

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025
N2013/2942/TE

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen har fått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 på remiss och lämnar ett gemensamt remissyttrande enligt nedan:

Näringslivets Transportråd är en samarbetsorganisation för transportköpare. Medlemmar är drygt 30 svenska industri- och handelsföretag. Skogsindustrierna, Teknikföretagen och Svensk Handel är huvudmän för verksamheten. TransportGruppen är en samarbetsorganisation för åtta arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen. I TransportGruppen ingår bl.a Transportindustriförbundet, Sveriges Hamnar och Svenska FlygBranschen.

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen vill även hänvisa till innehållet i de remissyttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet som lämnas av organisationernas huvudmän respektive branschorgan.

Organisationernas synpunkter på planförslaget är grupperade under följande rubriker:

- Bra fokus på systematiskt underhåll av befintlig infrastruktur
- Fokusera på genomförandet av åtgärder
- Vi välkomnar stråkperspektivet och betoningen av samband mellan internationell utveckling och nationell infrastruktur
- Samplanera infrastrukturen - ta ett samlat grepp på utbyggnaden av transportkorridorerna Sverige – Norden - Kontinenten
- Förstärk intermodalitetsperspektivet ytterligare och lyft fram betydelsen av effektiv samverkan mellan alla transportslag
- Påskynda slutförandet av redan beslutade centrala stråkprojekt för näringslivet men som ännu inte färdigställts. Tidigarelägg åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet
- Fokusera mera på transportsystemens redundans för minskad sårbarhet
- Starkare investeringsfokus behövs i statens budget – fastställ lägsta investeringsnivå!
- En flexibel beslutsordning behövs för mindre marknadsåtgärder riktade till näringslivets transporter
- Ny princip för finansiering av sjöfartsåtgärder i den nationella planen avstyrks
- Öka anslagen till forskning och innovation planperioden 2014–2025
- Intensifiera arbetet med rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller. Bristfälliga kalkyler för gods undervärderar nyttan med tillförlitliga transporter
- Gör samlade konsekvensanalyser av beslutade och planerade avgiftshöjningar på transporter och effekterna av dessa på näringslivets konkurrenskraft
- Analysera hur EU:s svaveldirektiv från den 1/1 2015 påverkar behovet av ökad transportkapacitet på vägar och järnvägar
- Ompröva beslutet att kraftigt höja banavgifterna under planperioden
- Nya järnvägar Järna-Linköping (Ostlänken) och Mölnlycke-Bollebygd tillstyrks givet vissa förutsättningar
- Trafikverket bör ha en hög planeringsberedskap. Viktiga framtidsprojekt som Norrbotniabanan och en fast HH-förbindelse bör utredas vidare

- Beakta handelns och besöksnäringens behov av infrastruktur och glöm inte citylogistiken!
- Noggrann uppföljning och kontroll behövs vid fortsatt införande av ERTMS i Sverige

** Bra fokus på systematiskt underhåll av befintlig infrastruktur*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen instämmer i planförslagets slutsatser att vårda den befintliga infrastrukturen, att utveckla transportsystemet och att lägga ett starkt fokus på förebyggande drift och underhåll. Det gäller särskilt för järnvägen, där bristerna är störst.

Vi ställer oss bakom den analys som görs i planförslaget av tillståndet för den svenska infrastrukturen och anser därför att den bör ligga till grund för beslut om ökade resurser till drift och underhåll, trimningsåtgärder som eliminering av flaskhalsar, samt strategiskt viktiga investeringar för sammanhängande stråk och noder.

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen delar således till fullo Trafikverkets syn på den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter av resenärer och gods. Organisationerna vill i likhet med vad som görs i planförslaget särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll.

** Fokusera på genomförandet av åtgärder*

Fokus måste nu läggas på *genomförandet* av de åtgärder som identifieras i planförslaget och i tidigare utredningar som Kapacitetsutredningen och Trafikverkets tidigare gjorda analys av situationen i det svenska järnvägsnätet.

Organisationerna anser att allt som går att utreda av brister inom infrastrukturen är nu utrett och analyserat av transportmyndigheterna. Nu behövs politiska beslut om drift, underhåll och investeringar i infrastrukturen. Systematiskt, flerårigt och långsiktigt. Ju tidigare dessa åtgärder kan genomföras, desto bättre.

** Vi välkomnar stråkperspektivet och betoningen av samband mellan internationell utveckling och nationell infrastruktur.*

Organisationerna välkomnar det tydliga stråkperspektiv som finns i planförslaget där viktiga stråk och noder identifieras.

Det är positivt att Trafikverket i ett särskilt kapitel beskriver sambanden mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering. Där framgår tydligt hur viktiga väl fungerande transporter är för alla transportslag i Sverige och de internationella kopplingarnas betydelse för näringslivets konkurrenskraft och Sveriges konkurrenskraft som handelsnation. Effektiva och väl fungerande godstransporter i Sverige med internationella kopplingar till de för vårt näringsliv viktigaste transportstråken inom EU och Europa av stor vikt. Logistiken är en integrerad del i företagets produktions- och utvecklingsprocess och kraven på leveransprecision skruvas upp alltmer. Kundernas krav på förkortade ledtider och flexibilitet ökar kontinuerligt. Detta perspektiv bör understrykas ytterligare i den av regeringen fastställda nationella infrastrukturplanen för 2014—2025.

I Trafikverkets planförslag finns en karta som visar trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för såväl internationella gods- som persontransporter. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen anser att redovisningen bör ersättas med två separata kartor som visar trafikslagsövergripande stråk uppdelat på internationella person- respektive godstransporter.

** Samplanera infrastrukturen - ta ett samlat grepp på utbyggnaden av transportkorridorerna Sverige – Norden - Kontinenten*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen kan inte nog understryka vikten av en koppling mellan nationell och europeisk infrastrukturplanering för sammanhängande stråk och noder. De viktiga transportstråken slutar inte vid svenska gränsen! Att koppla ihop det svenska transportsystemet med övriga Europas är av stor vikt för att säkerställa den fria rörligheten av varor och personer. Därför måste TEN-T och det europeiska perspektivet integreras i den svenska infrastrukturplaneringen.

Sambanden mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör konkretiseras. Regeringar och transportansvariga myndigheter och organ inom de nordiska länderna och EU kan genom koordinerade åtgärder skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet, kapacitet och transportkvalitet mellan de nationella och internationella transportstråken. Regeringen bör verka för att så sker.

I den Nationella Transportplanen bör denna koppling tydliggöras genom en snabb utbyggnad för ökad kapacitet i de viktigaste nationella godsstråken och deras anknnytning till de för svenskt näringsliv viktigaste Trans-Europeiska Transportnätverken (TEN-T), sjömotorvägar, särskilda godskorridorer för järnvägstransporter, ERTMS-korridorer och andra korridorsinitiativ. Ett lämplig samlande beteckning – ett paraply - för samordnade insatser mellan de nordiska länderna och olika organ inom EU är: *Gröna korridorer i Europa för effektiva och hållbara godstransporter* där infrastruktur och logistiklösningar integreras i samverkan med näringslivet. Sverige har genom sin roll som koordinator i EU-projektet SWIFTLY Green fått en nyckelroll i detta arbete,

Våra organisationer vill även understryka vikten av en systematisk och långsiktig finansiering av viktiga nationella infrastrukturstråk kopplat till en säkrad långsiktig medfinansiering på EU-nivå av de Trans-Europeiska Transportnätverken inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).

Den beslutade utbyggnaden av en fast förbindelse över Fehmarn Belt är exempel på ett projekt av stor betydelse för person- och godstrafiken mellan alla de nordiska länderna och den europeiska kontinenten. Öppnandet av Fehmarn Belt-förbindelsen planeras ske 2021, d.v.s. under den aktuella planeringsperioden 2014-2025. Den fasta dansk-tyska förbindelsen kommer ytterligare att öka trafiktrycket över Öresund och påverka transportsystemet i Syd- och Mellansverige. Det visar den kraftigt ökade transportutvecklingen efter tillkomsten av Öresundsförbindelsen, varför Sverige behöver ha god framförhållning för att kunna möta ett ökat transportbehov i Syd- och Mellansverige som en följd av Fehmarn Belt förbindelsen. Det kan exempelvis handla om att påskynda elimineringen av olika flaskhalsar för tågtrafiken i Skåne. För denna och andra internationella transportkorridorer på järnväg är det angeläget att tåglängder, lastprofiler och axellaster samordnas mellan länderna.

På samma sätt som för järnvägsstråken är det av största vikt att huvudstråken i det svenska vägtransportsystemet håller en hög standard. Det gäller särskilt vägstråk men en hög andel tung trafik. Det är ett känt faktum att exempelvis E20 mellan Örebro och Göteborg är behäftad med effektivitets- och kapacitetsproblem som behöver åtgärdas genom en uppgradering till motorvägsstandard för att reducera störningar och olycksrisker.

** Förstärk intermodalitetsperspektivet ytterligare och lyft fram betydelsen av effektiv samverkan mellan alla transportslag*

Sveriges geografiska läge på den skandinaviska halvön och den öppna svenska ekonomin med en stor utrikeshandel är beroende av effektiva sjö- och flygtransporter för tillväxt och utveckling. Samspelet mellan alla transportslag måste därför fungera. Tyngdpunkten i det föreliggande förslaget ligger på underhåll och investeringar av vägar och järnvägar 2014--2025. Samtidigt kan inte betydelsen av sjöfart och flygförbindelser i fungerande transportkedjor tillsammans med väg- och järnvägstransporter nog understrykas. Detta kan och bör ytterligare förtydligas i den slutliga planen som regeringen fastställer.

** Påskynda slutförandet av redan beslutade centrala stråkprojekt för*

näringslivet men som ännu inte färdigställts. Tidigarelägg åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet

På järnvägsområdet har Näringslivets Transportråd och TransportGruppen redan tidigare prioriterat tre centrala godsstråk av riksintresse och som återfinns i Trafikverkets 12-åriga planförslag:

- **Dubbelspår Hallsberg – Mjölby** för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen.
- **Investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Vänern.**
- **Dubbelspår på Hamnbanan och ny Marieholmsbro** till Göteborgs Hamn.

I Trafikverkets planförslag anges under rubriken namngivna investeringar och brister åtgärder på godsstråket Hallsberg-Degerön (Mjölby) i tre olika etapper för dubbelspår under planperioden 2014-2025. Dock ligger 65 procent av objektskostnaden för den sista återstående etappen Hallsberg-Åsbro utanför planperioden år 2026 och framgent. Konsekvensen av segdragna etappvisa utbyggnader av angelägna projekt, snarare än kraftsamling för ett snabbare genomförande blir en utdragen genomförandetakt. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen ser detta som en orimligt lång genomförandetid och vill därför se ett omtag, innebärande att hela projektet kan färdigställas tidigt under denna planperiod.

I Trafikverkets planförslag anges även under namngivna investeringar och brister åtgärder på Marieholmsbron och Hamnbanan i Göteborg för ökad kapacitet och dubbelspår över Göta Älv under åren 2014-2019. Etappen Kville – Eriksbergsmotet är dock inte med, vilket våra organisationer ser som en orimligt lång genomförandetid. Även här bör ett omtag ske.

I Trafikverkets planförslag anges under rubriken namngivna investeringar och brister åtgärder på olika delar av Bergslagsbanan för ökad kapacitet och bärighet. Samtidigt konstateras i planförslaget att Bergslagsbanan har ”låg bärighet på vissa etapper och behöver rustas”. Trafikverket bedömer att kapacitetsbrister kommer att kvarstå efter år 2025. Mot bakgrund av godsstråkets Bergslagsbanan/Väster om Vänern betydelse liksom banans möjligheter att avlasta den hårt trafikerade Västra stambanan föreslår Näringslivets Transportråd och TransportGruppen att Trafikverket genom att påskynda investeringar och underhållsinsatser för ökad kapacitet och bärighet tar tillvara möjligheten att separera gods- och persontrafik på Västra Stambanan.

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen har erfarit att Trafikverket på begäran av Riksdagens Trafikutskott har redovisat möjligheterna att tidigarelägga byggstartar på de ovan nämnda tre stråken som våra organisationer identifierat som mycket centrala för näringslivets godstransporter på järnväg. Enligt Trafikverkets återkoppling till Trafikutskottet är förutsättningarna härför goda, vilket ger oss gott hopp om att den föreslagna planen kan ändras i dessa delar.

** Fokusera mera på transportsystemens redundans för minskad sårbarhet*

Under de senaste åren har flera händelser inträffat som visar transportsystemens sårbarhet. Fyra illustrationer till detta som medfört stora effekter på näringslivets produktion är:

- **2010** Vinterproblemen i början av året. Tre fjärdedelar av de totala tåg förseningarna i början av året drabbade godstransporterna.
- **2010 – 2011** november – mars Vinterproblem.
- **2012.** 30 november – 15 december. Urspårning på Jylland. Stora effekter för svensk export (skogsindustrin) och returtransporter.
- **2013** maj-juni. Stambanan genom Övre Norrland. Tre olika urspårningar.

För transportköpare och transportföretag innebar dessa händelser att merkostnader uppstår för försenade transporter. Det innefattar kostnader för omledning till sjöfart, vägtransporter och via alternativa spårförbindelser där sådana finns, minskad volym i produktionen,

stilleståndskostnader, leveransförseningar och i värsta fall negativ påverkan på kundrelationer och utebliven fakturering. Godstransporters samhällsnytta kommer heller inte fram i de samhällsekonomiska kalkylmodeller som tillämpas vid beslut om vilka projekt som ska prioriteras. Faktorer som högre tillförlitlighet och mindre sårbarhet vid investeringar i godsrelaterade projekt fångas inte upp. Mer om detta längre fram i remissyttrandet.

Trafikverket gör i den regionala genomgången i planförslaget skrivningar om vikten av godsstråk med hög redundans och robusthet. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen instämmer i detta och anser att det är viktigt att de utpekade huvudstråken för väg och järnväg ges en robusthet och redundans för att långsiktigt säkra en god kapacitet samt möjliggöra nödvändiga ökningar av transportarbetet för gods till gagn för tillväxt och välstånd liksom för en hållbar utveckling. Ett exempel på sådan robusthet kan vara en elektrifiering av utvalda delar av det ännu ej elektrifierade järnvägsnätet samt att hålla alternativa tågvägar i gott skick vad gäller bärighet och kapacitet. Möjligheter till snabb och effektiv omdirigering av godståg vid långvariga stopp bör betraktas som en del av ett fungerande huvudstråk. Sådana investeringar bidrar också till uppfyllande av miljömålen samtidigt som robustheten och redundansen i järnvägssystemet ökar. Nyttor kan i denna del tillgodogöras såväl för godstransporter som persontransporter.

** Starkare investeringsfokus behövs i statens budget – fastställ lägsta investeringsnivå!*

Under hela planperioden 2014--2025 kommer såväl närtidssatsningar med fokus på ett snabbt genomförande som långsiktiga insatser för systematiska höjningar av infrastrukturens kvalitet att behövas. Organisationerna föreslår därför att ett golv införs för statens investeringar i infrastruktur på samma sätt som det nu finns utgiftstak och överskottsmål i statens budget. Syftet är att främja långsiktighet i statens agerande på infrastrukturuområdet.

Staten bör betrakta finansieringen av infrastrukturen klarare som en investering. En investering som ska ge en framtida avkastning. Det är ett synsätt som dagligen tillämpas inom näringslivet utifrån ett investeringsperspektiv.

Transportinfrastruktur är i grunden en nationell tillgång och ett medel för tillväxt, förstärkt konkurrenskraft och sysselsättning. Staten har en förutsättningsskapande roll och investeringar i infrastruktur är i huvudsak en statlig angelägenhet. Att svara för merparten av investeringar i och underhåll av infrastrukturen i det svenska transportsystemet måste betraktas som en kärnverksamhet. Det gäller särskilt de nationella godsstråken och anslutningarna till de strategiska noderna.

Andra finansieringsformer såsom medfinansiering från kommuner, län, regioner, pensions- och investeringsfonder, Offentlig-privat samverkan OPS och brukaravgifter är komplement. Medfinansieringslösningar som inbegriper näringslivet blir intressanta i de fall företag har direkt nytta av infrastrukturen i sin verksamhet och ges ett direkt inflytande över investering, underhåll och kapacitetstilldelning av denna infrastruktur. Våra organisationer ser något av en övertro i politiken på möjligheterna att genom OPS generera resurser till infrastrukturinvesteringar. OPS-lösningar är framför allt ett sätt att öka effektiviteten i resursutnyttjandet genom större samlade entreprenader och funktionsupphandlingar och en mer ändamålsenlig fördelning av risker på offentliga och privata intressenter snarare än en finansieringslösning.

** Ny princip för finansiering av sjöfartsåtgärder i den nationella planen avstyrks*

I planförslaget nämns att Trafikverket och Sjöfartsverket gemensamt har formulerat en grundläggande princip rörande finansiering av sjöfartsåtgärder i den nationella planen. I planen ska det för investeringar i farleder och slussar finnas en delfinansieringskälla, statsanslaget ska alltså utgöra mindre än 100 procent av den totala finansieringen. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen avstyrker denna princip som innebär ett generellt särkrav på

medfinansiering av sjöfartsrelaterade investeringar. Principen förefaller synnerligen märklig och går på tvärs mot intentionerna i den av regeringen i början av detta år presenterade handlingsplanen att stärka sjöfartens och sjöfartsnäringsens konkurrenskraft.

** En flexibel beslutsordning behövs för mindre marknadsåtgärder riktade till näringslivets transporter*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen föreslog i vårt tidigare gemensamma remissvar på Kapacitetsutredningen till Trafikverket ett särskilt transportslagsövergripande investeringsanslag för marknadsåtgärder riktade till näringslivets transporter. Våra organisationer anser fortfarande att motiven bakom detta förslag är starka. Trafikverket bör därför ges mandat att besluta om resurser till anpassningar av infrastrukturen som relativt plötsligt kan dyka upp. Projekten ska vara lönsamma och marknadsdrivna samt vara föranledda av t ex strukturförändringar i näringslivet, omläggning av logistiska flöden eller för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet.

Ett sådant särskilt investeringsanslag skulle skapa en nödvändig flexibilitet i medelsanvändningen. Det måste inom Trafikverket finnas möjlighet för att sådana nya önskemål ska kunna hanteras snabbt och utan att invänta en helt ny planeringsomgång.

** Öka anslagen till forskning och innovation planperioden 2014–2025*

Trafikverket inleder sitt förslag till nationell plan med ett avsnitt om forskning och innovation för förnyelse av transportsystemet vilket är mycket positivt. I avsnittet föreslås att 6 916 miljoner kronor avsätts för FOI under perioden 2014--2025.

I relation den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen på 522 miljarder kronor för planeringsperioden 2014--2025 innebär detta att drygt en procent av planeringsramen avsätts till forskning och innovation. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen anser att statens anslag till forskning inom transportsektorn är låga jämfört med FoI-investeringar i andra teknik- och kapitalintensiva branscher. En intensifierad satsning på FoI från statsmakternas sida bör syfta till att effektivisera hela transportsystemet såväl infrastrukturen, persontrafik som godstransporter och utveckling av attraktiva, högpresterande och kostnadseffektiva fordon samt öka förutsättningarna för samverkan mellan transportslagen. FoI-insatser med en sådan inriktning är av betydelse för ökad kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet exempelvis möjlighet att köra tyngre, längre, bredare och högre tåg- och vägfordon. Forum för Innovation inom Transportsektorn har tagit initiativ till utarbetandet av HCT-färdplaner, High Capacity Transports för väg, järnväg och bussystem.

Generella åtgärder behövs för ökad kapacitet, bärighet, fler dubbelspår/mötesspår och effektiv strömmatning på viktiga stråk för godstransporter på järnväg. Att detta är genomförbart visar resultaten från den forskning som bedrivs vid Kungl. Tekniska Högskolan i frågor rörande nuläge, begränsningar och möjliga förbättringar vad avser kapacitet och effektivitet för godstransporter på järnväg och som visar att möjligheterna är stora till avsevärt förbättrad lastkapacitet genom att utveckla parametrar som tåglängd, vagnmassa, meterlast, lastprofil m.fl.

Därför behövs generella åtgärder för ökad kapacitet, bärighet, fler dubbelspår/mötesspår och effektiv strömmatning på viktiga stråk för godstransporter på järnväg, exempelvis Södra stambanan, Bergslagsbanan/Väster om Väneren, Ostkustbanan, Norra Stambanan och Stambanan genom Övre Norrland.

Järnvägsgruppen på KTH har i juni i år till Forum för Innovation inom Transportsektorn presenterat ett förslag till Färdplan för utveckling av godstransporter på järnväg och kombitransporter. Closer, som är en nationell arena inom transporteffektivitet för forskning, utveckling och innovation, har i april presenterat ett motsvarande förslag till Färdplan för High Capacity Transports - Väg.

Forskning och innovation behövs parallellt med att den nya nationella planen genomförs. Staten kan bidra till ett snabbare genomslag på marknaden genom anslag till introduktion, utveckling och demonstration av användarorienterade lösningar. Genom att skapa förutsättningar för ökade forskningsinsatser och innovation under den kommande planperioden säkerställs nyttan av gjorda investeringar och underhållsinsatser. Parallella insatser för forskning och innovation samtidigt som investeringar och underhåll sker ger ökade kunskaper och skapar nya lösningar. Trafikverket anger själva i planförslaget att den föreslagna nivån att 6 916 miljoner kronor avsätts för FOI under perioden 2014--2025 inte motsvarar det belopp som av respektive transportmyndighet redovisats i den av myndigheterna i juni 2013 lämnade särskilda rapporten till regeringen kallad: "Utredning och samlad redovisning av transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet." Därför föreslår Näringslivets Transportråd och TransportGruppen att statens anslag till transportforskning och innovation ökar under de kommande 12 åren.

Organisationerna anser vidare det vara av stor betydelse att statens anslag till forskning och innovation inom sjöfart och flyg ökar. Som anges i transportmyndigheternas gemensamma rapport från juni i år till regeringen så har Sjöfartsverket och Luftfartsverket för närvarande ingen offentlig finansiering av FOI förutom de begränsade medel (35 respektive 5 miljoner) som anvisats av regeringen via Trafikverket 2013. Det är angeläget att en långsiktig FOI för sjöfart och flyg säkerställs för hela planperioden.

** Intensifiera arbetet med rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller. Bristfälliga kalkyler för gods undervärderar nyttan med tillförlitliga transporter*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen har i olika sammanhang framfört till Trafikverket och Näringsdepartementet att beslutsunderlagen för drift och underhåll och utbyggnad av infrastrukturen bör omfatta ett bredare perspektiv på samhällsnyttan av godstransporter. Vi vill ånyo understryka detta. Skälet är den uppenbara risken för att de resurser som avsätts för investeringar i infrastruktur riskerar att inte allokeras till de för samhället värdefullaste projekten.

En promemoria om "Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler" har utarbetats av Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) på uppdrag av Näringslivets Transportråd och Skogsindustrierna. Promemorian beskriver problemen med samhällsekonomiska kalkyler för godstransportprojekt och att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte kommer fram i de kalkylmodeller som tillämpas. Problemet består i att alla relevanta nyttor för näringslivet relaterade till tidsvinster och förbättrad tillförlitlighet eller andra kostnadsbesparingar inte inkluderas på ett adekvat sätt i kalkylerna. Den övergripande bilden enligt studien från VTI är att forskningen och utvecklingen på området värdering av godstransportrelaterade nyttor är "plottrig" och att det finns lite kontinuitet. Många projekt startar "på ny kula" utan hänsyn till tidigare studier.

Trafikverket har initierat två pilotprojekt vilket välkomnas av organisationerna. Vidare pågår ett arbete inom det som kallas Arbetsgruppen för Samhällsekonomiska Kalkylvärden och analysmetoder inom transportområdet (ASEK) och som syftar till en översyn av vilka kalkylvärden och analysmetoder som ska användas i Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar.

Trafikverket anger i sitt lämnade förslag till Nationell plan för transportsystemet att "Metoder och processer" är ett av fem Forsknings- och innovationsområden som transportmyndigheterna ska fokusera på i sin FOI-verksamhet. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen förutsätter att FOI kring rättvisande värden för godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna ges ett stort utrymme inom detta område. Mot bakgrund av regeringens kommande beslut om en nationell plan för transportsystemet 2014-- 2025 är det således av

största vikt för näringslivet att samhällsnyttan av godstransporter ges en rättvisande värdering i de kalkylmodeller som ligger till grund för åtgärdsplaneringen.

** Gör samlade konsekvensanalyser av beslutade och planerade avgiftshöjningar på transporter och effekterna av dessa på näringslivets konkurrenskraft*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen har liksom regeringens Logistikforum uppmanat Näringsdepartementet att låta genomföra en konsekvensanalys av de sammantagna effekterna för transportnäringen och näringslivets konkurrenskraft av ökade kostnader. I december 2012 fick VTI i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. I uppdraget som ska redovisas senast den 1 november 2014 angavs att: "VTI bör även ta fram underlag utifrån Sveriges geografiska förutsättningar samt näringslivets totala kostnadsbild och konkurrenssituation i olika delar av landet avseende trafikens samhällsekonomiska kostnader".

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen kan konstatera att avgiftsfrågorna är högaktuella i närtid såsom den framtida utvecklingen av banavgifter, sjöfartsavgifter, effekterna av EU:s svaveldirektiv, den framtida trafikbeskattningen i ljuset av den av regeringen tillsatta utredningen om Fossilfri fordonstrafik samt utifrån konsekvenserna av full internalisering av externa kostnader där regeringen i infrastrukturpropositionen från oktober 2012 angett att: "Principen om att trafiken ska bära sina samhällsekonomiska kostnader bör även fortsatt vara en utgångspunkt i transportpolitiken".

Organisationerna kan ansluta sig till principen om internalisering av externa kostnader men vill samtidigt starkt understryka vikten av genomförda konsekvensanalyser av sådana beslut. Regeringen bör därför påskynda genomförandet en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet.

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen konstaterar att de svenska transportmyndigheterna i dag *inte* har regeringens uppdrag att koordinera sina olika avgiftshöjningar. Våra organisationer föreslår därför att regeringen ger samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen – i uppdrag att koordinera sina framtida avgiftshöjningar och att genomföra gemensamma, samlade konsekvensanalyser.

** Analysera hur EU:s svaveldirektiv från den 1/1 2015 påverkar behovet av ökad transportkapacitet på vägar och järnvägar*

Trafikverket skriver i sitt planförslag för 2014—2025 att: "Vägtransporterna ökar på grund av höjda banavgifter för godstrafiken på järnväg samt av införande av svaveldirektivet för sjöfart".

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen anser att detta i sig motiverar att regeringen inför fastställandet av den Nationella Infrastrukturplanen för 2014—2025 gör en särskild analys av hur EU:s svaveldirektiv från den 1 januari 2015 påverkar behovet av ökad transportkapacitet på vägar och järnvägar och vilka åtgärder som svaveldirektivet föranleder. Regeringen har tidigare uppdragit åt Trafikanalys att i samarbete med Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen göra en konsekvensanalys som ska slutredovisas den 31 oktober i år. Dock sägs inget i uppdraget om att föreslå olika åtgärder för att underlätta en omställning. Bara analys räcker dock inte.

** Ompröva beslutet att kraftigt höja banavgifterna under planperioden*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen är kritiska till de kraftigt höjda banavgifter som anges i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. Vi är samtidigt medvetna om att höjningarna föreslås som följd av regeringsbeslut. Totalt beräknas i

planförslaget uttaget av banavgifter uppgå till 22,8 miljarder kronor under hela planperioden 2014--2025. Så sent som 2010 uppgick de banavgifter som betalades av trafikföretagen till cirka 600 miljoner kronor för ett enstaka år enligt Trafikverkets tidigare Kapacitetsutredning. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen föreslår att en omprövning sker av det tidigare regeringsbeslutet om höjda banavgifter t.o.m. år 2021 och fortsatta höjningar till 2025 enligt Trafikverkets nu lämnade planförslag. Det är inte rimligt att börja med att höja avgifterna för en tjänst som inte ännu levererats. Det är först när en bättre underhållen infrastruktur faktiskt föreligger som det är rimligt att ta mera betalt för den.

Våra organisationer förordar att nya planeringsmetoder som successiv tilldelning tillämpas för att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Därmed skapas förutsättningar för en ökad järnvägstrafik och därmed ökade intäkter från banavgifter. Differentierade avgifter för transporter är acceptabla.

** Nya järnvägar Järna-Linköping (Ostlänken) och Mölnlycke-Bollebygd tillstyrks givet vissa förutsättningar*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen tillstyrker dessa investeringar och konstaterar samtidigt att resurser för en fortsatt utbyggnad av höghastighetsbanor saknas i Trafikverkets förslag till nationell plan för 2014—2025. Våra organisationer har naturligtvis ingenting emot nyinvesteringar och andra åtgärder för bättre persontrafik, eftersom dessa även ger kapacitetsökningar för godstrafik på befintliga banor. En sådan framtida utbyggnad av höghastighetsbanor får dock inte ske på bekostnad av de åtgärder som vi tidigare har berört i detta yttrande. Sverige måste kunna göra både och: Effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet och tillgänglighet och långsiktigt investera i ny. Det förutsätter dock att den ekonomiska investeringsram som beslutats av regering och riksdag är på en nivå som medger framtida satsningar på t ex höghastighetsbanor utan att angelägna drifts- och underhållsinsatser av befintlig infrastruktur åsidosätts. Sådana måste ovillkorligen finansieras separat och i särskild ordning.

** Trafikverket bör ha en hög planeringsberedskap. Viktiga framtidsprojekt som Norrbotniabanan och en fast HH-förbindelse bör utredas vidare*

Trafikverket har nödgats till hårda prioriteringar i sitt förslag, vilket medfört att många infrastrukturprojekt inte har kunnat rymmas inom den ekonomiska planeringsramen för 2014—2025. Näringslivets Transportråd och TransportGruppen anser att Trafikverket bör ha en hög planeringsberedskap. Viktiga framtidsprojekt ingående i Botniska korridoren, som Norrbotniabanan och en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör utredas vidare inom Trafikverket för att avgöra deras betydelse för att kunna möta ett långsiktigt ökat behov av transportkapacitet på järnväg. I likhet med vad som anförts i föregående avsnitt krävs även för dessa båda projekt separata anslag utöver planeringsramen.

** Beakta handelns och besöksnäringens behov av infrastruktur och glöm inte citylogistiken!*

Den ökade urbaniseringen och den snabba inflyttningen till städerna leder till att framkomligheten i dessa kommer bli en allt viktigare faktor för att skapa tillväxt och arbetstillfällen i framtiden. Mellan 2001 och 2010 ökade privatkonsumtionen med 26 procent, enligt Konsumtionsrapporten 2012 från Handelshögskolan i Göteborg. Det innebär att behovet av godstransporter i våra städer kommer att öka både genom inflyttning och till följd av ökat välstånd. Det finns också betydande miljövinster i en ökad transporteffektivitet i våra innerstäder. Konsumenterna kommer även i allt högre utsträckning använda sig av e-handelstjänster. Fram till 2030 beräknas e-handeln ha ökat från cirka fem procent till 25 procent av detaljhandelns totala omsättning. För att garantera att e-handeln kan fortsätta att växa krävs främst förbättrad infrastruktur, effektivare varudistribution samt smidiga och säkra returlösningar. Även hemleveranser av mat kommer bli allt vanligare i framtiden, och minskar drastiskt mängden bilar i bostadsområdena.

Detta kommer att leda till ändrade distributionsmönster som ställer krav på framsynthet i infrastrukturplaneringen. En fördel som ofta framhålls är det minskade behovet av biltransporter för konsumenten, men det kommer å andra sidan ställa krav på att handels- och distributionsföretagen kan skapa en effektiv varudistribution med smidiga och säkra returlösningar. Trafikverket bör därför få ett tydligt uppdrag i att bistå kommuner med kunskap och utredningsresurser för att utveckla och trygga godsförsörjningen i våra städer.

Besöksnäringen i Sverige är under stark tillväxt och genererar arbetstillfällena i tätorter men även i glesbygd. Samtidigt som sysselsättningen inom många traditionella basnäringar i Sverige har minskat, har turismen bidragit till 37 100 fler sysselsatta sedan 2000. Under 2012 sysselsattes (enligt Tillväxtverkets statistik) nästan 168 000 personer med turismrelaterat arbete, dvs. inom den svenska besöksnäringen. Särskilt i glest befolkade delar av landet kan turismen många gånger vara den enda näringsgren som växer, och för flera kommuner har turism och/eller handel inneburit ett rejält uppsving i arbetstillfällena och skatteintäkter. Utanför storstadsregionerna har på många håll handelsplatser vuxit fram – ett tecken på att handel och transporter är starkt integrerade i besöksnäringen.

För att skapa förutsättningar för fler framgångsrika handelspräglade destinationer som t ex de gränshandelspräglade Haparanda, Charlottenberg, Töcksfors och Strömstad samt Ullared med Gekås krävs god tillgänglighet som förutsättning för effektiva transporter av varor och kunder. Här kan ofta infrastrukturen vara avgörande för etableringen av nya företag och för deras möjligheter att erbjuda sysselsättning. Infrastrukturens kvalitet, liksom tillgången till effektiva förbindelser via bil, flyg, tåg, färjor och buss (var för sig eller i kombination) är med andra ord avgörande för våra turistdestinationer, inklusive handelsplatserna. Därför behöver Trafikverket ha ett mer strategiskt synsätt på besöksnäringen och beakta denna närings behov i infrastrukturplaneringen på motsvarande sätt som sker för andra näringsgrenar.

Framväxten av handelsetableringar utanför städerna eller distributionscentraler ställer krav på att Trafikverket och kommuner kan samarbeta i situationer där det nationella väg- och bannätet möter det kommunala vägnätet. Ett konkret exempel där skilda intressen kommer i konflikt är vid planeringen av av- och påfarter till Europavägar. Det är för övrigt en konkret insats som Trafikverket kan göra för att underlätta för citylogistiken.

Handelns varuflöden importeras i hög utsträckning, vilket borde avspeglas tydligare på kartan över infrastrukturen i Sverige. Många handelsföretag vill använda sig av tågtransporter i större utsträckning för att minska miljöpåverkan och för att konsumenterna efterfrågar miljövänliga transporter. Tågtransporter måste då vara mindre störningskänsliga, mer flexibla och billigare. Person- och godstrafik måste kunna ske utan att godstrafiken prioriteras lägre.

Tåg och lastbiltransporter måste fungera under hela året med så få avbrott som möjligt. Exempelvis omfattas livsmedelsdistribution av strikta krav på hygien och hållbarhet vad gäller lagerhållning och distribution, vilket ställer krav på att transportkedjan inte utsätts för avbrott eller förseningar. Dagligvaruhandelns försörjningsansvar borde väga tungt vid infrastrukturplanering och vid värdering av vad det kostar för butikerna i utebliven försäljning i händelse av förseningar.

** Noggrann uppföljning och kontroll behövs vid fortsatt införande av ERTMS i Sverige*

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen understryker vikten av att fortsatt införande av ERTMS i Sverige görs på ett sådant sätt att inte nya barriärer av tekniskt eller ekonomiskt slag skapas som motverkar en öppen och dynamisk järnvägsmarknad. Sverige bör även ta hänsyn till hur och när ERTMS införs i övriga EU så att det inte uppstår en konkurrensnackdel för svenskt näringsliv.

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen anser att simuleringar och systemtester i så stor utsträckning som möjligt bör göras off-line för att minimera störningar vid idrifttagning på berörda banor, som annars kan få stora konsekvenser för alla aktörer, inte minst varuägarna.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Per Bondemark
Ordförande

Guy Ehrling
Kanslichef

TRANSPORTGRUPPEN

Maria Nygren
Vice vd