

Remissyttrande: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Mellansvenska Handelskammare inkommer här med våra synpunkter på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Inledning

Sverige är ett exportberoende industriland med långa avstånd både inom landet och till våra handelspartners i hela världen. Infrastrukturen är därför avgörande för vår konkurrenskraft och för att hela landet ska utvecklas. En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att arbetspendlingen ska möjliggöra företagens behov av kompetensförsörjning, att affärsresorna ska bidra till nya affärer och innovationer och inte minst för att industrins råvaror och produkter ska nå fram på ett tillförlitligt, hållbart och kostnadseffektivt sätt.

Vi ser nu att näringslivet gör stora investeringar i norra och mellersta Sverige. Under de kommande åren investeras över 1 000 miljarder kronor i norra och mellersta Sverige i vad som kan beskrivas som en stark nyindustrialisering som kommer att skapa nya arbetstillfällen och hållbar tillväxt. Detta beror till viss del på den innovationskraft och till viss del på den världsunika tillgången till grön, billig energi, som våra regioner erbjuder. Men för att den utvecklingen ska fortsätta är det avgörande att industrin får förutsättningar att fortsätta växa och att infrastrukturen utvecklas i samma takt.

Det behövs för en hållbar tillväxt med ökad konkurrenskraft

Klimatet är vår tids stora utmaning och vår industri och vårt näringsliv är övertygade om att vi kan ställa om och lösa klimatutmaningen samtidigt som vi ökar vår konkurrenskraft. I det är det självklart att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska kraftigt och att detta även ska genomsyra arbetet med infrastrukturplaneringen.

Vi är övertygade om att det går att uppnå transportsektorns klimatmål, öka näringslivets konkurrenskraft och förbättra tillgängligheten i hela landet, men då krävs det fyra saker:

1. Högsta nivån behövs för infrastrukturens satsningar
2. Investera initialt i infrastruktur för en starkare industri
3. Snabbare process för elektrifiering
4. Effektivisering en viktig förutsättning för att nå klimatmålen.

Högsta nivån behövs för infrastruktursatsningar

Utifrån Trafikverkets analys är det klart att en planeringsram på +20% är en miniminivå inför kommande planeringsperioden. Vår infrastruktur är av stor betydelse för näringslivets konkurrenskraft och tillväxt, som i sin tur är avgörande för att vi ska ha råd men den välfärden vi ibland tar för givet. Samtidigt behöver transportsystemet utvecklas för att vi ska klara av våra klimatmål.

Godstransporterna kommer enligt Trafikverkets prognoser att öka med 50 procent till 2040. Under samma tid kommer personresorna att öka med 28 procent och befolkningmängden med 16 procent. Trots att Trafikverkets prognoser pekar på kraftiga ökning av godstransporter och personresor kommer myndigheten till slutsatsen att inga nya investeringar ska göras i infrastrukturen. Detta samtidigt som riksdagen har beslutat att Sverige ska bli världens första klimatneutrala välfärdsland senast 2045. Det är tråkigt att konstatera att inriktningsunderlaget inte speglar den framtidstro och optimism som finns inom det svenska näringslivet och politiken.

Trafikverket konstaterar att de resurser som krävs för att genomföra namngivna investeringsåtgärder (i enlighet med den gällande nationella planen) inte kommer att rymmas inom de totala ekonomiska ramar som anges förutom möjligen inom den högsta ramnivån. Även i det alternativet saknas det utrymme för nya investeringar utöver de som finns i den gällande planen.

Utifrån den analysen är det klart att en planeringsram på +20% är en miniminivå inför kommande planeringsperioden. Eventuella satsningar på nya stambanor måste ovillkorligen finansieras separat och i särskild ordning. Det gäller även finansieringen av räntekostnader vid en lånefinansiering.

En nationell målbild för järnvägen

Förkortade restider på våra viktiga stråk Ostkustbanan, Dalabanan och Bergslagsbanan skulle leda till att flera väljer tåget och förbättra möjligheterna till arbetspendling – något som är viktigt för att vi ska klara kompetensförsörjningen. Vi ser att järnvägstransporterna ökar i betydelse och fler och fler vill kunna åka tåg både på jobbet och fritiden.

Vi ställer oss bakom den målbilden om ett sammanhängande nationellt järnvägsnät för 250 km/h som Trafikverket presenterar i rapporten 2020:090. Med relativt små insatser kan Sverige på kort tid skapa ett sammanhängande nät för snabba persontåg. I rapporten föreslår Trafikverket att hela kustjärnvägen Stockholm-Luleå får 250 km/tim-standard, vilket Botniabanan redan har.

Realiserandet av en sådan målbild skulle starkt bidra till uppfyllandet av klimatmålen samt till målsynergier mellan samtliga hållbarhetsområden. Fördelen med att börja i norra och mellersta Sverige är att ett sammanhängande nät kan stå klart på kort tid till en relativt låg kostnad. Då realiserar nyttan tidigare och operatörer kan tidigt få ut nyttan av att köpa fordon för 250 km/h.

Vägen fortsatt viktig i stora delar av landet.

Vägtransporterna kommer att fortsätta vara avgörande för tillgängligheten i stora delar av landet. Med elektrifiering och ökad inblandning av biodrivmedel kommer vägtransporternas klimatpåverkan minska i snabb takt under de kommande åren.

I Dalarna och Gävleborg har flera viktiga vägar under den senaste tiden fått hastighetsgränser sänkta från 90 km/h till 80 km/h. Detta har en negativ påverkan på tillgängligheten och försvårar kompetensförsörjningen för företag i glesbygden då det gör det mindre attraktivt att pendla. Vidare uppfattas det av många som tecken på försämrad kvalitet på vägnätet. Trafiksäkerheten är viktig, men lösningen måste bli bättre vägstandard istället för försämrad tillgänglighet.

Vägtransporterna är också av stor betydelse för besöksnäringen. Trafikflödet för turistströmmarna motsvarar under högtidstimmarna drygt 35 000 ÅDT, vilket ställer höga krav på vägstandard och hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet. I praktiken uppstår därför trafikinfarkter även i delar av landet där trafiken inte är konstant, det vill säga utanför storstadsregionerna, när vägstandarden inte svarar mot de faktiska trafikflödena. Under högsäsong har Dalafjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället" - ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen-/Idreområdet. Det är viktigt att beakta den här typen av trafikmönster i planeringen.

Investera initialt i infrastruktur för en starkare industri

För att de begränsade investeringar som då kan göras ska skapa så mycket nytta som möjligt är det viktigt med en stark koppling till industrins investeringar och behov av transporter. Den nationella godstransportstrategin som presenterades i 2018 har varit en viktig signal och verktyg för att på ett samlat sätt arbeta för att stärka Sveriges konkurrenskraft. De punkter som ingår i strategin måste genomföras tidigt i planperioden och inte skjutas över i kommande planperioder. Det behövs även en tydlig samordning mellan det arbetet som pågår inom ramen för godstransportstrategin och infrastrukturplaneringen. Likaså behövs det en starkare samordning mellan industriinvesteringar och infrastrukturplaneringen – på samma sätt som bostadsbyggandet har kopplats ihop med nationella planen ska hänsyn tas till var kan nya arbetstillfällen skapas med hjälp av infrastrukturinvesteringar.

För att kunna göra det behövs det en rättvisande bild av var industrins värde skapas. Därför har Mellansvenska Handelskammaren under hösten 2020 tagit fram en rapport som analyserar det regionala exportvärdet för vår region. Rapporten visar att varuexporten från Dalarna är dubbelt så stor som officiell statistik visar¹ och att det finns stora brister i bilden av var Sveriges ekonomiska värde skapas. Betydelsen av regioner som kan räknas som glesbygden undermineras ofta i statistik som utgår ifrån var företag har sina huvudkontor istället för var produktionen finns.

Det är viktigt att näringslivet och industrin har möjlighet att proaktivt påverka investeringar även under planperioden med investeringar som bidrar till hållbar tillväxt och arbetstillfällen. I det hänseendet anser vi att det har varit en god idé att med hjälp av en Näringslivspott snabbt kunna göra åtgärder där behov från näringslivet uppstår. Näringslivspotten behöver dock utvecklas och utvidgas och hanteringen hos Trafikverket behöver bli smidigare så att de projekt som rekommenderas av referensgruppen för Näringslivspotten snabbt tas vidare. Det behöver även bli tydligare hur och för vilka projekt man kan söka pengar, ett alternativ är att öka informationsflödet om potten mellan Trafikverket, Handelskammare och regionala bärighetsråd.

Industrispår, och andra typer av icke-statliga järnvägsspår, är en förutsättning för godstransporter på järnväg eftersom det ofta är där godstransporter på järnväg har sin början eller sitt slut. Flera av sådana industrispår är oelektrifierade och behovet av dubbla lok kan vara en stor kostnad. För att optimera järnvägssystemet utifrån en helhet behöver Trafikverket ta ett helhetsgrepp kring en åtgärd och analysera även andra spårhållares system. Det behövs även möjligheter för Trafikverket att kunna finansiera investeringar på sådana industrispår då de kan ha en stor effekt för överflyttningen till järnväg och den samhällsnyttan det innebär.

Viktigt med internationellt perspektiv

De godstransporter som går på järnväg är ofta gränsöverskridande eller långväga transporter som har stor betydelse inte minst för vår starka exportindustri. Därför behöver det internationella perspektivet tas med i den nationella infrastrukturplaneringen. Det behövs en tydlig planering för när

¹ <https://mellansvenskahandelskammaren.se/wp-content/uploads/2020/11/Exportstatistik-Rapport.pdf>

Sverige avser att uppfylla sin del av det europeiska transportsystemet TEN-T för både stomnät och det övergripande nätet. För våra stål- och träindustrier är förlängningen av stomnätskorridoren ScanMed genom inkludering av Godsstråket genom Bergslagen mycket välkommet för att få utbyggnad av längre och tyngre godståg.

Snabbare process för elektrifiering

En snabb elektrifiering av transportsektorn är avgörande för att vi ska klara våra klimatmål, hålla ihop landet och säkra näringslivets konkurrenskraft – inte minst med tanke på vägtrafikens betydelse för glesbygden.

Trafikverket räknar med att drivmedelskostnaderna kan behöva höjas till upp mot 50 kr per liter till 2030 för att nå klimatmålet. Det är ett scenario som skulle göra det omöjligt för näringslivet inklusive vår starka basindustri och boende i stora delar av landet.

Istället behöver vi säkerställa att övergången till fossilfrihet sker snabbare genom utbyggd laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för grön vätgas.

Staten behöver ta ett stort ansvar för att säkra utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet, samt för att energiförsörjningen fungerar och möjliggör elektrifieringen av transportsektorn. För tunga transporter behöver nya lösningar implementeras i ett snabbt tempo. Det kan handla om utbyggnad av elvägar på mest trafikerade stråken, men det behöver också handla om att möjliggöra för tankning av vätgas. I Gävleborg och Dalarna går industri, transportsektor, akademi och offentlig sektor i Mellansverige nu samman i initiativet Mid Sweden Hydrogen Valley och tar ledningen i utvecklingen av ett integrerat vätgassamhälle². Det är ett exempel av hur industriproduktion och transportsektor – eller energisystem och transportsystem – integreras i en allt större grad. Här kommer staten behöva ha möjlighet att gå in och stödja sådana investeringar som skapar en stor samhällsnytta.

Elektrifiering behöver omfatta alla trafikslag. Utveckling av elektriska flygplan ger nya möjligheter för snabba fossilfria persontransporter. I de delar av länet där tillgängligheten på järnväg och väg inte räcker till är flyget en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv, och därför är omställningen till klimatneutralt flyg avgörande. En elektrifiering av flyget har potential att bidra till att i huvudsak på kortare distanser minska flygets utsläpp och kan på sikt spela en viktig roll för inrikesflyget. För att ta vara på dessa möjligheter behöver staten ta ett större ansvar för upphandlat flyg. Det är viktigt att använda upphandlat flyg som en drivkraft för flygets omställning. I Trafikverkets senaste beslut om allmän trafikplikt ansågs inte skälen vara tillräckliga för att Sälen-Mora-Arlanda skulle omfattas av trafikplikt. Detta är bekymmersamt för näringslivet i norra och västra Dalarna och en översyn av bedömningen för trafikplikt bör ses över i en helhetslösning för transportinfrastrukturen mot bakgrund av framsteg inom elektrifiering och framtida möjligheter till fossilfritt flyg.

Effektivisering en viktig förutsättning för att nå klimatmålen

Ökad transporteffektivitet är ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkan och samtidigt öka näringslivets konkurrenskraft. Exempel på åtgärder för ökad transporteffektivitet är längre och tyngre fordon samt överflyttning till mer energieffektiva trafikslag som sjöfart och järnväg.

Sedan delar av vägnätet har öppnats upp för bärighetsklass 4 (BK4) med möjlighet att köra lastbilar med högsta totalvikt på 74 ton har delar av industrins godstransporter effektiviserats med minskade utsläpp som resultat. Tyvärr är BK4-vägnätet fortfarande väldigt begränsat och på många stråk går man därför miste om klimat fördelarna med effektivare transporter. Att öka bärighetsanslaget och

² <https://mellansvenskahanvelskammaren.se/mellansverige-kraftsamlar-kring-vatgas/>

ambitionsnivån i att uppgradera vägnätet till BK4 är ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att minska transporternas klimatpåverkan och stärka näringslivets konkurrenskraft – framförallt i många delar av glesbygden med stark skogsindustri. Vi anser att det hade varit effektivast att öppna hela vägnätet för 74 tons lastbilar och sedan titta på hur man löser de utmaningar som eventuellt kommer upp i delar av vägnätet. Det är en lösning som har fungerat väl i Finland. Alternativet är att nu se till att arbetet med att öppna upp resten av vägnätet i snabbare tempo.

Redan 2018 rekommenderade Trafikverket att delar av vägnätet borde öppnas för längre lastbilar³. Nyttorna med längre lastbilar är minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet och ökad konkurrenskraft. För att ta vara på dessa nyttor behöver Regeringen gå vidare med de regeländringar som Trafikverket rekommenderat. Trafikverkets rapport anger en ambitionsnivå som går ut på att detta ska kunna realiseras redan 2021. Det här är en lågt hängande frukt för att minska transporternas klimatpåverkan och därför behöver eventuella hinder undanröjas snabbt.

Precis som på vägsidan finns det behov av att möjliggöra även för längre och tyngre fordon på järnvägen med fokus på de viktigaste godsstråken.

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Omkring 90 procent av all import och export till och från Sverige sker sjövägen. Industrin är en stor nettoexportör i Sverige, en stor del av exporten går via hamnar och knappt 10 procent av godset fortsätter med sjöfart nationellt. För att sjöfarten ska fortsätta bidra till Sveriges tillväxt behöver även den långsiktiga finansieringen av sjöfarten säkras så att industrin inte står för sjöfartens kostnader på samma sätt som med dagens farledsavgifter. Det innebär att investeringar i isbrytare behöver anslagsfinansieras.

³https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/langre_lastbilar_pa_det_svenska_vagnatet_for_mer_hallbara_transporter.pdf