



Industrirådets prioriterade frågor inom transporter och infrastruktur

Export och import av industrins produkter och insatsvaror förutsätter transporter. Industrin vill ha ett effektivt och klimatsmart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet. Tillförlitlighet är industrins viktigaste transportpolitiska fråga och har sin grund i en väl fungerande infrastruktur.

Alla trafikslagen är viktiga och kompletterar varandra. Utgångspunkten för godstransporter måste vara en politik som samlat ser till hela transportkedjan. Transportsystemet måste vara effektivt, tillförlitligt, hållbart och förbättra industrins konkurrenskraft. Den svenska industrin har en transportkostnadsnackdel jämfört med konkurrenter i andra länder. Industrin är en stor transportköpare och kostnaderna för hållbara godstransporter måste vara internationellt konkurrenskraftiga.

Tillgång till och kvaliteten på transportinfrastrukturen är en viktig faktor för industriella investeringar. Det behövs dessutom nationella mål kopplade till det. Det handlar också om att åtgärda bristfälligt underhåll, hastighetsnedsättningar, bärighet, redundans, vinterväghållning, tillfälliga avstängningar och andra frågor kopplade till trafikering. Det behövs tydligare främjandeuppdrag till berörda myndigheter att verka för effektivare godstransporter. Vid industriinvesteringar måste staten arbeta proaktivt för att utveckla infrastrukturen kopplat till investeringen.

Som övergripande ståndpunkt vill därför Industrirådet att åtgärderna i regeringens *Godstransportstrategi*¹ genomförs och dessutom behövs på sikt en revidering av strategin så att industrirelevanta åtgärder tydligare lyfts. Exempelvis behöver industrins behov av infrastruktur och transporter tydligare prioriteras i infrastrukturplanering och i myndighetsuppdrag.

De viktigaste frågorna för Industrirådet kopplat till transporter och infrastruktur är följande tre punkter (utvecklade nedan):

1. Underhåll av infrastruktur och minimering av eftersläpande underhåll
2. Elektrifiering av transportsektorn
3. Anslagsfinansiering av ny isbrytarflotta inklusive drift

Prioriterade frågor:

1. Underhåll av infrastruktur och minimering av eftersläpande underhåll

Underhåll av befintlig infrastruktur är en statlig kärnverksamhet med hög samhällsekonomisk nytta, som har underfinansierats sedan 90-talet. Bristande underhåll påverkar industrins konkurrenskraft negativt då tillförlitligheten, robustheten och redundansen i systemet försämras. Dålig tillförlitlighet leder till att leveranskedjorna påverkas negativt och att industrin inte kan

¹ Regeringen strategi för godstransporter antogs i juni 2018 och heter *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*. För att följa regeringens arbete med strategin tillsattes också en Nationellt godstransportråd, enligt önskemål från Industrirådet. Läs hela strategin här: <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2018/06/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>



leverera till kunder i tid. Dåligt underhållen infrastruktur är en riskfaktor för industrin. Det handlar inte om att kunna leverera snabbt, utan att leverera enligt överenskommelse med kunden. Med dålig tillförlitlighet i transportsystemet naggas förtroendet för att industrin ska kunna leverera i tid. Underhåll är också av stor vikt för elektrifieringen, eftersom elfordon också behöver en väl underhållen infrastruktur att köra på. Även vid industriinvesteringar är tillståndet på befintlig infrastruktur en viktig faktor. Att bygga ny infrastruktur tar många år, enligt det förvaltningssystem vi byggt upp i Sverige, men att underhålla befintlig infrastruktur går snabbt. Dock gäller att storleken på underhållsanslagen styr om underhåll sker eller inte. Det eftersläpande underhållet ökar nu i hög takt, trots ökade anslag. Behovet är dock större än tilldelade medel och läget kommer förvärras fram till år 2033, eftersom många av anläggningarna från 50- och 60-talet närmar sin tekniska livslängd. Det eftersläpande underhållet på statliga vägar och järnvägar måste åtgärdas.

Det övergripande målet med infrastrukturpolitiken regleras i det transportpolitiska målet² och kan sammanfattas med tillgänglighet (dvs transportförsörjning). Trots det så lyckas politiken inte åtgärda det eftersläpande underhållet, vilket ger stora problem för industrin med transportförsörjning i perioder. I ett första steg bör regeringen ge Trafikverket i uppdraget att ta fram ett underlag (rapport) om vad som skulle krävas för att minimera det eftersläpande underhållet inom en 20–30 års period. I nästa steg behövs en bred blocköverskridande överenskommelse om en finansierad underhållsplan, inklusive kontrollstationer, som inom 20–30 år minimerar det eftersläpande underhållet.

2. Elektrifiering av transportsektorn

Transportsektorn behöver minska sina utsläpp. 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 vägtrafik³. Även de delar av järnvägsnätet som är oelektrifierat behöver elektrifieras. Förutom att sänka utsläppen bidrar elektrifieringen, tillsammans med automatisering och digitalisering, till effektivitet och bidrar till industrins konkurrenskraft.

Elektrifieringen av transportsektorn behöver påskyndas med investeringar i statlig väginfrastruktur för elektrifiering, inklusive laddinfrastruktur, samt elektrifiering av kvarvarande järnvägsnät. Regeringens initiativ kring regionala elektrifieringslöften⁴ för elektrifierade godstransporter på väg behöver förverkligas. Referensanläggningar och pilotprojekt är viktiga för industriell utveckling och för att utvecklingen av el-lastbilar ska ta fart. Även kommunerna behöver en riktad satsning på el-infrastruktur kopplat till transporter, vilket bör ske genom att utveckla de så kallade stadsmiljöavtalen till att omfatta fler åtgärder kopplade till godstransporter. Elektrifiering av transportsystemet återfinns också i regeringens Godstransportstrategi¹.

² Övergripande mål: ”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar **transportförsörjning** för medborgarna och näringslivet i hela landet.” Målet preciseras i ett funktionsmål där tillgänglighet lyfts och ett hänsynsmål där utsläpp och trafiksäkerhet lyfts. Läs mer här: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur>

³ Naturvårdsverket sammanställer utsläppssiffror från inrikes trafik, för att kunna följa upp det nationella målet om minskade utsläpp i inrikes transporter med 70 procent till 2030. Läs mer här: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter>

⁴ Under 2020 initierade regeringen ett projekt med regionala elektrifieringslöften, som finns sammanställda i en publikation: <https://www.regeringen.se/49c935/contentassets/be623472a07a4cc18cafe7026d42adcb/elektrifieringsloften.pdf>.



3. Anslagsfinansiering av ny isbrytarflotta inklusive drift

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 monopol⁵.

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.

⁵ Läs mer om isbrytning på Sjöfartsverkets hemsida: <https://www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/har-ar-sveriges-nya-isbrytare>