svensk konkurrenskraft försämras radikalt.

Biodrivmedel som ersättning för fossila bränslen är en viktig del av lösningen för att nå de svenska klimatmålen. Men även här behövs en djupare analys för den framtida utvecklingen avseende tillgång och prisutveckling. Större ansträngningar behöver göras för att finna ytterligare lösningar på klimatutmaningarna. Kraftfullare åtgärder behöver vidtas för att uppnå effektivisering och på att skapa goda alternativ till fossila bränslen, i hela landet.

Teknikföretagen anser att:

- *föreslagna åtgärders konsekvensbeskrivningar behöver breddas och kompletteras. Det verkar klart att de är positiva sett till klimateffekten, men andra aspekter behöver förstås bättre för ett mer komplett beslutsunderlag.*

Ny teknik är en del av lösningen

Nya tekniska lösningar kan både bidra till en ökad effektivisering av transportsystemet, att uppfylla klimatmålen och att stärka näringslivets konkurrenskraft. Här kan många olika lösningar tillsammans bidra till en stor effekt i form av minskad bränsleförbrukning och därmed minskade utsläpp. Som exempel kan nämnas hur Volvos satsning på att leverera fordonsdata från alla Volvobilar till Trafikverket på ett tydligt sätt bidrar till effektivare vinterunderhåll av vägarna. Detta uppskattar Trafikverket kan spara så mycket som 60 miljoner kronor per år.

Ett annat exempel är värdet av längre och tyngre lastbilar som kan minska både bränsleförbrukning och klimatpåverkan. Ökad samlastning med hjälp av digitalisering kan även öka fyllnadsgraden i lastbilarna. Samtidigt kan tekniska lösningar för att reducera luftmotståndet på lastbilarna minska bränsleutsläppen. Ytterligare exempel är det elektrifierade transportsystemets möjliga positiva inverkan på elnätets kapacitet och effektivitet. Med hjälp av nya tekniska lösningar för exempelvis smart laddning kan elnätet användas mer jämnt fördelat över dygnet och elfordon laddas när det finns ett överskott på el.

Automatiserade vägtransporter är något som kommer att introduceras stegvis under de kommande tio åren. De kan ge betydande fördelar både i form av effektivisering av vägtransporter och bidra till att möta den stora brist på yrkesförare som finns idag. Därför måste infrastrukturplaneringen redan nu börja ta höjd för en introduktion av automatiserade fordon på det allmänna vägnätet. Teknikföretagens bedömning är att automatiseringens roll inte beaktas i tillräcklig omfattning i inriktningsunderlaget, i synnerhet då tidsperspektivet sträcker sig till 2033 alternativt till 2037. Som exempel på vad som behöver tas i beaktande är att ett eller flera svenska "trafikkontrolltorn" för automatiserade vägtransporter kommer att behövas med tåg, flyg och järnvägstransporter som förebild. Det bör även planeras för dedikerade körfält för autonoma fordon längs stora transportstråk.

För att kunna lösa transportsystemets omställning som helhet får inte heller vätgas som fordonsbränsle för både lättare och tyngre fordon förbises. Vätgasen är ytterligare ett sätt att kunna uppnå klimatmålen och behöver tas med i planen framåt eftersom drivmedlet sannolikt kommer att ha en viktig roll i transportsystemet på sikt.

Sverige har en fantastisk möjlighet att skapa ett modernt och framtidssäkert transportsystem som möter människors och näringslivets behov. Ett sådant transportsystem har på många sätt ett större och komplexare teknikinnehåll för att möta behoven avseende hållbarhet och effektivitet. Det gäller dock att vi ser till att möjligheterna med ny teknik beaktas i infrastrukturplaneringen, så att inte utvecklingen begränsas. Flera av Teknikföretagens medlemmar finns i den internationella frontlinjen när det gäller den här typen av teknik. Vi har en stark tro på att vi kan bidra än mer till utvecklingen genom ett ännu närmare samarbete mellan det offentliga, akademien samt näringslivet och välkomnar sådana initiativ.

Med vänlig hälsning

Teknikföretagens Näringspolitiska avdelning

Patricia Kempff
Näringspolitisk chef

Emilia Käck
Ansvarig Energi och Infrastruktur