



En rapport från  
den partsgemensamma  
arbetsgruppen transporter  
och infrastruktur,  
2023

# Inspel till nystart av logistikstrategi

– För konkurrenskraft, handel och sysselsättning



## **Om Industrirådet**

Industrirådet samlar företrädare för företag och anställda i den svenska industrin. Medlemmar är ett 20-tal arbetstagar- och bransch och arbetsgivarorganisationer. Industrin i Sverige sysselsätter direkt och indirekt knappt en miljon personer vilket utgör 20 procent av sysselsättningen. Industrin står för ca 20 procent av BNP och 77 procent av exporten. Industrins parter samverkar i frågor som stärker industrins konkurrenskraft.

## Förord

Industrirådet samlar företrädare för företag och anställda i den svenska industrin. Medlemmar är ett 20-tal organisationer, både fackliga och bransch- och arbetsgivarorganisationer<sup>1</sup>. Industrin står för en stor del av svensk export, innovationer och jobb. Genom Industrirådet förs en löpande dialog med regeringen i frågor som rör förutsättningarna för industrins konkurrenskraft. För bland annat detta ändamål har Industrirådet utsett ett Industrins utvecklingsråd som ansvarar för att verksamheten utvecklas i enlighet med samarbetsavtalets innehåll och anda. Utgångspunkten i arbetet är hur politiken bäst kan bidra till vårt lands övergripande mål – att vara en ledande välfärdsnation, med framgångsrika företag, utvecklande arbeten och en långsiktigt hållbar tillväxt.

Detta uppdaterade inspel till logistikstrategin beslutades av Utvecklingsrådet på dess möte 26 september 2023.

### **Arbetsgruppen för transporter och infrastruktur:**

Jenni Ranhagen

*Näringslivets Transportråd (ordförande)*

Karin Aase

*Teknikföretagen (vice ordförande)*

Aleksandar Zuza

*Industrifacket Metall*

Anna Krantz

*GS Facket för skogs-, trä- och grafisk bransch*

Elin Swedlund

*Skogsindustrierna*

Johan Sittenfeld

*Sveriges Ingenjörer*

Magnus Gerenz

*Unionen*

Mathias Ternell

*Jernkontoret*

Sandra Lindström

*Svemin*

Sara Sundquist

*Livsmedelsföretagen*

## Sammanfattning

Svensk industri konkurrerar på en global marknad som kännetecknas av hård konkurrens från företag både i etablerade och nya industriländer. Svensk industritradition har skapat en rad världsledande företag inom olika branscher. I takt med ändrad efterfrågan, lagstiftning, klimathot och geopolitik, förändras och utvecklas industrins företag och branscher. För fortsatt konkurrenskraft behöver industrin investera i forskning, utveckling och innovation. En förutsättning för detta är en politik som har långsiktiga mål och rätt styrmedel.

Ett viktigt långsiktigt mål är ett transportsystem som är robust, hållbart och effektivt. Genom en utbyggd infrastruktur och en politik som uppmuntrar och främjar utvecklingen av effektivare transporter kan mål om klimatneutralitet nås, samtidigt som välfärden bibehålls. Miljö och ekonomi går hand i hand när transporterna effektiviseras.

En gemensam vision för godstransporter behövs och industrin har samlats kring denna:

*”Ett robust, effektivt och hållbart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet.”*

Följande områden, med många angelägna åtgärder inom varje område, anser industrin att regeringen bör inkludera i en logistikstrategi:

- Logistik och konkurrenskraft med fokus på godstransporternas nytta
- Transportpolitiska målet med tillgänglighet som främsta fokus
- Bättre infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv
- Automatisering, digitalisering och horisontella samarbeten har stor betydelse för utvecklingen av den svenska konkurrenskraften
- Effektivitet i alla trafikslag (fordon) utifrån respektive trafikslags förutsättningar
- Effektiva styrmedel som tar hänsyn till konkurrenskraften

Industrirådet önskar att regeringen återigen tillsätter ett logistikråd. Rådet kan vara infrastrukturministerns diskussionsforum i väsentliga frågor inom transportpolitiken och utgå från ett godstransportperspektiv. Logistikrådet bör bestå av representanter från hela logistikkedjan med varuägare (transportköpare), fackförbund, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare. Framöver kan Logistikrådet ha en central roll i det fortsatta arbetet med implementeringen av logistikstrategin.

## Inledning

### – industrins förutsättningar och en vision för godstransporter

Svensk industri är motorn i svensk ekonomi. Den har en avgörande roll för det svenska samhällets utveckling och välbefinnande. Svensk industri är internationell med en stor del av företagets verksamhet utomlands. Trots det finns ofta huvudkontor, produktutveckling och avancerad produktion i Sverige. De internationella företagen bidrar på ett avgörande sätt till det industriella kunnandet och utvecklingskraften i Sverige. Mindre och medelstora industri-företag spelar en betydelsefull roll som utvecklare av nya branscher och produkter samt som leverantörer och strategiska partners till de stora företagen.

Svensk industri är beroende av en global marknad som kännetecknas av hård konkurrens från företag både i etablerade och nya industriländer. Det globala industrilandskapet förändrats de senaste åren, inte minst till följd av pandemin och Rysslands invasion av Ukraina. Regionaliseringen har ökat till följd av bland annat behovet av att reducera sårbarheten i de globala värdekedjorna och omställningen mot en fossilfri ekonomi.<sup>2</sup>

Sverige är beläget i Europas utkant och många industrier har långa transport-avstånd både inom landet och till de viktigaste marknaderna. Valfungerande och kostnadseffektiva logistikkedjor är en grundläggande förutsättning svenska företags internationella konkurrenskraft. Valfärden i Sverige är beroende av såväl import som export av varor. Samtidigt är tillståndet för stora delar av svensk infrastrukturen idag kritiskt. Enbart det eftersatta underhållet av befintliga vägar och järnvägar – underhållsskulden – beräknas fördubblas mellan åren 2015 och 2033, från 59 till 113 miljarder kronor. Bristande underhåll påverkar redan idag företagets verksamhet och utvecklingsmöjligheter negativt.<sup>3</sup>

Politiska beslut har stor betydelse för industrin. Viktiga förutsättningar för en framgångsrik industri som politiken har stort inflytande över är exempelvis en utbyggd infrastruktur, väl fungerande energiförsörjning till konkurrenskraftiga priser, industrirelevanta utbildningar av hög kvalitet, ett fungerande forsknings- och innovationssystem, liksom frågor som rör beskattning och förutsättningar för ägande av företag. Politikens starka inflytande över villkor och förutsättningar för industrins verksamhet understryker behovet av en nära dialog mellan industrins parter, regering och riksdag.

Sveriges medlemskap i EU innebär att många politiska beslut av betydelse för industrin fattas på europeisk nivå. Det gäller även inom områden som transport, infrastruktur och klimatomställningen av transportsektorn. Den gemensamma hemmamarknaden inom EU möjliggör en konkurrensneutral utformning av lagar och regelverk och underlättar harmonisering/standardisering av villkoren, inte minst inom miljöområdet. I det europeiska samarbetet är det samtidigt viktigt att säkerställa att hänsyn tas till väsentliga svenska industriintressen.

## En vision för godstransporter

Handel förutsätter transporter, såväl godstransporter som personresor, och är beroende av både import och export i globala värdekedjor. En gemensam vision för godstransporter behövs och industrin har samlats kring denna:

*”Ett robust, effektivt och hållbart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet.”*

**Den allt hårdare globala konkurrensen** leder till skärpta krav på ständiga förbättringar för både näringslivet och Sverige som nation. Sverige har under lång tid legat i framkant vad gäller transporter och logistik, men kan inte vila på gamla meriter. Omvärlden förändras snabbt och utvecklingen måste hela tiden föras framåt. Att begränsa transporter är att begränsa handeln. Ett exportland som Sverige kan inte ha en politik som begränsar transporterna. I stället måste en politik föras som uppmuntrar till effektivare transporter och som driver och skapar incitament till innovation och utveckling.

**Klimatet är vår allra största utmaning** och Sveriges mål är att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Transportsektorn står för ungefär en tredjedel av de totala växthusgasutsläppen i Sverige. Det är därför naturligt att transportsektorn är i fokus för åtgärder inom klimatområdet. Om Sverige ska nå de klimatpolitiska målen och klimatneutralitet måste alla möjligheter att minska utsläppen tas tillvara. Utmaningen är att minska klimatpåverkan genom insatser som inte samtidigt leder till försämrad välfärd.

Miljö och ekonomi går hand i hand när att transporterna effektiviseras. Sett ur industrins perspektiv finns inget motsatsförhållande eftersom klimatsmarta transporter ger god transportekonomi. Exempel som högkapacitetsfordon<sup>4</sup> och horisontella samarbeten<sup>5</sup> illustrerar detta. I båda fallen är det trafikarbetet som minskar men inte transportarbetet<sup>6</sup>. Ytterligare exempel där miljö och ekonomi går hand i hand är automatisering, digitalisering och elektrifiering.

**Beredskapshänsyn ska vara en integrerad del** av utveckling och planering av transportsystemet. Pandemin, olyckan i Suez-kanalen där ett lastfartyg fastnade på tvären och inte minst Rysslands invasion av Ukraina, är alla händelser som har tydliggjort att industrin behöver fungerande logistik i kris och krig. Robusthet och redundans är förmågor som bör stärkas för att transportsystemet ska kunna klara av både fredstida krissituationer och höjd beredskap.

**Logistiken fungerar inte utan människor.** Idag är det ett stort underskott av personal inom transport- och infrastrukturområdet samtidigt som den snabba teknikutvecklingen ställer ökade krav på att medarbetarna har rätt kompetens. Industrin är beroende av det offentliga utbildningssystemet för sin kompetensförsörjning och behöver ett utbildningssystem som genomsyras av hög kvalitet och relevans. Utbildningsutbudet behöver också i större utsträckning anpassas till de yrkesverksammes behov.

**Forskning och innovation** är en viktig del av Sverige konkurrenskraft. Även transportsystemet är beroende av ständig utveckling för att effektiviseras och förbättras. Merparten av den forskning och utveckling som bedrivs i Sverige bekostas av näringslivet. Staten har dock en viktig roll att spela i att stimulera forskningssamarbeten, stärka landskapet för testbäddar och som finansiär av nationella forsknings- och innovationsprogram<sup>7</sup>. Staten har också en roll i att säkerställa att de regelverk som finns är anpassade för både testning och implementering av nya innovativa lösningar.

**Hela transportkedjan måste vara politikens utgångspunkt.** Politiken måste se till det som kallas logistik och inte enbart till infrastrukturen eller varje trafikslag var för sig. Logistikerna utgår från helheten och inte från de enskilda delarna. Logistikerna utgår också från handel och från företagen som är transportköpare, det vill säga varuägarna. En politik med logistik i fokus leder till minskat trafikarbete, men inte minskat transportarbete. Det betyder i sin tur fortsatt handel, exportinkomster till landet och därmed möjligheter till välfärdssatsningar.

**Att skapa effektiva logistiksystem** som främjar handel och minimerar utsläpp är fullt möjligt. Sverige har bättre förutsättningar än många andra länder att genomföra detta. Det geografiska läget i utkanten av Europa med långa transportavstånd gör att olika typer av förbättringsinsatser kan ge goda resultat, såväl ekonomiskt som klimat- och miljömässigt. En lång tradition av samverkan mellan politiskt ansvariga, myndigheter, näringsliv och universitet och högskolor är en bra grund att stå på då de nödvändiga satsningarna ska genomföras.



250973 8  
2261  
MAXGROSS 30 480 KGS  
TARE 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

232601 7  
2261  
MAXGROSS 30 480 KGS  
TARE 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

188084 2  
2261  
MAX. WT. 30 480 KGS  
TARE WT. 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

204156 5  
2261  
MAX. WT. 30 480 KGS  
TARE WT. 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

225226 0  
2261  
MAXGROSS 30 480 KGS  
TARE 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

155115 8  
2261  
MAXGROSS 30 480 KGS  
TARE 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

109183 8  
2261  
MAX. WT. 30 480 KGS  
TARE WT. 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

835588 8  
2261  
MAXGROSS 30 480 KGS  
TARE 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

658445 7  
2261  
MAXGROSS 30 480 KGS  
TARE 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM

210697 0  
2261  
MAXGROSS 30 480 KGS  
TARE 2 220 KGS  
PAYLOAD 28 260 KGS  
CUB. CAP. 33.2 CUM





## Inspel till en uppdaterad logistikstrategi – industrins önskemål för utveckling av transportsystemet

Detta kapitel samlar de åtgärder industrin anser behövs för att godstransporter i Sverige ska kunna fortsätta att utvecklas och effektiviseras och samtidigt ge förbättrad konkurrenskraft för svenska företag. Åtgärderna listade i detta kapitel avser det Industrirådet anser att regeringen bör inkludera i arbetet med en uppdaterad logistikstrategi, och som styr mot visionen: *Ett robust, effektivt och hållbart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet.* Vissa åtgärder återfinns under flera rubriker eftersom samma åtgärd kan ha bäring på olika områden. Precis som inom andra politikområden så är långsiktiga regler och stabila förutsättningar viktigt inom den förda transport- och infrastrukturpolitiken.

### Logistik och konkurrenskraft med fokus på godstransporternas nytta

Behovet av godstransporter är ett mått på svenska exportföretags konkurrenskraft på världsmarknaden. När det kommer till transporter och infrastruktur avgränsas tyvärr begreppet konkurrenskraft många gånger till trafikslagens relativa konkurrenskraft inom landet. Den globala dimensionen, liksom industrins konkurrenskraft, glöms ofta bort. För industrin är konkurrenskraft förmågan att konkurrera på en internationell marknad.

Alla trafikslag är viktiga och transportsystemet ska ses som ett sammanhängande system med stråk och noder. Alla trafikslag kan behövas i en logistikkedja, som inte sällan har sitt slut utanför Sveriges gränser.

### Industrins åtgärdsförslag:

- Myndigheter inom politikområdena transport, infrastruktur och miljö bör i sina regleringsbrev få instruktion om att främja godstransporter med utgångspunkten att alla trafikslag behövs och ska effektiviseras utifrån sina förutsättningar. Även nyttan med godstransporter och vikten av internationell konkurrenskraft för svenska företag ska ingå i myndigheternas regleringsbrev.
- Ett logistikråd bör återtillsättas. Logistikrådet ska vara infrastrukturministerns diskussionsforum i väsentliga frågor inom transportpolitiken och utgå från godsets perspektiv. Logistikrådet bör bestå av representanter från hela logistikkedjan med varuägare (transportköpare), fackförbund, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare. Logistikrådet har en central roll i det fortsatta arbetet med implementeringen av logistikstrategin.
- Ett kansli bör etableras med uppdrag att planera och driva arbetet med logistikstrategin och logistikrådet. Det är viktigt att kansliet har rätt mandat och tilldelas tillräckliga resurser för uppdraget.

## Transportpolitiska målet med tillgänglighet som främsta fokus

Den övergripande styrningen för det svenska transportsystemet sker genom det av riksdagen beslutade transportpolitiska målet. Målet består av ett funktionsmål och ett hänsynsmål, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Första meningen i det övergripande funktionsmålet – *transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet* – tydliggör att tillgänglighet är en utgångspunkt i transportpolitiken.

För industrin är tillgänglighet ofta det grundläggande behovet, tillsammans med tillförlitlighet. En logistikkedja är inte starkare än sin svagaste länk. Industrin önskar dock ännu större fokus på tillgänglighet eftersom problem i transportsystemet ofta uppstår till följd av dålig tillgänglighet. Detta blir extra kännbart för de industrier som verkar på landsbygden. Brister märks till exempel vad gäller vinterväghållning (snöröjning), underhåll och bärighet för alla transportslag.

Ett tillförlitligt och tillgängligt transportsystem är robust och klarar som sådant av yttre störningar utan att de ger större påverkan på transportsystemets förmåga. De är således även grundläggande behov för att klara av samhällets försörjningsberedskap.



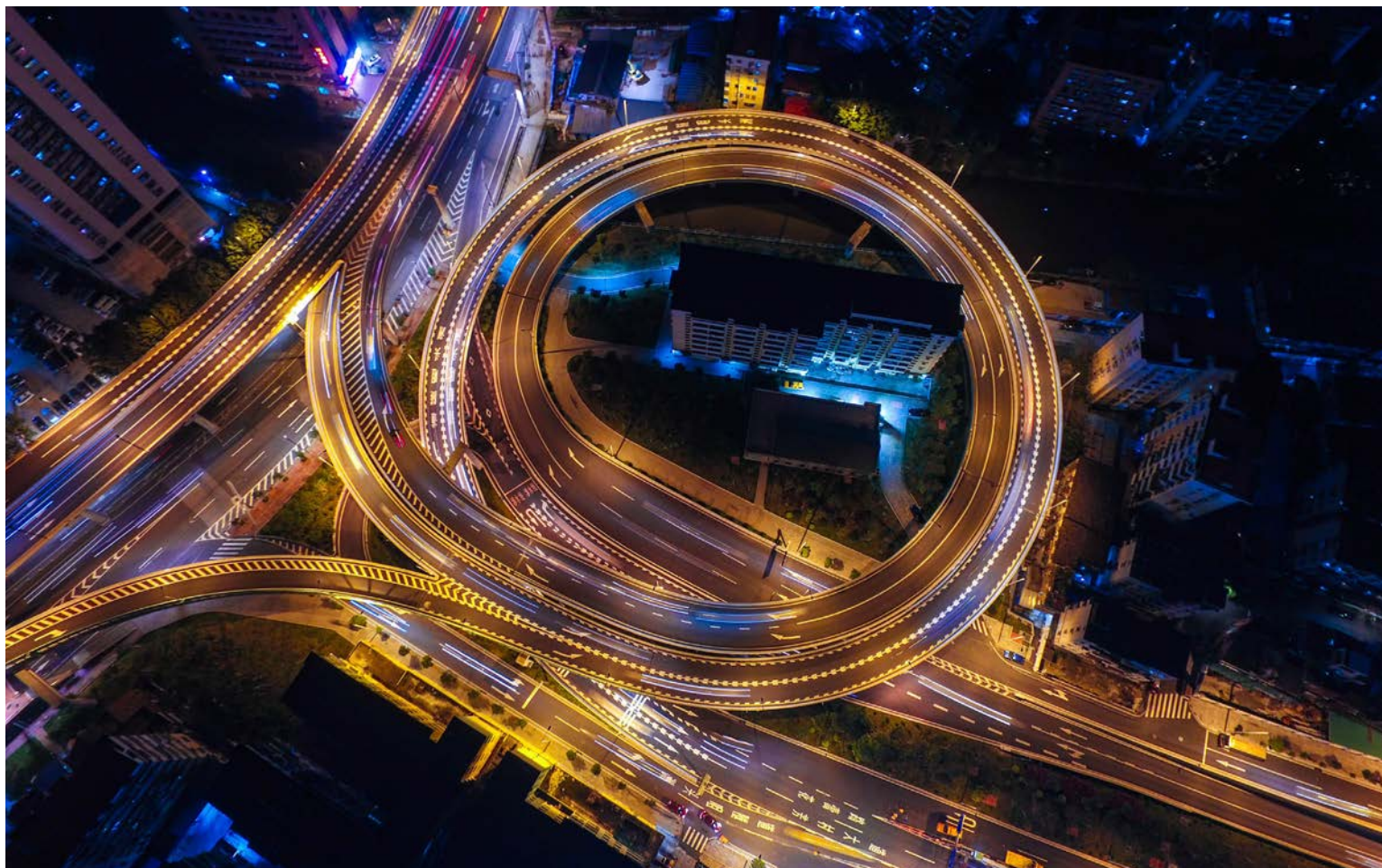
## Industrins åtgärdsförslag:

- Tillgänglighet bör fortsatt vara det övergripande målet för transport- och infrastrukturpolitiken samtidigt som hänsynsmålet<sup>8</sup> som handlar om säkerhet, miljö och hälsa ligger fast.
- Trafikverket bör åläggas att ta fram en underhållsplan som i stället för fyra år sträcker sig 20 år framåt i tiden. Intentionen ska vara att ta igen det eftersläpande underhållet, så att Trafikverket på sikt bara utför förebyggande underhåll. Enligt Svenskt Näringslivs beräkningar kommer det eftersatta underhållet av befintliga vägar och järnvägar, det vill säga underhållsskulden, att fördubblas mellan åren 2015 och 2033, från 59 till 113 miljarder kronor. Bristande underhåll påverkar redan idag företagets verksamhet och utvecklingsmöjligheter negativt.<sup>9</sup> Eftersläpande underhåll är dessutom uppskattningsvis ungefär fyra gånger dyrare än förebyggande underhåll.<sup>10</sup> Underhållsplanen måste tydligt visa vilka anslag för underhåll som behövs för att nå förebyggande underhåll.
- Alla järnvägsbanor, som är viktiga för industrin, ska underhållas så att kvaliteten motsvarar vad banorna en gång byggdes för. Den gällande nationella planen för 2022–2033 innebär att underhållsskulden på järnväg endast minskar något från 46 till 37 miljarder kronor.<sup>11</sup> En praxis för vad som kan anses som lägsta acceptabla nivå på underhåll bör utformas av Trafikverket. Denna praxis utgör därefter ”bottenplattan” i det fortsatta underhållsarbetet.
- Regeringen bör säkerställa att alla tåg företag hanteras på likartat sätt vid rangering och därför bör rangering vara ett statligt ansvar.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla rangerbangårdarna. Utan väl fungerande rangerbangårdar kan inte godstrafiken på järnväg fungera smidigt. Samtidigt bör en kapacitetsförstärkning genomföras för att möjliggöra längre, tyngre och större tåg.
- Underhåll för vägar bör öka ytterligare så att kvaliteten på vägnätet inte fortsätter att försämrats. Den gällande nationella planen för 2022–2033 innebär en kraftig ökning av underhållsskulden på väg, från 25 till 76,5 miljarder kronor. Det bristande underhållet av vägar försämrar industrins konkurrenskraft och har utöver godstransporter en negativ effekt på till exempel möjligheten till kompetensförsörjning genom arbetspendling.<sup>12</sup>
- Bärighetsanslaget, det vill säga den del av underhållsanslaget som avser vägar med sämst bärighet, bör höjas i den nationella planen för att skapa möjligheter för industriutveckling i hela landet.
- Regelverket för enskilda vägar bör ses över och bidraget bör indexeras.
- Staten måste skyndsamt ge ett besked och ta fram en investeringsplan för förnyelsen av hela isbrytarflottan, eftersom de gamla isbrytarna är uttjänta och behöver ersättas fram till 2030. I nationella planen för 2022–2033 finns finansiering för två nya isbrytare men på sikt räcker det inte för att säkra goda förutsättningar för transporter till och från svenska hamnar året om i hela landet. Finansiering av ytterligare kapacitet bör ske via den kommande nationella planen för perioden 2026–2037.
- Vinterväghållning på sjövägen (isbrytning) måste likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och bör därför finansieras på samma sätt, via Trafikverkets anslag för drift och underhåll. Sjöfartsverket kan fortsatt ha det operativa ansvaret.

## Bättre infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planperioden är tolv år med en revidering vart fjärde år. Riksdagen beslutar om den ekonomiska ramen för planperioden och Trafikverket tar sedan på uppdrag av regeringen fram en nationell plan och regionerna tar fram länsplaner. En nationell plan är förknippad med stora osäkerheter inte minst vad gäller kostnadsberäkningar, eftersom den sträcker sig över en förhållandevis lång tidsperiod. Trafikverket kan inte veta alla förutsättningar tolv år fram i tiden och projekt som är viktiga att genomföra idag kanske inte är det om tolv år då samhället kan ha helt andra behov och stå inför helt andra utmaningar.

Infrastrukturens bidrag till ökad tillväxt i ett land är däremot väl känt. Trots detta är det många industrier som har svårt att få behoven tillgodosedda. En bidragande anledning är godsets låga värdering i de samhällsekonomiska kalkylerna, men också att industrins transportbehov sträcker sig över många regioner och ofta har internationella kopplingar. Industrin har länge efterfrågat att ett stråk- och nodtänkande ska genomsyra alla infrastrukturinvesteringar. Infrastrukturplaneringen sker inte på det sättet idag utan utgår från många små delprojekt. Ostkustbanan är en illustration, med 17 delprojekt trots att banan är en lång, sammanhållen enkelspårig järnväg. Byggnad av infrastruktur är även ett område i behov av ny teknik och innovation.



## Industrins åtgärdsförslag:

- Regeringen bör säkerställa att Trafikverkets mandat breddas för att göra det möjligt att föreslå åtgärder för hela transportsystemet, vilket innebär att begränsningar kopplade till sjöfarten och luftfarten i den långsiktiga infrastrukturplaneringen behöver ses över.
- Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att tydligare koppla industriinvesteringar till infrastrukturutbyggnad i nationell plan. Idag har Trafikverket ingen sådan process, varför flera stora investeringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen<sup>13</sup>.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att även kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de industrier som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i produktionskapacitet.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utarbeta nya arbetsätt för att bättre fånga godstransporternas behov av stråk i infrastrukturplaneringen. Målsättningen bör vara att säkerställa möjligheten att utveckla hela stråk, i stället för som idag införa kortare etapper i slutet av planperioden. Dagens process leder till upphuggna projekt och ineffektivitet. Det är i regel först när projekt slutförs som nyttan av det kan realiseras för användare.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vid planrevidering se över aktualiteten för objekt i gällande plan på grund av de osäkerheter som en lång planperiod medför.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att redovisa genomförda åtgärder, enligt Fyrstegsprincipen<sup>14</sup>, för att säkerställa hög effektivitet i transportsystemet och att befintlig infrastruktur används bättre.
- Regeringen bör tillsätta en ny kapacitetsutredning. Den förra från år 2012 var ett viktigt steg framåt för att använda befintlig infrastruktur på ett effektivt sätt.
- Regeringen bör ge Trafikverket, VTI och Trafikanalys i uppdrag att utvärdera, uppdatera och utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar för gods. Det gäller utveckling av godstidsvärden och möjlighet att räkna på potential till förädlingsvärde i stället för bara varuvärde. Samhällsekonomiska kalkyler är viktiga för att säkerställa en långsiktig och politiskt förankrad plan. Ett långsiktigt uppdrag om att utveckla metodiken för nettonuvärdeskvoterna (NNK) för gods skulle ge politiken ett bättre beslutsunderlag för att kunna prioritera projekt med högst samhällsekonomisk nytta.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att driva innovation och ny teknik vid upphandling av infrastruktur, inklusive att främja och underlätta utbyggnad av digital infrastruktur. Ett exempel på att det kan ge ökad effektivitet, kortare genomförandetid och lägre kostnader är norska Nye veier<sup>15</sup>.
- Behåll investeringspotten för marknadsåtgärder på järnväg, den så kallade näringslivspotten, efter år 2027. Näringslivspotten infördes under planperioden 2018–2029 och omfattar 100 miljoner kronor per år till åtgärder till gagn för godstrafiken. Den gällande nationella planen för 2022–2033 innebär i praktiken en halvering av investeringspotten, eftersom den endast ska finnas i sex i stället för tolv år och därefter utvärderas.
- Infrastrukturåtgärder enligt redan genomförda överenskommelser i EU:s TEN-T<sup>16</sup> ska färdigställas för att ge transportkorridorer (stråk) med internationella kopplingar rätt standard och funktion.
- Regeringen bör överväga att i den nationella planen klassa om implementeringen av 74 tons lastbilar, och tillhörande vägnät med bärighetsklass 4 (BK4)<sup>17</sup>, från anslagsposten underhåll (bärighet) till anslagsposten utveckling av transportsystemet.

## Teknisk utveckling med stor betydelse för den svenska konkurrenskraften

Svensk industri, både fack och arbetsgivare, har länge bejakat teknikutveckling. Automatisering har pågått under lång tid, från införande av förarlösa truckar på lager, till användning av robotar i produktionen och självkörande fordon i gruvor. Inom transportområdet finns många möjligheter till automatisering, digitalisering, elektrifiering och horisontella samarbeten<sup>18</sup>. Åtgärderna leder till att befintlig infrastruktur kan utnyttjas bättre samtidigt som Sverige fortsätter att ligga i teknisk framkant.

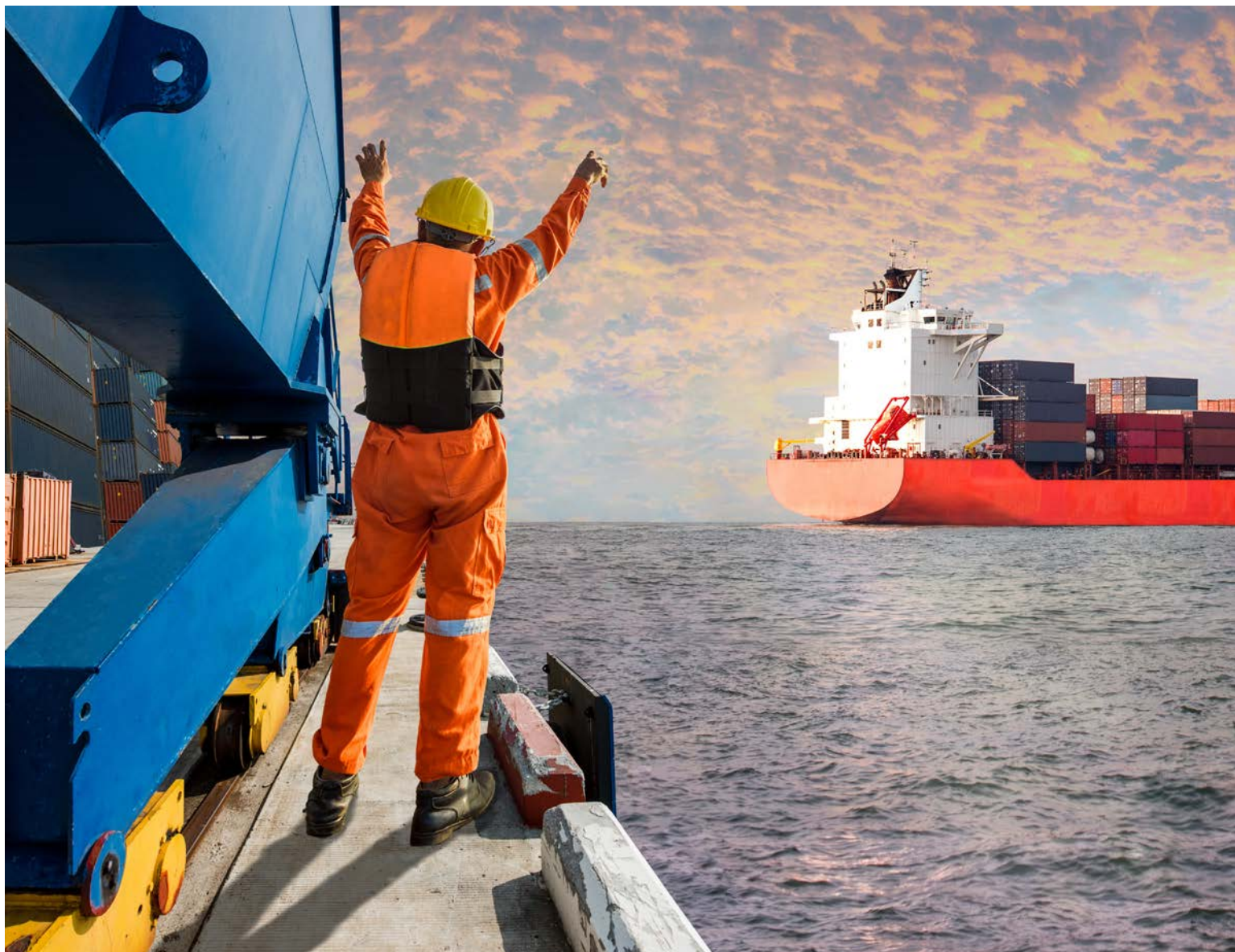
### Industrins åtgärdsförslag:

- Sverige måste fortsätta att ligga i framkant då det gäller forskning och utveckling om autonoma fordon. Relevanta forsknings- och innovationsprogram spelar här en viktig roll. Som ett led i utveckling och implementering av autonoma fordon måste det också finnas väl fungerande testbäddar.
- Regelverk för implementering av autonoma fordon behöver komma på plats snarast. En testbädd med en kombination av olika tekniker inklusive digital säkerhet behövs också.
- Regeringen bör säkerställa att myndigheter ligger i framkant av digitaliseringen. Myndigheterna bör aktivt främja utbyggnaden av digital infrastruktur inom sina ansvarsområden. Med digitaliseringens hjälp kan exempelvis processen vid fartygsanlöp eller järnvägsunderhåll effektiviseras.
- Digitalisering och automatisering i transportsektorn kräver ett väl fungerande och internationellt samordnat system för dataöverföring. Olika applikationer och användningsområden ställer olika krav på funktion och regeringen behöver därför även driva på utbyggnaden av den digitala infrastrukturen i hela landet. Tillgång till exempelvis optisk fiber och 5G som kan hantera data med låg fördröjning, höga hastigheter och god robusthet kommer att kräva avsevärda investeringar under överskådlig tid, inte minst i Sveriges mer glesbefolkade delar.
- Trafikverket, eller annan transportmyndighet, bör få en roll som facilitator för horisontella samarbeten för att minimera trafikarbetet och minska utsläppen. En myndighet är en neutral aktör och Trafikverket har tillgång till statistik som inte är tillgänglig för andra. Fler horisontella samarbeten medverkar till ett mer hållbart transportsystem.
- Utvecklingen av både fordon, infrastruktur och logistiklösningar kommer i förlängningen att bli helt avhängig möjligheterna och säkerheten kopplat till datahantering. En transportpolitik som syftar till ökad effektivitet i flödet av gods, men även för resande, måste därför utformas i samklang med reglerna kring användning och hantering av data för att inte hindra en gynnsam utveckling och hållbara affärsmodeller.
- De kvarvarande icke elektrifierade järnvägssträckorna, cirka tio procent av järnvägsnätet, bör elektrifieras.

## Effektivitet i alla trafikslag (fordon) utifrån respektive trafikslags förutsättningar

Utgångspunkten i statens arbete bör vara att alla trafikslag behövs. För att klara av klimatomställningen bör åtgärder för att effektivisera samtliga trafikslag ha hög prioritet. Forskning och utveckling är också en viktig del i att effektivisera, men idag saknar sjöfarten och järnvägen tillräckliga resurser för forsknings-samarbeten.

Det politiska målet om att flytta gods till sjöväg och järnväg är möjligt att uppfylla om styrning och åtgärder utgår ifrån nytta i stället för krav. Hinder som står i vägen för en överflyttning måste identifieras och överbryggas. Det handlar sällan enbart om kostnad utan snarare om att goda alternativ saknas på grund av administrativa hinder eller brister i infrastrukturen. Det går endast marginellt<sup>19</sup> att åstadkomma överflyttning genom att kraftigt öka kostnaderna för ett specifikt trafikslag. I stället måste staten undanröja hinder som försvårar användningen av de trafikslag som politiken önskar se överflyttning till. Ett sätt att ta reda på vad som skulle krävas för att flytta mer gods till sjö- och järnväg är att kartlägga de största transportköparna inom industrin (och handeln) och därefter intervjua dessa kvalitativt om deras behov kopplat till överflyttning.



## Industrins åtgärdsförslag:

### Fartygstrafik och hamnar

- Regeringen bör fortsätta arbeta för effektivare, mer hållbart och mer konkurrenskraftig sjöfart.
- Regeringen bör uppdra åt Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket att undersöka hur sjöfartsforskningen kan utvecklas. Exempelvis behöver lotsningen innovativa lösningar för att bli mer effektiv.
- Regeringen bör se till att Sverige har långsiktigt god isbrytarkapacitet, det vill säga att både investera i nya isbrytare och säkra stabil finansiering (via Trafikverkets anslag till drift och underhåll). I nationella planen för 2022–2033 finns finansiering för två nya isbrytare men på sikt räcker det sannolikt inte för att säkra goda förutsättningar för transporter till och från svenska hamnar året om i hela landet. Finansiering av ytterligare kapacitet bör ske via den kommande nationella planen för perioden 2026–2037. Det borgar för god tillgänglighet för industrin i hela landet samt möjliggör energieffektivare sjöfart<sup>20</sup>.
- Regeringen bör skapa ett mer långsiktigt Eko-bonussystem<sup>21</sup> som samtidigt utvecklar effektiviteten i hamnarna och järnvägsterminalerna. Projekten som finansieras ska ha förankring hos och leda till minskad transportkostnad för transportköpare.







### Järnvägstrafik

- Regeringen ska säkerställa att Trafikverkets process kring kapacitetsfördelning<sup>22</sup> fungerar och att successiv tilldelning av tåglägen tillämpas så att industrins möjlighet till järnvägstrafik tas tillvara.
- Regeringen bör uppdra åt Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket att undersöka hur järnvägsforskningen kan utvecklas.
- Regeringen bör säkerställa att implementering av ERTMS<sup>23</sup> sker i rätt takt så att system som införs i Sverige är kompatibla med grannländernas och tillse att finansiering av utrustning ombord på loken finns. Övergången till ERTMS är nödvändig för järnvägens funktionalitet men bör ske på ett sätt som beaktar näringslivets konkurrenskraft.
- Regeringen bör fortsatt styra Trafikverket mot att tillåta tyngre och längre tåg på fler sträckor i järnvägsnätet och att åtgärda administrativa hinder<sup>24</sup>.
- Regeringen bör skapa ett mer långsiktigt Eko-bonussystem som samtidigt utvecklar effektiviteten i hamnarna och järnvägsterminalerna. Projekten som finansieras ska ha förankring hos och leda till minskad transportkostnad för transportköpare.

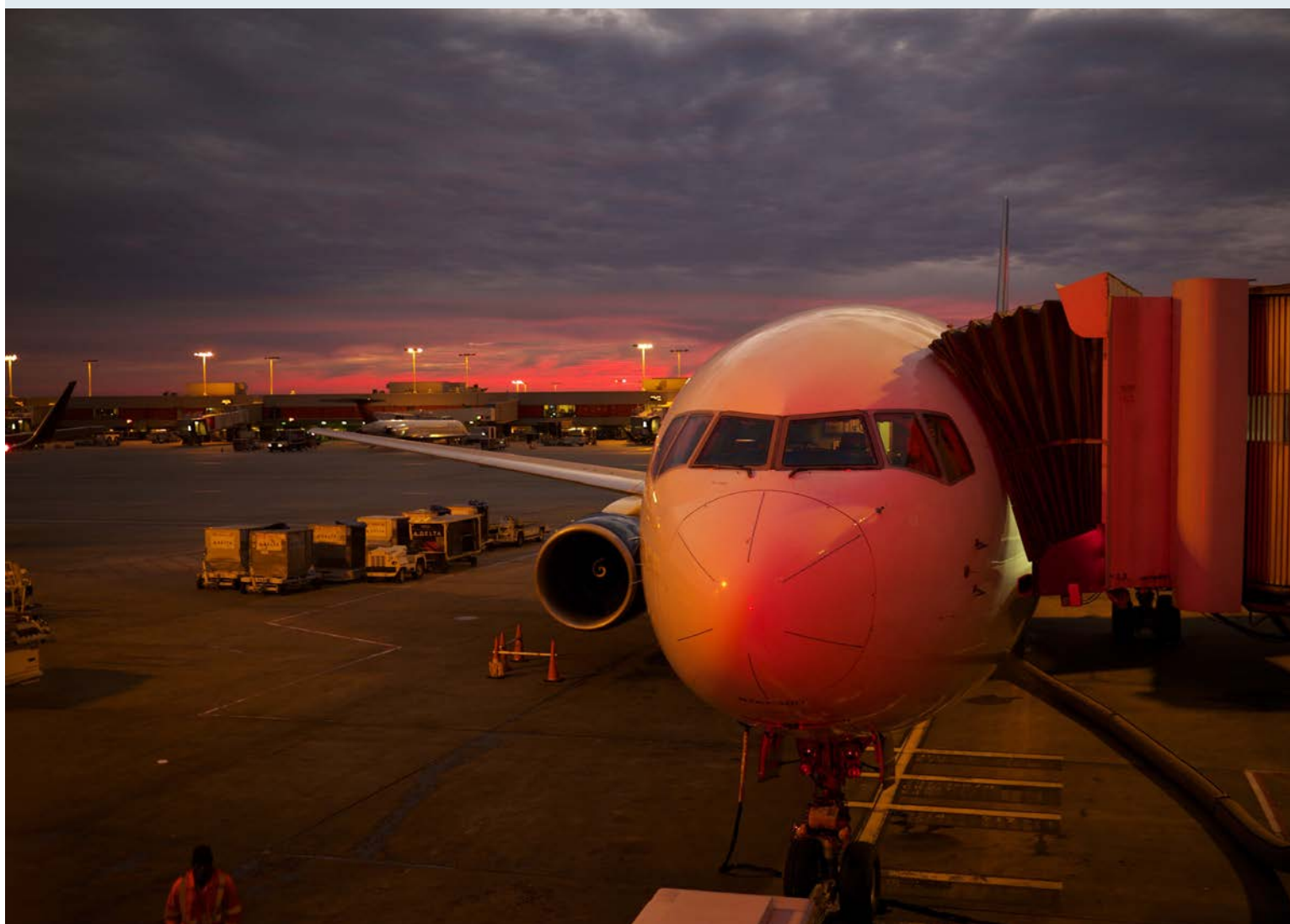


## Vägtrafik

- Regeringen bör prioritera drift och underhåll och tillse att anslagen per kilometer väg ligger på en nivå som innebär att underhållsskulden för vägar på sikt kan byggas bort.
- Regeringen måste se till att Transportstyrelsens utveckling av regler för 34,5 meter långa fordon harmoniseras med redan befintliga fordonsregler i Finland och påskynda Trafikverkets implementering av vägnät för fordon på 34,5 m så att det gynnar industrin i hela landet.
- Regeringen måste se till att Trafikverkets implementering av vägnät för fordon på 74 ton sker snabbt och gynnar industrin i hela landet.
- Regeringen bör se till att implementeringen av 74 ton fortsatt hanteras som en utveckling av transportsystemet, och inte som en bärighetsfråga (underhåll).
- Regeringen måste se till att den pågående översynen av direktivet för mått och vikt för tunga vägfordon (96/53/EG) inte begränsar gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon som redan idag är tillåtna i flera europeiska länder.
- Regeringen bör påskynda omställningen av tunga godstransporter på väg genom att säkerställa ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon i stråk och noder som är viktiga för näringslivet.

## Flygtrafik

- Det är viktigt för tillgänglighet och beredskap att Sveriges regionala flygplatser har möjlighet att ta emot frakttransporter även med större flygplan än de flygplanstyper som normalt trafikerar de små flygplatserna.
- Effektiva godstransporter med flyg direkt till destinationsorten, utan eventuell omlastning vid exempelvis Arlanda, är viktigt av såväl miljö- som infrastrukturmässiga skäl.
- Regeringen bör stödja satsningar i forskning samt biodrivmedel och elektrifiering som möjliggör en omställning av inrikesflyget till fossilfrihet år 2045.



## Effektiva styrmedel som tar hänsyn till konkurrenskraften

Regeringen bör se till att en övergång till ett fossilfritt samhälle kan ske samtidigt som vi behåller konkurrenskraftig industriproduktion i Sverige. Detta för att industrin bidrar till Sveriges välfärd. Dessutom är svensk industri bland de främsta i världen när det gäller att producera fossilfria produkter, tjänster och tekniska lösningar.

Ur industrins perspektiv är det viktigt att styrmedel utformas och implementeras på lång sikt och med ett tydligt syfte. Staten bör inte införa flera styrmedel med samma syfte som existerar parallellt med varandra. Styrmedel är till för att ge incitament till aktörer på marknaden till beteendeförändringar som gynnar samhället. När det gäller att ställa om transportsektorn till ett fossilfritt samhälle är det viktigt att styrmedel på olika områden som träffar transportsektorn inte motverkar varandra och att de tillsammans bibehåller den internationella konkurrenskraften för industrin.

### Effektiva styrmedel:

- För att ställa om till en fossilfri transportsektor bör regeringen inte införa en skatt som grundar sig på avstånd eftersom det är de fossila utsläppen som är problemet och inte transportererna. Industrier på landsbygden missgynnas när skatten tas ut på avstånd.
- Regeringen bör genomföra en samlad översyn av all beskattning på vägtrafik för att få en systemöversyn och förstå konsekvenserna för konkurrenskraften för olika industrier, framför allt de på landsbygden.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att förenkla banavgifterna så att avgiften tas ut per tåg och därmed styr mot längre och tyngre tåg, vilket skulle ge ökad kapacitet för järnvägsnätet.
- Regeringen bör se till att Sjöfartsverkets farledsavgifter motsvarar marginalkostnaderna för den service sjöfarten får och att övriga delar av Sjöfartsverkets verksamhet anslagsfinansieras, till exempel isbrytningen.
- Regeringen bör verka för att sjöfartens regelverk utgår från gemensamma internationella regler eller att reglerna åtminstone omfattar alla EU-länder.
- Regeringen bör se till att myndigheter genomför konsekvensanalyser av nationella och internationella styrmedelsförslag, som har påverkan på transportsektorns kostnader, med särskild hänsyn till industrin och handelns internationella konkurrenskraft.
- Regeringen bör ge Konjunkturinstitutet i uppdrag att uppdatera skattningarna av exportpriselasticitet<sup>25</sup> för olika branscher inom industrin och redovisa dem öppet. Det skulle ge ett tydligt mått på effekterna av högre transportkostnader för industrin och kunna användas som underlag i konsekvensanalyser av åtgärder inom transport- och infrastrukturpolitiken.

## Det fortsatta arbetet med implementering av logistikstrategin

Logistikstrategin antogs för första gången i juni 2018 och har bidragit till att förtydliga godstransporternas betydelse för industrins konkurrenskraft och således i förlängningen för Sveriges välfärd. Strategin har lett till att gods-transporterna är på väg att prioriteras högre. För denna positiva utveckling har det varit avgörande att strategin implementerats i nära dialog med industrin. Ett logistikråd med varuägare (transportköpare), fackförbund, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare har då haft en betydelsefull roll och bör åter tillsättas. Rådet kan genom rundabordsamtal diskutera hållbara helhetslösningar, logistikens logik, strategiska utmaningar i transportpolitiken, identifiera gemensamma utmaningar samt överväga prioriteringar som utgår från att öka svenskt näringslivs konkurrenskraft. Ett logistikråd kan utveckla samarbetet mellan näringsliv och regeringskansliet och bidra till fördjupad förståelse för hur logistik, transporter och infrastruktur påverkar konkurrenskraften för näringslivet och i förlängningen tillväxten och välfärden. Ledamöterna i logistikrådet bör ha tidsbegränsade mandat (ca 2–3 år åt gången) medan själva rådet inte bör ha ett slutdatum.

En annan framgångsfaktor är återkommande utvärderingar av godstransportstrategin. Trafikanalys kan med fördel ansvara för utvärderingen men bör göra det i samarbete med Tillväxtanalys som besitter större kompetens att analysera om strategin påverkar konkurrenskraften för varuägare (transportköpare) inom industrin och handeln i önskad riktning.

## Referenser

1. Industrirådet består av följande organisationer: Grafiska Företagens Förbund, GS Facket för skogs-, trä- och grafisk bransch, IF Metall, IKEM – Innovations- och kemiarbetsgivarna, IKEM – Innovations- och kemiindustrierna, Industriarbetsgivarna, Jernkontoret, Livsmedelsarbetsgivarförbundet, Livsmedelsföretagen, Skogsindustrierna, SLA Skogs- och Lantarbetsgivarförbundet, Svemin, Sveriges Ingenjörer, Teknikföretagen, TEKO Sveriges Textil- & Modeföretag, Trä- och Möbelföretagen, Unionen.
2. IER\_2022\_Infor\_avtalsrorelsen\_2023.pdf (industriradet.se).
3. Svenskt näringsliv (2023), Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet.
4. Ett högkapacitetfordon är ett fordon som kan ta mer last än normalt vid varje transport genom att lastbilen är tyngre och/eller längre än en konventionell lastbil.
5. Ett horisontellt samarbete kännetecknas av att flera transportköpare samarbetar och fyller varandras tomtransporter. Se mer i not 18.
6. Skillnad mellan transportarbete och trafikarbete: Om ett företag ska förflytta 160 ton gods från en terminal till en mottagare 10 mil bort utförs ett transportarbete som är  $160\text{ton} \times 100\text{km} = 16\,000$  tonkilometer (tonkm). Det transportarbetet kan utföras av en lastbil som tar 40 ton last vid varje vända. Det betyder att det behövs 4 vändor med lastbilen för att förflytta dessa 160 ton. I exemplet finns ingen returlast och därför kör lastbilen tur och retur 200 km ( $100 \times 2$ ) vid varje vända. Trafikarbetet är därmed  $200\text{ km} \times 4$  (vändor) = 800 fordonskilometer (fkm). Om lastbilen skulle ersättas med en effektivare lastbil som kan ta 50 procent mer gods vid varje tillfälle (sådana lastbilar finns och rullar på försök i forskningsprojekt) räcker istället med 2 vändor. Då blir trafikarbetet istället 400 fordonskilometer (fkm). Mängden gods är den samma och transportarbetet på 16 000 tonkm är också detsamma men trafikarbetet har minskat med 50 procent från 800 fordonskilometer till 400 fordonskilometer.
7. Exempel på program relevanta för transportsystemet är Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) och Programmet Avancerad Digitalisering som drivs av Verket för Innovationssystem, Vinnova.
8. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.
9. Svenskt näringsliv (2023), Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet.
10. Utredningen om järnvägens organisation, SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägs knuten
11. Svenskt näringsliv (2023), Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet.
12. Svenskt näringsliv (2023), Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet.
13. Exempel från tidigare planperioder på detta är SCA: investering i Östrand och hamnen i Norvik.
14. Fyrstegsprincipen är ett arbetssätt som Trafikverket tillämpar, vilket innebär att åtgärder och förbättringar i infrastrukturen ska prövas stegvis. Syftet är att försöka hitta mindre omfattande, men mer effektiva, åtgärder än att bygga ny infrastruktur. Målet är alltså att finna de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Steg 1 "Tänk om", Steg 2 "Optimera", Steg 3 "Bygg om", Steg 4 "Bygg nytt".
15. Norska Nye Veier är en unik organisationsform i Norden för vägbyggande. Nye Veier är ett offentligt ägt aktieföretag som finansieras via statsbudgeten och arbetar parallellt med Statens Vegvesende i att detaljplanera, upphandla byggande och underhålla vägar. Syftet är att skapa en organisation mer fristående från politiken med frihetsgrader att effektivisera vägbyggandet, speciellt med fokus på snabbare färdigställning och lägre kostnader.
16. TEN-T står för transeuropeiskt nätverk för transporter och är det stomnät av transportkorridorer genom Europa som EU arbetar med för att främja effektivare godsflöden.
17. I Sverige finns fyra bärighetsklasser där det allmänna vägnätet främst är bärighetsklass 1 (BK1) medan vissa kommunala och lågtrafikerade vägar ibland är BK2 eller BK3. I och med beslutet om att införa lastbilar med maximal bruttovikt på 74 ton infördes ytterligare en bärighetsklass BK4. Trafikverket arbetar med målbilden att få hela BK1-vägnätet till BK4 men menar att det kommer att ta 25 år (två planperioder). Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 2,5, det vill säga för varje satsad krona får staten tillbaka nytta för 2,5 kronor.
18. Horisontella samarbeten kännetecknas av att flera transportköpare samarbetar och fyller varandras tomtransporter. Ett nystartat exempel är det mellan SSAB och LKAB, medan skogsindustrin har haft liknande samarbeten sedan länge på grund av historiska skäl till exempel virkesbyten, SCA:s roro-fartyg och ScandFibre Logistics. Möjligheter att skala upp detta till fler exempel och i fler branscher finns och ofta med hjälp av digitaliseringens möjligheter eftersom information om godsflöden i dagsläget saknas.
19. Myndigheten Trafikanalys visar i regeringsuppdraget Godstransporter i Sverige en nulägesanalys (2016:7) att endast åtta procent av vägtrafiken har en teoretisk möjlighet att flytta till andra transportslag.
20. Energieffektiva fartyg tenderar att ha lägre effekt på motorer och behöver därför mer isbrytarkapacitet.
21. Regeringen beslutade om införandet av ett förlängt och breddat Eko-bonussystem i höstbudgeten 2022 (BP22) men systemet är endast treårigt, 2022–2024. Stödet riktas bland annat till sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar.
22. Kapacitetsfördelningen är den fördelning av tid i järnvägsspåret som Trafikverket gör. Tiden i spåret kallas för tågläge och måste ansökas över ett år i förväg. I december 2022 gick Trafikverket över från ett till stor del manuellt system till marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK). Införandet har dock inneburit stora problem för inte minst godstransporter på järnväg under hela 2023.
23. ERTMS, European Rail Traffic Management System, är ett EU-gemensamt signalsystem. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige.
24. Ett exempel på det är bromstalstabeller som reglerar olika typer av bromsar i järnvägssystemet.
25. Exportpriselasticitet är ett mått som Konjunkturinstitutet tidigare har använt för att se effekter för exportindustrin av höjda transportkostnader. För att läsa mer om exportpriselasticitet se Konjunkturinstitutet specialstudie Nr 10: 2006:10



