

Er ref: LI2025/02146

Christer Pettersson

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Vår ref: R:SI20267
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över remittering av betänkande från utredningen Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjlighet att yttra sig gällande betänkandet. Svensk infrastruktur är eftersatt vilket drabbar svenska skogsindustrin och dess medarbetare varje dag. Skogsindustrierna välkomnar därför förslaget om effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg.

Sammanfattande synpunkter

- Projektintäkter bör baseras på statlig tillgänglighetsersättning, vilket inte medför extra kostnader för användarna samtidigt som det skapar incitament för entreprenörer att öppna för trafik tidigt.
- Brukaravgifter kan accepteras om det finns avgiftsfria alternativ och om den avgiftsbelagda infrastrukturen ger betydande besparingar/konkurrensfördelar för näringslivet.
- Möjliga objekt bör vara trafikslagsövergripande och därför även inkludera sjöfart och flyg.
- Vi ifrågasätter Trafikverkets förslag om brukarfinansiering av Västerdalsbanan och förbifart Skellefteå och förespråkar i stället tillgänglighetsfinansiering.
- Vi välkomnar en analys av om isbrytarflottan, triangelspår och rangering kan genomföras snabbare och med hög kvalitet via tillgänglighetsfinansierad OPS inklusive drift och underhåll. För rangering kan brukaravgifter eventuellt övervägas.

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna välkomnar alternativt genomförande och föredrar tillgänglighetsbaserade ersättningsmodeller. Den tunga basindustrin är viktig för Sveriges BNP men påverkas av långa transportavstånd. Nya infrastruktursatsningar bör därför bidra till kostnadseffektivitet för exporten. Brukaravgifter bör undvikas eller tillämpas med stor försiktighet. Tillgänglighetsbaserade ersättningsmodeller är att föredra. Avgifter kan accepteras om det finns avgiftsfria alternativ och om den avgiftsbelagda infrastrukturen ger betydande tids- eller drivmedelsbesparingar för näringslivet, tex genom att näringslivet kan lasta mer på varje transport.

I Trafikverkets underlagsrapport till nationell plan om objekt för offentlig-privat samverkan föreslås brukarfinansiering av Västerdalsbanan och förbifart Skellefteå, vilket vi ifrågasätter. Vi välkomnar planerade åtgärder, som byte av signalsystem, för att säkra Västerdalsbanans funktion för dagens och framtidens godstrafik, och vi ser att ytterligare åtgärder behövs för att få upp banan i dugligt skick, men vi ifrågasätter Trafikverkets förslag om brukarfinansiering via OPS då det saknas alternativa transportmedel

till denna järnväg, och järnvägen är statlig vilket innebär att dess farbarhet är statens ansvar. Vägen och järnvägen ska vara farbara i hela landet, och kostnaden kan inte överföras till näringslivet. Av samma anledning ifrågasätter vi Trafikverkets förslag om att finansiera förbifart Skellefteå via brukaravgifter.

Behovet av triangelspår på järnvägen är stort då detta är ett bra exempel på en kapacitetshöjande åtgärd. Vi välkomnar att en Triangelspårutredning ingår i Trafikverkets handlingsplan för långväga godstransporter och vi förespråkar snabbast möjliga genomförande, oavsett om det är via OPS med tillgänglighetsersättning, eller i Trafikverkets egen regi. Vi står bakom Tågföretagens kartläggning av de triangelspår som behövs, och Karlstad behöver prioriteras upp högst.

Rangeringen måste bli konkurrensneutral och effektiv senast 2026, och OPS kan vara ett sätt att nå dit snabbare. Rangerbangårdarna utgör i dag kapacitetsflaskhalsar eftersom driften inte är konkurrensneutral. Vi välkomnar Trafikverkets förslag att ta över rangeringen, men anser att det bör ske omgående – inte 2029. Särskilt kritiska bangårdar är Hallsberg, Malmö, Sävenäs, Gävle och Boden, och en tydlig tidplan för varje bangård behövs. En OPS-modell för rangering skulle även kunna finansieras via en brukaravgift

Skogsindustrierna har inga åsikter om *hur* isbrytarflottan uppgraderas, utan endast *att* den måste göra det för att Sveriges basindustri ska kunna finnas kvar i norra Sverige. Vår fråga om huruvida upphandling av isbrytare är lämpligt att genomföra som tillgänglighetsfinansierad OPS där staten äger infrastrukturen och där drift och underhåll ingår är därför mest en nyfiken fråga som det vore intressant att höra mer om.

Det är statens ansvar att tillhandahålla och finansiera en infrastruktur som möjliggör för människor i Sverige att bedriva konkurrenskraftiga verksamheter. Geopolitiska frågor har skapat nya utmaningar för svenska företag vilket ytterligare stärker vikten av att staten tar detta ansvar. OPS kan vara ett bra verktyg för att ta detta ansvar, förutsatt att den infrastruktur som byggs stärker svenska godstransporter och att kostnaden för infrastrukturen inte vältras över på industrin.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med den förnybara råvaran från skogen har skogsindustrin och skogsindustrins produkter en nyckelroll i utvecklingen för ett hållbart, biobaserat samhälle samt för att skapa sysselsättning och välfärd i hela landet. Skogsindustrins Framtidsagenda bygger på tre löften som tar sikte på 2040, när nästa generation uppnår vuxen ålder. Vi tror att samarbete är vägen framåt: Framtiden formar vi tillsammans.

De tre löften är:

- Till 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent, vilket bland annat inkluderar fossilfria transporter på land i Sverige.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund, transportansvarig

Skogsindustrierna – organisationen för företag som förädlar trä till fossilfria och förnybara material och produkter. I verksamheten ingår Svenskt Trä och sekretariatet för BioInnovation.

Skogsindustrierna företräder ca 40 massa- och pappersbruk, 80 sågverk och 105 företag med övrig verksamhet i Sverige.