

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

Mellansvenska Handelskammaren är en medlems- och näringslivsorganisation i Dalarna och Gävleborg med 350 medlemsföretag. Våra företag är till största del stora bolag inom skog och stål-tillverkningsindustrin. Vi arbetar för att skapa förutsättningar inom energiförsörjning, kompetensförsörjning och infrastruktur. För näringslivet i vår region är det avgörande att infrastrukturen möjliggör en effektiv och smidig arbetspendling som underlättar kompetensförsörjningen, att industrin och företagen har tillgång till konkurrenskraftiga godstransporter och att besöksnäringen kan växa och ta emot alla som vill semestra här.

Infrastrukturen i vår region är viktig för vår framgång kopplat till samtliga våra fokusområden och hur de hör samman:

- Att energiförsörjningen måste lösas för omställning och konkurrenskraft.
- Att den fossilfria infrastrukturen är avgörande för vår arbetsmarknadsregion och fortsatta tillväxt.
- Klimatmålen är högst centrala och våra medlemsföretag driver den omställningen men behöver förutsättningar för att lyckas.

I omställningen är våra medlemsföretag ambitiösa och investeringsviljan är hög. Det leder till att allt fler ser över sina transporter, väljer bort fossila drivmedel och elektrifierar produktionen och flödet. I det är det viktigt att hela flödet är grönt och därför är behovet stort för att andra aktörer, statligt som regionalt investerar mer i laddinfrastruktur, stärker dialogen och ökar förståelsen i upphandlingsarbete, förbättrar tillståndsprocesser för att bygga anläggningar för tex biogas, vindkraft för vätgas. Vi behöver skapa förutsättningar som är mer hållbara men som också skapar hållbarhet.

Våra medlemmar tar stort ansvar och investerar hållbart men kan inte göra det själva. Det är därför så viktigt att samverka inte bara regionalt utan även nationellt och att de högt ställda kraven också möjliggörs genom långsiktiga spelregler.

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

Synpunkter på inriktningsunderlaget och inspel inför kommande nationell plan

Mellansvenska Handelskammaren har fått Trafikverkets "Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037" på remiss.

Dalarnas och Gävleborgs centrala placering i Sverige innebär att regionen korsas av flera viktiga nationella stamvägar, järnvägar och Gävle hamn vilket är avgörande för näringslivets arbetspendling och godsflöden, både inom regionen och som en del av transittrafiken. Vår målsättning är att bli en än starkare arbetsmarknadsregion där behovet av kompetens kan mötas med tillgång till densamma. Idag är inte järnvägen ett tillräckligt pålitligt alternativ för att förflytta sig mellan hem, fritid eller jobb. Det är heller inte det främsta alternativet för flertalet företag som idag kör sitt gods på väg framför järnväg. Vår region påverkas avsevärt av detta då många företag är beroende av en infrastruktur med hög kapacitet och tillgänglighet. Dalabanan och Ostkustbanan är två viktiga stråk för person/godstrafiken och arbetspendlingen vilka bör beaktas i kommande planering.

Sammanfattande synpunkter och medskick:

- **Ökad finansiering för bättre infrastruktur**
 - Finansieringen i den nationella planen bör beakta det stora investeringsbehov som finns i landet sett till ökad trafikmängd och eftersatt underhåll, kommande plan bör öka med minst 20 procent för att möta behoven för tillförlitlig och tillgänglig persontrafik och väg/järnväg/sjöfart.
- **Finansiering av infrastrukturprojekt:**
 - Det krävs ökade investeringar för att möta näringslivets krav och behov.
 - Staten och andra aktörer måste investera mer i laddinfrastruktur och förbättra dialogen och förståelsen i upphandlingsarbete samt tillståndsprocesser för gröna energilösningar. Långsiktiga spelregler och incitament behövs.
 - Det är viktigt att staten tar ett större ansvar för infrastrukturen i hela landet och att det finns flexibilitet i finansieringen (alternativ finansiering) för att möjliggöra investeringar, särskilt för åtgärder kopplade till den gröna omställningen inom industrin.
- **Helhetssyn på infrastrukturplanering:**
 - Det behövs en helhetssyn på infrastrukturplanering som tar hänsyn till hela värdekedjan och främjar tillgänglighet, robusthet och redundans i transportsystemet. Alla trafikslag är viktiga.
 - Infrastrukturplaneringen bör vara mer förankrad i verkligheten och ta hänsyn till näringslivets behov och prioriteringar för stärkt konkurrenskraft vid omprövningar av objekt och nyinvesteringar.
- **Behov av samverkan:**
 - Samverkan mellan olika aktörer - kommuner, regioner, näringsliv, riksdag, regering och Trafikverket, är avgörande för att säkerställa framgång och hållbarhet inom infrastrukturuområdet.

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

- **Ökad kapacitet på Ostkustbanan, Sveriges midja och godsstråken genom bergslagen är viktiga för vår region och landets fortsatta tillväxt**

- Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är identifierad som den viktigaste infrastruktuursatsningen för Gävleborgs län och är avgörande för att förbättra arbetspendling, godstrafik och minska trängseln på vägarna.

- **Multimodala lösningar:**

- För att minska trängseln och utsläppen på vägarna är det nödvändigt att öka transporten av gods via järnväg och sjöfart, vilket kräver multimodala lösningar och bättre förutsättningar för olika trafikslag.

- **Stabilitet och förutsägbarhet för näringslivet:**

- Transportpolitiken måste ge stabilitet och förutsägbarhet för näringslivet när det gäller teknikval och ekonomiska förhållanden för att möjliggöra investeringar och hållbar tillväxt.

- Dessa krav är viktiga för att säkerställa en effektiv, hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur som möter behoven i näringslivet och samhället i stort.

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

Finansiering

Vi ser med oro på utvecklingen av den svenska infrastrukturen. Allt fler företag signalerar att en god tillgänglighet och infrastruktur är avgörande för deras konkurrenskraft. Ökade krav på fossilfria transporter och ökad tillväxt ökar behovet av en god infrastruktur. Den föregående planen med ram på 799 miljarder kronor och de i inriktningsunderlaget presenterade alternativa förslagen till anslagsökning kopplat till behovet räcker inte till för att möta de utmaningar och krav som näringslivet ställer på transportsystemet. För att hantera ökade godsmängder och säkerställa tillförlitlig person och godstrafik – och arbetspendling krävs en betydande ökning av kapaciteten på järnvägen med minst 20 procent.

Vi ser positivt på att man vill utforska alternativa finansieringsformer. Men vill understryka att vi redan idag har flertalet företag som är med och finansierar infrastruktuursatsningar och underhåll av densamma, dels i enskilda projekt, dels genom höjda banavgifter. Det torde vara ett statligt ansvar att säkerställa en god tillgänglighet och underhåll i hela landet och samtidigt undersöka vilka projekt och finansieringsmetoder som är mest lämpliga för att möta dessa utmaningar.

Vi vill ändå betona att utgångspunkten inte ska vara att man förväntar sig att näringslivet ensamt ska bära kostnaderna för infrastrukturprojekt som krävs för dess tillväxt. En sådan förväntan kan leda till att viktig industriell verksamhet flyttas ut ur landet till andra länder där man tagit ett större ansvar för infrastrukturen. Vi ser också ett behov av att det finns en flexibilitet i finansieringen som tillåter Trafikverket att genomföra investeringar även utanför den nationella planen, särskilt för åtgärder som är kopplade till den gröna omställningen inom industrin.

En ökad näringslivspott eller ökade medel i länsplan med särskilt ansvar att möta de regionala behoven kan också vara en del i detta liksom att investera i objekt som kan få medfinansiering från EU för att få mer infrastruktur för pengarna. Ett annat alternativ är att se över hur staten kan låna mer för upprättande och bevarande av robust infrastruktur.

Vi ser positivt på anslaget att utveckla och investera i ERTMS systemet – men här är det också viktigt att kostnaderna för att införa detta inte ska belasta näringslivet då det skulle påverka konkurrenskraften negativt.

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

Transportinfrastruktur och näringslivets konkurrenskraft

Vi är i stor utsträckning överens med de delar i inriktningsunderlaget som pekar på de behov och möjligheter som näringslivet kan bidra med till vårt gemensamma behov. Regeringens direktiv till Trafikverket var tydlig i detta, näringslivets möjligheter skall beaktas. Dock är vi bekymrade över bristen på en helhetssyn över hela landets potential när det gäller planering av åtgärder och investeringar. Vi är särskilt oroade över att vissa investeringar kan skjutas upp eller inte påbörjas, baserat på olika prognoser och befolkningsunderlag som inte återspeglar det faktiska produktionsvärdet som våra medlemsföretag i regionen genererar.

Besöksnäring

Både Dalarna och Gävleborg är två starka besöksnärlän. De påverkas negativt av Trafikverkets modeller som baseras på befolkningsstatistik. Ta till exempel Malung-Sälens kommun, med sina cirka 10 000 invånare. Under vintersäsongen lockar Sälenfjällen över 100 000 besökare varje vecka. Idag är Sälenfjällen en av Sveriges främsta besöksnärlädestinationer och en av världens ledande skiddestinationer. I detta nu investeras det för en större expansion. Detsamma gäller våra två andra stora destinationer, Idre Fjäll som expanderar kraftigt och även Järvsö som en certifierad destination. För Idre fjäll handlar det om framkomlighet såväl sommar som vinter och en trafiksäkerhetsfråga att riksväg 70 åtgärdas för att kunna möta det ökade trafikflödet. För Järvsö och Hälsingland är underhåll av vägar samt underhåll av norra stambanan viktig för besöksnäring och arbetspendling. Ökningen av trafikflöden som dessa investeringar och satsningar medför är inte beaktad i Trafikverkets beräkningsgrund, vilket innebär att andra kriterier måste tas med för att få en fullständig bild.

Exportörerande tillverkningsregion

Vi representerar en kraftfull industriregion med företag som exporterar till marknader över hela världen. En rapport som vi nyligen tagit fram visar att Dalarna och Gävleborg tillsammans exporterar varor och tjänster till ett värde av cirka 100 miljarder kronor. Genom att omfamna nya teknologier och den gröna omställningsboomen i vår region finns det betydande möjligheter till ytterligare tillväxt, både genom investeringar och skapande av nya arbetstillfällen.

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

Godsstråken genom Sveriges midja – Gävleborg Dalarna, Bottniska korridoren och TEN-T är livsnerven för näringslivets konkurrenskraft. Dessa stråk utgör inte bara själva ryggraden för transporter av nödvändiga varor och material som krävs för produktion, distribution och försäljning av produkter och tjänster, utan de fungerar också som avgörande länkar till marknader och leverantörer utanför det lokala området. Denna betydelse sträcker sig genom hela kedjan från Norrbotten till södra Sverige och långt därefter. Järnvägskapacitetshöjande åtgärder är viktiga för möjligheten att välja järnvägen som alternativ då både längre och tyngre tåg också bidrar till klimatnytta.

I vår region återfinns bland annat företag som Hitachi Energy som har landets historiskt största order om 147 miljarder där deras transformatorer skall produceras i Ludvika och fraktas mot Norrköping hamn men med stort behov av sträckan mot Gävle hamn som ett led i att elektrifiera världen. Järnvägen är undermålig i båda riktningarna och bör beaktas snarast för att också säkerställa att dessa företag inte lämnar regionen. För industrierna i Borlänge är det sammanhängande järnvägsstråket Luleå-Borlänge-Oxelösund prioriterat för godstransporterna. Borlänge är också viktig nod för Insjön vars kombiterminal inrymmer gods och material från företag från stora delar av Dalarna som kommer via Siljans banan och älvdalsbanan.

Inriktningsunderlaget bidrar till oro när det kommer till beslutet om utbygganden av Ostkustbanan. Mellansvenska Handelskammaren vill framhålla att utbyggnaden av Nya Ostkustbanan mellan Gävle – Sundsvall är den viktigaste infrastrukturensatsningen för Gävleborgs län. Utbyggnaden kommer stärka arbetspendling, förbättra för godstrafiken och är ett mycket angeläget objekt för att avlasta trafikarbetet på väg. För ett län som Gävleborg med förhållandevis stor andel transittrafik är en järnväg med hög kapacitet avgörande för ett effektivt transportsystem, i ett skede där utsläppen snabbt behöver minska. Den samhällsekonomiska nyttan med en utbyggd Ostkustbana är väl dokumenterad.

Dubbelspårsutbyggnaden har en hög planmognad och framarbetade samverkansformer, vilket talar ytterligare för snabbast möjliga progress i projektplanerna. Med hänsyn taget till de stora bristerna i utbud, kapacitet och restider vill vi betona behovet av att satsa på hela sträckningen av Ostkustbanan Gävle – Sundsvall i nationell plan 2026–2037.

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

Sjöfarten och multimodala lösningar

Trafikverket betonar vikten av att betrakta transportsystemet som en integrerad helhet där olika trafikslag samverkar för att förbättra effektiviteten. Gävleborg fungerar som en central knutpunkt för godstransporter, det mesta av godset fraktas med lastbil. För att minska trängseln och utsläppen på vägarna är det nödvändigt att öka transporten av gods via järnväg och sjöfart varför satsningar för att underlätta multimodala lösningar är viktiga.

Utmaningarna med kapacitet och effektivitet i sjöfartssystemet skiljer sig från de som finns i väg- och järnvägssystemen. De flesta farleder har redan tillräcklig djup och bredd. Dessutom har de flesta av Sveriges hamnar idag en överkapacitet, vilket innebär att de kan hantera mycket mer gods än de gör idag. I Gävleborg finns flera allmänna hamnar, där Gävle hamn och Söderhamn/Orrskär är de viktigaste. Gävle hamn, som ingår i TEN-T-nätverket, har potential att hantera mycket större mängder gods och har en strategiskt fördelaktig plats mitt i Sverige, med anslutningar från Ostkustbanan längs kusten från norra Sverige, samt från Stockholm/Arlanda, Norra stambanan/Atlantbanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Järnvägsinfrastrukturen i dessa områden har för närvarande inte den kapacitet som krävs för att fullt ut nyttja sjötransporter som alternativ.

Tillgänglighet, omställning och hållbara godstransporter

Våra medlemsföretag understryker vikten av att ha ett helhetsperspektiv vid planeringen av transportinfrastrukturen och tillgängligheten. Det är av avgörande betydelse att man tar hänsyn till hela värdekedjan, vilket gör robusthet och redundans oundgängligt. Frågor som rör vägar, utvidgningen av BK4-nätverket, bärighetsåtgärder av vägar och ett större vägnät att klara av 34,5 meter ekipage är av stor betydelse för våra företag. För att investera i tyngre och längre lastbilar behöver flaskhalsarna byggas bort. Det är även av yttersta vikt att tillgängligheten till hamnar och terminaler samverkar med kommunens investeringsplaner och länsplaner för att få ett jämnt logistikflöde.

Vi vill poängtera att samtliga trafikslag är oundgängliga. För att reducera utsläppen från vägtransporter krävs tydliga riktlinjer för transportföretagen när de omvandlar sin fordonsflotta. Det krävs också åtgärder för att förbättra och utveckla laddinfrastrukturen, både längs Europavägarna och utanför dem. Många av våra stora exporterande företag återfinns i de mer glesbyggda delarna av vår region. De som köper och säljer transporter efterfrågar stabilitet och förutsägbarhet när det gäller teknikval och ekonomiska förhållanden.

2024-04-11

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Mottagarens dnr LI2023/03919

Mellansvenska handelskammarens anser att det är avgörande att kommuner, regioner, näringsliv, riksdag, regering och Trafikverket delar en enhetlig vision om den gröna omställningen. Infrastrukturplaneringen måste vara förankrad i verkligheten och ge hopp om framtiden. Transporter är ett medel för att stärka Sveriges konkurrenskraft och bidra till minskad inflation. Vi ser att en samordnad politik inom transportområdet genom ett transport-och logistikråd där varuägare ingår skulle kunna utgöra en sådan kraft.

Vi har stora möjligheter att stärka vår konkurrenskraft, öka tillväxten och förbättra sysselsättningen i vår region om rätt förutsättningar ges. Där har Trafikverket genom propositionen från regering och riksdag en viktig roll. Vi ser gärna att man diskuterar dessa frågor över partigränserna med ambition att nå samma målbild som ger våra företag rätt förutsättningar och långsiktighet för att fortsatt kunna bidra till svensk tillväxt och välfärd.

Tack så mycket för möjligheten att lämna synpunkter och att ni tar hänsyn till våra behov när ni arbetar med att utforma propositionen för den kommande nationella transportplanen. Vi ser fram emot att se hur våra förslag och åsikter beaktas i den framtida planen för infrastrukturutveckling.

För Mellansvenska Handelskammaren

Stina Snitt, VD

Vid frågor eller för kompletterande uppgifter kontaktas:

Roza Güclü Hedin, Näringspolitisk chef