



StoraEnso

mette.kahlin.mcveigh@storaenso.com

+46 70 473 67 57

Trafikverkets Inriktningsunderlag  
inför infrastrukturplaneringen för  
perioden 2026–2037  
(LI2023/03919)

1 (5)

2024-04-11

**Er ref:** LI2023/03919

**Yttrande avseende den av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet remitterade rapport 2024:003 gällande Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (LI2023/03919)**

Stora Enso lämnar följande synpunkter på den av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet remitterade rapport 2024:003 gällande Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (LI2023/03919).

**Stora Enso**

Stora Enso är en ledande global leverantör av förnybara lösningar inom förpackningar, biomaterial, träprodukter och papper och är med detta en del av bioekonomin. Våra fiberbaserade material är huvudsakligen förnybara, återvinningsbara och fossilfria. Våra lösningar erbjuder koldioxidsnåla alternativ till produkter baserade på icke förnybara resurser. Vi menar att allt som tillverkas av fossilbaserade material i dag kan baseras på skogen imorgon.

Stora Enso har ca 3500 anställda i Sverige, utspridda i landet. Globalt är vi ca 18 000 anställda varav 13 000 finns i EU. På så sätt bidrar vi inte bara till klimatmålen med våra produkter utan också till den svenska, europeiska och globala ekonomin och arbetsmarknaden. Stora Enso bidrar också till en levande landsbygd då många av våra anställda bor och jobbar utanför storstadsregionerna. Att transportinfrastrukturen fungerar är avgörande för att vi ska kunna sälja det vi producerar.

**Stora Ensos yttrande**

**Generella kommentarer**

Trafikverkets inriktningsunderlag har fokus på att rusta, effektivisera och modernisera Sveriges befintliga infrastruktur. Det är i grunden bra då befintlig infrastruktur i mångt och mycket lägger grunden för svenskt näringslivs tillgänglighet och konkurrenskraft. Underlaget tar också upp ett flertal problem som måste hanteras, mest oroväckande är de presenterade kostnadsökningarna och att underhållsskulden på både väg och järnväg växer. Vidare är stora resurser redan

---

Stora Enso

Klarabergsviadukten 70

111 64 Stockholm, Sweden

Tel: + 46 70 473 67 57

[www.storaenso.com](http://www.storaenso.com)

Legal information

Business ID 1039050-8

VAT No FI 10390508

2024-04-11

ianspråktagna då flera av objekten i befintlig plan sträcker sig in i nästa planperiod samtidigt som befintlig infrastruktur kräver mer resurser.

Detta innebär att behoven är betydligt större än befintliga ekonomiska ramar. Trafikverket har fått ange vad en oförändrad samt en ökad respektive sänkt ram om 10 och 20 % skulle innebära. Även med ett relativt stort ramtillskott på 20% blir det svårt att finansiera ett ökat behov av underhåll, samt att både rymma redan planerade och nya investeringar. Detta måste regeringen ta i beaktande när de presenterar kostnadsramar för riksdagen.

Regeringen bör också se över andra och nya möjligheter till finansiering utöver anslagsfinansiering, samt även överväga att modernisera dagens planmodell då denna är ineffektiv och kostnadsdrivande. Att resurser hushålls med, att prioriteringar mellan investeringar är noggrant genomförda och att beslut om nya satsningar sker först efter det att både kostnader och nyttor är väl utredda, är av yttersta vikt för att klara framtida finansiering av Sveriges infrastruktur.

### **Industriinvesteringar måste följas upp av investeringar i infrastruktur**

Om industriinvesteringar inte följs upp av infrastruktuursatsningar riskerar flera investeringar att utebli. Därför är det oroande att Trafikverkets inriktningsunderlag tydligt visar på resursbrist både vad gäller eftersläpandet underhåll liksom investeringar i ny infrastruktur. I längden riskerar detta framtida industriinvesteringar i Sverige.

Ett tydligt exempel är Stora Ensos bruk i Skoghall, Värmland. I Skoghall tillverkas var sjätte vätskekartong i världen och det är ett av Stora Ensos viktigaste kartongbruk. För att fortsatt kunna investera och utveckla vår verksamhet där krävs ett triangelspår runt Karlstad. Trots att detta stråk trafikeras av gods med stora exportvärden och att ett triangelspår efterfrågats av samtliga berörda aktörer är detta inte prioriterat i nuvarande nationell plan, och med de resursbrister som beskrivs av Trafikverket finns en uppenbar risk för att det heller inte ryms i den kommande planen. Det är kontraproduktivt för Sveriges tillväxt.

### **Eftersläpat underhåll måste åtgärdas**

Befintlig infrastruktur är grunden för svenskt näringslivs tillgänglighet och konkurrenskraft. Att ta igen eftersläpande underhåll är kostsamt men det är även tidsödande. För att på bästa sätt säkerställa att detta underhåll tas igen bör en tidsatt, finansierad och blocköverskridande förankrad plan för att återta hela underhållsskulden på väg inom planperioden samt hela underhållsskulden på järnväg inom 20 år. Underhållsåtgärder från Trafikverket måste även planeras bättre så att stoppen i trafiken blir planerbara och hanterbara för svensk exportindustri.

### **Fokus på väg och järnväg**

Det är positivt att Trafikverket lagt stort fokus på underhåll av befintlig väg och järnväg, dock behöver underhållet moderniseras för att fungera mer effektivt. Kommande planperiod beräkna

2024-04-11

571 miljarder kronor behövas för underhåll för att bibehålla befintlig infrastrukturens funktion, 256 av dessa rör järnvägen. Det eftersatta underhållet på järnvägen beräknas till 84 miljarder. Stora Enso välkomnar att Trafikverket föreslår att under planperioden ta igen allt eftersatt underhåll på väg och så mycket av det eftersatta underhållet på järnväg som möjligt.

Dagens planprocess är krånglig och tidskrävande. För att kapa kostnader är det av yttersta vikt att Trafikverket arbetar med att effektivisera det egna arbetet – både vad gäller metodutveckling och beställarkompetens, men också att planprocessen uppdateras och moderniseras.

Satsningar på infrastruktur bör i och med Sveriges inträde i Nato, kunna ses ur ett bredare perspektiv. Detta då Sverige genom detta förbundit sig till att upprätthålla en fungerande infrastruktur för att vidmakthålla och stärka svensk försvarsförmåga.

### **Ökad transporteffektivitet**

En satsning på införandet av BK4- vägnätet, vilken möjliggör transporter med tyngre lastbilar och är av stor betydelse för att minska transporterens miljöpåverkan, bör inte konkurrera med medel som avsatts för upprätthållande av vägnätet i övrigt.

Eftersom ett brett införande av BK4 har en hög samhällsekonomisk lönsamhet är det positivt att Trafikverket i sitt underlag lyfter detta som en viktig åtgärd för att nå ökad transporteffektivitet. Vidare lyfts också digitalisering och automatisering som viktiga åtgärder för att kunna ställa om transportsektorn och stärka Sveriges internationella konkurrenskraft. Dock visar underlaget att hela BK1-vägnätet som Stora Enso tidigare önskat, inte når BK4 till 2025. Det är fortsatt av stort värde med ett snabbt införande, helst till 2026.

### **Stadsmiljöavtalen**

I antagen budgetproposition anges att stadsmiljöavtalen ska fasas ut. Dessa borde snarare utvecklas för att tydligare omfatta också godstransporter. Stadsmiljöavtalen skulle kunna vara en del av en riktad statlig satsning till kommunerna för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet. Denna satsning borde då kopplas till underhåll och infrastrukturinvesteringar gällande godstransporter. Om stadsmiljöavtalen ska fasas ut bör andra stöd till kommunala bärighetssatsningar övervägas.

### **ERTMS**

Det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS måste införas på ett sätt som harmoniserar med övriga Europa och som minimerar störningar. ERTMS har begränsad nytta för godstransporter i närtid och riskerar att leda till ökade kostnader för varuägare och minskad tillförlitlighet vilket medför att attraktiviteten minskar för järnväg. Stora Enso vill därför att interoperabilitet med Tyskland och Danmark säkerställs och att införandet av ERTMS sker i stråk. Trafikverket anger införandet av ERTMS som prioriterat och att det är helt nödvändigt att klara detta till 2040 för att inte riskera funktionaliteten, dock oroas Stora Enso av att både tidsplan och implementeringstakt inte är väl utarbetade. Det är också viktigt är att staten medfinansierar den ombordsutrustning

2024-04-11

som kommer att krävas. Annars riskerar kostnadsökningen att ha negativ påverkan på järnvägen som trafikslag.

Ett exempel som försvårar Stora Ensos godstransporter på järnväg är planerad uppgradering av ERMTS-versionen på Västerdalsbanan vilken riskerar att leda till stora kostnadshöjningar vilka överförs till transportköparna och därmed riskerar att omöjliggöra järnvägstransport på sträckan.

På samma sätt är det viktigt att vid införande av ERTMS säkerställa att industrilok och andra speciallok i små serier kan köra mellan industrispår, terminaler och de statliga banorna. Stora Enso ser en risk för att kostnaden för konvertering av dessa lok överstiger värdet av själva loken som ofta är ålderstigna. Regeringen bör därför undersöka nödvändigheten av systemet i dessa lok och/eller möjligheten till finansiering av den utrustning i loken som krävs när ERTMS införs i Sverige.

### **Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg**

Stora Enso välkomnade den fortsatta satsningen på näringslivsåtgärder på järnväg för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta, då behov av ökad kapacitet eller ökad bärighet snabbt kan uppstå. Ett särskilt anslag för näringslivsåtgärder skapar en mer snabbfotad beslutsordning. Åtgärderna som hittills har genomförts är positiva för gods på järnväg men det finns flera angelägna projekt som väntar på att genomföras.

Därför blev Stora Enso besvikna när regeringen i sitt fastställelsebeslut för 2022–2033 valde att begränsa näringslivspotten i tid till 2022–2027, vilket även innebar en halvering av anslaget till 600 miljoner kronor. Stora Enso anser att regeringen bör behålla och återställa näringslivspotten, men menar samtidigt att den behöver utvecklas i vissa avseenden för att de tillsatta medlen ska kunna nyttjas effektivt. Exempelvis måste Trafikverket göra om förslagen enligt deras planeringsprocedur, trots genomarbetade förslag från varuägare. Här finns en tydlig förbättringspotential för att snabbare komma till handling. På samma sätt bör mindre omfattande förslag kunna genomföras snabbare utan omfattande planering. Det behövs även informationsinsatser för att sprida kunskap om näringslivspotten både internt på Trafikverket och inom näringslivet. Stora Enso anser även att maxbelopp för projekt inom potten bör höjas till minst 150 miljoner.

### **Satsningar på infrastrukturen i Värmland**

Värmland kännetecknas av stora godsflöden där omfattande inflöden av timmertransporter, bland annat från Norge, är utmärkande för regionen. Även utflödena är stora och exporten av varor gör industrierna i Värmland till en viktig del för ekonomin regionalt likväl som nationellt. Ett triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan är av högsta prioritet för Stora Enso. Kapacitetsfrågan på Värmlandsbanan och Karlstad Central är av avgörande betydelse för att lyckas med den nationella godstransportstrategin inklusive satsningen Stockholm – Oslo. Ett triangelspår mot Skoghallsbanan ger kapacitets fördelar liksom dubbelspår Karlstad – Kil, men synergieffekterna mellan projekten ger ytterligare fördelar då båda åtgärderna har sammantaget stor påverkan på helheten.

2024-04-11

Järnvägssträckan Karlstad – Kil som idag är ett av Sveriges högst trafikerade enkelspår är en tydligt identifierad flaskhals för all trafik västerut. Detta begränsar påtagligt transporter till/från Göteborg, Norge, Värmland och Dalarna. Här krävs enligt Trafikverkets tidigare utredningar en satsning på dubbelspår Kristinehamn – Karlstad – Kil där högsta prioritet bör vara sträckan Karlstad – Kil.

Sträckan från Kil till norska gränsen är en högt belastad järnvägssträcka där det primära problemet är långa sträckor mellan mötesspår. Detta resulterar i långa väntetider på de mötesspår som finns. Väntetiden definieras som "skogstid" och uppgår för Stora Enso till ca 13 procent av total restid (2020) för köpta ved- och kartongleveranser. Tillkommande mötesspår skulle reducera total väntetid och därmed öka den totala kapaciteten.

### Rekommendationer

- De ekonomiska ramar som regeringen föreslår riksdagen måste rymma eftersatt underhåll, planerat underhåll, planerade objekt liksom nya objekt.
- Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder.
- BK1-vägnätet uppgraderas i sin helhet till BK4 och flaskhalsar åtgärdas senast 2026 och att kommunala vägnätet följer med i utvecklingen.
- Om stadsmiljöavtalen ska fasas ut bör andra stöd till kommunala bärighetssatsningar övervägas.
- Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg med höjd maxgräns till 150 miljoner och snabba på genomförandeprocessen.
- Införandet av ERTMS bör förändras anpassas till omvärldens utbyggnadstakt samt näringslivets behov vad gäller både tidsplan och implementeringstakt samt så att staten medfinansierar den ombordsutrustning som kommer att krävas.
- Satsningar på infrastruktur i Värmland är av yttersta vikt då denna region är eftersatt trots att inflödet och importen av råvara samt exporten av färdigvaror gör industrierna i Värmland till en viktig del för ekonomin regionalt likväl som nationellt.

**För Stora Enso,**

*Per Lyrvall*

**Per Lyrvall, Stora Enso Sverigechef**