



## Remissyttrande

2024-04-15

**Er referens:** Landsbygds och infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

**Vår referens:** Conny Nilsson  
[Conny.nilsson@pappers.se](mailto:Conny.nilsson@pappers.se)

## Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Pappers anser att det är centralt för Sverige, dess industri och den svenska välfärden, att hela Sverige har en väl fungerande infrastruktur för båt-, järnvägs- väg- och flygtrafik. Det är vidare centralt för pappers- och skogsindustrin, då branschen är Sveriges största transportör genom sina köp av transporter på lastbil, järnväg och per båt. Dessutom påverkar det direkt massa- och pappersindustrins konkurrenskraft på den globala marknaden vi verkar på, då industrin exporterar 80 till 90 procent av dess produkter. Pappers lämnar därför följande synpunkter på Trafikverkets förslag till inriktningsplanering.

### Sammanfattning

Pappers anser att Trafikverket har gjort ett bra inriktningsförslag utifrån de begränsade medel som den nuvarande nationella planen medger. Vi välkomnar det tydliga fokuset på underhåll av vägar och järnvägar.

Trots låsta förutsättningar har Trafikverket ändå kunnat prioritera underhåll av infrastrukturen, vilket är av stor betydelse för skogsindustrins konkurrenskraft. Vi kan emellertid konstatera att underhållsskulden på järnvägen 2037 i princip kommer kvarstå efter planeringsperioden, då 85 – 90 procent av underhållsskulden för järnväg kommer finnas kvar, även om Trafikverket får ökade rammedel med 20 procent. Däremot kommer det leda till att allt eftersatt vägunderhåll kan återtats under planperioden.

Pappers anser att Trafikverkets bedömningar i inriktningsunderlaget är genomtänkta och att det är angeläget att ramnivån ökas med minst 20 procent. För att bibehålla transportsystemets funktionalitet, eliminera underhållsskulden, samt skyndsamt åtgärda bärighet, inklusive flaskhalsar, och dessutom öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser. Därutöver behöver vinterväghållning och isbrytning säkerställas.

Då Sverige har en av Europas lägsta statsskulder anser Pappers både att det är möjligt och att det är rätt att öka statsskulden för att åtgärda underhållsskulden i väg- och järnvägsinfrastrukturen, samt att även investera i el-infrastrukturen. Detta är möjligt genom att ersätta överskottsmålet i det finanspolitiska ramverket med ett balansmål, vilket även Skogsindustrierna och Svenskt Näringsliv förespråkat en längre tid.

Pappers yrkar därför att Trafikverkets ramfördelning ökas med minst 20 procent till 1 151 miljarder för perioden 2026 – 2037.

Pappers önskar att följande angelägna frågor får avtryck i så väl Trafikverkets infrastrukturplanering för planperioden 2026 till 2037 och regeringens kommande infrastrukturproposition:

- Att en blocköverskridande tidsatt och finansierad plan tas fram för att återta underhållsskulden på väg, under planperioden, och på järnväg inom 20 år.
- Att BK1-vägnätet uppgraderas i sin helhet till BK4 och flaskhalsar åtgärdas senast 2026 och att det kommunala vägnätet uppgraderas i samma takt.
- Att fler statliga och kommunala vägar öppnas upp för längre och tyngre lastbilar (> 34,5 meter).
- Att medel avsätts till bantyp-5 för att säkra bärighet och hastigheten på järnvägens bantyp-5, som är viktig för massa- och pappersindustrins transporter.
- Att anslag avsätts för att säkerställa vinterväghållning på väg, järnväg och sjö, då detta idag fungerar dåligt. Därför behöver resurser säkerställas och att drift och underhåll likställs i anslagsfinansieringen.
- Att isbrytarkapacitet säkerställs för befintliga och kommande industrisatsningar.
- Att infrastrukturkostnader inte flyttas från staten till transportköpare, exempelvis ban- och farledsavgifter eller ERTMS (signalsystemet flyttas från banan in i loket), och att statliga vägar blir enskilda vägar.
- Att näringslivspotten för järnväg behålls, utvecklas och att maxgränsen höjs till 150 miljoner, samt att genomförandeprocessen snabbas på.
- Att banavgifterna bör sättas efter banans kapacitetsutnyttjande.

## **Underhållsskuld för väg och järnväg, samt bärighet på landsbygden**

Pappers anser att det är angeläget att återställa hela underhållsskulden på väg under planperioden och underhållsskulden på järnväg inom 20 år. Pappers yrkar därför att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en tidsatt, finansierad och blocköverskridande plan för att återta hela underhållsskulden på väg inom planperioden, samt hela underhållsskulden på järnvägen inom 20 år. Med dagens takt kommer det ta mer än 100 år tills underhållsskulden för järnväg är åtgärdad.

Att åtgärda underhållsskulden och genomföra bärighetsanpassningar av vägar och broar gagnar dessutom Sveriges beredskap.

## **Budgetera för att uppgradera hela BK1-vägnätet till BK4 senast år 2026**

Pappers delar Trafikverkets bedömning att samhällsnyttorna av att göra alla vägar till BK4 är mycket stora i förhållande till kostnaderna. Det är också nödvändigt med en statlig satsning på det kommunala vägnätet för att bygga bort kommunala flaskhalsar i form av BK1- och BK2-vägar, så att dessa också uppgraderas till BK4-vägar i samma takt som det statliga vägnätet. Vidare är det viktigt att även vägen fram till en bro som inte uppfyller BK4 bör klara detta krav, då det finns skog även längs vägarna.

## **Öppna upp fler statliga och kommunala vägar för längre lastbilar (>34,5 meter)**

Regeringen behöver ge en tydlig signal till kommuner om att öppna fler vägar för längre (>34,5 meter) och tyngre (>74 ton) lastbilar snarast möjligt. För det är först när kombinationen längre bilar och högre totalvikter finns som de stora vinsterna görs. Även rastplatser behöver uppgraderas så att längre fordon kan rasta och ladda. Möjliggör även för sökning i Trafikverkets nationella vägdatabas (NVDB) så att förare kan se vägar där både BK4 och 34,5-meters fordon kan köra, samt säkerställ att reglerna för längre lastbilar i Sverige hänger ihop med de i Finland som tillät längre lastbilar på upp till 34,5 meter redan i januari 2019.

## **Förhindra bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 5**

Pappers är oroad över Trafikverkets bedömning att det fortsatt är risk för nya temporära, eller långvariga bärighets- och hastighetsnedsättningar på järnvägar av bantyp 5. Förutom att detta är kapitalförstöring i stora mått, så får det dessutom långtgående konsekvenser för massa- och pappersindustrin och den samlade Skogsindustrin som transporterar motsvarande 100 000 timmerbilstransporter årligen med timmertåg på järnvägar av bantyp 5. Övriga viktiga banor för skogsindustrin är järnvägar som går till och från virkesterminaler och skogsindustrier, så som massa- och

pappersindustrin. Totalt transporteras åtta miljoner ton skogsråvara på järnväg årligen i Sverige.

Trafikverket bedömer att det endast är möjligt att åtgärda järnvägsunderhållsskuld motsvarande 12 av 91 miljarder kronor totalt under planperioden. I den takten kommer det ta 100 år innan underhållsskulden är åtgärdad. Då tid i spåren inte är en begränsande faktor för underhåll i bantyp 5 bör medel tillskjutas för att sluta underhållsskulden på bantyp 5.

Detta är av stor betydelse för skogsindustrin som under 2023 tvingades köra över tusen oplanerade lastbilstransporter längs bantyp 5 på grund av dess eftersatta underhåll. Dessutom genererade det oönskade kostnader för industrin som påverkar dess konkurrenskraft och sysselsättning samtidigt som det genererar utsläpp som försvårar för Sverige att nå ESR-klimatmålet, det vill säga Sveriges långsiktiga klimatmål som Sverige förpliktat sig att uppfylla gentemot EU och dess klimatmål.

För skogsindustrin är följande bantyp 5 sträckor viktigast: Boden – Haparanda, Piteå – Älvsbyn, Storuman – Hällnäs, Hoting – Forsmo – Västerasby, Blybergssågen – Borlänge, Mora – Borlänge, Malung – Borlänge, Hallstavik – Örbyhus, Torsby – Karlstad, Stångådals- och Tjustbanan, Mönsterås – Blomstermåla, Halmstad – Markaryd – Hässleholm. Här ser vi problem med till exempel kontaktledningar, växlar, signalsystem, hasighetsnedsättningar, solkurvor, och mötesplatser.

Alla utom Torsby-Karlstad går i öst-västlig riktning, varför en upprustning av dessa banor även kan vara av värde för Sveriges beredskap och för NATO-samarbetet.

### **Säkerställ fungerande vinterväghållning på väg och järnväg**

Det är tydligt efter vintern 2022 och den senaste vintern 2024 att upphandlingsprocesserna av vinterväghållningstjänster behöver ses över både för väg och järnväg. Trafikverket måste framöver säkerställa att entreprenörerna har rätt maskiner och rätt kompetens för att utföra ett fullgott vinterväghållningsarbete.

Skogsindustrierna, som är en branschorganisation där bland annat massa- och pappersindustrin ingår, lät sammanställa statistik från Trafikverket som visar att halktillfällena har ökat inom samtliga regioner mellan 2002 – 2022. Samtidigt har nederbörden av snö minskat. Över tid har saltförbrukningen minskat, vilket kan vara orsakat av att Trafikverket tidigare har betalat separat för saltning men numer betalar per tillfälle. En annan möjlig förklaring kan vara att Trafikverket övergått till mindre miljöbelastande halkbekämpningsåtgärder än salt, men dessa har emellertid inte varit framgångsrika då halktillfällena har ökat.

Vi delar skogsindustriernas farhågor och ser samma risker i att entreprenörer inte uppfyller sina åtaganden för halkbekämpning enligt kontrakt, detta kan bero på att Trafikverket inte följer upp kontrakten på tillfredsställande sätt. I branschen upplever man att halkbekämpningsåtgärder så som till exempel kameraövervakning och väderstationer inleds för sent för timmertransporternas behov och snarare är anpassade till arbetspendling.

Följaktligen behöver upphandlingen förbättras och ha rätt fokus, bland annat landsbygden. En översyn över de kriterier som idag styr vinterväghållningsresurserna och anpassas till dagens behov och trafiksituation. För att nå framgång i detta arbete behöver även Trafikverkets upphandlingsmodeller ses över.

### **Säkerställ tillräcklig isbrytarkapacitet för befintliga och kommande industrisatsningar**

En fungerande isbrytarflotta är oerhört kritiskt för svensk massa- och pappersindustri och för hela den svenska industrisatsningen i norr. Men även för intermodala transporter och för Sveriges beredskap. Flera hamnar längs norrlandskusten har behövt stänga ner under perioder vårvintern 2024. Konsekvensen av att inte kunna ta in och ut råvaror och gods sjövägen blev väldigt tydlig för Billeruds bruk utanför Kalix i Bottenviken som drabbades. Sveriges isbrytarflotta går på övertid, och det tar lång tid att få fram reservdelar när de går sönder.

Sjöfartsverket ser att befintliga satsningar på isbrytare inte räcker. Det är bra att regeringen har påbörjat förnyelsen av isbrytarflottan med två stora assistansisbrytare och det är glädjande att Sjöfartsverket i mars 2024 köpte en isbrytare av något mindre modell. Sjöfartsverket menar dock att dessa tre isbrytare inte kommer räcka för att ersätta befintlig flotta. Situationen är därmed allvarlig och det är viktigt att Sverige i den kommande infrastrukturplaneringen tar ett ordentligt grepp kring detta så att hela den svenska isbrytarflottan kan förnyas.

Ta ett helhetsgrepp om förnyandet av Sveriges isbrytarflotta i kommande nationella plan. Sjöfartsverket utreder just nu hur Sveriges isbrytarflotta behöver förnyas för att klara inte bara industrins och försvarets behov, utan även sjöfartens nya, mer energieffektiva fartygs behov. Pappers ser med oro på konsekvensen för Billeruds bruk i Karlsborg utanför Kalix och uppmanar regeringen att ta ett helhetsgrepp om investering i isbrytare i den kommande nationella planen.

Anslagsfinansiera drift och underhåll av isbrytningen. Vinterväghållningen handlar om tillgänglighet och bör hanteras lika, oavsett om den utgörs av snöröjning till lands eller isbrytning till sjöss.

Pappers anser mot denna bakgrund att drift och underhåll av isbrytningen ska finansieras av anslag.

### **Flytta inte över infrastrukturkostnader från staten till transportköpare**

Inom massa- och pappersindustrin ser vi hur infrastrukturkostnader steg för steg flyttas från staten till transportköpare. Ett tydligt exempel på detta är allmänna vägar som ändrats till enskilda vägar, vilket leder till att massa-, pappers- och den samlade skogsindustrin numer finansierar 30 % av underhållet av dessa vägar. Ytterligare exempel på att kostnader förs över från staten till transportköpare är införande av ERTMS (signalsystemet flyttas från banan in i loket) utan subventioner till tågoperatörer. Detta kommer resultera i extra kostnader för att uppgradera lok, vilket kommer faktureras och därmed föras vidare till transportköpare som massa- och pappersindustrin. Ännu ett exempel på infrastrukturkostnader som vältras över till transportköpare från staten är justeringen av banavgifter, från lätta persontåg till tunga godståg. Detta medför att transportköpare som skogsindustrin betalar en större andel av järnvägsunderhållet, utan att underhållsätgärderna prioriteras om till de järnvägar som skogsindustrin nyttjar mest.

### **Höj näringslivpotten och skynda på administrationen – den skapar entreprenörskap och främjar omställningen**

Det finns flera bra exempel på framgångsrika noder och hamnar; dessa har oftast skapats av eldsjälarna genom lokala dialoger. Näringslivspotten är ett gott exempel på styrmedel som främjar intermodalitet genom att understödja entreprenörskraft kopplad till järnvägstransporter. Näringslivspotten har framgångsrikt möjliggjort för Trafikverket och näringslivet att snabbt agera när goda idéer och förslag har presenterats. Då har dessa kunnat genomföras, utan att de behövt hamna i Trafikverkets allmänna hantering av utvecklingsförslag.

Därför föreslår Pappers att näringslivspotten höjs till minst 150 miljoner kronor, samt att processerna för näringslivspotten skyndas på så att den verkligen blir det snabbspår den är tänkt att vara.

### **Plocka inte bort 400 miljoner kronor från länsplanerna då anslagen till dessa redan är otillräckliga**

Pappers delar Trafikverkets bedömning att anslagen till länsplaner är otillräckliga och ifrågasätter regeringens förslag att flytta 0,4 miljarder kronor från posten länsplaner till posten ersättning till icke statliga flygplatser. Detta ska ses i ljuset av att 38 procent av skogsindustrins transporter sker på länsvägar. Budgeten för länsplanerna är viktig då det finns länsvägar som är dåligt underhållna men saknar anslag.

## **Banavgifter behöver differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande**

Transportstyrelsens föreläggande mot Trafikverkets banavgifter tvingar Trafikverket ändra fördelningen av banavgifterna som godståg respektive persontåg ska betala. Pappers delar Trafikverkets analys om att de planerade höjningarna av banavgifter för tunga godståg styr mot kortare, lättare och mindre godståg. Detta är direkt ineffektivt och motverkar ESR-målen, det vill säga Sveriges långsiktiga klimatmål som Sverige förpliktat sig att uppfylla gentemot EU och dess klimatmål, då färre godsolymer kommer flyttas över på tåg samtidigt som trängseln på spåret kommer öka dagtid. Godstågen som ersätter 30–50 långträdare måste ges bättre förutsättningar än resandetåg som ersätter två till tre bussar.

Därför anser Pappers att de planerade höjningarna av banavgifterna för godstågstrafiken måste omprövas. I stället bör tåglägesavgift och passageavgift baserat på kapacitetsanvändning återinföras, så att tåglägen på sträckor och tider där det råder kapacitetsbrist blir dyrare, och tvärtom. Vidare tycker vi att spåravgift och tåglägesavgift ej bör tas ut vid omdirigering av färdväg, i de fall Trafikverket är den orsakande parten. Dessutom har incitament att välja tåglägen med låg efterfrågan tagits bort, vilket gör att vi ifrågasätter att differentieringen för tåguppställningar finns kvar.

Därutöver kan Pappers konstatera att tidigare fördelning av banavgifterna var ett framgångsrikt styrmedel, då antal godståg blivit färre och effektivare sedan år 2000. Då var vart tredje tåg ett godståg jämfört med vart femte tåg idag. Orsaken till det var att godstågen har blivit 20 procent fler nettoton per tåg, medan persontågen har blivit 10 procent färre antal personer per tåg. Denna positiva utveckling motverkas av den nya fördelningen av banavgifter.

Pappers

Pontus Georgsson  
Förbundsordförande

Conny Nilsson  
Samhällspolitisk ombudsman