

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 28 februari 2022

Remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (dnr I2021/02884)

Sammanfattning

SveMin är branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige, vi representerar ca 50 företag med 13 000 anställda inom produktion, prospektering och teknik.

Vi tackar för möjligheten att yttra oss över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och är i huvudsak positiva till de förslag och satsningar som framförs. Särskilt uppmärksammandet av de stora industrisatsningarna i norra Sverige och de förslag på kommande investeringsobjekt som lyfts fram i planen, däribland den ökade kapaciteten på Malmbanan, nya järnvägsstationen i Kiruna samt att regeringen angett att Norrbotniabanans etapp Skellefteå–Luleå ska påbörjas. Det är även positivt att planförslaget har fokus på optimering och trimning av transportsystemet, vilket är samhällsekonomiskt lönsamt och ger särskilt stor nytta för godstransporter i form av ökad kapacitet och effektivitet. Däremot riskerar det begränsade utrymmet för nya investeringar att tränga ute nödvändiga satsningar som industrin är beroende av för sin utveckling. Vidare ser vi att:

- Fokus i planen bör ligga på underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur.
- Industriinvesteringar behöver vara en utgångspunkt i infrastrukturplanering för ett konkurrenskraftigt Sverige.
- Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning av fordonen i samband med transporter måste hänga ihop bättre. Det är bra för både miljön och industrins konkurrenskraft.
- Näringslivspotten för järnväg behöver behållas och utvecklas.
- Ny isbrytarflotta och drift av isbrytare ska finansieras genom statliga anslag, förslagsvis genom nationell plan.
- Det internationella perspektivet är viktigt i den nationella planen.

Gruvindustrin behöver välfungerande infrastruktur

Satsningar på både järnväg, landsväg, regionala flyg och sjöfart är alla viktiga för att stärka industrins konkurrenskraft och öka den samhällsekonomiska effekten. Trafikslagen 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. Det är därför viktigt att i planeringen tänka in de internationella kopplingarna eftersom gruvindustrin verkar på en global marknad i stark konkurrens med andra länder. Metall-, mineral- och gruvindustrin exporterar också majoriteten av sin produktion, ädel- och råmetall, järnmalmspellet, olika typer av mineraler och metallkoncentrat. För att kunna tillverka detta krävs import av insatsvaror som till exempel legeringar, uttjänt elektronik, skrot, kol och kalk. Den omfattande exporten världen över och behovet av importerade insatsvaror gör de här industrigrenarna till stora köpare av transporttjänster på främst lastbil, järnväg och fartyg. Det svenska gruvklustret står ensamt för omkring 8 procent av Sveriges totala export och för att kunna konkurrera på världsmarknaden är tillgång till välfungerande infrastruktur i kombination med effektiva och konkurrenskraftiga transporter således nödvändig.

SYNPUNKTER PÅ VISSA DELAR AV FÖRSLAGEN

Malmbanan

Många av våra medlemsföretag är verksamma i den norra delen av Sverige och vi ser därför positivt på att Trafikverkets förslag till nationell plan uppmärksammar de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten och de fortsatta behoven av ökad kapacitet på Malmbanan. Vi skulle dock gärna se att staten går in och tar ett större ansvar för finansieringen. Höjda banavgifter riskerar försämra industrins konkurrenskraft, eftersom våra medlemmar agerar på den globala marknaden. Vi vill dock understryka att Malmbanan är, och kommer att vara, helt avgörande för att transportsystemet som helhet ska kunna fungera. Malmtransporterna längs den sträckan utgör 50% av landets godstransporter på järnväg. Kan inte det tunga godset transporteras på järnväg omöjliggörs flera investeringar, medan andra försvåras. Därför behöver hela Malmbanan från Luleå till Narvik rustas upp och kapaciteten byggas ut. Utan ytterligare insatser kommer Malmbanan att förbli industrins – och den gröna omställningens – getingmidja.

Norrbottenbanan

I regeringens direktiv till Trafikverket står att "...Utbyggnad av den därefter kvarvarande delen Skellefteå–Luleå bör påbörjas inom planperioden."

Det är enormt glädjande att Trafikverket föreslår att Norrbottenbanan, i sin helhet, ska ingå i den nationella infrastrukturplanen för åren 2022–2033. Men det är mycket bekymmersamt att Trafikverket inte kan ange ett årtal för banans färdigställande och dessutom föreslår att Norrbottenbanans första etapp mellan Umeå och Skellefteå ska senareläggas och färdigställas först efter 2033 trots att regeringen skriver "De etapper av Norrbottenbanan som ingår i nu gällande plan (Umeå – Dåva, och (Umeå) Dåva – Skellefteå) ska genomföras."

För näringslivet, som gör det så nödvändiga investeringarna för klimatomställningen, och för kommunerna som ska planera för resecentrum och anslutande stråk och för regionerna som medverkar i den tillväxt som pågår i norr samt till nytta för hela Sverige, är det viktigt att regeringen fastställer ett årtal för banans färdigställande på samma sätt som EU, med dess medlemsstater,

fastställt ett årtal för när det europeiska stornätet ska stå klart. Eftersom Trafikverket inte redovisar hur man ställer sig till Sveriges åtagande om ett färdigställande till år 2030 är det viktigt att regeringen tydliggör hur Sverige ställer sig till sina åtaganden inom TEN-T med målfåret 2030 för stornätet och 2050 för det övergripande nätet.

Underhåll och upprustning av vägar

Våra medlemmar har antagit ambitiösa mål för fossilfrihet och biologisk mångfald: fossilfria gruvprocesser till år 2035 och efterföljande processteg 2045, samt att bidra netto-positivt till den biologiska mångfalden senast år 2030. För att ytterligare minska utsläppen från transporter bör regeringen fortsättningsvis satsa på underhåll och upprustning av vägar.

En pålitlig och väl fungerande transportinfrastruktur är avgörande för att industrins utveckling och omställning. Det handlar om investeringar i ökad kapacitet, upprustning och underhåll av befintlig anläggning och att se transportsystemet som en helhet så att olika transportslag kan samverka. Det behöver även skapas förutsättningar för tyngre och längre fordon, som kan minska antalet transporter.

Dåligt underhållen infrastruktur är en riskfaktor för industrin och 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.

Det är viktigt att Trafikverket i sin planering tar i beaktande de regionala planerna och att man i planeringen av infrastrukturen ser till de särskilda behoven som verksamheterna, i detta fall gruvbranschen, har för att kunna bedriva verksamhet i såväl Norrbotten som Västerbotten, Gotland och Östergötland.

Malmfältens och Norrlandskustens industrier behöver försörjas med insatsvaror, bland annat med kalksten, bränd kalk, bränd dolomit och cement. Försörjning med dessa produkter med svenska råvaror som grund förutsätter ökade satsningar på Gotlands vägnät för transport av kalkstensråvaror till fabriksanläggningarna på ön samt till dess olika hamnar.

De statliga vägarna i norr är en nödvändighet då det idag saknas järnvägsförbindelse och överflyttningmöjligheter. Vägnätet är livsnerven för att säkerställa försörjningen av insatsvaror från Norrbottenskusten till Tornedalen. Det handlar inte heller enbart om goda möjligheter till godstransporter utan också till arbetspendling för att kunna säkerställa kompetensförsörjningen vid anläggningarna. Gruvbranschen verkar dessutom ofta i regioner med hög arbetslöshet och är betydelsefulla genom att både direkt och indirekt skapa arbetstillfällen.

SveMin ser positivt på TRV:s satsningar på ökad andel väg med höjd bärighetsklass, BK4. Därigenom uppnås minskat antal tunga transporter förbättrad energieffektivitet och konkurrenskraft för branschen. Gruv- och mineralindustrins produkter går ofta relativt kort sträcka på allmän väg, men med hög frekvens till förädlingsanläggningar, egna eller kundernas, anläggningar för omlastning till järnväg, eller båt. Handläggning av ansökningar från enskilda aktörer vad avser uppgradering av bärighetsklass BK1 till BK4 på begränsade transportsträckor kan gärna förenklas med syfte att snabba på omställningen.

Satsningar på regionala flygplatser

Vi konstaterar att inga investeringar inom luftfart föreslås i den nationella planen med hänvisning till att förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur inte medger investeringar i vare sig flygplatser eller de system som används för att styra användningen av luftrummet. De regionala flygplatserna, däribland Pajala flygplats, är viktiga för såväl näringslivet som invånarna i området och har tuffa ekonomiska förutsättningar. Det driftsbidrag för regionala flygplatser som administreras av Trafikverket har inte heller nämnvärt höjts på flera år trots att flygplatsen har fått höjda kostnader.

Vi noterar att Trafikverket i sin remiss av flygutredningen föreslår en halvering av antalet stolar på Pajala-linjen från och med 2023, ett förslag som bygger på statistik mellan 2015–2019, då det rådde lokal lågkonjunktur. Nu väntar en expansiv fas inom näringslivet i Pajala där kompetensförsörjningen är en stor utmaning redan idag. En halvering av antalet stolar skulle försvåra ytterligare för näringslivet att hitta rätt kompetens. De regionala flygplatserna innebär inte heller enbart en förutsättning för företagen och besöksnäringen utan fyller även en viktig samhällsfunktion vid olyckor och beredskap.

Ny isbrytarflotta och drift av isbrytare

I Trafikverkets förslag lyfts sjöfartsåtgärder upp som angelägna och lönsamma eftersom detta skapar nyttor för godstransporterna genom sänkta transportkostnader och ökad kapacitet. Vi välkomnar att Malmporten i planförslaget lyfts in som sin helhet men saknar investeringar i ny isbrytarflotta och driften av isbrytare, som Svemin tidigare lyft fram. 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 monopol¹.

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.

¹ Läs mer om isbrytning på Sjöfartsverkets hemsida: <https://www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/har-ar-sveriges-nya-isbrytare>

Säkra tillgången till el- och laddinfrastruktur

En viktig del av omställningen till fossilfrihet i transportsystemet är elektrifiering av vägtrafiken tillgången till laddinfrastruktur. En förutsättning för att kunna elektrifiera är en stabil tillgång på fossilfri el till konkurrenskraftig kostnad för att säkra våra framtida behov. Utmaningarna kopplat till stabil och konkurrenskraftig elförsörjning varierar mellan de olika delarna och el-områdena i landet.

Vi välkomnar skrivningarna i den nationella planen och regeringens elektrifieringsstrategi men ser samtidigt att arbetet går för långsamt. Våra medlemmar har kommit långt i elektrifieringen och visat att det är möjligt att ställa om. Men samtidigt behöver det finnas infrastruktur som stödjer industrins satsningar till omställning och möjliggör denna.

Utsläppen i transportsektorn sänks främst genom elektrifiering av vägtrafiken, eftersom cirka 93 procent av utsläppen från inrikes transporter härrör från vägtrafik². 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 elektrifieringslöften³ 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.

För att förverkliga mål om överflyttning, till sjöfart och järnväg, och fossilfrihet samt uppfylla transportpolitiska mål om tillgänglighet för näringslivets godstransporter behövs ett genomförande av nationella godstransportstrategin. SveMin delar de synpunkter som NTR i sitt remissyttrande lyfter fram om att regeringen i sitt direktiv till Trafikverket borde tydliggjort att godstransportstrategin ska genomföras i nationell plan.

Mer fokus på internationella kopplingar

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. Utvecklingen av utrikeshandeln, särskilt exporten, är beroende av hur konkurrenskraftigt det är att producera varor och tjänster i Sverige. Tillgången till välfungerande infrastruktur i kombination med effektiva och konkurrenskraftiga transporter är således nyckelfaktorer för näringslivets konkurrenskraft. Det behöver finnas ett tydligt fokus på internationella kopplingar. Det kan exempelvis handla om ändamålsenlig dimensionering av lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen eller om att arbeta för att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik.

Regeringar och transportansvariga myndigheter och organ inom de nordiska länderna och EU kan genom koordinerade åtgärder skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet, kapacitet och

² Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615267/FULLTEXT01.pdf>

³ Under 2020 initierade regeringen ett projekt med regionala elektrifieringslöften, som finns sammanställda i en publikation: <https://www.regeringen.se/49c935/contentassets/be623472a07a4cc18cafe7026d42adcb/elektrifieringsloften.pdf>.

transportkvalitet mellan de nationella och internationella transportstråken. Detta skulle skapa förutsättningar för ökad konkurrenskraft och bättre förutsättningar för att uppnå beslutade miljö- och klimatmål genom effektiva transporter.

Stärk sjöfarten och utred konsekvenserna av EU ETS

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. 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.

När det gäller det europeiska samarbetet och EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU-ETS, ser vi med oro på den Europeiska kommissionens förslag kring utsläppshandel för att minska sjöfartens koldioxidutsläpp i Europa. Våra medlemmar är beroende av såväl import som export inom och utanför Europa och det nuvarande förslaget riskerar leda till såväl dyrare import som försämrade priskonkurrenskraft och minskad export till följd av sämre konkurrensvillkor.

Den konsekvensanalys som det finska kommunikationsministeriet gjort av förslaget visar att inom materialintensiva branscher kommer exporten minska med mera omfattande utsläppshandel i sjötrafiken. Vi saknar en sådan analys av hur den svenska exporten kommer påverkas och vill uppmana regeringen till att ta fram en sådan.

Transportpolitiska mål och fyrstegsprincipen - Trafikverkets syn på trafikfrågor i tillståndprocesser

I avsnitt 1.3 i planeringsunderlaget anges följande; *"Utgångspunkten för Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen och etappmålen, liksom fyrstegsprincipen och trafikslagsövergripande synsätt"*. Fyrstegsprincipen utgör Trafikverkets (TRV) arbetssätt för att ta fram planeringsunderlag för transport- och trafiklösningar som benämns åtgärdsvalstudie (ÅVS).


Täkter och gruvor *kan endast öppnas* där malm och mineral finns av passande kvalitet. Logistikfrågorna är ofta av stor vikt vid prövning av miljötillstånd. På senare tid har TRV i vissa tillståndsmål, tex i Klintehamn, anfört att ÅVS med åtgärder måste genomföras innan tillstånd kan komma ifråga. Kraven verkar även på avstånd från verksamheternas anslutning till allmän väg.

Olika projekt är sällan helt jämförbara, men TRV:s agerande upplevs inte vara förutsägbart om ÅVS måste genomföras eller inte. Konsekvenserna av arbetssättet kan dock bli stora. För det fall resultatet av en ÅVS-studie i enskilt projekt blir att vägplan krävs, mark måste lösas in mm för de åtgärder och förbättringar som ÅVS och TRV kräver på allmän väg, då kommer tidplanen för enskilt projekt kunna komma att försenas med mer än 10 år i vissa fall.

För det fall TRV:s nya förhållningssätt innebär generellt krav att ÅVS ska genomföras i alla projekt med ökning av tungtrafik. Då strider förhållningssättet mot de politiska intentioner som uttalas i termer av att tillståndprocesser ska förenklas tex för gruvverksamhet. Vi ser därför ett behov av att se över vilket ansvar en enskild projektägare ska ha för trafikfrågor när det gäller anslutning till allmän väg och dess närmaste omgivning.

Avslutningsvis kan vi konstatera att Trafikverkets förslag till åtgärdsplanering är ett steg på vägen men att det behöver göra mera. Vi ser behov av ett mer omfattande investeringspaket i närtid som innehåller en tydlig finansiering och en skyndsam tidplan. Vi är gärna med och bidrar och ser fram mot en fortsatt och fördjupad dialog. Vi vill även framhålla att SveMin ställer sig också bakom det remissvar som Näringslivets Transportråd lämnat i ärendet.

Med vänliga hälsningar



Maria Sunér

Verkställande direktör SveMin



Sandra Lindström

Energi- och klimatexpert SveMin