

Er ref: Infrastrukturdepartementet i.remissvar@regeringskansliet.se
Ert diarienumr: I2020/02739 i.nationellplan@regeringskansliet.se

Vår ref: Skogsindustrierna Karolina Boholm
Vårt diarienumr: R:2021-07 karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (Rapport TRV 2020:73376)

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen som ska ligga till grund för kommande Infrastrukturproposition. Skogsindustrierna instämmer även med det remissyttrande som lämnats av Näringslivets Transportråd och Svenskt Näringsliv, samt vill dessutom ge följande egna synpunkter.

Sammanfattning

Trafikverkets resonemang och avvägningar i Inriktningsunderlaget är genomtänkta. Skogsindustrierna tillstyrker därmed de flesta av bedömningarna.

Skogsindustriernas yttrande kan sammanfattas i följande punkter:

- Ökad transportefterfrågan är bra och viktigt för Sverige
- Längre planperiod än 12 år genererar ingen ytterligare nytta
- Utgångspunkten för Trafikverkets prioriteringar är väl avvägda
- Stadsmiljöavtalen bör utvecklas för att tydligare omfatta godstransporter
- En ökning av ramnivån med 20 procent, till 747 miljarder, är nödvändig för att nå politiska mål
- Finansieringen av nya stambanor bör ligga utanför nationell plan
- Vidmakthållande bör få än större prioritet så att eftersatt underhåll kan minimeras
- Klimatmålen förutsätter utbyggd infrastruktur för elektrifiering
- Regeringen bör ta fram en strategi för produktion av biodrivmedelsproduktion i Sverige
- KI bör utveckla mått på industrins konkurrenskraft med exportpriselasticitet
- De samhällsekonomiska kalkylerna behöver utvecklas med avseende på godstransporter
- Fokusera på hela stråk och projekt istället för delsträckor i kommande arbete
- Kompetensförsörjning av transportsektorn behöver hanteras och Trafikverket har en viktig roll

Skogsindustrierna vill lyfta några särskilt angelägna frågor branschen önskar se i kommande Infrastrukturproposition:

- Investering i ny isbrytarflotta är det mest angelägna investeringsobjektet för svensk konkurrenskraft i kommande Nationell plan, eftersom sjöfarten är det viktigaste trafikslaget vid både import och export
- Tempot i implementeringen av BK4 måste höjas, så att införandet är färdigt till 2025
- Tydligt mål om att ta igen eftersläpande underhåll inom 20 år genom en långsiktig finansierad underhållsplan, som bör beslutas i riksdagen
- Elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät behöver genomföras
- Fjärrlotsning med navigationsstöd från land bör påskyndas med regeringsuppdrag
- Fortsätt med Näringslivpotten för järnvägen
- Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder

Skogsindustriernas avstyrker följande:

- Styrmedel som dämpar trafiktillväxten för godstransporter

Skogsindustriernas yttrande

Handel är grunden för välstånd och tillväxt men utan fungerande transporter är handel inte möjligt. Godstrafik betyder därmed arbetstillfällen. Motivet för staten att ha stora anslag till infrastrukturen är att det är en kollektiv nytta som bidrar till konkurrenskraft, jobb och till att nå miljömålen. Att staten tar detta ansvar är för att infrastruktur behöver hänga ihop i ett nationellt perspektiv men också för att infrastruktur binder ihop nationen. Tillväxt, handel och transporter hänger ihop.

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande logistikkedjor, en effektiv transportnäring och funktionell infrastruktur. Godstrafik berör flera politikområden som näringspolitik, miljöpolitik, arbetsmarknadspolitik, skattepolitik etcetera. Det är mycket glädjande att konstatera att Sveriges första godstransportstrategi antogs av regeringen 2018 där godsets betydelse tydligt betonas och där behov av kapacitetsstarka, effektiva och fossilfria godstransporter lyfts. Det är också mycket 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.

Ökad transportefterfrågan är bra och viktigt för Sverige

Sverige ska vara en fossilfri välfärdsnation. Välfärd förutsätter en konkurrenskraftig industri som motorn i Sveriges tillväxt och välfärd. Ökad industriproduktion en förutsättning för det och förutsätter ökat transportarbete. För att målet ska nås måste transportarbetet för gods öka samtidigt som de blir allt effektivare och med lägre utsläpp. Effektivare transporter innebär att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder mer gods med färre fordonsrörelser för alla trafikslag.

Längre planperiod än 12 år genererar ingen ytterligare nytta

Skogsindustrierna tillstyrker Trafikverkets bedömning om att planperioden fortsatt bör vara 12 år och inte 16 år. De negativa aspekterna med att låsa fast sig under en för lång tid är tydliga och Skogsindustrierna ser inga fördelar med en längre plan. En tolvårig plan är redan en lång plan och de utmaningar som finns med infrastrukturen blir inte bättre med en ännu längre plan. Omvärldsfaktorer kan förändra sig och det är därför viktigt att ha frihetsgrader framåt. Kanske finns det fog att fundera även om de tolvåriga planerna istället ska förkortas med tanke på att planerna ofta innehåller åtgärder som kommer sent i planperioden och då endast med delsträckor. Se avsnittet "Fokusera på hela stråk och projekt istället för delsträckor i kommande arbete" för vidare resonemang.

Utgångspunkten för Trafikverkets prioriteringar är väl avvägda

Skogsindustrierna tillstyrker Trafikverkets prioritering av: vidmakthållande, sjöfartsåtgärder, redundans (också kallat krisberedskap/robusthet/informationssäkerhet), trimningsåtgärder, miljöåtgärder och länsplaner. Trafikverket anger också införandet av ERTMS som prioritering men där anser Skogsindustrierna fortsatt att tidplanen och implementeringstaken delvis kan ifrågasättas. Det offentliga måste också ta ett större finansiellt ansvar för implementeringen. Viktigast vid införande av ERTMS är att Sverige ligger i rätt takt i förhållande till implementeringen i Danmark och Tyskland. Stadsmiljöavtalen infördes 2018 och har varit ett nytt sätt för infrastrukturutveckling i kommuner men verktyget måste utvecklas ytterligare för att komma till full nytta. Idag omfattas inte godstransporter fullt ut av stadsmiljöavtalen och det finns stora kommunala behov för detta. Slutligen prioriterar Trafikverket anslag till forskning och utveckling, vilket verkligen är ett viktigt ändamål. Samtidigt måste frågan ställas om Trafikverket verkligen är rätt myndighet för att styra och finansiera forskning och utveckling kopplat till transportområdet.

En ökning av ramnivån med 20 procent till 747 miljarder är nödvändig för att nå politiska mål

Sverige står inför många utmaningar både vad gäller effekter efter pandemin och den klimatomställning hela samhället ska genomföra. Samtidigt visar Trafikverket att flera beslutade transportpolitiska mål av de av riksdag och regering 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 ramarna. Bristande underhåll som främst drabbar det perifera väg- och järnvägsnätet leder också till ökade geografiska skillnader samt sämre trafiksäkerhet. Skogsindustrierna önskar därför se att Trafikverkets förslag till inriktning om plus 20 procent är den inriktning som regeringen presenterar i kommande Infrastrukturplan, det vill säga en ökning från nuvarande ramnivå (622,5 miljarder) till en ramnivå på 747 miljarder under perioden 2022–2033.

Finansieringen av nya stambanor bör ligga utanför nationell plan

Skogsindustrierna tillstyrker Trafikverkets bedömning att nya stambanor bör ligga utanför kommande nationell plan. Trafikverket framför flera goda argument till varför så bör ske och menar också att stambanoprojekt blir effektivare om det hanteras separat. Ett av det mest vägande argumenten mot att ha nya stambanor i den nationella planen är att Trafikverket konstaterar att många angelägna åtgärder då inte ryms i planen och att funktionaliteten i befintlig infrastruktur inte kan upprätthållas. I nuvarande nationella plan uppgår nya stambanor till en summa om 71 miljarder. Dessutom visar Trafikverket att de åtgärder som kan genomföras istället för nya stambanor ger betydligt högre samhällsekonomiska nyttor. Trafikverket anger att samhällsnyttan blir 100 miljarder högre för andra åtgärder utan att kostnaderna ökar inom befintlig ram. För inriktningen med 20 procents ökad ram blir samhällsnyttan 65 miljarder högre om nya stambanor tas bort från nationella planen. Detta är ett anmärkningsvärt konstaterande av Trafikverket och bör vara grund för övervägande om stambanorna överhuvudtaget ska genomföras givet de begränsade resurser som finns.

Vidmakthållande bör få än större prioritet så att eftersatt underhåll kan minimeras

Sverige har under en lång tid underlåtit att fokusera på underhållet av redan befintlig infrastruktur. Det vi ser nu är ett eftersläpande underhåll som trots stora satsningar inte hänger med de verkliga behoven. Regeringar har under de senaste fyra mandatperioderna satsat mer på underhåll än tidigare, men trots det har budgetramarna satts för lågt i förhållande till behoven. Trafikverket konstaterar att det är effektivare att förebygga problem än att ta hand om akuta händelser. Eftersom svenska politiker sedan 90-talet inte prioriterat anslagen till vidmakthållande har vi nu hamnat i en situation med dyrare akuta åtgärder. Trafikverket konstaterar att den befintliga infrastrukturen ska vårdas, och allt annat vore kapitalförstöring. Skogsindustrierna anser därför att minimum för alla inriktningar Trafikverket föreslår, bör utgå från att vidmakthållande av dagens funktionalitet säkerställs.

Trafikverket anger att så mycket som 63 procent av vägnätet är byggt för 1970, ett vägnät i behov av reinvesteringar för att det ska fortsätta vara både säkert och farbart. Att lappa och laga dessa vägar är inte långsiktigt hållbart. Både det hög- och lågtrafikerade vägnätet kommer att få standardsänkningar framöver. Även standardsänkning för järnvägen är att vänta utanför de fyra största trafikerade stråken. Följefeffekter är längre transporttider och förseningar som kommer att påverka både personresor och godstransporter negativt. Situationen är inte hållbart för ett land som ska hänga ihop och skapa möjligheter och tillgänglighet i hela landet. Transportpolitiska målet om infrastruktur för utveckling i hela landet uppnås inte.

Situationen som Sverige nu befinner sig i gör att det behövs hårda prioriteringar i de olika ekonomiska ramarna. Trafikverket prioriterar vidmakthållande i de föreslagna inriktningarna. Det är välkommet. Trots det kan konstateras att år 2033, i slutet av planperioden, kommer det eftersläpande underhållet fortfarande vara 66 miljarder. Endast i inriktningen med ökat anslag om 20 procent och utan nya stambanor, frigörs 13 miljarder för att ta igen eftersatt underhåll. Det skulle i så fall betyda att 53 miljarder återstår, vilket fortfarande är en enorm summa. Samtidigt anger Trafikverket att det skulle finnas 23 miljarder för nya investeringar.

Det är av yttersta vikt för den svenska konkurrenskraften att det eftersläpande underhållet minimeras. I enlighet med Trafikverkets eget ställningstagande att vårda den befintliga infrastrukturen, bör underhåll bör gå före nyinvesteringar så länge ett stort eftersatt underhåll finns kvar. Trafikverket anger själva att "nyttan med att upprätthållande den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar". Skogsindustrierna anser att underhåll och trimningsåtgärder i statens infrastruktur bör prioriteras framför nyinvesteringar så att infrastrukturskulden minskar. Skogsindustrierna anser därför att utav de 23 miljarder som är möjliga att anslå till nya projekt, så bör hälften av detta istället anslås vidmakthållande. Det betyder att totalt 25 miljarder (13+12) i så fall skulle anslås för att åtgärda eftersatt underhåll och reinvesteringar. Det skulle ändå betyda att 41 miljarder av eftersatt underhåll kvarstår. Skogsindustrierna anser samtidigt att regeringen bör lämna en proposition till riksdagen om en finansierad långsiktig underhållsplan för att inom en given tidsperiod, exempelvis 20 år, minimera det eftersläpande underhållet. En överenskommelse över blockgränser om att vårda redan genomförda investeringar är mycket angelägen.

Klimatmålen förutsätter utbyggd infrastruktur för elektrifiering

För att bli ett fossilfritt välfärdsland måste regeringen driva en politik som syftar till fossilfria transporter samtidigt som konkurrenskraften gentemot omvärlden stärks och transportarbetet ökar. Ökad industriproduktion av klimtsmarta produkter ökar också transportarbetet. Därför är Trafikverkets skrivningar om att dämpa transportefterfrågan med höga drivmedelspriser problematiska. Resonemanget går kanske till del att applicera till personresor i storstäder men för godstransporter bör Sverige gå i motsatt riktning. En fördubbling av drivmedelspriset får konsekvenser för den konkurrensutsatta internationella industrin. En fyrdubbling av drivmedelspriset, med ett drivmedelspris på 50 kr per liter, är orimligt om Sverige samtidigt ska behålla jobben. Redan idag har svenska företag långa avstånd inom landet och till huvudmarknaden på kontinenten. Det föranleder högre transportkostnader jämfört med konkurrenter tillika sämre konkurrenskraft. Trafikverket konstaterar också att den tunga trafiken kommer att påverkas hårdare än personbilstrafiken eftersom bränslekostnadshöjningarna kommer att ge problem för näringslivets konkurrenskraft. Skogsindustrierna avstyrker därmed styrmedel som dämpar trafikillväxten för godstransporter.

Att godstransporterna ska bli fossilfria är möjligt om rätt åtgärder genomförs. Skogsindustrierna instämmer med Trafikverkets bedömning att elektrifiering och biodrivmedel är en viktig del för omställningen av transportsektorn. Skogsindustrierna tillstyrker även Trafikverkets bedömning om det offentliga ansvar för laddinfrastruktur. Regeringen har nyligen angivit att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i en takt som gör att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Regeringen har därför givit Trafikverket i uppdrag att inleda planering för utbyggnad av ca 300 mil elväg längs det statliga vägnätet och analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbaddning av tunga fordon längs större vägar. Skogsindustrierna välkomnar denna mycket angelägna satsning.

Samtidigt är regeringens huvudsakliga väg mot en fossilfri transportsektor reduktionsplikten. Så som förslaget om reduktionsplikt, nu ute på remiss, är utformat är det dieselfordon som får axla den största bördan. Särskilt stort lass kommer de dieselfordon som inte har några andra alternativ att få dra, vilket främst omfattar de allra tyngsta lastbilarna. Skogsindustrierna anser inte att den tunga trafiken, det vill

såga det segment som Trafikverket skriver har svårast att ställa om, ska ta det största kostnaden för reduktionsplikten. De tyngsta godstransporterna saknar både möjligheter till elektrifiering och andra drivmedel, exempelvis etanol. Detta bakvända angreppssätt bör omvärderas och regeringen bör istället ta ett kostnadseffektivitetsperspektiv och ställa högre krav på de segment och transporter som har lättast att ställa om och som dessutom har flera alternativ att välja mellan. Inför Regeringens och Energimyndighetens kontrollstation 2022 saknas en ordentlig konsekvensbeskrivning om effekterna på svensk industris konkurrenskraft av reduktionsplikten finnas.

Regeringen behöver uppdra åt Energimyndigheten att ta fram relevanta underlag som belyser näringslivets konkurrenskraft. Skogsindustrierna föreslår att regeringen tillsätter följande två utredningar för att till nästa kontrollstation ha ett komplett kunskapsunderlag och en utförlig konsekvensanalys:

- Utredning om vilken kombination av styrmedel och åtgärder som behövs för att nå etappmålet för transportsektorn med minsta möjliga negativa påverkan på samhällsekonomi, internationell konkurrenskraft och det övergripande målet för transportpolitiken, samt hur reduktionsplikten på ett balanserat och kostnadseffektivt sätt kan bidra till etappmålet.
- Utredning om hur olika reduktionspliktskurvor för bensin och diesel kan uppfyllas i verkligheten utifrån drivmedelsstandarder och tillgång på rätt sorts biodrivmedel, samt vad kostnaden blir och hur stora konsekvenser det får för transportsystem, samhällsekonomi, internationell konkurrenskraft, bioekonomins utveckling, svensk biodrivmedelsproduktion och det övergripande klimatmålet. Utredningen bör också beröra hur beskattningen av drivmedel kan justeras efter hand som andelen fossilt kol minskar och även hur justerad beskattning kan dämpa prisökningen på drivmedel som reduktionsplikten medför.

Trafikverket anger att det behövs 70 procent mer biodrivmedel för att nå klimatmålen för transportsektorn till 2030 och de skriver att detta inte är problemfritt eftersom det inte är säkert att det kommer att komma från hållbar produktion. Samtidigt anger Trafikverket att Sverige kan nå klimatmålen till 2035 om vi behåller samma andel biodrivmedel (21 procent) som används idag.

Skogsindustrierna tillstyrker Trafikverkets förslag att regeringen tar fram en strategi för produktion av biodrivmedel. Skogsindustrierna förslår samtidigt att regeringen uppdrar åt Trafikverket att ta fram underlag om hur infrastrukturen och transportsystemet skulle kunna bidra genom effektivare logistikflöden. Eftersom bioenergi är transportkostnads känsligt kan Trafikverket bidra genom att sänka transportkostnaderna för bioenergi i Sverige och därmed möjliggöra konkurrenskraftig produktion av biodrivmedel i Sverige med svensk råvara. Trafikverket sitter själva på nycklarna till flera av de påverkande faktorerna så som ökat underhåll, bärighet, snöröjning, ökad tillgänglighet, fokus på lågtrafikerade banor, BK4, tyngre och längre tåg samt HCT-fordon. Detta är något som Skogsindustrierna påpekade redan 2016 i remissyttrandet till Inriktningsunderlaget.

Mått på industrins konkurrenskraft måste utvecklas med exportpriselasticitet. Elektrifieringen av den tunga lastbilstrafiken kommer att ta längre tid för gods- än för personbilstrafiken, vilket innebär högre bränslekostnader för den tunga trafiken. Detta påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt. Dessutom är det extra kännbart på landsbygden och i branscher med hög känslighet för ökade transportkostnader, och få alternativ, så som skogsbruket. Exportpriselasticiteten¹ är ett mått som KI tidigare har använt för att se effekter för exportindustrin av höjda transportkostnader. Homogena produkter, tex pappersmassa, som handlas på världsmarknaden är priskänsliga. Därför blir ökade transportkostnader svåra vältra över på kunder. För mer differentierade produkter kan situationen

¹ För att läsa mer om exportpriselasticitet se Konjunkturinstitutet specialstudie Nr 10: [2006:10](#)

se annorlunda ut. Skogsindustrierna vill se ett regeringsuppdrag till KI för att uppdatera skattningarna av exportpriselasticitet för olika branscher och redovisa dem öppet. Det skulle vara ett tydligt mått på effekterna av högre transportkostnader industrin.

De samhällsekonomiska kalkylerna behöver utvecklas med avseende på godstransporter

Infrastruktur är en förutsättning för ett lands tillväxt. Trots detta är det många industrier som har svårt att få behoven tillgodosedda. En bidragande anledning är godsets låga värdering i de samhällsekonomiska kalkylerna. Det är sedan länge kartlagt att de samhällsekonomiska värden för godstransporter och sättet de förs in i kalkylerna uppvisar brister.² I grunden handlar det tillförlitligheten inte inkluderats i godstidsvärderingen på ett adekvat sätt. Tillförlitligheten är den viktigaste aspekten för näringslivet godstransporter. Regeringen bör ge Trafikverket, VTI och Trafikanalys i uppdrag att utvärdera, uppdatera och utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar som berör gods. Ett långsiktigt uppdrag om att utveckla metodiken för nettonuvärdeskvoterna (NNK) för gods skulle ge politiken ett bättre beslutsunderlag.

Fokusera på hela stråk och projekt istället för delsträckor i kommande arbete
Situationen som Trafikverket beskriver i Inriktningsunderlaget visar tydligt den orimliga process kring nationella planen som näringslivet många gånger har lyft tidigare. Många projekt trycks in i slutet av planperioden för att säga att de är med trots att det ofta bara är en liten del av projektet som är finansierat. Det gör att till nästa nationella plan så är många projekt låsta, eftersom tidigare nationella planer brukar ligga till grund för den kommande planen, trots att det inte finns en finansiering för hela projektet. Agerandet visar heller inte på ett tydligt stråktänkande eller att hantera skattebetalarnas pengar ansvarsfullt. Samhället får inte samhällsnyttan förrän hela projektet är genomfört. En snutt byggs på en lång sträcka och olika aktörer kan glädja sig åt att projektet har startat fast det kan dröja många år innan det är färdigställt. En mer rimlig ordning vore att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen. Finns inte det ekonomiska utrymmet att genomföra hela projektet under planen bör inte heller projektet tas med. Skogsindustrierna anser att det här oskicket måste sluta så att vi får relevanta infrastrukturplaner som också har finansiering för genomförande.

Kompetensförsörjning av transportsektorn behöver hanteras och Trafikverket har en viktig roll

Att fokus har hamnat på kompetensförsörjning i inriktningsunderlaget är ett viktigt steg framåt. Infrastrukturbyggande handlar inte bara om att prioritera medel i en budget eller hur mycket pengar som kan gå till genomförandet, utan många gånger är det resursbrist i form av personer som begränsar möjligheterna. I fråga om nya stambanor är frågan om kompetensbrist också relevant. Skogsindustriernas medlemsföretag vittnar om att det idag i Trafikverkets region Öst är svårt att få framdrift i för godset angelägna järnvägsprojekt eftersom flera arbetar på Ostlänken.

Trafikverket har en central roll kring kompetensförsörjning i sektorn, men inte bara kopplat till infrastrukturbyggande utan i vissa fall också trafikering. Detta gäller särskilt i järnvägssektorn där Trafikverket är den aktör som styr och håller samman systemet. Andra delar av transportsektorn har också utmaningar med kompetensbristen inom transportsektorn, detta gäller särskilt lotsar och lastbilschaufförer. Kompetensbristen påverkar industrin negativt och hindrar effektivitet. Skogsindustrierna ser fram emot att regeringen och Trafikverket har en tydligare aktiv roll framåt inom kompetensförsörjning.

² "VTTV (Value of Transport Time Variability): Method development and synthesis. Value transfer, measurements, and decomposition of VTTV", Viert et al (2015); "Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler", Vierth och Nyström (2013)

Angelägna åtgärder i Infrastrukturpropositionen

Investering av nya isbrytare måste bli det mest angelägna investeringsobjektet i Infrastrukturplanen

Redan i inledningen i Trafikverkets inriktningsunderlag anger verket att de ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för alla trafikslag inklusive sjöfarten. Flera investeringsobjekt kopplade till farleder finns med i Trafikverkets förslag men de ger inte klart besked om investering i en ny isbrytarflotta. Detta trots att Sjöfartsverket i sin inlägga pekat ut att det bör vara med. Industriproduktion behöver ha möjlighet till säkra leveranser året runt och sjöfart är det dominerande trafikslaget för export. Utan isbrytare riskeras Sveriges industriproduktion i mellersta och norra Sverige. Isbrytningen är därmed en grundförutsättning för tillgänglighet sjövägen. Utan en statlig finansiering av isbrytarflotta riskerar vi försening i ett redan försenat projekt samt ökade farledsavgifter på uppemot 25 procent. Det kommer också leda till att politiska mål om mer sjöfart inte kommer att kunna realiseras eftersom farledsavgifterna redan idag är för höga för att stimulera överflyttning. En ny isbrytarflotta är det mest angelägna investeringsobjektet, av alla trafikslagen, då exporten är helt beroende av fungerande sjötransporter. Regeringen måste därför tydligt sätt ner foten i Infrastrukturpropositionen så att det uttryckligen framgår att förnyelse av isbrytarflottan ska ingå under nya investeringsobjekt i den kommande nationella planen.

Implementering av BK4 för högre transporteffektivitet

Med ett BK4-vägnät är det möjligt att framföra effektivare lastbilar med en bruttovikt upp till 74 ton, vilket ger sänkta utsläpp, lägre kostnader och färre lastbilar på vägarna. Det är bra för miljön och klimatet, det stärker industrins konkurrenskraft och förbättrar trafiksäkerheten. Skogsbrukets råvarutransporter använder i princip alla vägar, och därmed alla typer av vägklasser i Sverige och om 74 tons lastbilar ska bli vanligt förkommande i hela Sverige behöver i princip hela det statliga vägnätet och delar av det kommunala vägnätet klassas som BK4. Trafikverket anger att 90 procent av vägnätet klarar 74 tons lastbilar redan i dag. Av det totala antalet broar (cirka 16 000) är det cirka 700 som måste åtgärdas för att klara BK4. Skogsindustrierna konstaterar glädjande att Trafikverket prioriterar införandet av BK4 i flera av de föreslagna inriktningarna. För att få högre samhällsnytta snabbare behöver BK4-vägnätet omfatta hela det statliga BK1-vägnätet senast 2025. Skogsindustrierna önskar därför se att regeringen prioriterar snabbare implementering av BK4 i den kommande Infrastrukturpropositionen.

Långsiktig underhållsplan med mål om att ta igen eftersläpande underhåll inom 20 år

Underhåll bör gå före nyinvesteringar så länge det eftersatta underhållet finns kvar. Trafikverket anger själva att "nyttan med att upprätthållande den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar". Skogsindustrierna anser att regeringen bör lämna en proposition till riksdagen om en finansierad långsiktig underhållsplan för att inom en given tidsperiod, exempelvis 20 år, minimera det eftersläpande underhållet. En överenskommelse över blockgränser om att vårda redan genomförda investeringar är mycket angelägen.

Elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät behöver genomföras

Klimatet är vår allra största utmaning och Sveriges mål är bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att nå dit måste alla möjligheter tas tillvara. Elektrifiering är ett exempel där miljö och ekonomi kan gå hand i hand. Vanligtvis tänker de flesta på vägtransporter när frågan om elektrifiering lyfts, samtidigt är en viktig åtgärd är att elektrifiera den del av järnvägen som idag inte är elektrifierad. De kvarvarande järnvägssträckorna motsvarar cirka tio procent av järnvägsnätet men ställer till stora bekymmer för godstrafiken på järnväg med ökad kostnad som följd och sämre effektivitet. Dessutom är dieselloken stora utsläppskällor. Även vägtrafiken behöver elektrifieras och regeringens uppdrag till Trafikverket är en viktig väg framåt. Skogsindustrierna anser att en ambitiös satsning behövs för att elektrifiera de järnvägssträckor som ännu inte är elektrifierade.

Påskynda digitaliseringen av lotsningen med navigationsstöd från land

Inom hela transportbranschen råder det kompetensbrist och tydligast märks detta för skogsindustriens företag avseende lastbilschaufförer och lotsar. Digitalisering kan vara en del för att avhjälpa bristen. En viktig fråga är att införa navigationsstöd från land, det som ibland kallas landbaserad lotsning eller fjärrlotsning. Rise har genomfört ett forskningsprojekt nyligen som visar att navigationsstöd från land är fullt möjligt. Projektet behöver konkretiseras genom ett demonstrationsprojekt. Redan 2008 i den statliga utredningen Lotsa Rätt³ angavs att landbaserad lotsning bör testas. Det är hög tid att sätta igång. Skogsindustrierna vill att regeringen ger både Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i uppdrag att implementera navigationsstöd från land med start i ett demonstrationsprojekt.

Fortsätt med Näringslivspotten för järnvägen

Effektiv järnväg är en viktig fråga för transportköpare och för att möjliggöra mål om överflyttning av gods från väg till järnväg. Fortfarande har näringslivet svårt att få mindre effektiviseringsåtgärder uppmärksammade och genomförda. Tack vare Näringslivspotten, som syftar till åtgärder för godstrafiken på järnväg, har det blivit högre fokus på dessa frågor inom Trafikverket. Därför måste Näringslivspotten vara kvar och gärna dessutom utvecklas. Eftersom arbetssättet var nytt tog det tid för grupperingen att komma igång men utväxlingen kommer att bli större framåt om potten finns kvar.

Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder

Regeringens uppdrag till Trafikverket inför förra nationella planen var att också koppla bostadsinvesteringar till infrastrukturutbyggnad. Detta förfarande bör kopieras till kommande nationella plan för att även omfatta infrastrukturutbyggnad kopplat till industriinvesteringar. Idag har Trafikverket ingen process för att göra motsvarande när stora industriinvesteringar aviseras, vilket innebär infrastrukturen och transporterna blir en flaskhals som i värsta fall kan påverka investeringen negativt. Vid tidigare aviserade industriinvesteringar har vi sett tendenser till detta och en viss senfärdighet hos Trafikverket. På senare tid har det aviserats stora investeringar i norra Sverige och det vore mycket olyckligt om transportinfrastrukturen i dessa områden inte hänger med. Sveriges attraktivitet som industrination hänger till stor del på möjligheten till effektiv logistik. Regeringen bör därför se till att Trafikverket har en proaktiv process för detta.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara.

För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft. Skogsindustrin exporterade år 2020 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt

³ Läs mer i Jonas Bjelfvenstam utredning [Lotsa Rätt](#) från 2008.

beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

Stockholm

2021-01-29

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör