

Er ref: Infrastrukturdepartementet i.remissvar@regeringskansliet.se
Diariernr: I2021/02884 i.nationellplan@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Vår ref: Karolina Boholm karolina.boholm@skogsindustrierna.se
Vårt diariernr: R:2021-86 070-202 98 69

Remissyttrande över Trafikverkets förslag till Nationell plan för infrastrukturen 2022–2033

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastrukturen under åren 2022–2033. Skogsindustrierna instämmer också i de remissyttranden som Svenskt Näringsliv och Näringslivets transportråd lämnat.

Sammanfattning

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.

Skogsindustrin exporterade år 2021 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 beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla trafikslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Trafikverket har gjort ett bra planförslag givet de väldigt få frihetsgrader som regeringen givit dem. Trots nästan helt fastlåsta förutsättningar har Trafikverket ändå kunnat prioritera viktiga åtgärder för näringslivets konkurrenskraft samt viktiga åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn.

Trafikverket föreslår i sitt förslag till Nationell plan flera åtgärder som är mycket bra för klimatomställningen och för näringslivets konkurrenskraft. Dessa förslag bör regeringen behålla i den slutgiltiga Nationella planen och de är:

- Potten för trimnings- och miljöåtgärder
- Elektrifiering av delar av järnvägsnätet
- Namngivna reinvesteringar
- Elektrifiering av vägnätet
- Längre och tyngre tåg
- Näringslivspotten för järnväg
- Viktiga flaskhalsar för godset på järnväg åtgärdas
- Implementering av BK4 för högre transporteffektivitet
- Åtgärder för industriinvesteringar

Det finns åtgärder som saknas i Trafikverkets förslag till Nationell plan. Därför anser Skogsindustrierna att regeringen bör läggas till följande i den slutgiltiga planen:

- Investering av ny isbrytarflotta
- Tydligare genomförande av Nationella godstransportstrategin
- Utökad kapacitet Karlstad-Kil för att möta upp industriinvestering
- Elektrifiering av tvärbanorna i Norrland
- Möjliggör längre lastbilar genom ändring i Trafikförordningen
- Än mer ambitiös satsning på elektrifiering av vägnätet

Skogsindustrierna ansvar vidare att det finns vissa delar av planförslaget som bör omvärderas inför regeringens beslut om slutgiltig plan:

- Finansieringen av nya stambanor bör ligga utanför nationell plan
- Industrispår och koppling till statlig järnvägsanläggning behöver utvecklas
- ERTMS måste genomföras med beaktande av konkurrenskraft
- Stadsmiljöavtalen behöver utvecklas för att omfatta fler godsåtgärder
- Forskning och utveckling bör utvärderas med fokus på demonstrationsprojekt

Regeringen brukar ange utpekade brister i Nationell plan, vilket avser objekt eller åtgärder som Trafikverket ska ta fram ett underlag om inför nästa planrevidering. Trafikverket listar i planförslaget också några utpekade brister som verket anser som angelägna. Skogsindustrierna instämmer i Trafikverkets förslag och har kompletterande synpunkter på några av dem. Dessa är *Fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo, Stångådals- och Tjustbanorna, Anläggning för tjänst (dvs järnvägens sidosystem) samt Digitalisering av sjöfart.*

Skogsindustrierna önskar att regeringen lägger till ytterligare utpekade brister i slutgiltig version av Nationell plan, dessa är:

- Tågfärja från Sverige till Tyskland som del av den statliga infrastrukturen
- Utvecklad godstrafik på järnvägen till kontinenten inklusive utvecklade sidosystem och ny fast förbindelse
- Elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät (främst bantyp 4 och 5)
- Förbättrad landbaserad infrastruktur för att främja Vänersjöfarten
- Elektrifiering av vägnätet med laddinfrastruktur för tunga fordon
- BK4 bör byta anslagspost från underhåll till utveckling eftersom det är ny teknik och standardhöjning
- Digitaliseringsresa för hela Trafikverket
- Rangering som statligt ansvar
- Nationella transportpolitiska mål som förutsätter kommunal infrastruktur
- Kapacitetsutredning 2.0 för att optimera befintligt transportsystem
- Internationella gränsövergångar
- Infrastrukturåtgärder vid industriinvesteringar

Dessa punkter ovan är viktiga att regeringen inkluderar som utpekade brister. Punkter anger sådant som behövs för att transportsystemet ska fortsätta att utvecklas i en riktning som stödjer

näringslivets konkurrenskraft och klimatomställning. I remissyttrandet finns en kort redogörelse om varför dessa utpekade brister är viktiga. Under varje punkt anges vad som bör inkluderas i utredning för att godstrafikens förutsättningar tydligare ska förbättras.

Dagens system för att planera infrastruktur framåt har brister och behöver utvecklas framåt för att klara viktiga samhällsmål. Inget politikområde har ett fast givet system under en lång tid framåt utan att kunna ompröva tidigare beslut när nya insikter nås. Vi behöver nu gemensamt börja utvärdera och diskutera sättet vi planerar infrastruktur. Skogsindustrierna lyfter i slutet av remissyttrandet några förslag på hur planering av infrastruktur kan utvecklas.

Skogsindustriernas yttrande

Bakgrund

Regeringen gav under sommaren 2021 ett uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till Nationell plan för infrastrukturen för perioden 2022–2033. Detta remissyttrande behandlar Skogsindustriernas syn på Trafikverkets förslag som presenterades den 30 november 2021. Nästa del i processen är att regeringen beslutar om det faktiska innehållet i planen. Detta väntas ske under juni 2022. Det är alltså endast ett regeringsbeslut som fastställer planen och riksdagen meddelas därefter om beslutet i en skrivelse.

Remissyttrandet riktar sig till regeringen

Trafikverket har gjort ett bra planförslag givet de väldigt få frihetsgrader som regeringen givit dem. Trots nästan helt fastlåsta förutsättningar har Trafikverket ändå kunnat prioritera viktiga åtgärder för näringslivets konkurrenskraft samt viktiga åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn. Med andra direktiv och förutsättningar hade Trafikverket kunnat göra ett ännu bättre planförslag för att främja transportpolitiska mål. Dock gäller att det är politiken som sätter ramarna och dessa har Trafikverket följt. Uppmaningarna och önskemålen Skogsindustrierna framför i detta remissyttrande riktar sig därför till regeringen.

Allmänna synpunkter

Handel är grunden för välbefinnande 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.

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 inte kommer att uppnås genom planförslaget. Särskilt hade det behövts en större ekonomisk ram för vidmakthållande eftersom Trafikverket konstaterar att det är svårt att upprätthålla dagens funktionalitet i transportsystemet inom de befintliga ramarna. Bristande underhåll, som främst drabbar det låg- och medeltrafikerade väg- och järnvägsnätet, leder också till sämre trafiksäkerhet och ökade geografiska skillnader inom Sverige.

Sverige ska vara en fossilfri välfärdsnation. Välfärd förutsätter en konkurrenskraftig industri som motorn i Sveriges tillväxt. Ökad industriproduktion är en förutsättning för tillväxt och innebär ett ökat transportarbete. För att klimatmålet ska nås måste transportarbetet för gods öka samtidigt som det blir högre transporteffektivitet och lägre utsläpp. Effektivare transporter innebär att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder mer gods med färre fordonsrörelser för alla trafikslag. Ökande transportefterfrågan är därför bra och viktigt för att Sverige ska kunna vara en fossilfri välfärdsnation.

Viktiga delar i det föreslagna underlaget som bör finns kvar i Nationell plan

Trafikverket föreslår i sitt förslag till Nationell plan flera åtgärder som är mycket bra för klimatomställningen och för näringslivets konkurrenskraft. Dessa förslag bör regeringen behålla i den slutgiltiga Nationella planen.

Potten för trimnings- och miljöåtgärder

Trafikverket föreslår att potten för trimnings- och miljöåtgärder ska öka med 5 miljarder under planperioden. Detta för att verket ser att det finns stor samhällsekonomisk lönsamhet att göra optimeringar av befintligt infrastruktursystem samt att det finns en rad viktiga miljöåtgärder som behöver genomföras. Skogsindustrierna anser att denna pott är mycket viktig och det är av största vikt att potten är kvar i den omfattning som Trafikverket föreslår.

Elektrifiering av delar av järnvägsnätet

Trafikverket föreslår att delar av det oelektrifierade järnvägsnätet ska elektrifieras. Trafikverket visar också att det är lönsamma investeringar som bidrar till att sänka utsläppen från transportsektorn. Det är ett viktigt steg i rätt riktning mot att elektrifiera hela järnvägsnätet.

Namngivna reinvesteringar

Alla reinvesteringsprojekt är viktiga, och bör kvarstå i planen, eftersom de utgår från Fyrstegsprincipen om att optimera och underhålla befintlig infrastruktur. För att efterleva Fyrstegsprincipen hade än fler reinvesteringar önskats. Skogsindustrierna lyfter därför önskemål om en *Kapacitetsutredning 2.0* under avsnittet "Utpekade brister".

Elektrifiering av vägnätet

Ett fossilfritt transportsystem är möjligt att nå om alla teknikspår och potentiella lösningar tas tillvara. Utsläppen i transportsektorn sänks främst genom elektrifiering av vägtrafiken, eftersom cirka 95 procent av utsläppen från inrikes transporter härrör från vägtrafik. Förutom att sänka

utsläppen bidrar elektrifieringen, tillsammans med automatisering och digitalisering, till högre effektivitet och därmed högre konkurrenskraft. Elektrifieringen av transportsektorn behöver påskyndas med investeringar i statlig väginfrastruktur. Referensanläggningar och pilotprojekt är viktiga för industriell utveckling och för att utvecklingen av el-lastbilar ska ta fart.

Trafikverket föreslår att Sveriges första permanenta el-väg ska byggas på sträckan Hallsberg–Örebro och att el-vägen ska vara färdig för drift kring årsskiftet 2025–2026. Skogsindustrierna anser att elektrifiering av vägtrafiken är mycket viktig samtidigt måste satsningen bli än ambitiösare om det ska vara möjligt att nå transportsektorns klimatmål till 2030.

Längre och tyngre tåg

Planförslaget innehåller åtgärder för längre och tyngre tåg som är viktiga för att stärka konkurrenskraften för näringslivet. Trafikering av längre och tyngre tåg skapar bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg och kan leda till kapacitetsförbättringar för godstrafiken. Inom Sverige finns stor potential att tillåta tyngre järnvägstransporter inom befintligt system, främst för råvarutransporter. Längre tåg, som också kan vara tyngre, har sin främsta potential vad gäller järnvägstransporter från Sverige genom korridorer till Europas fastland (främst Tyskland). För att möjliggöra detta behövs banor som klarar axellaster om 25 ton samt en större lastprofil. Skogsindustrierna har lyft frågan om längre och tyngre tåg sedan början av 2000-talet och vill se att åtgärden kvarstår i planen.

Näringslivspotten för järnväg

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 i gång men utväxlingen kommer att bli större framåt om potten finns kvar.

Viktiga flaskhalsar för godset på järnväg åtgärdas

Trafikverket föreslår färdigställande av dubbelspår Hallsberg–Åsbro, vilket är en mycket viktig sträcka av dubbelspåret Hallsberg–Mjölby. Åtgärden är mycket viktig för att se till att godsstråket via Hallsberg och vidare mot Mjölby inte blir en flaskhals. Sträckan Hallsberg–Åsbro påverkar alltså hela stråk 1 (det vill säga från Nordkalotten–Norrlandskusten–Bergslagen vidare till Mälardalen–Malmö/Trelleborg–kontinenten) och möjligheten till nationella och internationella godstransporter på järnväg. Pågående investeringar Hallsberg–Degerön är också en viktig kapacitetsförstärkning för godset som ytterligare ökar motståndskraften mot störningar på järnvägen. Hallsberg är en viktig nod i både stråk 1 och stråk 2 (Göteborg–Stockholm–Oslo) varför alla optimeringar och kapacitetshöjningar är till nytta för hela järnvägssystemet. Även de större namngivna reinvesteringar (> 300 miljoner kronor) på järnväg från Hallsberg till Frövi med åtgärder på kontaktledning är viktiga. Den åtgärden är planerad till 2026–2033 och borde kanske tidigareläggas om möjligt. Vad gäller de fyra särskilt utpekade transportflödena, så borde sträckan Luleå–Hallsberg kompletteras med sträckan till Mjölby för att knyta ihop sträckan med Södra stambanan. Alla återstående dubbelspårsetapper på

godsstråket genom Bergslagen mellan och Hallsberg och Mjölby behöver färdigställas så snart som möjligt.

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 väglklasser i Sverige och om 74 tons lastbilar ska bli vanligt förekommande 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 fortsatt 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.

Åtgärder för industriinvesteringar

Planförslaget innehåller ett begränsat antal nya investeringar som bedöms vara nödvändiga, bland annat kapacitetsförstärkningar föranledda av de nya industrisatsningarna i Norrbottens län och Västerbottens län. Dessa åtgärder är bra, om än inte tillräckliga. Ytterligare behov finns kopplat till industrins behov i norra Sverige men eftersom nya stambanor för höghastighetståg tar anspråk på en stor del av investeringsutrymmet finns inte möjlighet till det. Exempelvis behövs åtgärder på fler delar av E4 längs Norrlandskusten, exempelvis förbi Örnsköldsvik, vilket lyfts som en prioriterad åtgärd av Trafikverket om ytterligare 10 procent skulle finnas tillgängligt som investeringsmedel.

Åtgärder som bör läggas till i Nationella planen

Investering av ny isbrytarflotta måste ingå som investeringsobjektet

En ny isbrytarflotta är det mest angelägna investeringsobjektet, av alla trafikslagen, då exporten är helt beroende av fungerande sjötransporter. 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 isbrytarflottan 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.

Tillgänglighet är det övergripande målet för transport- och infrastrukturpolitiken². Att trafikslagen ska behandlas lika är en bärande princip. Sjöfarten hanteras dock olikt andra

trafikslag när det gäller vinterväghållningen. Snöröjning (vinterväghållning) för järnväg och väg är en statlig angelägenhet och anslagsfinansieras samt administreras av Trafikverket. För isbrytning (vinterväghållning på sjövägen) finns dock ingen anslagsfinansiering, trots att sjöfarten är ett politiskt prioriterat trafikslag och där regeringen vill se en ökad trafik genom överflyttning. Isbrytningen finansieras helt av industrin och handeln genom farledsavgifter. Samtidigt försöker regeringen hitta på nya styrmedel för att stimulera överflyttning till sjöfart, så som utökad ekobonus och extra ekonomiska tillskott till Sjöfartsverket. Bättre vore att åtgärda en av orsakerna till Sjöfartsverkets dåliga ekonomi: drift och investering i nya isbrytare.

Isbrytarna är dessutom mycket ålderstigna vilket medför risk för haverier, som leder till störningar i sjötrafiken vintertid och därmed betydande kostnadsökningar för industrin. Investering i nya isbrytare är mycket angeläget för att kunna säkerställa att industrin i norra Sverige ska kunna ha produktion. Isbrytning är en statlig kärnverksamhet med ett naturligt monopol¹. Många av regeringens uppsatta mål kommer att uppnås om investeringen i och driften av isbrytarna helt finansieras via Nationella planen för infrastruktur. Alternativet är ökade kostnader för all sjöfrakt, vilket skulle ha negativ inverkan på möjligheterna att nå transportsektorns klimatmål och samtidigt innebär det att den överflyttning av gods till sjöfrakt, som regeringen vill se, inte blir verklighet.

Tydligare genomförande av Nationella godstransportstrategin
Nuvarande nationella plan beslutades före det att regeringen antog nationella godstransportstrategin. Trafikverket hade i och med planförslaget för första gången möjlighet att lägga fram en åtgärdsplanering som kan förverkliga regeringens intentioner med godstransportstrategin.

Strategin samlar många av de åtgärder industrin och handeln anser behövs för att godstransporter i Sverige ska kunna fortsätta att utvecklas och effektiviseras, samtidigt som konkurrenskraft för svenska företag förbättras. Skogsindustrierna konstaterar att det finns åtgärder i planförslaget som även lyfts fram i godstransportstrategin men inte i tillräcklig mån för att strategin kan anses vara genomförd i sin helhet. Skogsindustrierna saknar alltså de viktigaste åtgärderna som behövs för att på riktigt vässa transportsystemet och stärka svensk industris och handels konkurrenskraft. Det gäller behovet av bland annat långsiktiga förutsättningar för förbättring av befintlig infrastruktur och förnyelse av statlig isbrytarflotta.

Utökad kapacitet Karlstad-Kil för att möta upp industriinvestering
Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder. Stora Enso Skoghalls bruk i Värmland är ett av Sveriges största bruk och en modern producent av kartong i världsklass. Under hösten 2021 aviserade Stora Enso² att de investerar 1 100 miljoner kronor i anläggningen och utökar produktionen till en produktionskapacitet på 900 000 ton. En förbättrad infrastruktur i närområdet är en förutsättning för att möjliggöra överflyttning av dessa godsvolymer till järnväg.

¹ Läs mer om isbrytning på Sjöfartsverkets hemsida: <https://www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/har-ar-sveriges-nya-isbrytare>

² Stora Enso investerar 97 miljoner Euro i Skoghall enligt pressmeddelande. <https://www.storaenso.com/sv-se/newsroom/regulatory-and-investor-releases/2021/10/stora-enso-investerar-i-utokad-kartongproduktion-i-skoghall-och-inleder-forstudie-om-konvertering-av-den-andra-linjen-i-uleaborg>

Järnvägssträckan Karlstad – Kil är idag ett högtrafikerat enkelspår och en identifierad flaskhals för all tågtrafik väster ut. Flaskhalsen begränsar transporter till/från Göteborg, Norge, Värmland och Dalarna. Främst behov ett dubbelspår på sträckan Karlstad – Kil. Det behövs också ett triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan. Dessa två projekt ger synergieffekter och gynnar tågtrafiken i stort, inte bara Stora Enso, men dessvärre saknas åtgärderna helt i planförslaget. Dessa åtgärder kommer också att skapa nytta för den kommande satsningen Stockholm – Oslo.

Elektrifiering av tvärbanorna i Norrland

Trafikverket anger att det största bidraget till minskade koldioxidutsläpp från infrastrukturinvesteringar är elektrifiering av banor med dieseldrift och att planförslagets totala klimateffekt skulle kunna fördubblas genom elektrifiering av flera järnvägar. Särskilt tvärbanorna i Norrland (Forsmo-Hoting och Hällnäs-Lycksele-Storuman) behöver elektrifieras omgående. Dessa ställer till stora bekymmer för godstrafiken på järnväg med stor ökad kostnad som följd och sämre effektivitet, bland annat på grund av behov av lokbyten. Det är alltså främst som åtgärd för att gynna överflyttning av gods till järnväg och att göra befintlig godstrafik mer konkurrenskraftig som Skogsindustrierna anser att dessa banor behöver elektrifieras. Trafikverket har visat att klimateffekten också är god, men utöver detta finns andra adderade nyttor som också är stora. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Elektrifiering av tvärbanorna i Norrland* som en åtgärd som ska läggas till bland namngivna objekt alternativt finansieras via utökad pott till miljö- och trimningsåtgärder.

Möjliggör längre lastbilar genom ändring i Trafikförordningen

I planförslaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar upp till 34,5 meters längd är ett effektivt sätt att både förbättra näringslivets godstransporter och minska transportsektorns klimatpåverkan. Ett möjliggörande av längre fordon på väg har en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet med en NNK på 13. Skogsindustrierna menar att det är angeläget att regeringen genomför de förändringar i trafikförordningen (1998:1276) som krävs för att kunna öppna upp de av Trafikverket föreslagna delarna av vägnätet för längre lastbilar så snart som möjligt.

Än mer ambitiös satsning på elektrifiering av vägnätet

Utsläppen i transportsektorn sänks främst genom elektrifiering av vägtrafiken, eftersom cirka 95 procent av utsläppen från inrikes transporter härrör från vägtrafik. Elektrifieringen av transportsektorn behöver påskyndas på ytterligare med investeringar i statlig väginfrastruktur för elektrifiering främst genom stationär laddning kring det statliga väginfrastrukturen. Trafikverkets förslag är långt ifrån tillräckligt om målet ska nås till 2030.

Det som bör omvärderas till Nationella planen

Finansieringen av nya stambanor bör ligga utanför nationell plan

Trafikverket framförde i Inriktningsunderlaget flera goda argument till varför finansieringen av nya stambanor för höghastighetståg bör ligga utanför Nationell plan. Trafikverket konstaterar att många angelägna åtgärder inte ryms i planen, på grund av höghastighetstågen, och att det dessutom leder till att funktionaliteten i befintlig infrastruktur blir sämre. I nuvarande

nationella plan uppgår nya stambanor till en summa om 71 miljarder och i planförslaget anges en investering på 104 miljarder. Med lånefinansiering av stambanor utanför Nationella planen skulle stora resurser frigöras för andra mer samhällsekonomiskt lönsamma projekt.

Trafikverket anger i Inriktningsunderlaget att samhällsnyttan skulle bli 100 miljarder högre för andra åtgärder än höghastighetstågen utan att kostnaderna ökar inom befintlig ram. Detta är ett anmärkningsvärt konstaterande av Trafikverket och bör vara grund för övervägande om stambanorna överhuvudtaget ska genomföras givet de begränsade resurser som finns. Flera infrastrukturprojekt med koppling till industriinvesteringarna i norra Sverige skulle kunna genomföras. Dessutom skulle de åtgärder Trafikverket listat om anslaget höjdes med 10 procent kunna genomföras. Det är angelägna åtgärder i hela landet.

Det är bara att konstatera att nya stambanor för höghastighetståg tränger ut andra åtgärder, med högre samhällsekonomisk nytta, både i denna plan och i flera kommande planer. Höghastighetstågen har blivit den befarade gökungen som alla varnade för tidigare. Skogsindustrierna anser att nya stambanor bör ligga utanför kommande nationell plan och finansieras i annan ordning.

Industrispår och koppling till statlig järnvägsanläggning behöver utvecklas. Industrispår, och andra typer av icke-statliga spår, är en förutsättning för godstransporter på järnväg eftersom 95 % av allt järnvägsgods har sin början eller sitt slut. Politiskt finns också ett tydligt mål om att flytta över mer gods till järnvägen från vägtransporter. En förutsättning att skapa mer godstransporter på järnväg är således att underlätta övergången från industrispår till statens spåranslagning. För att optimera järnvägssystemet och gynna godstrafiken behöver Trafikverket ta ett helhetsgrepp kring en åtgärd, det vill säga från lastspåret till lossningsspåret. Det innebär också att Trafikverket behöver analysera andra spårhållares (andra infrastrukturförvaltares) system, samt se till att funktionaliteten hos ett industrispår inte försämras när åtgärder görs på statens intilliggande bana.

Trafikverket skulle behöva inrätta ett kompetenscentrum centralt som kan bistå regionerna med expertkompetens med koppling till industrispår. Handläggning av industrispårsärenden bör koncentreras dit vilket kommer ge en likvärdig hantering över hela landet och kommer att minska de administrativa kostnaderna för Trafikverket. Idag är hanteringen inte likvärdig mellan olika regioner. Trafikverket bör sammanställa Banverkets erfarenheter från handläggningar fram till 2010. Antalet projekt med koppling till industrispår är varje år relativt få, och är därmed ännu färre per region. Detta innebär att varje lokal handläggare kanske hanterar endast ett sådant projekt under sitt yrkesliv. Med ett centralt kompetenscentrum med handläggningsansvar på Trafikverket för industrispår och anslutningar till det av TRV förvaltade nätet kommer erfarenheter och lärdomar från olika regioner lättare kunna spridas inom landet. Det ger också en nödvändig likvärdig hantering med enhetliga formuleringar i avtal och med likartade utformning i hela landet, vilket skulle minska kostnaderna och minimera krångel. Framför allt kommer det att underlätta för industrin att diskutera funktionalitet i systemet så att godstransporter på järnväg gynnas.

Exempel på projekt som nu står inför olika slags problematik kopplade till industrispår finns att hitta vid flera platser i landet. Några exempel är Bergkvist-Insjön i Insjön (sågverk), Södra Värö (massabruk och sågverk) och Bäckefors (terminal för rundvirke), men det finns fler.

Värö bangård behöver ett förbigångsspår så att inte gångtiderna, och uppehållstiderna, vid övriga förbigångsspår ökar. Detta behövs på grund av hastighetsdifferensen mellan gods- och persontåg. Ökad hastighet på Västkustbanan till 250 km/h riskerar dessutom att leda till utträngningseffekter för gods om inte kompletterande ändamålsenliga åtgärder genomförs. Åtgärder in till Värö bruk tar inte heller höjd för hög funktionalitet för godset samt har signalplacering som medför hinder för vägtrafik.

I Bäckefors (Bengtsfors kommun) vill Södra Skog etablera en omlastningsterminal för rundvirke. Det har varit flera samverkansmöten med Trafikverkets projektorganisation inom Region Väst och med Södra. Dock är det olika tolkningar mellan parterna om vad begreppet "infrastrukturgränsen" ska innebära, vilket har betydelse för fastställande av byggränsen, underhållsansvaret och kostnadsansvar. Det regelverk som har gällt sedan 2002 har blivit otidsenligt eftersom utvecklingen har gått framåt. Regelverket styrde då upp en rörig situation och var funktionellt då eftersom det 2002 färre än fem signalreglerade industrispår av totalt ca 500 industrispårsanslutningar. Idag är inriktningen att industrispåren till större terminaler ska signalregleras vilket betyder att regelverket behöver uppdateras och beakta den tekniska utvecklingen som kräver längre säkerhetsavstånd till känslig utrustning. För att det ska kunna bli konkurrenskraftigt och kostnadseffektivt med godstrafik på järnväg för varuägaren behöver regelverket uppdateras. Detta är inte bara en fråga om gränsdragningen i detta specifika projekt, utan är en principiell fråga som behöver få en hållbar lösning för olika industriprojekt i hela landet. Frågan är därför av allmänt intresse för hela järnvägsbranschens, och Trafikverkets, arbete med att få över mer virkestransport till järnväg.

Tidigare hade Trafikverket möjlighet att använda en procent av anslaget för ett specifikt projekt till åtgärder hos andra infrastrukturförvaltare om det gynnade järnvägssystemet som helhet, vilket också angavs också i Trafikverkets instruktion. Skogsindustrierna 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 mycket viktig åtgärd för att främja ökade godstransporter på järnvägen.

ERTMS måste genomföras med beaktande av konkurrenskraft. Trafikverket anger införandet av ERTMS som prioritering. Skogsindustrierna anser 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 behöver utvecklas för att omfatta fler godsåtgärder. Stadsmiljöavtalen infördes 2018 och är ett statligt stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer. Stödet har varit ett nytt sätt för infrastrukturutveckling i kommuner som tidigare inte har haft någon statlig finansiering för kommunalinfrastruktur. Verktyget måste dock utvecklas ytterligare för att komma till full nytta. Idag omfattas inte godstransporter fullt ut av stadsmiljöavtalen och det finns stora kommunala behov för detta.

Forskning och utveckling med fokus på demonstrationsprojekt
Trafikverket prioriterar anslag till forskning och utveckling i planförslaget, vilket 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. Skogsindustrierna anser att Trafikverkets fokus snarare bör vara att initiera demonstrationsprojekt i den fysiska infrastrukturen. Akademisk forskning kopplat till transportsektorn finns det andra myndigheter som kan hantera.

Utpekade brister

Trafikverket listar i förslaget till Nationell plan några utpekade brister som de anser som angelägna. Dessa utpekade brister är:

- Fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo
- Stångådals- och Tjustbanorna
- Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresunds-området med snabba bussar
- Anläggning för tjänst, dvs järnvägens sidosystem
- Digitalisering av sjöfart

Skogsindustrierna instämmer i Trafikverkets förslag till Utpekade brister och önskar samtidigt att några ytterligare brister ska läggas till i slutgiltig version av Nationell plan. Skogsindustrierna vill att regeringen pekar ut brister:

- Tågfärja från Sverige till Tyskland som del av den statliga infrastrukturen
- Utvecklad godstrafik på järnvägen till kontinenten inklusive utvecklade sidosystem och ny fast förbindelse
- Elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät (främst bantyp 4 och 5)
- Förbättrad landbaserad infrastruktur för att främja Vänersjöfarten
- Elektrifiering av vägnätet med laddinfrastruktur för tunga fordon
- BK4 bör byta anslagspost från underhåll till utveckling eftersom det är ny teknik och standardhöjning
- Digitaliseringsresa för hela Trafikverket
- Rangering som statligt ansvar
- Nationella transportpolitiska mål som förutsätter kommunal infrastruktur
- Kapacitetsutredning 2.0 för att optimera befintligt transportsystem
- Internationella gränsövergångar
- Infrastrukturåtgärder vid industriinvesteringar

Dessa punkter ovan är viktiga framåt för att transportsystemet ska fortsätta att utvecklas i en riktning som stödjer näringslivets konkurrenskraft och klimatomställning. Nedan följer en kort sammanställning om varför dessa utpekade brister är viktiga, både de angivna av Trafikverket och de ytterligare brister Skogsindustrierna vill se. Under varje punkt följer också medskick om vad som varje utredning bör inkludera för att godstrafikens förutsättningar tydligare ska förbättras.

Fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo

Värmland kännetecknas av stora godsflöden där omfattande inflöden av timmertransporter, bland annat från Norge, är utmärkande för regionen. Även utflöden är stora och exporten av varor gör industrierna i Värmland till en viktig del för ekonomin regionalt likväl som nationellt. Utredningen om stråket Stockholm–Oslo behöver även inkludera en fördjupad studie om behovet av godstransporter i området. Det kan inte vara så att utgångspunkten bara ska vara personresor mellan städer. För ett genomförande av Godstransportstrategin behöver Trafikverket lyssna på varuägarna i området som idag redan använder järnväg.

En av industrierna runt Karlstad är Stora Enso Skoghalls bruk som är en modern producent av kartong i världsklass. Under hösten 2021 aviserade Stora Enso³ att de investerar 1 100 miljoner kronor i anläggningen och utökar produktionen till en produktionskapacitet på 900 000 ton. En förbättrad infrastruktur i närområdet är en förutsättning för att möjliggöra överflyttning av dessa godsvolymer till järnväg. Önskemål från Stora Enso är att främst att järnvägssträckan Karlstad – Kil utvecklas till ett dubbelspår. Idag är sträckan ett högtrafikerat enkelspår som begränsar transporter till/från Göteborg, Norge, Värmland och Dalarna. Det behövs också ett triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan. Dessa två projekt ger synergieffekter och gynnar tågtrafiken i stort, inte bara Stora Enso, varför dessa åtgärder också kommer att skapa nytta för den kommande satsningen på bättre kapacitet och snabbare hastigheter på sträckan Stockholm – Oslo.

Stångådals- och Tjustbanorna

För skogsindustrin i norra Småland och sydöstra Östergötland är dessa banor intressant och godstrafiken skulle kunna utvecklas i området om banorna utvecklades och elektrifierades. Banorna behöver därför även ta hänsyn till hur godstrafiken kan utvecklas i området, inte bara för regionförstoring. Om en reinvestering med nytt signalsystem ERTMS redan är planerad bör också en reinvestering i standarden på banan ske samtidigt för att dra nytta av synergier och minska avbrott och störningar i systemet.

Järnvägens sidosystem, eller så kallad anläggning för tjänst

Att det sker en reinvestering i Sävenäs bangård är en mycket viktig åtgärd för att främja godstrafik på järnväg. För de andra rangerbangårdarna, i Hallsberg och Malmö, gäller dock bara att dagens funktion ska upprätthållas. Rangerbangårdarna är som hjärtat i ett blodomlopp. För att utveckla godstrafiken på järnvägen så måste även rangerbangårdarna utvecklas. Att Trafikverket har listat järnvägens sidosystem som en utpekad brist är ett första steg framåt. Främst är det Hallsberg som behöver utvecklas med möjligheter att ta emot längre tåg. Även driftsformerna behöver ses över för Hallsberg eftersom systemet idag inte fungerar tillfredställande för näringslivet genom att det inte är konkurrensneutralt. Vad gäller rangerbangården i Malmö bör den i stället ingå i en översyn av godstrafiken i hela Skåne inklusive en ny fast förbindelse över Öresund som också fungerar för godstrafiken på järnväg. Att Malmö bangård har brister är väl känt, men det är inte givet att en utbyggnad kan förbättra situationen på så sätt godstrafiken skulle önska. En systemsyn bör i stället tas på järnvägstrafik

³ Stora Enso investerar 97 miljoner Euro i Skoghall enligt pressmeddelande: <https://www.storaenso.com/sv-se/newsroom/regulatory-and-investor-releases/2021/10/stora-enso-investerar-i-utokad-kartongproduktion-i-skoghall-och-inleder-forstudie-om-konvertering-av-den-andra-linjen-i-uleaborg>

för gods över Öresund där både järnvägens sidosystem bör ingå och en färjeförbindelse från Sverige till Tyskland för att skapa robusthet.

Digitalisering av sjöfart

Inom hela transportbranschen råder det kompetensbrist och tydligast märks detta för skogsindustrins företag avseende lastbilschaufförer och lotsar. Digitalisering kan vara en del för att avhjälpa bristen. En viktig fråga är därför att införa digitala hjälpmedel för att främja ett säkrare och effektivare sjöfart. Den viktigaste åtgärden är att införa navigationsstöd från land, det som ibland kallas landbaserad lotsning eller fjärrlotsning. Forskningsinstitutet Rise har genomfört ett forskningsprojekt nyligen som visar att navigationsstöd från land är fullt möjligt. Projektet behöver konkretiseras genom nästa steg, i form av ett demonstrationsprojekt. Redan 2008 i den statliga utredningen Lotsa Rätt⁴ angavs att landbaserad lotsning bör testas, vilket också flera remissinstanser instämde i. Det är därmed hög tid för Sverige att sätta i gång. Skogsindustrierna vill att regeringen ger både Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i uppdrag att möjliggöra några demonstrationsprojekt om navigationsstöd från land. Trafikverket har också ett stort ansvar i att säkerställa stödjande infrastruktur på land samt se till att transportsystemet som helhet drar nytta av digitaliseringen.

Tåg färja från Sverige till Tyskland som del av den statliga infrastrukturen
Ytterligare en viktig faktor för att stärka järnvägens attraktivitet är att skapa redundans och tillförlitlighet i systemet så att det alltid finns möjligheter till alternativa vägar. Under pandemin har det blivit än mer tydligt att godstransporter vid kris måste ha redundans. Därför borde en alternativ väg för järnvägen till kontinenten ligga högt upp på dagordningen. Varuägarna vill gärna se att en sådan alternativ väg går förbi Danmark, som inte alltid prioriterar godstrafiken högst. En alternativ väg gör att störningar kan undvikas i godsleveranser. En ny fast förbindelse över Öresund är en ganska dyr lösning och men den billigaste bron/tunneln är en färja. Idag finns en järnvägsfärja från Trelleborgs hamn till Tyskland. Vid avbrott på Öresundsbron är tåg färjan mellan Trelleborg och Tyskland är ett viktigt alternativ för godstransporter mellan Sverige och kontinenten. Slutar tåg färjorna att gå ökar sårbarheten i transportsystemet. Trafikverket bör få ett större ansvar för dessa tåg färjor och bör upphandla trafikering liknande trafiken till Gotland. En färja är en mycket billig bro/tunnel och kostnaden som behöver utredas vidare. En järnvägsfärja har också en tydlig koppling till krisberedskap och kan säkra leveranskedjor till Sverige.

Utvecklad godstrafik på järnvägen till kontinenten inklusive utvecklade sidosystem och eventuell ny fast förbindelse

Som avsnittet ovan anger vill Skogsindustrierna se ett större statligt ansvar för järnvägsfärjor över Öresund till Tyskland, eftersom det skapar alternativa vägar förbi Danmark. Dock gäller att godstrafiken på järnvägen över Öresund också måste utvecklas ytterligare och därför bör det pekas ut som en utpekad brist. Totalt förväntas trafikvolymerna öka och den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen (som öppnar 2029) förväntas ytterligare öka trafiken på väg- och järnvägsnätet. Det steg som Trafikverket föreslår med åtgärder för ökad kapacitet på Öresundsbron är mycket viktigt. Innan kapacitet byggs ut ytterligare bör optimeringar i

⁴ Läs mer i Jonas Bjelfvenstam utredning [Lotsa Rätt](#) från 2008.

befintliga infrastruktur ske. En av åtgärderna Trafikverket planerar är att säkra möjligheten att trafikera med långa godståg mellan kontinenten och Malmö godsbangård. Dock gäller att godstrafiken, där skogsindustrins produkter utgör nästan 50 procent av godset över Öresund, hellre skulle se möjlighet till långa godståg från Hallsberg till kontinenten. Att bygga långa tåg på Malmö godsbangård är inte det optimala. Med ett större stråkfokus och större systemsyn kan det vara så att vissa åtgärder inte behöver genomföras på Malmö godsbangård om åtgärder i stället kan genomföras på andra ställen i systemet.

Trafikverket bör genomföra en studie som tittar på utvecklad godstrafik mot kontinenten i det fortsatta utredningsarbetet och som utgår från varuägarna/transportköparnas behov av systemeffektivitet och logistikbehov. Alla möjliga alternativa investeringar bör utvärderas tillsammans med utvecklade möjligheter för järnvägens sidosystem. Då kan en ny rangerbangård, som inte ligger i Malmö, vara en lösning och en ny fast förbindelse över Öresund, exempelvis Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn, kan vara en annan lösning. Det kan även finnas andra alternativa lösningar där även tågfarjor från andra platser än Trelleborg kan utredas. Utökad kapacitet för järnvägen till kontinenten är viktigt om mer gods ska flyttas över till järnväg, men ännu viktigare är redundans och tillförlitlighet. Järnvägstrafik till kontinenten är en nationell angelägenhet som inte bara ska styras av hur Skånes politiker har förhandlat och prioriterat inom regionen. Det som är bäst för Skåne behöver inte vara bäst för den nationella godstrafiken. Hitintills har inte Trafikverket studerat behoven för godstrafiken på järnväg till kontinenten på ett systemövergripande sätt. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Utvecklad godstrafik på järnvägen till kontinenten inklusive utvecklade sidosystem och eventuell ny fast förbindelse* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät (främst bantyp 4 och 5)

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 att elektrifiera den del av järnvägen som idag inte är elektrifierad. Trafikverket anger att det största bidraget till minskade koldioxidutsläpp från infrastrukturinvesteringar är elektrifiering av banor med dieseldrift.

Ett sätt att sammanfatta effekten på ackumulerade utsläpp över hela investeringarnas livslängder är att uttrycka effekten som ett samhällsekonomiskt nuvärde. Värdet av den totala utsläppsminskningen över hela kalkylperioden blir då 8,7 miljarder, varav den största posten på 5,2 miljarder från järnvägsinvesteringar där huvuddelen av klimateffekten kommer från elektrifiering av ett antal järnvägssträckor där trafiken ännu drivs med diesel. Dessa elektrifieringsprojekt omfattar de namngivna sträckorna Värnamo–Jönköping/Nässjö och Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), samt från potten trimnings- och miljöåtgärder är det två sträckor: Mora-Älvdalen/Vika och Morastrand–Lomsmyren. Trafikverket skriver att planförslagets totala klimateffekt som mest skulle kunna fördubblas genom elektrifiering av flera järnvägar och att det i så fall skulle motsvara en sänkning av transportsektorns totala utsläpp med cirka en procent.

De elektrifierade järnvägssträckorna motsvarar 84 procent av järnvägsnätet, vilket betyder att kvarvarande 16 procent är oelektrifierat. Dessa oelektrifierade banor är få till antalet men ställer till stora bekymmer för godstrafiken på järnväg med stor ökad kostnad som följd och sämre effektivitet, bland annat på grund av behov av lokbyten. Det är alltså främst som åtgärd för att gynna överflyttning av gods till järnväg och att göra befintlig godstrafik mer konkurrenskraftig som Skogsindustrierna anser att fler oelektrifierade banor ska elektrifieras. Trafikverket har visat att klimateffekten också är god, men utöver detta finns andra adderade nyttor som också är stora. Skogsindustrierna anser att en ambitiös satsning behövs för att elektrifiera de järnvägsräckor som ännu inte är elektrifierade. Då avses främst önskemål om tvärbanorna i Norrland (Forsmo-Hoting och Hällnäs-Lycksele-Storuman) men det finns även önskemål om Stångådalsbanan, Västerdalsbanan, Örbyhus-Hargshamn-Hallstavik och andra banor med godstrafik. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät (främst bantyp 4 och 5)* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Förbättrad landbaserad infrastruktur för att främja Vänersjöfarten

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan. Med nya slussar i Trollhättan finns möjlighet till en utvecklad Vänersjöfart som kan innebära överflyttning av ytterligare gods. Dock krävs att systemet som helhet erbjuder ett robust och konkurrenskraftigt alternativ så att företagens hela logistikkedja optimeras. Det betyder att också infrastruktur mellan hamn, väg och järnväg måste vara tillförlitlig och konkurrenskraftig för att det ska bli någon överflyttning av gods via Vänern. I dagsläget finns det flera faktorer som ger konkurrensnackdelar för företagen i det dagliga valet av transportalternativ. Till detta hör hög kostnadsbild, lång transittid, avgiftssystemet (farleds-/hamn-/lotsavgifter) samt framkomlighetsproblem på väg- och järnvägsinfrastruktur till/från hamnar. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Förbättrad landbaserad infrastruktur för att främja Vänersjöfarten* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Elektrifiering av vägnätet med laddinfrastruktur för tunga transporter

En viktig del av omställningen till fossilfrihet i transportsystemet är elektrifiering av vägtrafiken. Trafikverket skriver i planförslaget att under de närmaste åren behövs fortsatt arbete med att ta fram kunskapsunderlag kring hur tunga lastbilar som verkar över längre avstånd kan elektrifieras. Dessa elektrifieringslösningar för tunga transporter utvecklas i snabb takt och Scania har redan uppdrag om att leverera tunga lastbilar till flera industrier. Den snabba utvecklingen gör att Trafikverket redan nu behöver utveckla en plan för laddinfrastruktur för tunga transporter längs det statliga vägnätet. De initiativ som Trafikverket tar på det här området behöver bli ambitiösare. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Elektrifiering av vägnätet med laddinfrastruktur för tunga transporter* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

BK4 bör byta anslagspost från underhåll till utveckling eftersom det är ny teknik och standardhöjning

Sedan 1 juli 2018 är det lagligt att framföra lastbilar med maximal bruttovikt 74 ton på ett utpekad vägnät, kallat BK4. 74 tons lastbilar ger sänkta utsläpp, bättre transporteffektivitet och

färre lastbilar på vägarna. Det är bra för miljön och klimatet, det stärker industrins konkurrenskraft och förbättrar trafiksäkerheten. Samtidigt utnyttjas befintlig infrastruktur smartare utan att stora infrastrukturinvesteringar behövs. Trafikverket har också tidigare visat att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 2,5.

Idag ligger genomförandet av BK4 under anslagsposten vidmakthållande som en del av bärighetsanslaget. Det är olyckligt eftersom BK4 inte är en underhållsåtgärd utan en ny högre standard på vägnätet som också förutsätter ny teknik och nya fordon. Det är därför tydligt att åtgärden är en utveckling och en förbättring av nuvarande vägnät, varför åtgärden bör flytta till anslagsposten "utveckling av transportsystemet" (investeringsanslaget) och därmed tas bort från vidmakthållande.

BK4 omnämnd i Infrastrukturpropositionen även under "trimnings- och miljöåtgärder" (en del av anslaget "utveckling av infrastrukturen") vilket visar att effektivare fordon tydligare hör hemma där. Trafikverkets arbetssätt och metoder för genomförande av BK4 via regionala bärighetsgrupper är en effektiv och uppskattad metod av näringslivet. Den bör därför på inget sätt ändras. BK4 borde därför ligga som en pott under "trimnings- och miljöåtgärder", på liknande sätt som "näringslivspotten för järnväg" samt fortsatt genomföras på det effektiva sätt via bärighetsgrupper som hitintills genomförts. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange Byte av anslagspost för *BK4 från vidmakthållande till utveckling av transportsystemet* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Digitaliseringsresa för hela Trafikverket

Stora möjligheter finns att effektivisera olika processer inom Trafikverket och i transportsystemet med hjälp av digitaliseringen. Flera av dessa frågor har diskuterats i många år men utan att de kommer i mål. En trolig orsak kan vara att Regeringskansliet inte tillräckligt mycket har krävt av myndigheterna att de ska göra tydliga framsteg inom digitaliseringsområdet. Därför bör Regeringen ge Trafikverket ett uppdrag att utveckla och främja digitaliseringen med tydliga mål.

Trafikverket behöver genomgå en stor digitaliseringsresa för hela myndigheten eftersom det finns många nyttor och möjligheter till optimeringar. Exempelvis har Trafikverket ett tjugotal IT-system som inte kommunicerar med varandra och som kan visa motstridig information. Bland de viktigaste åtgärderna är implementering av ett Nationellt tågledningssystem samt genomförande av MPK (Marknadsanpassad planering av kapacitet). MPK är ett sätt att införa succesiv kapacitetsfördelning som kan frigöra så mycket som 20 procent mer kapacitet i befintligt system. Utöver detta behöver Trafikverket ett uppdrag att ta fram ett digitalt system för anläggningsdata för att uppfylla EU-regelverket och som i flera år påtalats av flera instanser. Med ett digitalt system kan Trafikverket lättare ha koll på den infrastruktur de ska förvalta och känna till underhållsbehovet för. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Digitaliseringsresa för hela Trafikverket* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Rangering som statligt ansvar

Rangerbangårdarna är som hjärtat i ett blodomlopp. För att utveckla godstrafiken på järnvägen så måste även rangerbangårdarna utvecklas. Att Trafikverket har listat järnvägens sidosystem som en utpekad brist är ett första steg framåt. Även driftsformerna behöver ses över för

Hallsberg eftersom systemet idag inte fungerar tillfredställande för näringslivet genom att det inte är konkurrensneutralt. För att förbättrad godstrafik på järnväg krävs att rangering hanterar alla tågföretag på likartat sätt och kanske bör hjärtat i godstrafiken vara ett statligt ansvar. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Rangering som statligt ansvar* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Nationella transportpolitiska mål som förutsätter kommunal infrastruktur
Trafikverket bör få i uppdrag att titta på vilka behov som finns på i den kommunala infrastrukturen för att uppfylla nationella mål. Exempelvis gäller detta överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, då allt sådant gods måste passera en kommunal hamn. Det finns en stor potential att genom digitalisering och automatisering effektivisera hamnar, hamnanlöp och underlätta överflyttning till andra trafikslag. Här saknas dock en sammanhållen hamnpolitik i Sverige eftersom de flesta allmänna hamnar är kommunala. Vad gäller godstransportstrategin och flera nationellt prioriterade frågor som kopplar till kommunal infrastruktur, exempelvis elektrifiering och BK4. Det borde finnas möjlighet att inom ramen för stadsmiljöavtalen utveckla den kommunala infrastrukturen för gods för att nå nationella mål. Stadsmiljöavtalen bör därmed inte bara utvärderas och också utökas till fler områden med koppling till gods. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Nationella transportpolitiska mål som förutsätter kommunal infrastruktur* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Kapacitetsutredning 2.0 behövs för att optimera systemet
För att identifiera hur befintlig infrastruktur kan optimeras ytterligare för att få ut så mycket kapacitet som möjligt i befintligt transportsystem bör en *Kapacitetsutredning 2.0* genomföras. Det då nyligen bildade Trafikverket publicerade 2012 en genomgång av åtgärder som kunde optimera systemet efter uppdrag av dåvarande regeringen. Med ett sådant underlag skulle fokus återigen kunna hamna på effektiva åtgärder i Fyrstegsprincipens lägre steg. Åtgärder, som klassas som steg 2 och 3, anges ofta som prioriteringar, men utan ett bra underlag kommer det inte att bli verklighet. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Kapacitetsutredning 2.0* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Internationella gränsövergångar

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. Det internationella perspektivet är därför viktig även i nationella planen, men saknas i planförslaget. Det behövs 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. Det kan också handla om att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är internationella kopplingar en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Vidare måste det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Internationella gränsövergångar* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Infrastrukturåtgärder vid industriinvesteringar

Vid varje aviserad industriinvestering bör genast tillsättas en bristutredning som tar ett helhetsgrepp på önskade infrastrukturinvesteringar kopplade till industriinvesteringen. Större

industriinvesteringar borde alltid följas av infrastrukturåtgärder, men ett systematiserat förfarande saknas helt inom infrastrukturplaneringen idag. Den 23 september 2021 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att analysera vilken påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen. Utan detta regeringsuppdrag hade troligtvis Trafikverket inte föreslagit åtgärder kopplade till industrins behov eftersom planen egentligen inte har ekonomiskt utrymme att göra det.

Detta visar att infrastrukturprocessen långt ifrån snabbfotad och att behov som uppkommer vid investeringar inte förmås lyftas utan särskilda uppdrag. Flera stora investeringar som genomförts tidigare dras fortfarande med flaskhalsar och brister i infrastrukturen. Exempel på detta är SCA:s investering i Östrand och den nya hamnen i Norvik. Andra aviserade och pågående industriinvesteringar, så som exempelvis Northvolts etablering i Skellefteå eller H2 Green Steel i Boden, riskerar att råka ut för liknande utmaningar.

Trafikverket skriver i planförslaget att de företagsetableringar och företagsexpansioner som genomförs eller planeras i Norrbottens län och Västerbottens län kommer att ställa nya krav på transportinfrastrukturen. Skogsindustrierna instämmer i detta men vill tillägga att det också sker industriinvesteringar i flera andra delar av landet, inte bara i norra Sverige. Ett exempel på en industriinvestering är Stora Enso:s investering för utökad kartongproduktion i Skoghalls bruk i Värmland. Det finns en rad infrastrukturbrister som behöver åtgärdas för att möjliggöra järnvägstransporter i stället för att godset hamnar på lastbil. Identifierade flaskhalsar är dubbelspår Karlstad-Kil och triangelspår mellan Skoghallsbanan/Värmlandsbanan. Dessa åtgärder skulle också gynna projektet Stockholm-Oslo.

Idealt utreds per automatik alla stora industriinvesteringar som ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Om det behövs gräns skulle investeringar över 500 miljoner kunna omfattas. Eftersom det inte varit praxis bör även redan genomförda investeringar analyseras retroaktivt för att hitta önskemål på utvecklad transportinfrastruktur. Infrastrukturbyggande bör vara kopplat till industriinvesteringar och en inspirationskälla kan vara regeringens tidigare uppdrag till Trafikverket att koppla bostadsinvesteringar till infrastrukturutbyggnad inför planen som beslutades 2018. Skogsindustrierna anser därför att regeringen bör ange *Infrastrukturåtgärder vid industriinvesteringar* som en utpekad brist att utreda inför nästa planförslag.

Att övervägas politiskt framåt

Dagens system för att planera infrastruktur framåt har brister och behöver utvecklas framåt för att klara viktiga samhällsmål. Inget politikområde har ett fast givet system under en lång tid framåt utan att kunna ompröva tidigare beslut när nya insikter nås. Vi behöver nu gemensamt börja utvärdera och diskutera sättet vi planerar infrastruktur. Här följer några idéer som Skogsindustrierna har utvecklat under åren i dialog med medlemsföretag, andra branschorganisationer och med samarbetspartners.

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. Exportpriselasticiteten⁵ 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 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 för industrin.

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 transportererna 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 inför nästa nationella plan. För näringslivet, som gör de nödvändiga investeringarna för klimatomställningen, är det viktigt att regeringen fastställer ett årtal för en infrastrukturinvesterings färdigställande på samma sätt som när EU fastställt ett årtal för när det europeiska stornätet ska stå klart.

De samhällsekonomiska kalkylerna behöver användas mer. Inom alla politikområden är god resurshållning viktigt för att säkerställa ett effektivt användande av skattemedel till det gemensamma. Samhällsekonomiska kalkylmodeller är ett mycket viktigt sätt att sammanfatta nytta i en infrastrukturinvestering, vilket sammanfattas i en nettonuvärdeskvot som tar hänsyn till alla de faktorer som rör investeringen. Infrastruktur är ett politikområde dit stora resurser avsätts och därför är det av största vikt att åtgärder som föreslås har god NNK. Samtidigt kan infrastruktur bidra till bättre samhällsutveckling och ge bättre tillväxt. Det är många objekt i planen som har en hög samhällsnytta med en hög NNK som ändå inte genomförs. Samtidigt genomförs flera åtgärder med ganska låg samhällsnytta. Att så sker kan vara en naturlig del i en politisk prioriterad plan, men i denna plan är samhällsnyttan så låg att den är negativ. För att få en långsiktig politiskt förankrad plan över blockgränserna behöver det finnas stöd för åtgärderna i de samhällsekonomiska kalkylerna. Trafikverkets planförslag riskerar att inte vara en sådan plan.

⁵ För att läsa mer om exportpriselasticitet se Konjunkturinstitutet specialstudie Nr 10: [2006:10](#)

Om staten, genom Trafikverket, investerar en krona i en åtgärd så visar den samhällsekonomiska kalkylen vilka nyttor samhället får tillbaka i form av lägre utsläpp, lägre buller, bättre luftmiljö, minskad trängsel eller ökad trafiksäkerhet. Det brukar sammanfattas i en nettonuvärdeskvot, NNK, och om planen innehåller åtgärder med en hög NNK får samhället tillbaka större nyttor. Om NNK är negativ betyder det att nyttorna för samhället är väldigt låga och att byggkostnaderna är mycket högre än nyttorna. Pengarna hade kunnat användas till ett annat projekt där de hade skapat mer samhällsnytta. Planförslaget har en samhällsekonomisk effektivitet som är negativ, vilket visar att samhället inte får tillbaka tillräckligt med nyttor. Samtidigt anger Trafikverket att det finns många projekt på kö som skulle göra det, både järnvägsprojekt och vägprojekt.

För att få en plan med högre samhällsekonomisk nytta bör åtgärder med hög nytta, exempelvis en NNK om 2 eller högre, alltid genomföras. Det bör alltså skapas en form av gräddfil för åtgärder med väldigt hög samhällsnytta. NNK betyder att samhället får nyttor som är dubbelt så stora som varje investerad krona. En plan med hög samhällsekonomisk nytta borde vara enklare att förankra politiskt över blockgränser. Hög samhällsekonomisk nytta borgar också för att medborgares skattemedel hanteras effektivt och ger stor nytta tillbaka till medborgarna.

Nettonuvärdeskvoten för gods behöver utvecklas

Det är sedan länge kartlagt att de samhällsekonomiska värden för godstransporter och sättet de förs in i kalkylerna uppvisar brister.⁶ 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.

Trafikslagsövergripande synsätt

Utgångspunkten i Trafikverkets underlag utgår från ett trafikslagsövergripande synsätt. Det anges redan i förordet. Det är dock svårt att se att det är mer än vackra ord när Trafikverket samtidigt anger att de exempelvis inte kan ta med investering i isbrytare eftersom en förordning hindrar dem. Trafikverket behöver få ett mandat, både i regeringsuppdrag och i förordningstexter, som gör det möjligt för Trafikverket att föreslå åtgärder för hela transportsystemet.

Fyrstegsprincipen – använd den eller skrota den

Fyrstegsprincipen är en mycket bra princip som både regeringsuppdraget utgår från och Trafikverket anger också i underlaget att de utgår från den. Det blir dock väldigt konstigt när planeringssystemet inte gör att den tillämpas på riktigt och samtidigt som det sägs att den är viktig. Om nu Fyrstegsprincipen är en viktig princip så ska vi se till att vi uttömmar alla åtgärder inom steg 1–3 innan åtgärder genomförs i steg fyra. Fortfarande finns ingen ansats av någon politiker att göra det, samtidigt som alla regeringar säger att det är en viktig princip. Trafikverket visade tydligt i Inriktningsunderlaget att de i större utsträckning följde

⁶ "VTTV (Value of Transport Time Variability): Method development and synthesis. Value transfer, measurements, and decomposition of VTTV", Vierth et al (2015); "Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler", Vierth och Nyström (2013)

Fyrstegsprincipen men de politiska förutsättningarna i uppdraget att ta fram Nationell plan var fokuserade åt ett annat håll. Regeringen anger i Infrastrukturplanen att Fyrstegsprincipen ska användas och pekar sedan ut projekt politiskt utan att följa principen. Fyrstegsprincipen anger tydligt att den övergripande principen är att vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder för att den ska utnyttjas så effektivt som möjligt. För att identifiera hur befintlig infrastruktur kan optimeras ytterligare, det vill säga identifiera flera åtgärder som är steg två och tre, bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att göra en *Kapacitetsutredning 2.0*. Den genomfördes av Trafikverket 2012 och var ett viktigt steg framåt för att använda befintlig infrastruktur på ett effektivare sätt.

Längre planperiod än 12 år genererar ingen ytterligare nytta – i stället bör den vara kortare

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 i stället 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 i stället för delsträckor i kommande arbete" för vidare resonemang.

Begränsat utrymme för nya investeringar för flera kommande regeringar
Trafikverket visar ganska tydligt att det är ett begränsat utrymme att genomföra nya investeringar fram till 2045. Det är alarmerande långt fram i tiden och betyder att ingen regering har någon frihetsgrad för att ändra någonting. Detta borde uppröra alla politiska partier i riksdagen. Det borde vara nog bevis för att alla ska inse att nuvarande planeringssystem för infrastrukturen är galet. Det grundläggande felet bakom detta är oskicket av regeringar genom tiderna att lägga till objekt i planen som har genomförandetider utanför den tidsatta ramen. Det verkar dessutom hända varje planprocess, vilket leder till att situationen blir värre och värre år för år. Det rimliga vore att inga nya objekt får tillföras planen om de inte till överväldigande majoritet kan finansieras inom planperioden. Planen är ändå en 12-årig plan vilket inte får anses vara en kort tidshorisont heller. Nu blir logiken i stället att trycka in en del av ett projekt, kanske en mindre etapp, i slutet av planperioden vilket betyder att de andra etapperna kan tas med i efterföljande planer. Det främjar inte heller möjligheten att utveckla hela stråk utan styr hela systemet mot att göra kortare etapper vilket gör projekt upphuggna i stället för att skapa effektivitet.

Fokusera på hela stråk och projekt i stället 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. Ostkustbanan är en illustration med 17 delprojekt trots att banan är en lång, sammanhållen enkelspårig järnväg. En mer rimlig ordning vore att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen, eftersom den egentliga nyttan uppkommer när hela stråket är färdigt. Finns inte det ekonomiska utrymmet att genomföra hela projektet under planen bör inte heller projektet tas med. Skogsindustrierna anser att det här oskicket med att trycka in mindre delar av ett stort projekt i slutet av planperioden måste sluta. Endast då kan Sverige få relevanta infrastrukturplaner som också har finansiering för genomförande.

Omprövning av gällande plan samt förslag på uppdelning i tre delar

En princip som har varit väldigt styrande i planeringen av den föreslagna planen är att regeringen har fastslagit att gällande plan ska gälla. Det är första gången en sådan tydlig skrivning har angetts vilket innebär att Trafikverket inte kunnat ompröva delar av innehållet i planen. Samtidigt har gällande plan haft stora kostnadsökningar vilket har gjort att investeringsutrymmet har försvunnit. När nya kunskaper för ett projekt erhålls och Trafikverket har fått ett förbättrat underlag om en specifik åtgärd, måste den kunna ställas mot alla åtgärder igen. Eftersom det bara finns en plan så upplever alla att detta skapar osäkerheter, vilket är fullt förståeligt. Trafikverket kan dock inte veta alla förutsättningar 12 år fram i tiden och att det är osäkerheter i kostnadsberäkningar på så lång sikt är inte konstigt. Det är som är konstigt är att vi kan bestämma vilka projekt som ska genomföras om 12 år när samhället kanske har helt andra behov och står för helt andra utmaningar. Det är inte oväntat att vissa investeringar visar sig vara avsevärt dyrare än vad Trafikverket trott, efter att de utretts noggrannare.

Skogsindustrierna vill i stället föreslå att nuvarande planeringssystem läggs upp på ett annat sätt med tre olika och separata planer. En av dessa planer bör vara underhållsplanen. De två andra planerna bör vara kopplade till nyinvesteringar, dvs utveckling av transportsystemet. Den ena av dessa utvecklingsplaner bör vara en 6-årig plan med åtgärder som beslutas definitivt och där detaljerade underlag finns framme. Den andra planen bör vara en plan som sträcker sig från år 6 till 12 och som inte definitivt fastslår åtgärder utan som listar åtgärder och projekt som övervägs och som utreds vidare. Planen för 6–12 år indikerar att beslut kan komma att tas för åtgärden, men är beroende på vad som framkommer i Trafikverkets mer detaljerade studier och beroende på politisk prioritering och rangordning enligt samhällsekonomisk nytta. Det skapar också tydligare möjlighet att ompröva objekt och ändra utformning. På så sätt skapas också möjligheter att göra bättre kostnadsbedömningar innan objekt läggs in i en fastställd plan i tak med att fler förutsättningar blir kända för projektet.

Långsiktig underhållsplan med mål om att minimera det eftersläpande underhåll inom 20–30 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.

Sverige har under en lång tid underlåtit att fokusera på underhållet av redan befintlig infrastruktur. Det vi ser nu är en underhållsskuld 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 att funktionalitet i befintlig infrastruktur måste säkerställas.

Trafikverket anger att så mycket som 63 procent av vägnätet är byggt före 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. Följdeffekter 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 framåt. År 2033, i slutet av planperioden, kommer det eftersläpande underhållet att vara högre än år 2022 trots ökade anslag. 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 skulle vilja se en finansierad långsiktig underhållsplan för att inom en given tidsperiod, exempelvis 20 år, minimera det eftersläpande underhållet, och denna plan behöver lämnas till riksdagen i formen av en proposition. En överenskommelse över blockgränser om att vårda redan genomförda investeringar är mycket angelägen. För att nå dit föreslår Skogsindustrierna att regeringen, i närtid, ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett underlag om vad som krävs för att minimera det eftersläpande underhållet inom en 20 års period. Med ett adekvat underlag kan diskussionen med riksdagen sedan inledas.

Kompetensförsörjning av transportsektorn behöver hanteras och Trafikverket har en viktig roll

Att fokus på kompetensförsörjning finns med i Trafikvetts underlag 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.

Fokus på kostnadskontroll måste också inkludera statens roll för att skapa en stabil marknad

Trafikverket lyfter i planförslaget att för att kunna genomföra infrastrukturplanen har vi ett gemensamt behov av en marknad som har kapacitet och förmåga att genomföra alla planerade åtgärder och som svarar mot framtida behov. Det finns dessutom behov av marknadsutveckling för ökad produktivitet, innovation, effektivitet och kostnadskontroll. Resurs- och kompetensbrist inom anläggningsmarknaden riskerar att leda till ökade kostnader, till att planerade åtgärder inte kan genomföras samt till att transportsystemet inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och andra mål som är viktiga för ett mer hållbart samhälle.

Ordningen vi har nu skapar inte en stabil marknad med större kapacitet. Eftersom staten egentligen har ettåriga budgetar skapas inte den långsiktighet som behövs. Vi har flera gånger sett att Trafikverket arbetat effektivt med underhåll och sedan varit tvungna att dra ner på takten när budgeten varit slut, vilket har lett till att underhållsentreprenörer behövt varsla personal. Det skapar en ryckighet som driver kostnadsutvecklingen uppåt.

Som en stor beställare med nästintill monopol måste Trafikverket kunna vara en stabil part med underhåll och investeringar som sakta ökar i en stadig takt så att företagen vågar investera i ny materiel och i att anställa mer personal. Ryckighet i anslag, och därmed ryckighet i beställningar, leder till de prisökningar politiker säger sig vilja motverka. Det räcker alltså inte för Trafikverket att ha god kostnadskontroll i pågående projekt, utan Trafikverket måste också agera som en stabil beställare. Ett sätt att hantera detta är genom flexibla anslagskrediter, så som Riksdagen beslutade i ett tillkännagivande i samband med beslutet om Infrastrukturplanen. Ett annat sätt är att minimera ryckigheten i tillfälliga satsningar genom mer av en blocköverskridande politik, särskilt vad gäller underhåll genom en underhållsplan.

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, etcetera. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossil energi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara och cirkulära.

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 2021 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 beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla trafikslag 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 trafikslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av trafikslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande trafikslaget för rundvirke (ca 65 procent), flis (ca 85 procent) och sågade trävaror (ca 85–90 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (ca 60-65 procent) och för papper (ca 85 procent).

Stockholm

2022-02-28

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör