

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037, rapport 2020:186

Innovationsföretagen tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och lämnar härmed remissvar på ovan nämnda underlag.

Bakgrund

En god utveckling och underhåll av den statliga transportinfrastrukturen är helt central för ett väl fungerande och hållbart samhälle. De prioriteringar som görs sätter ramarna och utgör förutsättningar för framtida utveckling. En utveckling som måste skapa förutsättningar att både uppnå klimatmål och övergripande transportpolitiska mål.

I en tid när förändringstakt kopplat till transportbehov och infrastruktur är stort behövs ännu med flexibilitet och möjlighet till omprioriteringar och omställning. Samtidigt behövs långsiktighet vad gäller att möta krav kopplat till omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel, nya fordonsslag, nya typer logistikkedjor och kontinuerligt förändrade resmönster.

För att kunna möta en förändrad behovsbild och ge utrymme för innovation och nya tankesätt så behöver Trafikverket på ett tydligare sätt ges möjlighet att arbeta med steg 1- och 2-åtgärder. De ekonomiska ramarna för den kommande infrastrukturperioden framstår också som helt otillräckliga, staten har även en viktig roll att fylla genom att stimulera efterfrågan på hållbara bränslen med olika former av styrmedel.

Innovationsföretagen menar att:

- Trafikverket underskattar investeringsbehovet av ny infrastruktur och de åtgärder som krävs för att möta klimatutmaningen.
- Staten behöver ta helhetsgrepp kring digitaliseringen och tillse att digital infrastruktur likställs med annan infrastruktur, i enlighet med EU:s intentioner.
- Beslutsunderlaget i nationell plan behöver i större grad utgå från livscykelkostnad på anläggningen. Ren prispress i investeringsbeslutet leder inte sällan till högre driftskostnader och en högre total kostnad under anläggningens livstid.
- Trafikverket behöver ges möjlighet att arbeta med steg 1- och 2-åtgärder då de är åtgärder som ger stor nytta för varje investerad krona.

- Trafikverket bör följa Boverkets exempel och arbeta med att minska regelbördan för att öka effektivitet och ge utrymme för innovation.
- Regeringen och Trafikverket behöver redan nu planera för det kompetenslyft som krävs inom myndigheter och företag när ny teknologi implementeras i transportsystemet.

Innovationsföretagens synpunkter på underlaget

Vi anser att Trafikverkets inriktningsunderlag i stora drag är informativt och ett genomarbetat dokument. Vi delar Trafikverkets bedömning avseende vikten av att arbeta för att nå klimatmålen, att påbörja elektrifieringen av vägtrafiken nu, att säkra standarden på svensk infrastruktur och att samverka mellan aktörer, både privata och offentliga för att utveckla infrastrukturen. Vår bedömning är dock att Trafikverket underskattar investeringsbehovet av ny infrastruktur samt de åtgärder som krävs för att möta ett förändrat och ökat transportbehov och den klimatutmaning vi står inför.

Utöver detta vill vi understryka följande aspekter, som vi bedömer är viktiga för att maximera potentialen i infrastrukturen framåt. För Innovationsföretagen är ett aktivt hållbarhetsarbete viktigt och detta bedrivs sedan länge både i medlemsföretagens egna verksamheter och i deras kunduppdrag. Eftersom transportsektorn står för en betydande del av Sveriges klimatpåverkan är det angeläget med det övergripande perspektivet gällande samordning mellan regioner och stat rörande integrerad samhällsplanering, för att genomföra åtgärder ur ett samlat transporteffektivitetsperspektiv. Därför är det bra att samverka mellan Trafikverket och regionerna betonas i inriktningsunderlaget.

Klimat

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, men inte i den takt som krävs för att nå klimatmålet. Att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen är ett faktum. Minskning av utsläppen enligt gällande klimatmål innebär en omställning av transportsystemet. För närvarande finns inga tydliga tendenser till ökad andel transporter på järnväg som ett hållbarare alternativ till vägtransport, utan snarare en utveckling åt det motsatta hållet. Samtidigt bedömer Trafikverket att transportsystemets möjligheter att på ett betydande sätt bidra till klimatmålen är begränsade. Önskvärt vore att miljöpotentialen med alternativ till fordonstrafik på väg på ett tydligare sätt kunde beskrivas i inriktningsunderlaget.

För att möta klimatutmaningen krävs ett sektorsövergripande arbete där flera politikområden samverkar. Trafikverket konstaterar att en fossilfri transportsektor kräver en omfattande elektrifiering, vilket i sin tur kräver en kraftig utbyggnad av laddinfrastrukturen. Samtidigt krävs en ökad användning av biobränsle, bland annat för den tunga trafiken som har längre till elektrifiering. Den kritiska faktorn här är tillgången till hållbart producerad biobränsle. Precis som Trafikverket skriver finns det starka skäl för att staten tar ansvar för att säkerställa såväl en laddinfrastruktur som tillgång till biobränsle. Själva utbyggnaden bör ske i samverkan med privata aktörer. Likaså har staten en viktig roll att fylla genom att stimulera efterfrågan på hållbara bränslen med olika former av styrmedel.

Järnväg

Trafikverket tydliggör att den infrastruktur som finns kommer att utgöra stommen även i framtidens infrastruktur. Vi måste säkerställa att underhållsarbetet också ger möjlighet att modernisera och digitalisera anläggningen. När anläggningen underhålls behöver den också utvecklas och nyskapas. Basnivån i underhållet är att återställa till beslutad standard, men vi menar att underhåll behöver ses som en möjlighet att förbättra. Befintlig infrastruktur har potential som kan nyttjas genom följande princip för underhåll, en omvänd 4-stegsprincip. Se varje underhållsobjekt som en möjlighet att digitalisera, elektrifiera och trafiksäkerhetsförbättra.

- *Prioritera:* Av vikt är även att renovera de mest samhällsviktiga delarna av transportsystemet först. Det är även av vikt att de insatser som genomförs på ett kostnadseffektivt sätt både ur ett produktionsperspektiv och ur ett brukarperspektiv. Det senare innebär till exempel att de som nyttjar transportsystemet inte ska drabbas av alltför utdragna projekt.
- *Förädla:* Större underhållsprojekt bör sträva efter att alltid förädla/ utveckla infrastrukturen, exempelvis genom användning av ny teknik och digitalisering.
- *Optimera:* Ofta finns potential att förbättra flöden i såväl gång, cykel och vägtrafik. Infrastrukturen bör också analyseras i sitt sammanhang, så att den lokala miljön kan utvecklas samtidigt. Vid varje större renoveringsprojekt bör möjliga optimeringar och lokal samhällsutveckling analyseras.
- *Renovera:* Renovera till beslutad standard är ett minimikrav.

Järnvägen får en medelstildelning i inriktningsunderlaget, vilken till stora delar handlar om att komma ifatt den underhållsskuld som finns i landets järnvägssystem sedan decennier tillbaka. Av godo vore om nyinvesteringar fick ett större utrymme i budgetramen, då dessa skapar möjligheter till regional utveckling och förbättrad konkurrenskraft nationellt och inom Europa. Det är värt att betona att regeringen i direktiven till Trafikverkets inriktningsplanering lyfte att funktionsmålen måste utvecklas inom ramen för hänsynsmålen. Det innebär konkret att tillgängligheten för människor och verksamheter måste utvecklas samtidigt som klimatmålen nås. Under överskådlig framtid är järnvägen det enda trafikslag som kan kombinera dessa ambitioner. Även med en övergång till elektrifierad vägtrafik har järnvägen en överlägsen energieffektivitet samtidigt som det endast är järnvägen som kan bidra till en strukturell regionförstoring. Samtidigt innebär byggande av järnväg en klimatskuld. En konsekvens av därför att järnvägen bör byggas ut snabbt i stråk med goda förutsättningar för både omfattande gods- och persontrafik.

De otillräckliga ekonomiska ramarna illustreras tydligt av det faktum att Trafikverket inte ser att det är möjligt att genomföra ens de projekt som finns i nuvarande plan, samtidigt som persontransportarbetet bedöms öka med 25–30 procent och inrikes godstransportarbete med cirka 50 procent. Det leder ofrånkomligen till negativa effekter som ökad trängsel, kapacitetsproblem och störningar i trafiken. De ekonomiska ramarna för den kommande infrastrukturperioden framstår därmed som helt otillräckliga, vilket Trafikverket bör betona betydligt kraftigare i inriktningsunderlaget.

Investeringar i järnvägsnätet tenderar att vara relativt begränsade i omfattning, samtidigt som järnvägen i hög grad är ett system. Flera aktörer har efterlyst en tydligare målbild för det svenska järnvägsnätet, senast Botniska korridoren i ett förslag om att

peka ut ett nationellt järnvägsnät för hela Sverige med en största tillåten hastighet om 250 km/h eller högre. Botniska korridorerna har stora likheter med Trafikverkets så kallade långsiktiga systemsyn i "250 km/tim med blandad trafik – Underlag till nationell plan, Rapport 2020:090". En sådan målbild skulle tydliggöra hur den svenska järnvägen ska utvecklas och därmed skapa en trovärdighet som är gynnsam för såväl privata som offentliga investeringar. En särskild investeringsaspekt gäller anskaffning av nya tåg.

De nya stambanorna handlar om att säkra tillräcklig kapacitet mellan de tre storstadsregionerna, bidra till regional utveckling samt att erbjuda ett miljömässigt och konkurrenskraftigt alternativ till flyg och bil längs sträckorna. Trafikverket genomför en översyn av systemet där de ekonomiska ramarna är begränsade. Som en följd av kostnadsbesparingar signalerar Trafikverket åtgärder som färre och externt placerade stationslägen utan anslutningar till befintliga stationer. Dessa åtgärder riskerar att dels reducera den samlade nyttan av systemet genom en lägre attraktivitet, dels innebära att ändpunktsmarknaden prioriteras på bekostnad av regional trafik. Innovationsföretagen ser stora risker med en översyn, som så ensidigt betonar kostnadsaspekten av de nya stambanorna, vilket kan leda till en suboptimering. Det rimliga förhållningssättet är att sträva efter en maximering av nyttan i förhållande till kostnaderna, eventuellt i olika budgetalternativ. Trafikverket bör framföra detta tydligt till regeringen för att förklara översynens begränsningar.

Livscykelanalys

Livscykelanalys för långlivad infrastruktur. En viktig drivkraft i ett innovationsföretag är att producera hållbara och kostnadseffektiva lösningar. För det krävs att beslut om nya investeringar väger investeringskostnad och driftskostnad lika. Beslutsunderlaget i nationell plan behöver i större grad utgå från livscykelkostnad på anläggningen. Ren prispress i investeringsbeslutet leder inte sällan till högre driftskostnader och en högre total kostnad under anläggningens livstid, trots att dessa är kända vid beslutet.

Fyrstegsprincipen

Dokumentet lägger i breda drag fram hur investeringar ska göras vad gäller järnvägar och vägar kopplat till byggnation och underhåll under den aktuella planperioden. Underhållssidan likväl som järnvägssidan får betydande anslag, vilket är av godo för infrastrukturutvecklingen. Trafikverket uttrycker att många upprättare av länsplaner vill möjliggöra statlig medfinansiering, från både nationella planen och i de regionala planerna för steg 1- och 2-åtgärder, men att det inte är möjligt enligt gällande tolkning av styrande förordningar. Samtidigt håller Trafikverket med om att det finns många steg 1- och 2-åtgärder som kan lösa brister på ett kostnadseffektivt sätt samt att tydligare regeringsuppdrag skulle kunna bidra till effektivare genomförande av steg 1- och steg 2-åtgärder med finansiering från staten. Att Trafikverket på ett tydligare sätt borde ges möjlighet att arbeta med steg 1- och 2-åtgärder ser även Innovationsföretagen vore önskvärt då de är åtgärder som typiskt ger stor nytta för varje investerad krona.

Gång och cykel

För att nå ökad färdmedelsandel för hållbara resor – som kollektivtrafik, cykel och gång – behövs satsningar på ny infrastruktur, men också förenklade regelverk. Satsningar på bättre alternativ till motoriserade vägtransporter kan skapa nyttor och bidra

till flera transportpolitiska mål, trots detta lyfter Trafikverket framför allt fram underhåll av befintlig infrastruktur som fokusområde. För att hållbara trafikslag ska kunna öka och på sikt utgöra en större andel av det totala trafikarbetet så behövs prioriteringar och tydligare satsningar på dessa transportsätt från nationell nivå. Återigen är det viktigt att statlig finansiering av steg 1- och 2-åtgärder möjliggörs för att skapa bättre förutsättningar för hållbar mobilitet.

Digitalisering

Pågående samhällsförändring med digitalisering medger potentialer till betydande nyttor för individer och organisationer med alltifrån förbättrad livskvalitet för medborgarna, positiva miljöeffekter och nya affärsmodeller för näringslivet. Viktigt är att det behövs en helhetssyn kring digitaliseringen med tillhörande infrastruktur och det paradigmskifte det kommer att innebära. Staten behöver ta helhetsgrepp kring frågan och tillse att digital infrastruktur likställs med annan infrastruktur, i enlighet med EU:s intentioner att jämställa och skapa synergier mellan digital infrastruktur, energiinfrastruktur och transportinfrastruktur.

Ägare av infrastrukturen

Framtidens infrastruktur har många ägare. Vi delar Trafikverkets analys att infrastrukturen i framtiden kommer vara mer delad mellan olika aktörer, både offentliga och privata. Regeringen bör utreda modeller som möjliggör blandat ägarskap av såväl digital-, energi- och transportinfrastruktur. Ny teknik såsom digitalisering och elektrifiering möjliggör också nya former av finansiering med privat kapital.

Kvalitet och innovation

Det är viktigt att ha stort fokus på kvalitet och innovation, vilket ger mer kapacitet för pengarna. Innovationsföretagen delar även Trafikverkets bedömning att infrastrukturinvesteringarna behöver prioriteras utifrån nyttan. Vi vill tillägga att för att maximera nyttan av de offentliga resurser som används för infrastruktur anser Innovationsföretagen att Trafikverket bör få i uppgift att jämföra med internationella erfarenheter, utvärdera genomförda projekt och premiera kvalitet och innovation. Sverige gör mycket bra, men ingen är bäst på allt. Internationella innovativa exempel erbjuder goda möjligheter att kopiera innovativa lösningar, både tekniska och organisatoriska. Globalt utvecklas nya innovationer inom infrastruktur och mobilitet som svensk transportplanering kan dra nytta av. Utvärderingar av kvalitet, nytta och innovation bör vara norm vid större infrastrukturinvesteringar. Sverige kan bli bättre på att dra nytta av internationella erfarenheter. Fokusera på kvalitet och innovation i upphandlingar inte lägsta pris. Detsamma gäller upphandlingsformer och affärsmodeller i dialogen med viktiga underleverantörer. För att nå längre behöver vi också hitta former med fokus på utveckling, kvalitet och innovation – och bort från ett kortsiktigt fokus på låga priser. Prispressen driver branschen mot riskminimerande, vilket hämmar möjligheten till innovation. Anläggningssektorn och Trafikverket bör också bidra till modernare byggande. Boverket vill minska regelbördan och öka innovationsgraden genom att reformera Boverkets byggregler. Trafikverket bör göra sitt arbete i samma riktning. Det bör kunna ge både ökad effektivitet och mer innovation.

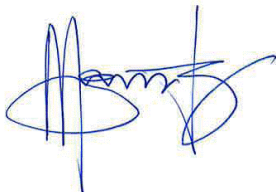
Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en stor utmaning för branschen. Infrastrukturen och trafiksystemet blir alltmer komplext och kravet på välutbildad arbetskraft ökar. Kompetensbristen är fortsatt mycket stor på viktiga områden för infrastrukturarbetet. Både högskolans kapacitet måste stärkas, men näringslivet har en större förmåga, inte minst om vi öppnar för mer internationell kompetens och förmåga. Trafikverket gör en korrekt analys att branschen behöver rekrytera ännu mer i samband med pensionsavgångar. Staten behöver därför utöka och anpassa utbildningarna för att möta branschens behov, både utbildning och fortbildning. Regeringen och Trafikverket behöver redan nu planera för en kompetensförflyttning när ny teknologi implementeras i transportsystemet. Kompetensen kommer att behövas både inom innovationsföretag och myndigheter.

Eventuella frågor kan ställas till:

Magnus Höij, magnus.hojj@innovationsforetagen.se, tel: +46 70 310 35 00
Eskil Sellgren, eskil.sellgren@innovationsforetagen.se, tel: +46 70 591 27 99

INNOVATIONSFÖRETAGEN



Magnus Höij, förbundsdirektör