

Näringsdepartementet
Att: Annelie Mannertorn
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2017-12-22

Ref N2017/01477-13/TS

Remiss: 3rd Work Plan of the Scandinavian Mediterranean Corridor

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Bussföretag, Svenska Flygbranschen, och Transportindustriförbundet, har tagit del av Näringsdepartementets remiss av rubricerade rapport. Vi noterar att remisstiden är extremt kort och omöjliggör djupare analyser av den remitterade arbetsplanen, och lämnar därför endast övergripande synpunkter enligt nedan.

TEN-T korridoren har stor betydelse för svenskt näringsliv

Godstransporterna är avgörande för svenskt näringsliv och industrins konkurrenskraft. Regeringen har aviserat en samlad godstransportstrategi till våren 2018. Det är en länge efterfrågad åtgärd och infrastrukturplaneringen bör samordnas med denna strategi. Vi utgår ifrån att betydelsen av stråk och korridorer kommer att lyftas fram i denna strategi, som Transportföretagen står till förfogande för och avser att bidra till på bästa sätt.

EU:s utpekade infrastrukturnät (TEN-T Transeuropean transport network) och särskilt stornätet och den ”core network corridor – ScandMed”, med länkar och noder som berör Skandinavien är av central betydelse för fortsatt utveckling av effektiva och hållbara godstransporter till gagn för Sverige näringsliv.

Transportföretagen noterade i sitt remissvar på förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (N2017/05430/TF) med tillfredställelse det stråkperspektiv som återfinns i planens inledande del, där viktiga stråk och noder anges. Vi ansåg också att det var bra med skrivningarna om behov av omledningsvägar i huvudstråken för att minska effekter av trafikavbrott. Transportföretagen konstaterade dock att detta stråkperspektiv dessvärre i stort saknades i avsnittet i planen där de namngivna investeringarna redovisas. Liksom i tidigare planer sönnerfaller åtgärderna i lokala/regionala objekt med etappvis utbyggnad etc. Transportföretagen ansåg i remissvaret att planen rimligtvis borde sätta objekten i sitt sammanhang och redovisa effekter på hela stråken och noderna av insatserna. Ett område som t.ex. inte får tillräcklig uppmärksamhet i planen och som har stor betydelse för social hållbarhet är behovet av säkra och välutrustade uppställningsplatser för tunga fordon längs huvudstråken.



För litet fokus på de internationella förbindelserna i infrastrukturplaneringen

En av huvudpunkterna i Transportföretagens remissvar på den nationella infrastrukturplanen var att det internationella perspektivet, både nordiskt och europeiskt saknades i alltför stor utsträckning:

”Dagens nationella infrastrukturplanering med få gränsöverskridande inslag innebär klara risker. När samtliga modeller och metoder för behovsanalyser, bedömning av efterfrågan på transporter, beräkningar av nyttan av utbyggd infrastruktur mm gör halt vid landgränsen finns det en uppenbar risk för felskattning. Både av behov och efterfrågan men också av nyttorna. Det finns betydande risker för störningar i transporterna av norska, svenska och finska exportprodukter ut till resten av Europa/grannländer om man inte snarast etablerar ett gränsöverskridande perspektiv när det gäller infrastrukturplanering inkl. underhåll och transportplanering. De senaste åren har det också inträffat en rad händelser (tågurspårningar mm) som visat att dessa risker är reella. Potentialen för och effekter av en betydande ökning av transporter i öst-västlig riktning i framtiden måste också uppmärksammas på ett helt annat sätt än hittills. Näringslivets organisationer har redan tidigare pekat på dessa problem och vilka vinster som skulle ligga i en gemensam nordisk gränsöverskridande infrastruktur- och transportplanering. Kontakter för infrastruktursamordning bör emellertid även omfatta andra Östersjöländer, inte minst Polen och Tyskland.”

Som också påpekades i detta tidigare remissvar har hanteringen från regeringen och Trafikverket av TEN-T nätet och särskilt stomnätet och ScandMed-korridoren ifrågasatts av näringslivet vid flera tillfällen. Detta trots att korridoren är så central för näringslivet, och att EU-utpekandet innebär särskilda möjligheter till samfinansiering främst genom CEF (Connecting Europe Facility) av projekt i stråken och noderna i korridoren men också genom andra typer av samfinansiering, bl.a. med stöd av Europeiska Investeringsbanken (EIB). Transportföretagen är inte ensamma i denna kritik. Riksrevisionen har i en nyligen publicerad granskningsrapport granskat och riktat kritik mot den svenska hanteringen av TEN-T:

”Riksrevisionens bedömning är att varken regeringen eller Trafikverket har prioriterat EU-perspektivet i planeringen av den nationella transportinfrastrukturen. Trafikverket borde, efter att TEN-T-förordningen antogs år 2013, ha påbörjat en samlad planering för hur EU-målen ska beaktas och genom åtgärdsvalsstudier inlett prövningen av de projekt som behöver genomföras om EU-målen ska uppfyllas. En sådan samlad planering har dock inte genomförts. Regeringen har exempelvis inte på ett tydligt sätt gett Trafikverket direktiv att EU-målen ska uppfyllas till 2030. Regeringen har inte heller begärt att Trafikverket ska ta fram en samlad analys av hur nuvarande standard inom det svenska stomnätet förhåller sig till de specifika EU-målen och hur målen fram till 2030 ska nås. Trafikverket i sin tur har inte heller tagit fram någon sådan samlad analys eller en konkret plan för hur EU-målen ska beaktas. EU-perspektivet har också en underordnad roll i verkets interna verksamhetsplanering.”

Transportföretagen beklagade i remissvaret dessa slutsatser som stämmer med vår uppfattning, och förutsatte att Trafikverket nu kommer att beakta dem och genomföra en tydlig integrering av infrastrukturplaneringen med grannländer och EU:s myndigheter under kommande planperiod.

ScandMed-korridorens tredje arbetsplan – finns en svensk utvärdering?

Mot ovanstående problem med den svenska administrationen och hanteringen av TEN-T blir det svårt att granska den nu remitterade arbetsplanen på ett seriöst sätt. Transportföretagen noterar att det finns ett större antal svenska projekt inom olika områden. Vi har givetvis ingen anledning att ifrågasätta dessa, som säkert kan motiveras vart och ett. Det som skulle behövts vore en ”svensk läsanvisning” till planen. Hur ser situationen ut för hela korridorstråket genom Sverige? Hur bidrar Sveriges del av korridoren till EU:s mål (jmf även Riksrevisionens konstaterande ovan) och till de svenska målen inom transport- och näringspolitiken? Hur fördelar sig de svenska nuvarande projekten mellan olika typer av åtgärder? Finns ”vita fläckar” på kartan inom vissa geografiska områden eller åtgärdsområden? Vad kan i så fall göras och av vem för att förändra situationen?

Exempel på områden där TEN-T korridoren redan nu borde kunna användas mer aktivt kan t.ex. vara infrastruktur för alternativa bränslen. Sverige tillhör de medlemsländer som gjort minst för att uppfylla EU:s planer för alternativa bränslen. En koppling till detta kan vara utveckling av elvägar för tung trafik. Varför kan inte ScandMed utnyttjas för elektrifiering av centrala godsstråk vilket skulle kunna bidra även till svenska klimatmålen på transportsektorn? Samverkan med angränsande länder borde också analyseras, t.ex. innovationsavtalet med Tyskland. Det ovan nämnda behovet av ett ordnat nät av säkra parkerings- och rastplatser för tunga fordon med förare är ett annat område som tydligare kunde prioriterats, särskilt som det även är en förutsättning för genomförande av nya regler för sociala villkor inom EU på transportområdet. ITS finns också med i TEN-T guidelines, och även här borde Sverige kunna utnyttja TEN-T korridoren tydligare. Regeringen talar om Sverige som ”permanent världsutställning” på digitala området. Varför utnyttjas inte TEN-T och ScandMed som redskap för detta?

Godsflödena mellan Skandinavien och kontinenten till de inom EU som är allra mest sammodala, väg-, järnvägs- och sjötransporter samverkar och konkurrerar. Genom en bättre analys av flöden, transporttider och kapacitet i korridoren (inkl. short sea shipping-förbindelser i Motorways of the Sea-programmet) borde en tydligare prioritering kunna ske av vilka flaskhalsar, terminalnoder och länkar som har störst potential att förbättras genom åtgärder inom ramen för korridoren. Redan i det svenska Gröna Korridorprojektet för snart 10 år sedan drogs liknande slutsatser, och dessutom underströks möjligheten till jämförande projekt vad gäller effekten av åtgärder för minskad klimatpåverkan i olika transportkedjor. EU-projekt som GreCor, Swiftly Green och GetGreener har gett mycket kunskap i dessa frågor, men det syns inte mycket av dessa erfarenheter i den nu remitterade arbetsplanen. Varför har inte Sverige, med sin höga profil i klimat och miljöfrågor, inte tagit initiativ till sådana projekt kopplade till ScandMed-korridoren?

Slutligen vill Transportföretagen även understryka behovet av kontinuerlig dialog runt korridoren och dess arbetsplan. 2015 genomfördes en konferens ”Shaping the future of Core Network Corridors – Improved dialogue for smart and sustainable transports” i Malmö, i samverkan mellan DG MOVE, Europeiska Ekonomiska & Sociala Kommittén och Trafikverket. Behovet av en bred och löpande dialog med olika aktörer längs med och runt korridoren lyftes, i avsikt att korridor-konceptet skulle ges legitimitet och förankring i medlemsländerna. Hur har denna dialog skötts i Sverige? Den nu genomförda remissen till med extremt kort remisstid ger inte intrycket av att dialogen prioriterats i särskilt hög grad. Transportföretagen beklagar detta.

Med vänlig hälsning

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Stefan Baud', with a long horizontal stroke extending to the right.

Chef samordning EU och transportpolitik

Transportföretagen