

Remissyttrande Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018--2029 N2015/4305/TIF

SSAB har tagit del av inriktningsunderlaget och lämnar följande remissvar.

Svensk råvarubaserad spetsindustri, däribland stålindustrin, är satt under hård press på en global marknad som karaktäriseras av prispress, hård konkurrens och ibland skeva konkurrensvillkor. För SSAB är fungerande infrastruktur och fungerande transporter en grundförutsättning för att bedriva verksamhet i Sverige. SSAB använder transportsystemet dels mellan våra svenska fabriker, dels för transport till exporthamnar och även till slutkunder. Transporter är också ett fokusområde i vårt hållbarhetsarbete.

Av dessa skäl är infrastrukturens status av stor vikt för vår konkurrenskraft. I dagsläget upplever vi brister i infrastrukturen som påverkar konkurrenskraften negativt, därför är inriktningsunderlaget för planeringen av transportinfrastrukturen av intresse för SSAB.

1. Säkerställ en nationell godssatsning
För en att en industri som SSAB ska vara konkurrenskraftig krävs att vår leveransprecision lever upp till våra nationella och globala kunders krav. Vi understryker därför nödvändigheten av en ökad funktionalitet, kapacitet och bärighet i transportsystemet. Viktigast är att som Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget vidta åtgärder för att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll och eliminera eftersläpande underhåll i väg- och järnvägssystemet under en 12-årsperiod. Vi tycker dessutom att det är viktigt att ha fokus på genomförande i närtid, eftersom våra affärer redan i dagsläget påverkas negativt av situationen i transportsystemet. Vidare föreslår vi att regeringen i arbetet med infrastrukturpropositionen tar initiativ till utarbetandet av en nationell godsstrategi utifrån en systemsyn på de olika transportslagen. Trafikverket tog 2010/2011 fram en godsstrategi för verkets arbete med godstransportfrågor. Strategin avser dock enbart Trafikverkets egna insatser. En bra utgångspunkt för en samlad nationell godsstrategi är det "Program för näringslivets transporter" som under hösten 2015 tagits fram inom Trafikverket
En nationell godsstrategi skulle även ha den fördelen att förutsättningarna för att förebygga målkonflikter, med exempelvis sysselsättningsmål och miljömål, skulle förbättras.

2. Internationella kopplingar

SSAB är beroende av fungerande handel med Europa och de hamnar i Europa som står i förbindelse med övriga kontinenter. Våra transportavstånd är långa och vi befinner oss geografiskt långt från våra kunder ute i världen.

I Trafikverkets inriktningsunderlag finns ett särskilt avsnitt om gränsöverskridande stråk. Avsnittet är emellertid nästan enbart en beskrivning av olika initiativ som tagits inom ramen för samarbetet i EU och i de nordiska grannländerna. Vi understryker vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter våra behov, t ex vad gäller axellaster och meterlaster för järnvägen. Det kan också handla om att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är dimensioneringen av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. T ex Fehmarn-Belt och tillgänglighet till Nordsjöhamnar och andra viktiga noder. Vi vill i sammanhanget även ge uttryck för vår oro kring införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS. Det är viktigt att detta införs på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar och som inte tar medel från andra viktiga infrastrukturprojekt.

3. Nationell underhållsplan

Mot bakgrund av vår ställning som stor köpare av järnvägstransporter vill vi understryka vikten av att infrastrukturhållaren skapar kontroll över anläggningen och ser till att underhållsinsatser säkras över tid.

Trafikverket lämnar i inriktningsunderlaget ett förslag där medelsbehovet för drift och underhåll 2018--2029 av vägar och järnvägar totalt uppgår till 399 miljarder kr för att under 12-årsperioden upprätthålla dagens funktionalitet och att eliminera eftersläpande underhåll. Vi förordar en kraftsamling för systematiskt underhåll hela planperioden 2018--2029 med fokus i närtid. En särskild kraftsamling för genomförande av underhållsinsatser bör ske under planperiodens första sex år. Vi avråder från kortsiktiga extrasatsningar eller minskningar som per definition är svåra att planera med personal och material. Det är viktigt att fokusera på genomförandet. Underhållet får inte bli en regulator i statens ett-åriga budgetar. Alla aktörer involverade i underhåll måste få bra planeringsförutsättningar. Vi tycker det är en bra slutsats i Trafikverkets planeringsunderlag där det anges att: "Att upprätthålla funktionaliteten på dagens nivå kräver ökade resurser för drift och underhåll och det bör prioriteras i förhållande till större investeringar."

Trafikverkets prioriteringar av underhållsinsatser måste bli mera balanserad till att även beakta de exportvärden som riskeras på grund av bristande tillförlitlighet för näringslivets ingående och utgående godstransporter

Vidare tror vi inte att ett förstatligande av utförandet av underhållet kommer att lösa problemen. Vi vill varna för att göra förändringar som ett förstatligande av utförandet som innebär tempoförluster i det viktiga arbetet med att öka takten i underhållet av en sedan länge sliten anläggning. Viktigast är att Trafikverket som beställare har en samlad kontroll genom väl fungerande underhållssystem som ger kunskap om anläggningens tillstånd. Fokus bör ligga på att Trafikverket utvecklar sin beställarroll, förbättrar styrningen och inte att järnvägsunderhåll ska utföras av en statlig aktör. Även den politiska styrningen av Trafikverket liksom den interna styrningen inom myndigheten behöver tydliggöras och göras mer transparent.

4. Höghastighetsbanor

SSAB tar inte ställning till behovet av höghastighetsbanor, men vi vill understryka att införandet av höghastighetsbanor inte får ske på bekostnad av befintligt transportsystem. För industrin är det viktigt att underhållet förbättras och att redan nu existerande kapacitetsproblem åtgärdas.

5. Forskning och utveckling

Vi anser att ambitionsnivån i rapporten, 9,5 miljarder för perioden 2018–2029, i relation till regeringens huvudalternativ till ekonomisk ram för åtgärder i infrastrukturen på 522 miljarder kronor för planeringsperioden 2018--2029 är låg jämfört med FoU-investeringar i andra teknik- och kapitalintensiva branscher. Anslagsnivån till FoU är även låg ställt mot de strategiska möjligheter och utmaningar som transportsystemet står inför enligt inriktningsunderlaget. Viktiga områden är exempelvis att öka transportsystemets konkurrenskraft genom en ökad kunskapsuppbyggnad om digitalisering, effektiv hantering av växande mängder av data och utveckling och implementering av ny teknik. Det är en fördel för Sveriges konkurrenskraft och näringslivet med en större satsning på forskning och innovation. Det är viktigt att det FoU arbete som man ger anslag till i ökad grad inriktas mot marknadsnära innovation och implementering. Vi föreslår att statens anslag till transportforskning och innovation ökar under de kommande 12 åren jämfört med i inriktningsunderlaget angiven nivå.

Mottagare
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

6. Behovsstyrning

En mer flexibel beslutsordning behövs för mindre marknadsåtgärder till näringslivets transporter. Trafikverket bör ges mandat att besluta om resurser till anpassningar av infrastrukturen som relativt plötsligt kan dyka upp. Projekten ska vara föranledda av till exempel strukturförändringar i näringslivet, omläggning av logistiska flöden eller för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Ett sådant särskilt anslag skulle skapa en nödvändig flexibilitet i medelsanvändningen. Det måste inom Trafikverket finnas möjlighet att nya önskemål ska kunna hanteras snabbt.

7. Använd befintlig infrastruktur bättre

Oavsett vilken nivå på finansiell ram som läggs för infrastrukturen, så anser vi att befintlig infrastruktur kan användas bättre genom en mer strikt tillämpning av 4-stegsprincipen. Detta gäller t ex horisontella samarbeten och införande av längre och tyngre fordon på väg och järnväg. Trafikverket bör ges i uppdrag att i ökad utsträckning facilitera utvecklingen inom dessa områden. Det är vår bestämda uppfattning att sådan utveckling är betydligt mer kraftfull än styrmedel och att den gynnar såväl transportpolitiska som miljöpolitiska och sysselsättningspolitiska målsättningar.



Per Bondemark
Vice President and Chief Procurement Officer
SSAB