

JERNKONTORET

REMISSVAR

Jernkontorets diarienum: 30/15

Stockholm 2016-02-26

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 (Dnr N2015/4305/TIF)

Sammanfattning

Jernkontoret delar flera av slutsatserna i Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplanering för perioden 2018-2029 men vill också särskilt lyfta fram följande:

- Ta fram en nationell godsstrategi
- Utarbeta en nationell underhållsplan
- Skapa snabbare beslutsprocesser
- Satsa på underhåll även i glesbygd
- Låt inte höghastighetsbanor ta allt fokus och resurser
- Underlätta för effektivare transporter
- Tänk internationella kopplingar

Stålindustrin behöver välfungerande infrastruktur

Svensk stålindustrin verkar på en global marknad i stark konkurrens med ståltillverkare från många olika länder. Svenska stålföretag exporterar större delen av de tillverkade produkterna – t.ex. plåt, band, tråd, stång, profiler och rör. För att kunna tillverka stålet krävs import av insatsvaror såsom legeringar, skrot, kol och kalk till stålindustrin. Den omfattande exporten till omkring 140 länder världen över och behovet av importerade insatsvaror gör stålindustrin till en stor köpare av transporttjänster på lastbil, järnväg och fartyg. För att svensk stålindustri ska kunna konkurrera på världsmarknaden är tillgång till välfungerande infrastruktur i kombination med effektiva och konkurrenskraftiga transporter således nödvändig.

Ta fram en nationell godsstrategi

Sverige ligger i Europas periferi samtidigt som handel med varor och tjänster utgör grunden för landets välfärd genom de intäkter som exporten genererar. Även en stor del av det som produceras inom stålindustrin i Sverige går på export och för att kunna konkurrera på världsmarknaden är det nödvändigt att även transportsystemet håller hög kvalitet inom funktionalitet, kapacitet och bärighet. Transportsystemets brister orsakar direkta merkostnader för svenska företag och enbart SSAB har beräknat att störningar i företagets järnvägsbaserade godsflöden kostar i genomsnitt 120 miljoner kronor årligen.

Besöksadress
Kungsträdgårdsgatan 10
Postadress
Box 1721, 111 87 Stockholm

Telefon
08-679 17 00
Telefax
08-611 20 89

E-post
office@jernkontoret.se
Webbplats
www.jernkontoret.se

Organisationsnr
802001-6237



JERNKONTORET

Det är därför av största vikt att åtgärder vidtas för att förbättra dagens funktionalitet för drift och underhåll och att eliminera eftersläpande underhåll i väg- och järnvägssystemet under en 12-årsperiod såsom Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget. Detta måste enligt Jernkontoret vara miniminivån vad gäller kvaliteten på den svenska transportinfrastrukturen. Sedan tillkommer behovet av åtgärder för att utveckla transportsystemet för att svara upp mot näringslivets krav på modern logistik.

Jernkontoret instämmer helt i Näringslivets Transportråds förslag att regeringen i arbetet med infrastrukturpropositionen ska ta initiativ till utarbetandet av en nationell godsstrategi utifrån en samlad systemsyn på de olika transportslagen.

Utarbeta en nationell underhållsplan

Utredningen om Järnvägens organisation föreslog att en nationell underhållsplan utarbetas och inkluderas i den samlade nationella transportplanen för 2018-2029 för att ta kontroll över anläggningen och se till att underhållsinsatser kan säkras över tid. Jernkontoret stödde förslaget i sitt remissyttrande över utredningen och vill även i detta sammanhang lyfta fram vikten av en samlad nationell underhållsplan för vägar och järnvägar.

Jernkontoret är tveksamma till att de i uppdraget angivna ekonomiska ramarna räcker till för att ens upprätthålla dagens funktionalitet och att eliminera eftersläpande underhåll.

Jernkontoret ställer sig således bakom Trafikverkets slutsats om att det krävs ökade resurser för drift och underhåll för att upprätthålla funktionaliteten på dagens nivå och att detta bör prioriteras före större investeringar. Staten bör också undvika ryckiga extrasatsningar eller minskningar som är svåra att planera med personal och material och fokusera på genomförandet. Underhåll får inte fungera som en regulator i statens ettåriga budgetar. Alla aktörer involverade i underhåll måste få bra planeringsförutsättningar. Utgångspunkten bör vara systematiskt underhåll hela planperioden 2018-2029 med fokus i närtid.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att en konsekvens av prioritering enligt nationell plan är att standarden på de mer lågtrafikerade delarna av väg- och järnvägsnätet kommer successivt att försämrats. Vissa delar av anläggningen till och med hotas av nedläggning. Jernkontoret anser att Trafikverkets prioritering av underhållsinsatser även måste beakta de exportvärden som riskeras på grund av bristande tillförlitlighet för näringslivets ingående och utgående godstransporter.

Det är också viktigt att Trafikverkets roll som beställare utvecklas och att verket skaffar sig bättre kunskap om anläggningens tillstånd. Även den politiska styrningen av Trafikverket liksom den interna styrningen inom myndigheten behöver tydliggöras och göras mer transparent.

Skapa snabbare beslutsprocesser

En mer flexibel beslutsordning behövs för mindre marknadsåtgärder till näringslivets transporter. Näringslivets Transportråd har i olika sammanhang föreslagit ett särskilt anslag för marknadsåtgärder riktade till näringslivets transporter. Jernkontoret stöder förslaget. Trafikverket bör ges mandat att besluta om resurser till anpassningar av infrastrukturen som plötsligt dyker upp. Projekten ska vara föranledda av till exempel strukturförändringar i

JERNKONTORET

näringslivet, omläggning av logistiska flöden eller för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Ett sådant särskilt anslag skulle skapa en nödvändig flexibilitet i resursanvändningen.

Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget att nivån för vad som ska hanteras som en trimningsåtgärd för bättre tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa och där verket fattar egna beslut höjs till 100 miljoner kr i kommande nationella plan. Denna förändring skulle då gälla nytillkomna objekt med en investeringskostnad på mellan 50 och 100 miljoner kronor. Jernkontoret är positiva till förslaget. Det är ett steg i rätt riktning men inte tillräckligt.

Satsa på underhåll även i glesbygd

Trafikverket har identifierat olika samhällstrender som påverkar infrastrukturbehoven i landet. En av dessa trender är urbanisering. Jernkontoret håller med om att det är en pågående trend i Sverige men vill understryka vikten av att inte ställa stad och gles-/landsbygd mot varandra vad gäller infrastrukturplanering och finansiering. Den nationellt och regionalt viktiga basindustrin har sin verksamhet utanför storstadsregionerna.

Trafikverket har i arbetet med den nu gällande nationella transportplanen för 2014-2025 i och med begränsade resurser prioriterat underhållsinsatser i storstadsområden och i större sammanhängande stråk mellan storstadsregionerna med stora trafikvolymerna. Men behovet av underhållsinsatser på vägar och järnvägar är stort även i delar av Sverige med jämförelsevis mindre trafikflöden men med stora exportvärden från svensk industri. Till exempel stålindustrin genererar årligen omkring fyra procent av Sveriges samlade exportvärde, vilket riskerar att gå förlorat om industrins godstransporter missgynnas av bristande underhåll av vägar och järnvägar. Jernkontoret oroas därför av att Trafikverkets inriktning tycks vara att nedprioritera underhåll av de mer lågtrafikerade delarna av järnvägs- och vägnätet.

Stålindustrin är inte enbart beroende av goda möjligheter till godstransporter utan också till arbetspendling för att kunna säkerställa kompetensförsörjningen vid sina anläggningar. Stålföretagen verkar dessutom ofta i regioner med hög arbetslöshet och är betydelsefulla genom att både direkt och indirekt skapa arbetstillfällen. Stålindustrin är också en utpräglad exportindustri med ett betydande internationellt ägande, vilket ställer krav på tillgängligheten och snabba internationella förbindelser. Jernkontoret anser därför även att det är viktigt att Trafikverket beaktar flygets roll för näringslivet särskilt i de mer glesbefolkade delarna av landet.

Låt inte höghastighetsbanor ta allt fokus och resurser

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att de nya höghastighetsbanorna bör finansieras på annat sätt än inom de ekonomiska ramar för utveckling av transportsystemet som regeringen angivit, till exempel genom lån, förutom de medel som avsatts till Ostlänken (Järna-Linköping) och Mölnlycke-Bollebygd i redan gällande nationell plan 2014-2025.

Jernkontoret delar helt Trafikverkets bedömning att investeringen i nya höghastighetsbanor inte kan rymmas inom den normala infrastrukturen under planperioden. En utbyggnad av höghastighetsbanor får inte ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur för att upprätthålla dagens funktionalitet och att eliminera eftersläpande underhåll eller att

JERNKONTORET

eliminera flaskhalsar i viktiga godsstråk. Høghastighetsbanor måste finansieras separat i särskild ordning.

Jernkontoret ställer sig bakom det som Näringslivets Transportråd har vid åtskilliga tillfällen framfört nämligen att det är angeläget att påskynda slutförandet av redan beslutade centrala stråkprojekt för näringslivet som ännu inte färdigställts. Åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet bör också tidigareläggas. Risken är uppenbar för att dessa och andra viktiga stråkprojekt för godstransporter inte heller kommer att slutföras under den nya planperioden 2018-2029, om finansieringen av høghastighetsbanorna skulle ske inom den anslagsram som finns för utveckling av det befintliga transportsystemet.

Underlätta för effektivare transporter

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget nödvändigheten av en fortsatt tillämpning av fyrstegsprincipen för att valet av åtgärder ska bli kostnadseffektivt. Principen bygger på fyra steg: tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt. Jernkontoret instämmer och anser att fyrstegsprincipen systematiskt bör tillämpas i planeringen så att befintlig infrastruktur används bättre. Vi anser att Trafikverket bör tillämpa principen fullt ut, till exempel vad gäller införandet av tyngre lastbilar (74 ton), längre och tyngre tåg och skapandet av förutsättningar för horisontella samarbeten.

Effektivare transporter bidrar till att uppnå klimat- och miljömål. Nya horisontella samarbeten för transportekonomiskt, klimat- och miljömässigt effektivare godsflöden sker idag på initiativ av enskilda transportköpare och transportföretag men skulle kunna ske i större skala. Idag samarbetar exempelvis SSAB och LKAB inom logistik på Norra stambanan. Jernkontoret anser att Trafikverket tillsammans med andra transportmyndigheter bör skapa förutsättningar för att underlätta för horisontella samarbeten mellan varuägare och förbättrad transparens i godsflöden. Varuägarna och transportföretagen skulle tjäna på det ekonomiskt samtidigt som förutsättningar skapas för att uppnå høgt ställda klimat- och miljömål.

Ytterligare ett sätt att effektivisera transporter är att möjliggöra längre och tyngre tåg och lastbilar. Jernkontoret utgår från att regeringen nu snabbt tar ställning till Trafikverkets rapporter om längre/tyngre tåg och tyngre lastbilar så att åtgärder kan genomföras från och med 2016. Det finns ingen anledning att avvakta med åtgärder för effektivare godstransporter tills den nya planperioden börjar 2018.

Trafikverket bör generellt öka insatserna för forskning och innovation för att på sikt möjliggöra ökad effektivisering och hållbarhet i transportområdet.

Tänk internationella kopplingar

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. Utvecklingen av utrikeshandeln, särskilt exporten, är beroende av hur konkurrenskraftigt det är att producera varor och tjänster i Sverige. Tillgången till välfungerande infrastruktur i kombination med effektiva och konkurrenskraftiga transporter är således nyckelfaktorer för näringslivets konkurrenskraft.

JERNKONTORET

I Trafikverkets inriktningsunderlag behandlas gränsöverskridande stråk i ett särskilt avsnitt. Avsnittet är dock främst en beskrivning av olika initiativ som tagits inom ramen för samarbetet i EU och i de nordiska grannländerna. Sambanden mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör nu konkretiseras och behandlas i regeringens kommande infrastrukturproposition. Det kan exempelvis handla om ändamålsenlig dimensionering av lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen eller om att arbeta för att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik.

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. Detta skulle skapa förutsättningar för ökad konkurrenskraft och bättre förutsättningar för att uppnå beslutade miljö- och klimatmål genom effektiva transporter.

Jernkontoret ställer sig också bakom det remissvar som Näringslivets transportråd lämnat i ärendet.

JERNKONTORET

Bo-Erik Pers
Verkställande direktör

Jenni Ranhagen
Senior advisor