

Remiss Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Ärende: LI2023/03919

Datum: 2024.04.15

Svemin är branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Svemin representerar cirka 60 företag med drygt 15 000 anställda inom produktion, prospektering och teknik. Medlemsföretagen finns i hela landet. Metallgruvorna är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen medan kalkstensfyndigheterna främst finns på Gotland.

Bakgrund

Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026–2037 redovisas enligt ett huvudalternativ på 959 miljarder kronor i 2023 års prisnivå samt med 10 och 20% minskad respektive ökad ram. Även om Trafikverket inte i formell mening förordar något alternativ, pekar deras resonemang på det lämpliga i att välja den mest omfattande nivån, som krävs för att kunna beta av underhållsskulden utan att nyinvesteringar begränsas kraftigt.

Svemins sammanfattande synpunkter

För att öka kapaciteten samt hantera underhållsbehovet i det svenska transportsystemet behövs massiva satsningar och ett uppskruvat statligt fokus kommande år. Svemin anser att regeringen, i enlighet med Trafikverkets redovisning, att staten behöver öka de ekonomiska ramarna för infrastrukturens kommande planeringsperiod med minimum 20 procent. Men det kommer inte att räcka. För att kapa den växande underhållsskulden och åtgärda akuta kapacitetsbrister i transportsystemet behövs ett bredare angreppssätt gällande både finansiering och metoder. Om Sverige ska ta tillvara den tillväxtpotential vi ser från gruvbranschen samt lyckas möta uppsatta klimat- och transportpolitiska mål behövs en framåtlutad och handlingskraftig transportpolitik som siktar betydligt högre än vad Trafikverket och regeringen just nu gör. Det är uppenbart att det behövs mer av alternativ och kompletterande finansiering, även med den högsta budgetnivån på +20 procent.

Transportinfrastrukturen sätter grunderna för att bra företagsklimat

Trafikverkets underlag utgör en central del av den fortsatta beslutsprocessen kring Sveriges framtida transportsystem. Från Svemins perspektiv handlar det om vad som krävs för att vi ska kunna expandera och realisera gruvklustrets investeringsplaner. Därtill handlar det förstas om kraven som ställs från ett växande Sverige, klimatomställning och Nato.

Sverige investerar idag 0,7 procent av BNP i transportinfrastruktur. Det är betydligt lägre än OECD-genomsnittet och för perioden 2005-2021 hittar vi Sverige i EU:s bottenliga gällande satsningar på infrastruktur gällande både underhåll och investeringar. Detta i ett land med höga ambitioner för både klimat- och transportpolitik och en pågående nyindustrialisering, inte minst i norra Sverige. Vi som representanter från näringslivet får inte detta att gå ihop, i synnerhet när vi som exportinriktad industri ser att den svenska transportinfrastrukturen inte klarar att möta våra behov och därtill missköts under lång tid. Vi menar att ett fungerande transportsystem lägger grunden för ett gott företagsklimat samt bidrar till framtidstro inför kommande investeringar. Där är vi inte idag och det är mot denna bakgrund Svemins remissvar ska läsas samt att en fungerande transportinfrastruktur i grunden är ett statligt ansvar.

Infrastrukturen är inte färdigbyggd

Politikens inriktning i innevarande budgetproposition (2024) är tydlig om att "förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt". Att rusta och underhålla befintlig infrastruktur är förstås viktigt och det är uppenbart att den svenska staten inte lyckats upprätthålla underhållet de senaste decennierna. Vi har bevittnat en årligt stegrande underhållsskuld trots uttalande mål från sittande regeringar om motsatsen. Men att enbart förbättra befintlig infrastruktur kommer emellertid inte att räcka. Om vi i Sverige ska lyckas med, som både näringslivet och politiken eftersträvar, att tillvarata och förädla Sveriges värden genom ökad export måste vi som bransch, och nyckelspelare i klimatomställningen, lita på att transportinfrastrukturen är pålitlig och kan möta våra behov i form av högre kapacitet.

Som exempel. Sverige har idag ett av EU:s hårdast belastade järnvägssystem. Ett system som ser ungefär likadant ut som för 50 år sedan. När vi som industri investerar kommer detta att generera mer godstransporter och ett ökat resande. Aktuell infrastrukturplan sträcker sig hela vägen fram till 2037. För en så lång tidsperiod efterlyser vi som investerande och expanderande industri en betydligt mer offensiv vision om hur regering och ansvarig myndighet ser hur transportsystemet ska utvecklas. I inriktningsunderlaget saknas en sådan framtidsvision, eller framtidsstro för den delen. I kommande infrastrukturproposition efterlyser vi därför en visionärt inriktad proposition med fokus på AB Sverige där effekterna på att *inte* bygga ut också tas i beaktande.

Handel, export och fungerande stråk

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. De godsmängder som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterna, mätt i ton, sker med sjöfart, drygt 60 procent. Järnväg och väg svarar för hälften var av de resterande 40 procenten. Svemin understryker vikten av att stråkplaneringen fungerar i form av rätt dimensionering av transportkorridorerna så att de möter exportindustrins behov. För gruvbranschen är dimensioneringen av korridorerna en avgörande faktor vid valet av transportsätt. Sådan dimensionering kan exempelvis handla om lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen. Stråk med många godståg samt stråk som leder till stora internationella och intermodala noder bör ha kapacitet att hantera 750 m långa tåg i betydande omfattning. Det kan också handla om att säkerställa tillgängligheten för tyngre och längre vägfordon i gränsöverskridande trafik. Därtill är stråktänket centralt gällande fungerande vinterväghållning i vägnätet samt hur klassning sker av BK4-vägar. Det handlar för oss om att få fram godset hela vägen från produktion till slutkund. Sambandet mellan export och nationell infrastrukturplanering behöver konkretiseras i regeringens kommande infrastrukturproposition.

Malmbanan

Malmbanan är Sveriges viktigaste järnvägssträcka för godstrafik, ca 50 procent av godstrafiken på järnväg, och genererar betydande inkomster genom export och handel. Malmbanan inte bara en järnväg, utan en central infrastruktur för Sveriges ekonomi, industri och en strategisk transportsträcka inom NATO. Dess betydelse sträcker sig långt bortom de geografiska gränserna för de områden den direkt betjänar, och dess funktion är pådrivande för Sveriges roll i den globala klimatomställningen genom den globala klimatnytta svensk export genererar. Banans sårbarhet och bristande kapacitet ger dagligen negativa konsekvenser för våra verksamheter, för svensk konkurrenskraft och BNP. Vi ser att vår förmåga växa är under direkt hot på grund av Malmbanans brister då vi inte har några alternativa transportvägar för det tunga godset. Sedan 2019 har det skett nio allvarliga urspårningar på Malmbanan. Den 17 december 2023 blev den allvarligaste då Malmbanan lamslogs i 65 dygn med konsekvensen av utebliven export som vi ännu inte vet konsekvenserna av. Men att det uppgår till mångmiljardbelopp och skadade kundförbindelser står klart.

De planerade insatserna på Malmbanan kommer inte att räcka. Kapacitetsbristerna förväntas snarare att öka de kommande åren. Detta gäller i synnerhet Malmbanans norra delar mellan Kiruna/Svappavaara och Narvik som bär ca två tredjedelar av godset på Malmbanan samt ca en tredjedel av den totala godsvolymen på svensk järnväg. Kapacitetsbristerna vi bevittnar idag skapar en växande klyfta mellan produktionsplaner och leveransförmåga vilket resulterar i en årlig växande transportvolym som inte kommer att kunna exporteras. Det är viktigt att förstå att exporten vi pratar om är s.k. bulktransporter, i form av järnslig och pellets, som inte har några alternativa transportsätt. Kapacitetsbrister eller stopp på Malmbanan innebär helt enkelt minskad produktion och export. Mot denna bakgrund uppmanar vi den svenska regeringen, tillsammans med Norge, ett kraftfullt gemensamt agerande för att lösa utmaningarna på banan på både kort och lång sikt. Det går inte längre att planera för enskilda insatser utan ett helhetsgrepp måste tas med insatser för dubbelspår och mötesspår längs hela Malmbanan. Vi som gruvbransch är beredda att på alla sätt medverka till konstruktiva lösningar.

På lång sikt handlar det om dubbelspår på hela banan. Detta för att säkerställa kapacitet, tillförlitlighet och möta framtida transportbehov. På medellång sikt skulle förlängda och utökade mötesspår göra väsentlig skillnad. Detta skulle inte bara möjliggöra smidigare och snabbare transport av gods och personer, utan också ge ökad robusthet vid störningar och utöka möjligheterna för underhåll. På kort sikt, vilket är akuta åtgärder, handlar det om att korta planerat underhåll samt prioritera gods som inte har några transportalternativ. Exempelvis kan persontrafik och paketförsändelser köras på buss eller lastbil vilket skulle öka utrymmet på banan. Därtill ser vi även möjligheter att på kort sikt optimera trafiken ytterligare genom att reformera systemet med tåglägen och boka upp kapacitet. Idag kan tåglägen bokas utan att trafikera det vilket är ohållbart för vår bransch som tvingats att bygga upp lagerhållning som hotar både jobb och produktion. Vi ser också behov av att skyndsamt öka axelvikten på banan från 30 till 32,5 ton vilket snabbt skulle innebära 5-8 procent i högre kapacitet. Trafikverket behöver också ett tydligt uppdrag att kvantifiera och åta sig högre maximerade kapacitetsmål på Malmbanan.

Dagens situation på Malmbanan är ohållbar och vi ser behov av en nationell samling för att lösa problemen. Om vi verkligen tror på Sveriges bidrag i den globala klimatomställningen, då måste Sverige satsa på Malmbanan.

Finansiering

Utökade budgetanslag

Trafikverket är tydligt med att föreslagen plannivå på 959 miljarder kronor (2023 års prisnivå) är otillräcklig för att bibehålla transportsystemets funktionalitet och genomföra nödvändiga satsningar på ny infrastruktur. Enbart att komma ikapp underhållsskulden kräver en utökad ram, samtidigt som slitaget av infrastrukturen ökar på grund av ökad trafik och mer reaktivt underhåll. En ökad finansiering av underhåll innebär mindre för nya investeringar. Detta i en tid då behovet av nysatsningar är mycket stort, inte minst i norra Sverige. Detta sammantaget pekar på att alternativet med 20 procent utökad ram är det enda rätta.

Alternativ finansiering – lånefinansiering, medfinansiering och EU

Inriktningsunderlaget prioriterar underhållet, vilket är rimligt givet underhållsskulden. Men samtidigt ser vi varningstecken om vad detta innebär i praktiken. Som en konsekvens av prioritering av underhåll flyttas 100 miljarder från investeringar till underhåll jämfört med föregående nationell plan. För att tala klarspråk, vi ser nu att de statliga anslagen till nyinvesteringar reduceras till ett minimum samtidigt som vi ska förlita oss på ett transportsystem som ser ungefär likadant ut som på 1970-talet. Vi kan bara dra en slutsats av detta. Statens brist på investeringsmedel innebär att det är helt nödvändigt att jobba mer med alternativa finansieringslösningar.

På senare tid har politiken, ledande nationalekonomer och andra aktörer öppnat för att ersätta det statliga överskottsmålet med möjligheten att låna för angelägna projekt, inte minst upprustning av transportinfrastrukturen. Överskottsmålet, som tjänat Sverige väl, bromsar idag upp pågående klimatomställning och bör på kort sikt stöpas om till ett balansmål. Detta skulle innebära att tiotals miljarder kronor årligen skulle frigöras för investeringar i infrastruktur med stärkt konkurrenskraft som en direkt följd. Trafikverket beskriver dock endast kortfattat möjligheterna till alternativ finansiering i inriktningsunderlaget. Dock har Trafikverket i andra sammanhang föreslagit att ett snabbare genomförande av diverse projekt kommer att kräva lånefinansiering när anslag eller medfinansiering inte räcker till. Detta gäller särskilt åtgärder som är tidskritiska för att möta behoven som uppstår redan före 2030. Detta är viktiga poänger som regeringen behöver ta fasta på, i synnerhet när inflationen är under kontroll kombinerat med låg statsskuld finns det möjligheter för finanspolitiken att agera. Finns den politiska viljan så finns det tekniska och finansiella möjligheter att investera mer.

Trafikverkets bedömning att "Objekt bör prioriteras utifrån transportpolitiska mål, inte utifrån möjligheterna till alternativ finansiering" är onödigt fyrkantig i en situation där behoven i många fall är akuta för godstransporterna. Inriktningen för regeringen bör vara att konstruktivt underlätta för vidgade finansieringsmöjligheter när statskassan under en mycket lång tid inte klarat möta infrastrukturens behov. Exempelvis har Trafikverket tidigare föreslagit att Norrbotniabanan liksom dubbelspår Luleå-Boden lånefinansieras. Förutom att alternativa finansieringsmetoder innebär mer pengar till infrastrukturen är det också ett sätt att komma runt inlåsningsen i att vara totalt beroende av regeringens årliga budgetförhandlingar och som har missgynnat svensk infrastruktur under en lång tid.

På samma tema anser Svemin också att det är angeläget att Sverige arbetar mer strategiskt med EU-medel. Exempelvis CEF, fonden för ett sammanlänkat Europa, för medfinansiering till prioriterade objekt och stråk. Inför det kommande förslaget för ny europeisk flerårig budgetram bör regeringen arbeta för att EU-budgeten även i framtiden omfattar ett finansieringsverktyg för genomförandet av TEN-T. I och med Sveriges medlemskap i Nato kan andra liknande finansieringsformer bli aktuella.

Separera akuta och stora infrastrukturprojekt från de årliga budgetprocesserna

Svemin, och många med oss, kan konstatera att budgetanslagen och den förhandlingsprocess som omger dessa pengar inte kommer att klara Sveriges utmaningar på infrastrukturområdet. Trots att Trafikverket lägger fram långsiktig planering är det till syvende och sist pengarna i regeringens budgetproposition som myndigheten i praktiken har att röra sig med. Det är långt ifrån att Trafikverket får pengar till de planer som finns och har lagts, vilket innevarande budgetproposition vittnar om. Därför ser Svemin tydliga behov av att akuta och stora infrastrukturprojekt ska kunna ske separat, såväl organisatoriskt som finansiellt, frikopplat från statens årliga budget. Detta vore ett sätt att säkra att beslutade projekt verkligen slutförs och är finansiellt säkrade.

Tillväxtprognoser och styrning

Vi ser historiskt prognosmissar från Trafikverkets sida, där exempelvis tillväxten i bil- och flygresande överskattats och tågresaunderskattats. Ett faktum som allvarligt begränsar Sveriges förmåga att växa i takt med de tunga industriinvesteringar som nu sker med ökande gränsöverskridande godstransporter som följd. Svemin betonar vikten av regeringen ger Trafikverket i uppdrag att tydligare koppla infrastrukturutbyggnad till industriinvesteringar. Idag har Trafikverket ingen proaktiv process för att ta hänsyn till industriinvesteringar, varför flera stora investeringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen. Gruvbranschens expansionsplaner, drivna av upptäckten av nya fyndigheter, förutspår en betydande ökning i transportbehovet, potentiellt omfattande flera miljoner ton ytterligare gods årligen. Denna transformation och expansion förutsätter en fungerande transportinfrastruktur. Utan ambitiösa och riktade investeringar i transportsektorn riskeras både omställning och expansion att försenas eller utebli. Med planerade investeringar uppgående till över 1000 miljarder kronor i övre Norrland under

de kommande åren, inklusive några av Svemins medlemsbolag, står mycket på spel. Styrning och tillväxtprognoser måste gå i takt.

Målstyrning

SveMin ser ett övergripande behov av mer målstyrning inom transportinfrastrukturen. Detta skulle innebära att Trafikverket får tydligare mål från politiken och styra infrastrukturinvesteringar som främjar den valda utvecklingen i form av exempelvis ökad export och global klimatnytta. Då skulle de samhällsekonomiska kalkylerna utformas annorlunda och inte ensidigt reagera på historisk data eller hur samhället ser ut idag. I synnerhet kommer detta att krävas av de massiva konsekvenser som klimatomställningen innebär av investeringar, fungerande värdekedjor m.m. Trafikverket lägger SCB:s senaste, och utdaterade (från 2017), befolkningsprognos till grund för sina antaganden. Detta har exempelvis fått till konsekvens att Trafikverket bedömer att befolkningen i exempelvis Luleå kommer att minska trots förväntad inflyttning. Det skapar en osäkerhet när Trafikverkets siffror inte stämmer med verkligheten. Trafikverkets prognoser riskerar att leda till samma felaktiga prognos som varit fallet under de senaste decennierna. Vad vi dessutom ser inom gruvbranschen är en kraftig underliggande efterfrågan som endast skulle kunna blomma ut om det fanns infrastruktur som skulle möjliggöra ökad kapacitet för godstransporterna. I brist på möjliggörande infrastruktur är det inte förvånande om godsprognoserna hålls tillbaka. Genom att prioritera investeringar och underhåll som direkt ökar transportkapaciteten kan det säkerställas att infrastrukturen inte bara stödjer dagens produktion och transportbehov, utan också är förberedd för framtida expansioner och ökade volymer. Då behövs en effektivare styrning mot uppsatta mål.

Vikten av tydliga slutår för projekt

Situationen som Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget visar tydligt på orimligheten i nuvarande process kring den nationella planen. Många objekt trycks in i slutet av planperioden för att kunna säga att de är med trots att det ofta bara är en liten del som är finansierat. Det gör att till nästa nationella plan uppfattas projektet som låst, eftersom tidigare nationella planer ligger till grund för den kommande planen. En etapp påbörjas på en lång sträcka och olika aktörer kan glädja sig åt att projektet har startat men i själva verket det kan dröja många år innan det är färdigställt i sin helhet. En mer rimlig ordning skulle vara att bara ta med hela projektet med alla etapper i planen. Samhällsnyttan realiserar inte förrän hela projektet är genomfört. Norrbotniabanan är ett exempel där vi efterlyser ett tydligt slutår för färdigställande där finansieringslösning är löst i sin helhet. Fullständig information om både start- och slutdatum är avgörande för att våra verksamheter ska kunna planera och anpassa. Det inkluderar allt från logistikplanering till kundkommunikation och fördelning av resurser.

Ta hänsyn till konkurrenskraft gällande skatter, avgifter och styrmedel för transportsektorn

Konkurrenskraften för oss som transportköpare påverkas även av olika brukaravgifter som banavgifter, hamnavgifter och farleds- och lotsavgifter. En felaktig men relativt vanlig uppfattning vad gäller denna typ av avgifter är att de betalas av transportörer när det i själva verket är transportköparen som betalar avgifterna som en del av tjänsten. I slutändan är det således konsumenter och producenter i Sverige som påverkas av brukaravgifter genom ökade priser. Sverige har en konkurrensnackdel i form av långa avstånd inom landet och till de globala marknaderna. Det föranleder högre transportkostnader jämfört med konkurrenter tillika sämre konkurrenskraft. SveMin instämmer med Trafikverket om att väl utformad prissättning av transporter kan bidra till att transportsystemet används mer effektivt men vi motsätter oss styrmedel som dämpar trafikillväxten för godstransporter.

Följ upp punktlighet och tillförlitlighet

Tillsammans med transportkostnaden utgör tillförlitlighet en av de viktigaste faktorerna vid val av transportlösning. Ej tillförlitlig transport kan medföra merkostnader för en transportkund eller en

operatör, kostnader som kan variera beroende på en rad olika faktorer såsom transportupplägg, varuslag, mängd och störningens storlek. Därtill är godstransporternas punktlighet viktig, eftersom det påverkar planeringen av logistikflöden på ett avgörande sätt. Ett problem vi upplever är att godstågens punktlighet inte följs upp på samma sätt som Trafikanalys redovisar statistik för persontågen. Statistiken finns hos Trafikverket genom deras uppföljningssystem för tågtrafik, men sammanställs och publiceras inte. Att inte punktlighet och tillförlitlighet värderas och mäts på samma sätt för godstrafiken minskar möjligheten att förbättra utvecklingen för godstågens tillförlitlighet.

Kostnadskontroll samt ekonomiska incitament för kommuner att bygga snabbare

Om utökad ram ska ge önskat resultat så är kostnadskontrollen förstås avgörande. Ett ökat kostnadstryck, kapacitetsbrister, utdragna tillståndprocesser och politiska omprioriteringar påverkar investeringstakten negativt. Sådana realiteter måste förstås kunna mötas av ansvarig myndighet genom väldefinierade budget och projektplaner, noggrann kontraktshantering med leverantörer, riskhantering samt kontinuerlig övervakning av kostnader i realtid. En annan viktig orsak till att transportinfrastrukturen lider av minskade satsningar handlar mycket om ekonomiskt pressade kommuner och politiska omprioriteringar. Här finns behov av att titta konstruktivt på finansieringsmetoderna. Ett konkret exempel är relationen kommun-stat, där dagens utformning av kommunala planmonopol stimulerar kommuner att kräva dyra lösningar för att godta nationella infrastrukturens satsningar, och där kommunen inte kan ta del av vinster vid val av billigare lösningar. Regelmässigt tar det idag 20–30 år att genomföra större infrastrukturprojekt i Sverige. En så långsam takt är ohållbar både ekonomiskt och för att möta industrins och samhällets behov. Tidsutdräkten blir i sig kostnadsdrivande. Kommunala incitament att korta byggtiderna vore ett effektivt sätt att minska risken för oförutsedda kostnadsökningar.

Klimatomställningen och utvecklingen i Norr- och Västerbotten

EU:s och Sveriges klimatmål har satts med ambitionen att vara globalt ledande i klimatomställningen. Sverige som relativt litet land kan göra skillnad men det kommer att kräva att det exportinriktade näringslivet gynnas där transportsektorn utgör en betydande pusselbit, inte minst för att nå klimatmålen. Detta faktum svaras inte upp av Trafikverkets inriktningsunderlag, det vill säga vad som kommer att krävas i form av förstärkt infrastruktur. Överhuvudtaget ges inte beslutade klimatmål eller utsläppsminskningar den tyngd som förtjänas när Trafikverket pekar ut transportinfrastrukturen för kommande decennium.

Klimatomställningen kräver utbyggda hållbara transportsystem

Trafikverkets särskilda utredning om infrastrukturbehovet i Norr- och Västerbotten (2023) är inte inarbetad i inriktningsunderlaget. I utredningen konstaterar Trafikverket att transportinfrastruktur för att bistå den gröna industriomställningen är tidskritisk och kommer att kräva alternativa finansieringar utöver ordinarie rådande anslagsfinansiering samt att Trafikverket tar in förskottering, (lån från kommuner, regioner eller enskilda) för att påbörja arbete med planläggning så snart det är möjligt. För att möjliggöra ett snabbare genomförande konstaterar Trafikverket att lånefinansiering skapar bäst förutsättningar. Bl.a. föreslås en tidigareläggning av kapacitetshöjande åtgärder på järnväg mellan Luleå-Kiruna samt investering av ett komplett dubbelspår Luleå-Boden. Trafikverket redovisar också behovet av att tidigarelägga Norrbottenbanan i sin helhet samt öka godskapaciteten mellan norra och mellersta Sverige. Denna inriktning har inte Trafikverket tagit fasta på i remitterat inriktningsunderlag. Där är det en betydligt mer defensiv hållning gällande utvecklingen i norra Sverige, inte minst gällande siffrorna för befolknings- och godsprognoser vilket rimmar illa med industrins expansionsplaner, inte minst inom gruvsektorn med stor betydelse för hela landet. SveMin anser att transporter för gods och malm måste uppvärderas för de prioriteringar som ska göras i infrastrukturpropositionen i enlighet med Trafikverkets tidigare utredning om Norr- och Västerbotten från 2023.

Viltolyckor och rennäring

Antalet viltolyckor ökar på svenska järnvägar, med bland annat ökande samhällskostnader och lidande för djuren som följd. Rennäringen har på flera platser svårt att nyttja betesmark intill järnväg på grund av risken att få djuren påkörda, vilket har lett till betesbortfall. Brister, behov och åtgärdsförslag har tagits fram i dialog med bl.a. berörda samebyar, jägare med lokalkännedom, kommuner och forskare. För att minska antalet olyckor med vilt och ren på järnväg samtidigt som passagemöjligheter tillgodoses, krävs ett väl fungerande stängsel i kombination med säkra passager. Problemet påverkar inte enbart rennäringen negativt, utan även utgör en betydande arbetsmiljöfråga för de lokförare som arbetar längs Malmbanan. Det är därför viktigt att frågan beaktas i den nationella infrastrukturplanen, för att möjliggöra utarbetandet av ett omfattande åtgärdsprogram som adresserar problematiken på både nationell och regional nivå.

Järnvägen

Konkurrenskraft kräver åtgärdade kapacitetsbrister i ett stråkperspektiv

För godstransporter är ett tydligt stråkperspektiv centralt för att skapa störst nytta och effekt. Analyser av åtgärder fångar inte alla potentiella effekter för godstransporter om bara delar av viktiga stråk för gods analyseras. Detta beror på att godsanalyser kopplade till delar av ett stråk inte nödvändigtvis summerar till den totala effekten för godstransporter då ett helt stråk är åtgärdat. Sådana stråkeffekter gör att den totala effekten av respektive åtgärdstyp är underskattad i de samhällsekonomiska kalkylerna. Detta är en brist som Trafikverket själva lyfter i inriktningsunderlaget, s 226, och uppmanar regeringen att styra i denna riktning. Svemin välkomnar detta starkt.

Kapacitet som endast finns lokalt eller regionalt är för oss inte intressant om inte hela transportvägen fungerar. Vi efterlyser därför redovisningar om dagens kapacitetsbrister i järnvägssystemet i ett stråkperspektiv. Detta finns inte i remitterat inriktningsunderlag. Därtill är det ett perspektiv som Trafikverket ofta saknar. I synnerhet i sina redovisningar om var kapacitetsbrister ska åtgärdas i relativt små lokala delprojekt. Vi som näringsliv ser inte den fulla nyttan av ett objekt förrän ett stråk är färdigbyggt i sin helhet och en sammanhängande sträcka kan öppnas för trafik. Trafikverkets infrastrukturplanering sker huvudsakligen inte på detta sättet idag.

Kapa underhållsskulden

Bristerna i infrastrukturen ses som ett av de största hoten mot det svenska näringslivets konkurrenskraft. Svenskt Näringsliv har räknat fram att underhållsskulden, den summa som saknas för att återställa vägar och järnvägar till acceptabel standard, ligger på 78 miljarder kronor. Utan åtgärder kommer skulden fördubblas till år 2033. Enligt näringslivets företagspanel anger en fjärdedel av bolagen att de har problem med godstrafiken och det är underhållet av järnvägsnätet som släpar efter. Svemin instämmer i vad som understryks i inriktningsunderlaget om betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll av både vägar och järnvägar i landet. Därtill vill vi återigen betona att alternativet med 20 procents utökad ram inte kommer att räcka till, i synnerhet inte gällande att kapa underhållsskulden. Trafikverket anger att de med 20 procent utökad ram skulle kunna återta runt 10–15 procent av det eftersatta underhållet för järnvägen. Svemin anser att en så låg ambitionsnivå för återtagande är oacceptabel. För att säkerställa att satsningar på ökat underhåll av infrastrukturen kommer till maximal nytta behövs finansierade långtidsplaner som går bortom den årliga budgetprocessen. Svemin efterfrågar därför en finansierad underhållsplan som inom 20 år har tagit igen det eftersläpande underhållet för väg- och järnvägstransportsystemen. Annars finns en överhängande risk för att underhållsskulden fortsätter att växa från plan trots ökade resurser. En finansierad långsiktig underhållsplan kan ske utan att statens löfte blir oralistiskt stort eftersom åtagandet portioneras ut under en längre period som följer av behovet att upprätthålla gods- och persontrafik på spåren. På detta sätt undviks alltför stora och akuta överraskningar som i praktiken blir till slukhål för statens infrastrukturbudget.

Samordna effektivare och kortare underhållsmetoder med industrin

Underhållsperioderna generellt har blivit betydligt längre med långvariga perioder med nedsatt trafik som följd. Exempelvis för Malmbanan är en betydande del av året trafiken nedsatt när underhåll genomförs. Här behöver vi kunna tidseffektivisera. Det faktum att 16 km av banan kunde lagas under arktisk vinter under hård tidspress bevisar att det går att lösa stora projekt relativt snabbt. På vägar är det ofta möjligt att leda om trafik, eller endast stänga körfält i en riktning, medan underhåll av järnväg i dag ofta föranleder att hela banavsnitt stängs för trafik. SveMin efterlyser förändrade underhållsmetoder så att inte strategiskt viktiga järnvägsavsnitt är helt avstängda under längre tid alternativt att det finns kompletterande alternativrutter. Att uppnå detta kräver samverkan mellan infrastrukturförvaltare och tågoperatörer samt samordning med industrin för att säkerställa balans mellan pågående trafik och nödvändigt underhåll. Reparationen från urspårningarna på Malmbanan vintern 2023/24, utförd under hårda vinterförhållanden och strikt tidspress, bekräftar att storskaliga projekt kan slutföras snabbt under gemensam arbetsstruktur.

Effektivisering genom innovation och kolonnkörning

Innovation och ny teknik bör ges större utrymme i upphandlingsprocesserna. En utmaning i dagens system är balansen mellan hög standardisering och behovet av att välkomna nya marknadslösningar. För att bättre tillvarata potentialen av ny teknik bör dessa ges större vikt i bedömningarna. Detta skulle kunna bidra till en bättre balans mellan standardisering och innovation. Samtidigt måste lagstiftning, regelverk och standarder utvecklas parallellt med teknikutvecklingen för att stödja innovation utan att kompromissa med konkurrensneutralitet eller säkerhet. Exempelvis kan Malmbanan göras till en testbädd för alternativa lösningar och i en begränsad och kontrollerad miljö. Därtill bör svensk järnväg i högre utsträckning kunna använda sig av s.k. kolonnkörning på järnväg, även kallat blocksignalförfarande eller blocksystem. Genom att dela upp spåren i block och kontrollera tågens rörelse inom varje block, kan kollisioner undvikas genom att endast ett tåg tillåts att befinna sig i ett block åt gången. Trots att det primärt är utformat för ökad säkerhet kan det därutöver bidra till en mer effektiv trafik genom att tillåta att tågen rör sig på ett strukturerat sätt och därmed optimerar utnyttjandet av infrastrukturen. Därtill följer kolonnkörning internationella standarder vilket underlättar samarbetet mellan olika järnvägsnät och länder. Detta bidrar till att skapa en mer enhetlig och sammanhängande järnvägsinfrastruktur som gynnar export.

Förnyelse av signalsystem och implementering av ERTMS

SveMin välkomnar Trafikverkets förslag till att skynda på förnyelsen av signalsystemet och implementeringen av det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS. Det är nödvändigt för att möjliggöra digitalisering och automatisering på järnvägen. ERTMS måste samtidigt införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar, vilket bl.a. innebär att stråktänk är styrande. Det är också viktigt att staten medfinansierar den ombordsutrustning som kommer att krävas. Annars riskerar kostnadsökningen att försämra järnvägens konkurrenskraft.

Banavgifter

Banavgifterna för godsoperatörerna har ökat dramatiskt på runt 500 procent mellan 2012-2025. För verksamheter som är beroende av järnvägstransporter märks dock inte nyttan av de högre kostnaderna. Vi ser det därför som viktigt att Trafikverket redogör för hur de ökade intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen och vilka positiva effekter dessa investeringar eventuellt medför. Vi som transportköpare behöver helt enkelt veta vad vi får för pengarna. För SveMins medlemmar är det centralt intäkterna investeras tillbaka i de sträckor där de genereras för att säkerställa en rättvis utveckling och förbättring av infrastrukturen. Tyvärr kan vi konstatera att förändringen av banavgifterna har gynnat persontrafiken på bekostnad av godstrafiken. Vi anser att huvudinriktningen bör vara en ökad differentiering för att optimera

nyttjandet och minska slitaget, i linje med Trafikverkets förslag. Banavgifterna bör exempelvis premiera längre och tyngre godståg.

Den omfördelning av banavgifter från persontrafik till godstrafik på järnväg, som föreslås i Trafikverkets underlag till samrådet av Järnvägsnätsbeskrivningen 2025 (JNB25), skulle tyvärr innebära en kraftig ökning av avgifterna för godstrafik om 330 miljoner kronor från år 2025 samtidigt som avgifterna för persontrafik minskar med 250 miljoner kronor. Höjningen av banavgifter för godstrafik skulle därmed motverka regeringens ambition, uttryckt i den senaste regeringsförklaringen i september 2023, om att utveckla järnvägen med fokus på godstrafik. Åtgärder som innebär negativa konkurrens effekter för godstransporter kan inte accepteras av Svemin och vi uppmanar regeringen att agera så att detta förslag från Trafikverket inte realiserar.

Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg

Svemin ser positivt på särskilda näringslivsåtgärder i syfte att skapa en mer snabbfotad beslutsordning. Åtgärderna som hittills har genomförts har varit positiva för gods på järnväg. Därför anser vi att regeringen ska stärka näringslivspotten för att snabbare kunna genomföra åtgärder med stor nytta för kapacitet och effektivitet. Det finns dock förbättringspotential i arbetet med näringslivspotten. Exempelvis finns genomarbetade förslag från aktörer där Trafikverket bör kunna agera snabbare och inte kräva att allt görs om enligt deras egen planeringsprocedur. Här finns en tydlig förbättringspotential för att snabbare komma till handling. Det behövs även informationsinsatser för att sprida kunskap om näringslivspotten både internt på Trafikverket och inom näringslivet.

Vägnätet

Förstärk vägnätet för att möjliggöra tyngre lastbilar

Implementering av BK4-vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar, är av stor betydelse för att minska transporterens utsläpp. Det nuvarande bärighetsanslaget räcker inte till. Införandet av BK4 har fått positiv effekt genom att färre lastbilar nu behövs för att transportera samma mängd gods som tidigare. Det är bra för transportköpare, klimatet och trafiksäkerheten. Eftersom samhällsnyttorna är stora i förhållande till kostnaderna bedömer Trafikverket att det är angeläget att fortsätta arbetet med att öppna upp ett större vägnät för tyngre lastbilar, och helst öka takten. Svemin välkomnar denna inriktning och en ökad ambitionsnivå gällande implementeringen av BK4 i resterande vägnät. Ett rimligt mål är att 2026 blir året då hela det statliga BK1-vägnätet är klassat som BK4. Här är det också nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar för godstransporter för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet.

Tillåt längre lastbilar för effektivare lastbilstransporter

I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd, särskilt i kombination med BK4, är ett effektivt sätt att både förbättra tillgängligheten för gods- och intermodala transporter. Svemin önskar att regeringen fattar beslut om att öppna upp de av Trafikverket föreslagna delarna av vägnätet för längre lastbilar så snart som möjligt. För att på bästa sätt kunna kombinera effektiva vägtransporter med andra trafikslag i en intermodal transport behöver godsbärare i möjligaste mån utgå från gemensamma standarder för att säkerställa driftskompatibilitet mellan järnväg, väg och sjöfart. Det gäller även utformningen av fordonskrav för längre lastbilar som Transportstyrelsen ansvarar för, där gällande regelverk avseende exempelvis A-dubbel kombinationens första trailer inte är kompatibel med de allra flesta intermodala järnvägsvagnar. Det är också angeläget att fordonskraven för längre lastbilar i Sverige hänger ihop med Finlands regelverk som tillåt längre lastbilar upp till 34,5 meter redan 2019.

Elektrifiering av tunga transporter

Fördelarna med elektrifiering av tunga transporter är uppenbara genom minskade koldioxidutsläpp och lägre driftskostnader. Men utmaningarna är samtidigt stora i form av exempelvis infrastruktur, batterikapacitet och regleringar. För att stödja elektrifierade lastbilar behövs en omfattande laddningsinfrastruktur, särskilt för långa godstransporter. Byggandet och underhållet av laddpunkter och elvägar kan vara kostsamt och tidskrävande vilket förstås är en utmaning. Batterierna som behövs för att driva tunga lastbilar är idag både stora och tunga. Även om batteritekniken förbättras ständigt, är räckvidden fortfarande en utmaning, särskilt för långa transporter. Dessutom kan laddningstiden vara betydande jämfört med att fylla på en tank med diesel, vilket kan påverka lastbilarnas effektivitet och tillgänglighet. Därtill krävs tydliga och enhetliga regler för att underlätta införandet av elektrifierade lastbilar. Från gruvbranschen vill vi betona att elektrifieringen av tunga transporter kommer att kräva reformerade regler kring fordonskonfigurationer, högre axelvikter, längre fordonsekipage (läs: 34,5m) samt högre totalvikter för att kompensera för batterivikter. Vi vill särskilt lägga tonvikten på att tillåtelsen av 34,5 meter långa lastbilar behöver kunna användas på öst-västliga ruttor. Det är där vi kan maximera nyttan för de godstransporter vi genomför i de norra delarna av Sverige.

Sjöfarten

Stärk sjöfartens konkurrenskraft och likställ vinterväghållningen till sjöss och på land

Omkring 90 procent av all import och export till och från Sverige sker sjövägen. Gruvindustrin är en stor nettoexportör i Sverige där en stor andel går via hamnar. Samtidigt finns det potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning. En stor osäkerhet handlar om den långsiktiga finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet som huvudsakligen sker genom farledsavgifter och lotsavgifter som betalas av handelssjöfarten det vill säga svensk industri och handel. För att utnyttja sjöfartens potential än mer anser Svemin att Sjöfartsverkets ekonomi behöver förstärkas i syfte att kunna stärka transportslagets konkurrenskraft.

Till skillnad från på landsidan står sjöfarten för samtliga driftkostnader för infrastrukturen, inklusive isbrytningen. En kostnad som delas på samtliga anlop till och från Sverige, oavsett om det finns is eller inte i det aktuella området, vilket är en ordning Svemins medlemmar värnar. På landsidan ingår snöröjningen i den anslagsfinansierade driften av infrastrukturen. Vinterväghållningen handlar om tillgänglighet och bör hanteras lika oavsett om den utgörs av snöröjning till lands eller isbrytning till sjöss. Svemin föreslår mot denna bakgrund att isbrytningen, i likhet med snöröjningen på land, finansieras över anslag.

Stärk godskapaciteten på Göta älv och i Väner

För att möta en ökad efterfrågan på godstransporter samt avlasta vägar och järnvägar krävs en förstärkt godskapacitet på Göta älv och i Otterbäckens hamn (Väner) där kapaciteten just nu slår i taket vilket försvårar överföringar av gods mellan olika transportmedel, som båt, lastbil och järnväg. Otterbäckens hamn ligger strategiskt vid en viktig vattenväg för olika transportleder. Detta gör hamnen till en central knutpunkt och en viktig länk i den globala handelskedjan genom att möjliggöra import och export av varor. Vattenvägstransporter kan i denna del av Sverige vara mer kostnadseffektiva och klimatvänliga, särskilt för stora volymer av gods. Göta älv är förknippad med flera viktiga hamnar längs dess sträckning, inklusive Göteborgs hamn. Genom att stärka kapaciteten på älven kan man förbättra tillgången till dessa hamnar och underlätta import och export av varor till och från regionen.

Maria Sunér

Joakim Aspeheim

VD Svemin

Energi- och klimatansvarig, Svemin