



Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, LI2023/03919, remissvar från Handelskammaren Mittsverige,

Handelskammaren Mittsverige lämnar ett remissyttrande till Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2026 - 2037 enligt nedan.

Vi står även bakom stora delar av innehållet i det remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag som lämnats av Näringslivets Transportråd, samt de delar av innehållet från Regionerna Jämtland/Härjedalen och Västernorrland som berör näringslivet och dess godstransporter.

Inledning

Handelskammaren Mittsverige är en politiskt oberoende representant för en stor del av näringslivet i Västernorrlands och Jämtlands län. Länens näringsliv har en del likheter och olikheter. Speciellt noteras förekomsten av en stark skogsindustri som gör Västernorrland till ett av Sveriges mest exportintensiva län. Besöksnäringen är den viktigaste näringen i Jämtland medan exporten ligger på en lägre nivå, men är kraftigt ökande. Jämtland har också fått flertalet industrietableringar sedan den senaste planrevideringen. Synsams etablering följdes upp av besked om etableringar av datacenter, växthusodling och tillverkning av förnybart elektrobränsle.

Det planeras för investeringar motsvarande 320 miljarder kronor i dessa två län. I Västernorrland finns det planerade och beslutade miljardinvesteringar i alla kommuner i länet. Det måste nog ses som väldigt unikt.

De företag och industrier som Handelskammaren Mittsverige representerar exporterar för över 30 miljarder årligen och sysselsätter nästan 28 000 anställda. Råvaran hämtas oftast långt från produktionsenheterna och färdiga produkter skeppas ut på en internationell marknad varför företagen är starkt beroende av tillförlitlig och robust infrastruktur. För att industrins konkurrenskraft inte ska försvagas är samspelet mellan de olika trafikslagen järnväg, väg och sjöfart viktigt. Samtidigt som den traditionella industrin blomstrar är besöksnäringen den snabbast växande näringen, både i Västernorrland- och Jämtlands län, i landet som helhet och internationellt. Det gemensamma för dessa är att de är beroende av en fungerande och pålitlig infrastruktur.



Sammanfattning

Trafikverket måste få en större budgetram för att möjliggöra en offensiv transportplan för nyinvesteringar och samtidigt fortsätta ha fokus på drift & underhåll av befintlig infrastruktur i syfte att ta igen underhållsskulden minska avstånd i arbetsmarknadsregioner och effektivisera gods- och persontrafiken. Vår övertygelse är att minst en utökad budget ram +20% och extern finansiering är helt avgörande för att vår region och Sverige som helhet inte ska komma efter och missa att dra nytta av den gröna nyindustrialiseringen som pågår i norra Sverige.

Inom en 20-års period för norra Sverige som helhet, aviseras för jättelika industrisatsningar motsvarande 1100 miljarder, varav en del av satsningarna motsvarande 320 miljarder sker i vår region. Vi föreslår att Trafikverket i kommande åtgärdsplanering, därför bör kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de industrier som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i produktionskapacitet.

Våra synpunkter i korthet

- Adressera effekterna av industrietableringarna i norra Sverige
- Alternativet +20% är enda vägen framåt
- Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjningen
- Utveckla sjöfarten
- Skynda på utbyggnaden av BK4



Kommentarer till ovan synpunkter

➤ Adressera effekterna av industrietableringarna i norra Sverige

Det sker en enorm omställning och investeringsboom i hela norra Sverige. Till stor del sker detta tack vare att det tillgången till prisvärd grön energi.

Vi ser att befintliga industrier, oftast privatägda men även de statligt ägda tror på framtiden i norr och investerar 100 tals miljarder. Det gör de för att de vet att det finns en marknad för deras produkter, till och med en ökande efterfråga. Den finns tack vare att Sverige och norra Sverige i synnerhet frontar och leder den globala hållbarhetsomställningen

Företagen tror också på attraktiviteten i norr för arbetskraften och en ökad inflyttning för att bemanna alla de nya gröna jobben som kommer att skapas kommande 20-30 åren. Företagen tror också på ökade transporter och mycket större belastning på infrastrukturen som en effekt av investeringarna. Det finns ett starkt stöd och en stark tro i samhället som bygger på fakta att detta är på riktigt. Samtidigt pekar Trafikverkets analyser i inriktningsunderlaget, som bygger på gammal data, på en moitsatt utveckling. Det är under all kritik och det arbetet måste ses över inför kommande arbetet i den här processen men också inför kommande revideringar av nationell plan.

Ett exempel varför den tron är stark är för att vi det finns miljardinvesteringar planerade i ALLA kommuner i Västernorrlands län och i de flesta i Jämtland Härjedalen.

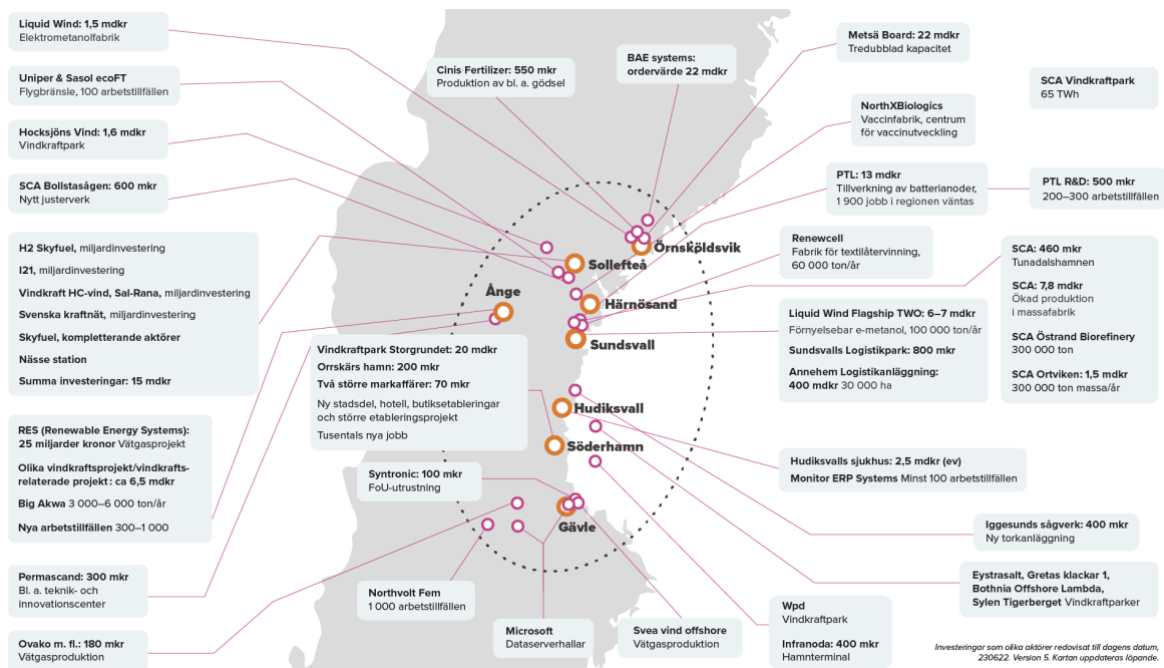


Bild: Urval av planerade investeringar i Västernorrlands län och längs med kusten mellan Örnsköldsvik och Gävle.



Bild: Urval av planerade investeringar i Jämtland/Härjedalen

Alla de ovan beskrivna investeringarna kommer att ställa högre krav på infrastrukturen i och med större efterfrågan på som resultat av ökande produktion av skog, trä, malm, stål och andra produkter. Vi behöver se mer av mod, visionärt tänk, transparens, tydlighet och långsiktighet från både Trafikverket och Sveriges regering. Den kommande nationella planen är kanske en av de viktigaste på många årtionden. En plan kan inte lösa allt men den kan vara en signal och fingervisning vart vi vill. Framtiden för Sverige AB som ledande industrination står på spel om vi inte skapar de bästa långsiktiga förutsättningarna för företagen som är beredda att investera. Sverige är ett rikt land där vi inte ska behöva välja om vi ska kunna flyga eller åka tåg, om vi vill kunna frakta på tåg, lastbil eller båt.

Det finns också en enorm otydlighet när en industriinvestering eller etablering är tillräckligt mogen och trovärdig för att tas med i kalkylen och bli ett argument för prioritering i infrastrukturplanen. Det är alldeles för viktigt för att upplevas som godtyckligt.

För att möjliggöra och understödja investeringarna behöver utbyggnaden av dubbelspår på Ostkustbanan, Mittbanan och E14 mellan Trondheim och Sundsvall, förbifart Örnsköldsvik samt restidsmålet Östersund - Stockholm på 4 timmar prioriteras i den kommande nationella planen.



➤ **Alternativet +20% är enda vägen framåt**

Trafikverket har i sitt inriktingsförslag tyngden mot vidmakthållande av väg och järnväg där målet är att äntligen börja ta igen den samlade underhållsskulden. I samband med remissmöten var även infrastrukturministern tydlig med att det kommer att vara fokus för regeringen i den kommande planen. Vi stödjer regeringen i ambitionen att prioritera underhåll av befintlig infrastruktur men i ett läge där det sker investeringar i både den befintliga industrin och nyinvesteringar kommer på plats behöver vi även investera i ny infrastruktur för att inte tappa i konkurrenskraft. Därför ser vi att +20% alternativet ska vara huvudspåret tillsammans med alternativa finansieringsformer samt möjligheterna med EU finansiering och NATO medlemskapet. Samtidigt är det nödvändigt att Trafikverket intensifierar arbetet med att öka produktiviteten för att få ut så mycket infrastruktur som möjligt för varje skattekrona.

➤ **Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjningen**

För de batteridrivna fordonen kommer laddinfrastruktur att behövas av olika typer och över hela landet. Vi stödjer även här den diskussion som Näringslivets Transportråd för och pekar på att Trafikverket i inriktningsunderlaget missar att ta upp elnätet som förutsättning för elektrifiering och den viktiga kopplingen som finns mellan elektrifiering av transportsektorn och elnätets kapacitet. Elektrifiering av vägtrafiken är nödvändig, men omfattar främst personbilar och lätta lastbilar för att uppnå klimatmålen. Biodrivmedel och vätgas är viktiga pusselbitar framåt för de tunga lastbilstransporterna.

➤ **Utveckla sjöfarten**

Det behövs en ökad kunskap om sjöfarten och dess möjligheter. Hamnarna behöver också ses i systemperspektivet. Det är ett energieffektivt trafikslag som vi behöver utveckla och förstärka. Det behövs mer fokus på hamnarnas överlevnad och konkurrenskraft. Exempelvis har inte små hamnar råd att investera i den infrastruktur som behövs för den gröna omställningen. Till skillnad från väg och järnväg som subventioneras av staten är Sjöfartsverket är affärsdrivande verk vilket på senare tid lett till rejält höjda avgifter. Farledsavgifter och lotskostnader är hämmande för konkurrenskraften och samordning av mindre laster som leder till fler hamnanlöp.

Isbrytning är en annan utmaning och kostnad som belastar företagen. Den bör ses på samma sätt som vägunderhåll och kostnaden tas från statskassan. I år hade vi extremt svårt isläge med första assistansbehovet redan den 2 december 2023.



Lotsmonopolet behöver hänga med i teknikutvecklingen. Vi delar Transportådets syn på att sjöfarten med hjälp av digitaliseringens kan göras mer effektiv och flexibel utan att äventyra sjösäkerheten. I stället för att introducera landlots och höjda avgifter finns teknik som kan användas. Det bidrar i sin tur till att sänka kostnaderna och göra sjöfarten mer attraktivt som trafikslag

➤ Skynda på utbyggnaden av BK4

Implementering av BK4-vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar, är av stor betydelse för att minska transporternas miljöpåverkan. Det nuvarande bärighetsanslaget räcker inte till och för att uppnå de positiva effekterna är det avgörande att öka bärighetsanslaget.

Införandet av BK4 har fått positiv effekt på vissa stråk där nu var fjärde lastbil har försvunnit samtidigt som mängden gods som transporteras är samma som tidigare. Det är bra för transportköpare, men det är också bra för klimatet och trafiksäkerheten. Samhällsnyttorna är tydliga, men implementeringen går alldeles för långsamt.

Handelskammaren Mittsverige anser att en ökad ambitionsnivå, när det gäller implementeringen av BK4, är viktig i resterande vägnätet. Det vore rimligt 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.

Vi vill hämed tacka för möjligheten att ge vår syn på inriktningsunderlaget och lyfta våra synpunkter och prioriteringar inför den kommande nationella planen. Vi kommer med stort intresse att följa hur vår asynpunkter kommer att tas hänsyn till i den kommande nationella infrastrukturplanen.

FÖR HANDELSKAMMAREN MITTSVERIGE

Oliver Dogo
Verkställande Direktör