



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Via e-post:
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Stockholm 2024-04-15

Ref LI2023/03919

Transportindustriförbundets remissvar för Remiss av Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Transportindustriförbundet är en trafikslagsoberoende intresse- och branschorganisation för de internationellt verksamma logistikföretagen i Sverige. Vår uppgift är att i våra medlemmars intresse bevaka, påverka, informera och ge råd avseende lagstiftning och andra regelverk och, inte minst, deras tillämpning och kontroll nationellt, nordiskt, europeiskt och globalt.

Vi tackar för möjligheten att svara på rubricerad remiss.

Transportindustriförbundet ansluter sig till Transportföretagens remissvar för rubricerad remiss, men vill speciellt betona följande element med bäring på den multimodala utvecklingen och på järnvägen;

- * Vikten av ett tydligt sammanhållet synsätt där de enskilda transportslagen genom infrastrukturella åtgärder kan samverka till gagn för ökad tillväxt och konkurrenskraft såväl för logistik- och transportnäringen som svenskt näringsliv generellt.
- * Planeringen saknar en tillräcklig grad av gränsöverskridande perspektiv och förhållningssätt vad gäller godstransporter.
- * Ökad transporteffektivitet och därmed också ökad hållbarhet samt även ökad konkurrenskraft kan uppnås med i sammanhanget små medel om utvecklingen gällande ökad längd, totalvikt och profil för såväl järnvägsgods- som väggodstransporter tidigt i kommande planperiod,
- * Elektrifiering av för näringslivet viktiga ännu ej elektrifierade järnvägsdelar samt för järnvägssystemet viktiga delar för att uppnå ökad robusthet och redundans samt forcerad förmåga ur ett beredskaps- och försvarsperspektiv måste säkerställas under kommande planperiod,
- * Underhållsskulden för såväl järnväg som väg måste arbetas bort helt även om det skulle innebära ett moratorium på nya tillkommande nationella objekt





*Järnvägens sidosystem såsom anslutningar till hamnar, terminaler, verkstäder, depåer, rangerbangårdar, uppställningsspår, industrispår måste förbättras genom en mängd små åtgärder förutom en ökad grad av elektrifiering, såsom reinvestering, signal- och trafikledningsåtgärder,

*Förvaltningsåtgärden, kodifiering av järnvägsnätet för godstrafik gällande vikt, längd och profil måste åtgärdas snarast vilket innebär ett effektivare nyttjande av järnvägssystemet, förbilligad administration gällande trafikledning såväl för Trafikverket som tågoperatörer samt ger korrekta impulser för planering av åtgärder syftande till längre, tyngre och större godståg.

*Prioritera ner långtidsutredandet av ytterligare förbindelser över Öresund och långtidssäkra kapaciteten över Öresundsbron genom åtgärder i södra Sverige samt säkerställ järnvägsfärjeförbindelsen mellan Sverige och Tyskland. Beslut om stöd till livstidsförlängning av nuvarande järnvägsfärjor bör ske tidigt liksom inledande av planering för nya statligt ägda, men ej driftade, järnvägsfärjor bortom de nuvarande bedömdas livslängd där dessa får en flerfunktionsförmåga med högsta isklass till gagn för beredskaps- och försvarsändamål.

*Järnvägssystemet måste planeras lika nationellt. Grundläggande förutsättningar för t.ex. industrispårsanslutningar skall vara likartade i såväl norra som södra Sverige.

*Behåll och utveckla näringslivspotten för mindre (<100 MSEK) åtgärder i det statliga järnvägsnätet under hela planperioden,

*Inför ett utvecklat stödsystem för kapillära järnvägsnätet m.m. med förebild från Tyskland, Österrike och Schweiz.

*Få den s.k. utvidgade ekobonusen för överflyttning från väg till järnväg på plats. Ett år är för kort tid och åtgärden bör utvärderas i samarbete med sektorn.

*Skapa prioriterade godstågskanaler i de viktigaste stråken som viks för tidskritiska godståg. Högre prioritet för godståg i flöden till och från våra viktigaste hamnar och terminaler.

Med vänlig hälsning

Transportindustriförbundet

Håkan Nilsson
Branschchef Transportindustriförbundet