



SVENSKT NÄRINGSLIV

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Vår referens/dnr:

2024-8

Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Herkulesgatan 17
103 33 Stockholm

Er referens/dnr:

LI2023/03919

2024-04-08

Remissvar

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen: För perioden 2026–2037

Inledning

Svenskt Näringsliv har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets rapport Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen.

Svenskt Näringsliv samlar 60 000 företag och 48 bransch- och arbetsgivarorganisationer.

Svenskt Näringsliv hänvisar även till respektive förbunds remissvar för detaljerade synpunkter.

Vår utgångspunkt i remissvaret är näringslivets användning av transportsystemet.

Sammanfattningsvis är Svenskt Näringslivs huvudsakliga medskick att:

- Infrastruktur är en förutsättning för konkurrenskraft och transportsystemet behöver i högre grad möta näringslivets behov.
- Sverige är ett handelsberoende land där internationell tillgänglighet är centralt. Växande företag behöver tillgång till marknader och kompetens i andra länder.
- Fokus på underhåll är välkommet och Svenskt Näringsliv instämmer i Trafikverkets beskrivning om vikten av att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen.
- Befolkningsökning och ekonomisk tillväxt ställer därtill krav på utveckling av infrastrukturen och kapacitetshöjande åtgärder.
- Alternativa finansierings- och genomförandeformer bör prövas för att möjliggöra tidigareläggning av investeringar och realisera samhällsnyttor.

Svenskt Näringsliv Confederation of Swedish Enterprise

Postadress/Address: SE-114 82 Stockholm Besök/Visitors: Storgatan 19 Telefon/Phone: +46 (0)8 553 430 00
svensknaringsliv.se Org. Nr: 802000-1858

- En ökad ramnivå med minst 20 procent förefaller rimligt.
- Trafikverket bör stärka arbetet för kostnadskontroll och ökad effektivitet vilket även behöver genomsyra upphandlingar.
- En fördjupad analys av transportsektorns klimatomställning behövs, och den styrmedelsutredning som aviserats i regeringens klimathandlingsplan är därför central.

Investera i infrastruktur för ökad konkurrenskraft

- Svenskt Näringsliv vill se en ambitiös och långsiktig politik för tillväxt som inbegriper infrastruktur.

För att Sverige ska ta sig uppåt i välståndsligan och bli en mer konkurrenskraftig ekonomi behöver produktiviteten i ekonomin öka.

Stärkt konkurrenskraft handlar om svenska företags förmåga att sälja och förse en marknad med varor och tjänster, ta del av möjligheterna som erbjuds på en globalt integrerad marknad och dra nytta av internationell handel. En väl underhållen infrastruktur med tillräcklig kapacitet bidrar till ett bättre företagsklimat.

En nyligen publicerad rapport från Svenskt Näringsliv visar emellertid att Sverige under flera år tappat placeringar i internationella jämförelser.¹ Ett exempel är IMD:s (International Institute for Management Development) ranking där vi nu ligger på åttonde plats. I IMD:s ranking placerar sig Sverige hyggligt i kategorin infrastruktur, men sämre inom den undergrupp som kallas grundläggande infrastruktur, vilket inkluderar transport- och energiinfrastruktur.

Sverige besitter många styrkor med innovativa företag, välskötta statsfinanser och ansvarstagande parter på arbetsmarknaden som gör oss väl rustade för den gröna omställningen. Samtidigt har Sverige utmaningar med till exempel elförsörjning, långa tillståndsprocesser och infrastruktur.

Det är mot ovan bakgrund Svenskt Näringslivs remissvar ska läsas.

Inriktningsunderlaget svarar i delar väl på frågeställningarna i regeringsuppdraget², särskilt avseende underhållsskulden. I andra delar är inriktningsunderlaget mindre detaljerat, till exempel om alternativ finansiering.

Att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen som Trafikverket föreslår är klokt. Underhållsskulden på vägar och järnvägar bör nollställas. Bristerna i infrastrukturen orsakar försenade leveranser, försvårar arbetspendling och minskar företagets tillväxtförmåga. Att underhålla Sveriges befintliga infrastruktur är mer lönsamt än att försumma underhållet för att sedan tvingas ersätta tillgångar i förtid.

¹ Svenskt Näringsliv (2024), Investera för ökad konkurrenskraft: [Investera för ökad konkurrenskraft \(svensktnaringsliv.se\)](https://svensktnaringsliv.se)

² Regeringen (2023), Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037: [Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 - Regeringen.se](https://regeringen.se)

Det övergripande transportpolitiska målet är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Transportsystemet skapar tillgänglighet för medborgare och företag, men en väl fungerande infrastruktur stärker även investeringsklimatet i hela landet, ett perspektiv som inte återspeglas i inriktningsunderlaget. Infrastruktur bör betraktas som en pusselbit för ett bättre företagsklimat, i likhet med utbyggd fossilfri elförsörjning eller stärkt kompetensförsörjning.

Ytterst handlar det om att företagens möjlighet växa och anställa i Sverige och därmed bidra till välbefinnande och sysselsättning.

Sammantaget krävs prioriteringar och reformer för en infrastruktur som möter näringslivets behov och gör att fler företag vill investera i Sverige.

En infrastruktur som möter näringslivets behov

- Svenskt Näringsliv efterfrågar en tillväxtinriktad infrastrukturproposition med utgångspunkt i näringslivets behov.
- En ökad ramnivå med minst 20 procent förefaller rimligt.

Ökad befolkning och ekonomisk tillväxt

Sveriges befolkning ökar, år 2050 kommer vi att vara strax under 12 miljoner invånare enligt Statistikmyndigheten SCB. I dag investerar företag i olika branscher i Sverige, 2023 uppgick näringslivets investeringar till 448,3 miljarder kronor, investeringstakten hos företagen ökade med åtta procent jämfört med 2022 enligt SCB.

Infrastrukturpolitiken bör givetvis vara långsiktig. Trafikverket bedömer i inriktningsunderlaget att godstransportarbetet ökar med 20 procent åren 2017–2040. Trafikverket konstaterar även att en ny godsprognos är under framtagande, men att resultat tyder på att utvecklingen kommer att vara i linje med historisk utveckling.

Svenskt Näringsliv betonar vikten av att infrastrukturplaneringen håller jämna steg med befolkningsökning och ekonomisk tillväxt för att Sverige fortsatt ska vara ett attraktivt land att investera i.

Kapacitetsutnyttjande

Delar av järnvägsnätet har i dag ett högt kapacitetsutnyttjande där regionaltrafik, person- och godstransporter samsas. Statistik som WSP har bearbetat för Svenskt Näringsliv visar att 28,7 procent av det statliga järnvägssystemet hade ett kapacitetsutnyttjande mellan 81–100 procent under den mest trafikerade tvåtimmarsperioden 2022.

För näringslivet kan konsekvensen av ett högt kapacitetsutnyttjande bli ett ökat kompromissbehov i tågplanarbetet, med risk för utträngning av till exempel godstrafik runt storstadsområden. Kapacitetsutmaningarna prognoseras till fler sträckor till 2040, inklusive på stambanor och betydelsefulla godsstråk.

Därför är det viktigt att kapacitet i hela järnvägssystemet tydligt redovisas i den fortsatta planrevideringen.

Internationell tillgänglighet

Sverige är ett handelsberoende land och internationell tillgänglighet är centralt. Växande företag behöver tillgång till marknader och kompetens i andra länder.

Infrastrukturplaneringen har potential att bättre knyta an till EU:s prioriteringar, särskilt det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Samarbete med Danmark, Norge och Finland är särskilt viktigt för Sveriges gränsregioner. Ett exempel är Öresundsregionen som är en av Europas största gränsöverskridande arbetsmarknadsregioner. Utmaningen med kapacitet och redundans över Öresund och frågan om en eventuell ytterligare fast förbindelse bör utredas i samverkan med Danmark efter att Trafikverket redovisat uppdraget som gavs i samband med beslut om nationell plan 2022.

Sveriges hamnar och flygplatser behöver rätt förutsättningar, skatter och avgifter bör därför ur ett internationellt perspektiv vara konkurrenskraftiga. Transportsystemet ska vara sammanhängande, väg- och järnvägar ska ansluta till sjöfart till flyg. Sjöfart hanterar över hälften av Sveriges varuimport- och export, och flyget är viktigt för att binda ihop Sverige med omvärlden. Tillräcklig isbrytarkapacitet krävs för att hamnar i norra Sverige ska vara öppna året runt, och en fortsatt förnyring av den ålderstigna statliga isbrytarflottan är helt nödvändig.

Flygresenärer till och från Sverige nyttjar framför allt Arlanda, Landvetter och Kastrup som alla är viktiga för tillgängligheten, och dessutom finns ett nätverk av regionala flygplatser i hela landet.

Det är bekymmersamt för investeringsklimatet i Sverige att Arlanda och Landvetter har mist internationell tillgänglighet. Nyligen redovisade som exempel Visit Sweden, Region Stockholm och Swedavia att Arlanda tappar mark, mellan 2018–2023 har antalet flyg och flyglinjer till Arlanda från utlandet minskat med 25 procent.³ Motsvarande utveckling återfinns inte i vårt närområde. En bidragande orsak till detta är sannolikt flygskatten som infördes 2018.

En ökad ramnivå med minst 20 procent förefaller rimligt.

Utgångsläget för planrevideringen är utmanande. I praktiken är planperioden 2026–2037 redan övertecknad i och med föregående planer, samtidigt som anslagen för vidmakthållande inte är tillräckliga för att bibehålla dagens funktionalitet på vägar och järnvägar.

Trafikverket konstaterar att en ökad ram med 20 procent skulle innebära att hela det eftersatta underhållet på väg kan återtas, järnvägens underhållsskuld minskar samtidigt som satsningar på ERMTS och BK4-nätet genomförs, vilket är angeläget för näringslivet.

Införandet av ERTMS är en förutsättning för att järnvägssystemet ska fungera, utökas och att kapaciteten (till exempel genom högre hastigheter) nyttjas fullt ut. Utrullningen av ERTMS behöver prioriteras högre i planrevideringen och ett större sammanhängande BK4-nät av vägar är positivt för transporteffektiviteten på väg.

³ Copenhagen Economics (2023), Hur tillgängligt är Stockholm med flyg? – Stockholmsregionens tillgänglighet 2023: [Sämre tillgänglighet till Stockholm Arlanda från utlandet – hotar utveckling och intäkter från turism i hela landet \(visitsweden.com\)](https://www.visitsweden.com)

Oaktat ramnivå är det välkommet att vidmakthållande prioriteras, men ju lägre ökning av ram desto tyngre behöver underhållet väga i anslagsfördelningen. Svenskt Näringsliv instämmer i Trafikverkets bedömning att det är centralt att ta hand om den befintliga anläggningen för att upprätthålla eller förbättra tillgängligheten i hela landet.

Anslag till trimmningsåtgärder, inklusive näringslivspotten, kan bidra till snabba och relativt begränsade insatser i transportsystemet. Näringslivspotten bör därför stärkas och utvecklas.

Svenskt Näringsliv framhåller även betydelsen av insatser i regioner där infrastrukturen utgör ett särskilt hinder för tillväxt, för att säkerställa att hela landet tar del av utveckling. I Svenskt Näringslivs rapport Företagens regionala utveckling finns bedömningar av infrastrukturen som hinder för tillväxt nedbrutet per län.⁴

Underhållsskulden

- Svenskt Näringsliv anser att hela underhållsskulden på vägar och järnvägar behöver återtas. Under nästa planperiod bör underhållsskulden på vägar nollställas och så stor andel av järnvägens underhållsskuld som är praktiskt möjligt återtas, med hänsyn till företagets trafikbehov. Att rusta infrastrukturen och öka tillförlitligheten är viktigt för näringslivets transporter.

Det eftersatta underhållet, och därav funktionaliteten, på vägnätet samt delar av järnvägen har förvärrats sedan 2019 enligt Trafikverket, och de medel som anslogs 2022 har varit otillräckliga för att bryta trenden.

Enligt Trafikverket är det möjligt att återställa underhållsskulden för väg under kommande planperiod med mer resurser till vidmakthållande i enlighet med förslaget till 20 procent högre ram, för järnvägen framgår emellertid att åtgärder för 12 av 91 miljarder kronor i underhållsskuld kan genomföras. Orsaken till detta är enligt Trafikverket att underhållsskulden har vuxit under en längre tid och det skulle krävas allt för stora begränsningar i trafiken för att kunna bortarbeta hela underhållsskulden under kommande planperiod. Även kompetensförsörjningen pekas ut som en flaskhals för åtgärder i järnvägen.

För Svenskt Näringsliv är underhåll en mycket högt prioriterad fråga i planrevideringen. Det gäller både för vägnätet som har en negativ utveckling samt för järnvägen där reinvesteringar i banor, och i el- och signalsystem behöver ske nästa och kommande planperioder.

Svenskt Näringsliv välkomnar ambitionsnivån att återta hela underhållsskulden på väg. På järnvägsnätet bör det vara möjligt att återta en större del av underhållsskulden, även med hänsyn till näringslivets behov av tillgängliga banor för trafik. Underhållsåtgärder i järnvägsanläggningen är komplexa och därför krävs samordning mellan olika aktörer och en prioritering av trafiken.

Reinvesteringar har ett inslag av självfinansieringsgrad eftersom en förbättrad teknisk status på anläggningen reducerar kostnader för akuta och avhjälpande underhållsinsatser.

⁴ Svenskt Näringsliv (2023), Företagens regionala utveckling: [Företagens regionala utveckling 2023 \(svensktnaringsliv.se\)](https://www.svensktnaringsliv.se/utveckling-2023)

Det är sannolikt inte möjligt att nollställa underhållsskulden på järnvägsnätet under kommande planperiod, inte utan allt för betydande inskränkningar av trafiken. Men ambitionsnivån bör vara högre än 12 av 91 miljarder kronor.

Hänsyn bör tas till förslagen i Trafikverkets redovisning av åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande.⁵

WSP har för Svenskt Näringsliv räknat på tre olika scenarion som beskriver anslagsbehov för att nollställa underhållsskulden till åren 2030, 2037 respektive 2040, från och med 2026. Alla siffror är uttryckta i miljarder kronor i 2023 års prisnivå. Till dessa siffror tillkommer en procentsats vilket utgör vilken ökning tillskotten innebär i förhållande till de årliga kostnaderna för att upprätthålla funktionalitet för väg respektive järnväg i planeringsramarna 0 %.

Slutår	Årligt tillskott för Väg i mdr (%)	Årligt tillskott för Järnväg i mdr (%)	Totalt årligt tillskott i mdr (%)
2030	7 (28,3 %)	18,3 (108,6 %)	25,3 (60,8 %)
2037	2,9 (11,8 %)	7,6 (45,2 %)	10,6 (25,3 %)
2040	2,3 (9,4 %)	6,1 (36,2 %)	8,4 (20,3 %)

Sammanfattningsvis anser Svenskt Näringsliv, i enlighet med Trafikverkets rapport, att den *lägsta* ambitionsnivån är att underhållsskulden inte tillåts växa ytterligare, samtidigt bör vi inte nöja oss med det. Underhållsskulden behöver hanteras och infrastrukturpropositionen bör kommunicera ett måldatum för väg respektive järnväg.

Långsiktighet krävs för att Trafikverket och företag ska ta höjd för högre anslag över tid, vilket även beskrivs i inriktningsunderlaget. Förutsägbara och gradvis ökade anslag möjliggör fler underhållsarbeten.

Det är därför motiverat att Trafikverket utreder i vilken takt järnvägsunderhållet kan genomföras effektivt och vilken tidsram som krävs för att nollställa hela underhållsskulden.

Svenskt Näringsliv välkomnar Trafikverkets fokus på operativ förmåga, det vill säga att kunna omsätta kunskap om anläggningen och dess nedbrytning till effektiva åtgärder.

Reformer för finansiering och genomförande

- Planprocessen har potential att fungera bättre och Svenskt Näringsliv välkomnar ett omtag kring flera frågor kopplat till dagens planeringsmodell. Svenskt Näringsliv vill även se reformer för effektivare färdigställande av nya objekt, till exempel genom att nyttja alternativa finansierings- och genomförandereformer.

Kostnadsökningar

Infrastrukturinvesteringar är i princip alltid förknippade med osäkerheter avseende nyttor och kostnader, särskilt i ett projekts tidiga skede. Svenskt Näringsliv anser att det därför är

⁵ Trafikverket (2023), Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll: På väg mot en ökad operativ förmåga: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1836955&dswid=-6532>

lämpligt att som Trafikverket anför, kunna ompröva projekt i planen, särskilt projekt i tidiga skeden och investeringar som ligger sent i plan. Samtidigt är det viktigt att beakta systemperspektivet, och inte minst den sammanlagda nyttan av ett stråk. Regeringen bör vid fastställandet av nästa nationella plan även väga in pågående och aviserade näringslivssatsningar.

Det är av stor vikt att investeringarna görs på ett effektivt sätt för att maximera så mycket infrastruktur som möjligt per investerad krona. Därför bör regeringen fortsatt styra och följa upp mot kostnadseffektiva investeringar inom ramen för nationell plan.

Stråkperspektivet behöver stärkas

Infrastrukturplaneringen bör förbättras utifrån ett stråkperspektiv. Samhällsnyttan och värdet för näringslivet av ett objekt blir som störst när ett stråk är färdigbyggt i sin helhet och en sammanhängande sträcka kan öppnas för trafik. Detta gäller olika typer av investeringar, såväl ny infrastruktur som en del reinvesteringar, till exempel utrullningen av BK4-vägnätet och ERTMS.

Alternativ finansiering

Trafikverket bedömer i inriktningsunderlaget möjligheten att använda tillkommande finansiering utöver planeringsramen. Trafikverket beskriver några objekt där myndigheten bedömer att det är möjligt såsom tunnlar, broar på väg, sidosystem till järnväg och kapacitetshöjande åtgärder i storstad.

Svenskt Näringsliv anser att alternativa finansierings- och genomförandeformer kan påskynda utvecklingen av infrastrukturen och att det även kan ge ökade möjligheter för ett effektivare genomförande. Alternativ finansiering är framför allt attraktiv i de fall kostnaden för investeringen kan återbetalas över tid, till exempel genom trafik- eller biljettintäkter.

Det är välkommet att inriktningsunderlaget tar ett grepp om tillkommande finansiering utöver anslag. Sverige har en betydande underhållsskuld som behöver hanteras parallellt med utvecklingen av infrastrukturen. I det läget bör olika former av alternativ finansiering övervägas. Lånefinansiering bör övervägas för angelägna objekt som i dag inte ryms i planeringsramen. Det är även angeläget att Sverige arbetar strategiskt med medfinansiering från EU, till exempel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF), och Nato.

Svenskt Näringsliv står naturligtvis till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande för förtydliganden eller frågor.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Karin Johansson
Vice vd

Nils Paul
Expert infrastruktur