

Remissyttrande

2017-11-27

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

**Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet
2018-2029 N2017/05430/TIF**

Den industri och de företag som vi representerar och som är så utbredd i våra län, Gävleborg och Dalarna, spelar en stor roll i svensk bytesbalans och är en viktig kugge i svensk handelsekonomi. Därför är det viktigt att vi på Mellansvenska Handelskammare lyssnar till våra medlemmar kring de frågor som man vill ha hjälp att lyfta gällande infrastruktur, kompetensförsörjning och hållbarhet. Vi behöver även arbeta för att undanröja hinder för deras verksamheter så att företagen kan arbeta, växa och utvecklas på ett smidigt sätt. Det är en förutsättning för att få våra län, Gävleborg och Dalarna, attraktiva och på så sätt skapa platser för människor att bo, leva och verka i vår region.

I Mellansvenska Handelskammaren har vi tre olika instanser där vi lyfter frågorna runt Infrastrukturen.

- Den regional Trafikkommittén där företagen representerar sig själva och där Trafikverket och planläggare från Regionen deltar.
- Bärighetrådet där vi samlas i större regionala samlingar och sammankallande är Trafikverket. Här representerar företagen en bransch.
- Sedan träffas vi också i ett nationellt sammanhang tillsammans med andra regioner.

Följande remissyttrande kommer från Mellansvenska Handelskammarens Trafikkommitté i Gävleborg och Dalarna.

Kapacitet och effektivisering av transportsystemet som nyckelfrågor

Vi tycker att det är viktigt att diskutera effektivisering av transportsystemet. Det är en av nyckelfrågorna inte bara för företagens möjligheter att ta sig fram enklare och smidigt utan också ur ett hållbarhetsperspektiv. Det är även en förutsättning för att möta de nya lagar och regler som vi står inför. Att bara prata kapacitetsutbyggnad räcker inte som problemlösare men är en nyckel för att bo, leva och verka i våra län.

Det krävs en samlad bild över godsets väg, över pendlingsmönster, över brister längst vägar och det krävs breda överenskommelser mellan politiken i län och kommuner.

Vi pratar länsövergripande och kommunövergripande vilket är A och O och en förutsättning om vi ska kunna möta de miljökrav vi står inför från omvärlden men samtidigt bygga och utveckla en hållbar attraktiv region.

Vi vet att långsiktighet och läns- och kommunöverskridande är en ambition från både våra regioner och Trafikverket – men för att ytterligare stödja detta är det också ett ställningstagande som våra medlemmar tar och är helt beroende av för att kunna möta bl.a. framtida miljökrav men också för att kunna bibehålla leveranssäkerhet som är en helt nödvändig konkurrens fördel som företagen har.

Stråkperspektiv nödvändigt för Internationalisering

Trafikkommittén välkomnar det tydliga stråkperspektiv som finns i planförslaget där viktiga stråk och noder anges och sätter in dem i ett internationellt perspektiv. Vi förordar förstärkning av nord-sydliga stråk samt översyn och förstärkning runt väst-östliga stråk.

Detta ger en tydlig bild av vikten av väl fungerande transporter och med alla transportslag och de internationella kopplingarnas betydelse är för näringslivets konkurrenskraft.

Dessa stråk har stor betydelse för godsets framkomlighet och leveranssäkerhet som för oss är mycket viktiga frågor och en stor konkurrens fördel som vi har. Men får därför också spegla behovet av den samlade överblick som vi anser att man måste ha.

Exempel;

Ett av våra medlemsföretag längst kusten som gärna vill leverera allt på nord-sydlig järnväg men kan inte för att tillförlitligheten på järnväg är för dålig. Därav blir valet lastbil. Vilka effekter skulle det innebära miljömässigt, regionalt som globalt? Vilken betydelse skulle det innebära för oss som etableringsort om järnvägen kan bli så tillförlitlig att valet att "gå på järnväg" kan vägas in för företagen?

Återställande av transportsystemet

Det är positivt att anslagsramen för investeringarna och underhåll för åren 2018-2029 ökar med 100 miljarder jämfört med gällande infrastrukturplan. Totalt 622,5 miljarder de kommande 12 åren.

Samtidigt är infrastrukturens skulden betydande och ett stort gap ligger mellan tillgängliga resurser och behov som finns. Pågående projekt drar mycket resurser och därför tycker vi att nya projekt kräver noggranna analyser av nyttor och kostnader.

Det är bra att trafikverket lyfter fram betydelsen av att förbättra infrastrukturen med satsningar som att ta bort flaskhalsar och satsningar på drift, underhåll och reinvesteringar.

Anslaget till järnvägsunderhåll höjs kraftigt. Anslaget till vägunderhåll höjs också men avsevärt mindre. Vi anser att det inte räcker med att "bibehålla dagens funktion på vägar och järnvägar."

Vi anser att en miniminivå är att transportsystemet återställs till den nivå det är avsett till för att eliminera eftersläpande underhåll.

Vi anser att Sverige med för oss Dalarna och Gävleborg i fokus - med all den industri vi har, behöver en jämn och långsiktigt hög nivå i infrastrukturinvesteringar och underhåll. Det är en förutsättning för att kunna bygga hållbara attraktiva platser och för bo, leva och verka i våra län.

BK4 tidigare, högre tempo och tydlig kommunikation

Trafikkommittén välkomnar de insatser som föreslås i planförslaget för att höja bärigheten på vägnätet, 74 ton, lika som att möjliggöra trafik med längre och tyngre, större tåg på utvalda delar av järnvägsnätet.

Det är angeläget att Trafikverket fokuserar på tempo och verkställande i denna satsning. Det tempo som ligger idag i nuvarande förslag är inte tillräckligt för att möta näringslivets behov. Men genom att påskynda beslutsprocessen, kommunicera en konkret tidsplan med genomförande av insatserna, skulle man skapa trygghet hos näringslivet som är kraftigt beroende av detta beslut.

Anledningen till det är att det är svårt för företagen att planera och budgetera för nya bilar till högre klassad väg.

10% av statliga vägnätet och 900 broar behöver stärkas innan de kan få ny-klass men 90% klarar redan av den klassningen.

Vi vet att anledningen till att man inte öppnar upp de som redan klarar klassningen är att man inväntar förändringsförordning och föreskrifter. Det är juridiken vi väntar på.

Därför är vårt inspel här om tydlighet och kommunikation kring planer, oerhört viktigt och en nödvändighet för att minska osäkerheten som kan råda hos företagen och ge företagen möjlighet att planera tungt gods och råvaror som skall till och från industrierna på bästa effektiva sätt. Med tydlig kommunikation kring åtgärder och tidsplaner kan vi istället tillsammans stärka den samsyn som faktiskt råder runt de föreslagna vägarna.

För oss som län, region och kommun är det också viktigt, då våra län har så stora exportvärden ute på våra vägar med stora mängder av råvaror som skall fram till fabrikena. Det är vägar där det förvisso är mindre trafikflöden, men där stora underhållsinsatser också är nödvändigt. Detta hänger helt ihop med bo leva verka.

Exempel;

Om ny klassning skulle gälla på befintliga föreslagna vägnät som redan idag klarar av klassningen, ex Avesta, Borlänge, Gävle skulle ett företag som SSAB med sina volymer bara kräva 50% av antalet transporter - Vad innebär det för oss hållbarhetsmässigt?

Lägg då till alla de andra företagen som har tunga transporter längst dessa vägar. Det visar tydligt att läns- och kommunöverskridande diskussioner om vägnät och godsflöden är oerhört viktig. Men att framförallt snabba på processen kring befintliga nät gällande BK4 skulle vara positivt nationellt för att nå de miljökrav som råder.

Höjda trimningsåtgärder

Vi välkomnar att trafikverket inom ramen för trimningsåtgärder föreslår att 1,2 miljarder avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg under planperioden. Detta för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet.

1,2 miljarder är ca 100 miljoner per år under en planperiod. Jämför det med satsning på stadsmiljöavtal som uppgår till 12 miljarder under planperioden.

Vi anser därför att anslaget för näringslivsåtgärder på järnväg höjs till 1,8 miljarder – dvs 150 miljoner per år under planperioden.

Anledningen till det är att det finns, anser vi, ett utrymme att diskutera vilken sorts nytta vi faktiskt kan åstadkomma gällande hållbarhet, attraktivitet för etableringar av mer perifera områden, genom att öka det anslaget kontra de nyttor som finns i stadsmiljöavtal.

Att få plats på tåg och väg till hamn

Hamnarna är viktiga noder i företagens export och import. Vi har många hamnar längst vår kust som förser och tar emot gods från när och fjärran.

Gävle Hamn är ett exempel där 50% av beläggningen kommer utanför läns och kommungräns.

Det är positivt att Gävle hamn växer – men vad spelar det för roll om inte vägar och järnvägar som går ut till hamnen följer efter. Får inte godset plats på väg och järnväg till hamnen riskerar vi i våra län vår konkurrensfördel – leveranssäkerheten.

Vi önskar också säkerställa att den del av järnväg som idag byggs in till Fredriksskans, Gävle hamn följer högsta effektivisering och kapacitet som möjligt. Vi pratar om max 25 ton, minst 8 ton/meter in till hamnen samt elektrifiering ända in i hamn vilket är ett samhällsintresse för alla parter och en förutsättning för att prata effektivisering och kapacitet och för att möta framtida behov.

Underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur måste gå före

När det gäller höghastighetsbanor har Trafikverket lämnat ett förslag utifrån regeringens direktiv att; "Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i HELA transportsystemet".

Trafikverkets förslag minskar risken för utträngning av de så angelägna projekt på befintlig infrastruktur. Men vi vill förstärka detta genom att säga;

"Vi anser att oavsett vilken hastighet det handlar om – en utbyggnad av nya stambanor / höghastighetsbanor får inte få ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur för att upprätthålla dagens funktionalitet och att eliminera eftersläpande underhåll eller att eliminera flaskhalsar i viktiga godsstråk för näringslivets godstransporter.

En satsning på höghastighetsbanor får inte ske på bekostnad av att angelägna drift- och underhållsinsatser av befintlig infrastruktur åsidosätts."

Enskilda vägar betydelse för ett levande Sverige

I förslaget till den nationella planen ligger ett anslag på 13,4 miljarder i bidrag till enskilda vägar. De enskilda vägarna är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. Därför är det viktigt att de enskilda vägarna prioriteras för framtida investeringar och framtida beslut. Nästan alla

virkestransporter i vårt land tar sin början efter en enskild väg. Det är av mycket stor betydelse för vår skogsindustri och således för landets ekonomi.

Det handlar inte bara om skog utan även mindre företag inom besöksnäring (eco- och naturturism) tenderar att vara i behov av detta finmaskiga vägnät. Vägnätet knyter även samman och kompletterar de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i delar av mer glesbefolkade platser och områden som är oerhört viktigt för att bo och leva.

Därför vill vi, i detta yttrande, också välkomna det bidrag på 13,4 miljarder och samtidigt säkerställa att det inte minskas. Det av mycket stor vikt att anslaget från trafikverket skall finnas kvar och att vi lyfter upp förståelsen av vilken betydelse detta vägnät har i mer glesbebyggda områden och därmed för Sverige som helhet.

Samlad översyn - koordinera skatter och avgifter

Under senare år har vi på Mellansvenska Handelskammaren upplevt hur olika avgiftsökningar över tid spelats in utan att vara koordinerade med andra nyligen genomförda eller nu diskuterade. Tittar man på effekterna av dessa avgifter kan man se ett mönster att många avgifter är avståndsberoende eller tar ut varandra. De innebär att företag som strategiskt satsar på hållbara transportval blir lika hårt drabbade av de ökade transportkostnaderna som ett företag som minimerar transportkostnader utan miljöhänsyn. De skatter och avgifter som införs är dåligt koordinerade. Vi anser att det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar konkurrenskraften. T.ex.: svaveldirektivet, Transportstyrelsens avgiftsfinansiering, vägslitageskatt, fyrdubblade banavgifter, Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell, indexuppräknade drivmedelsskatter, reduktionsplikt för minskning av förbrukningen av fossila bränslen, förslag om flygskatt med mera.

Slutligen

Vi tycker det är viktigt att se transportslagen som en enhet, inte som konkurrenter. Att man planmässigt arbetar med hänggrännor inte stuprännor. Det är en önskan från våra medlemmar och viktigt för effektivisering av transportnätet och framförallt för ett hållbart transportnät.

Det hänger också starkt ihop med behovet av en mer uttalad samlad bild av strukturen kring samhällen, produktion, export och import.

Dagens ombyggnationer som stoppar flödet till platser för våra speditörer är ytterligare ett exempel på tappad konkurrensfördel för våra företag och företag utanför

våra län som är beroende av omlastning tillexempel. Det är en del i en länk som leder till minskad tillväxt för oss – eller som kommer att ta tid att arbeta upp igen.

Samverkan mellan län, kommun samt politiken är nödvändigt för att få långsiktiga planer och där samtalen med företagen är helt nödvändiga. Vi tycker att det är en fråga som ska och bör säkerställas.

Vi förordar att infrastruktur får samma behandling som energiöverenskommelsen. Så nödvändigt är det med långsiktiga planer för våra medlemmar. Det handlar om långsiktiga planer och utföranden och implementering. Vi pratar effektivisering, samhällsekonomiska kalkyler som ger ett bättre stöd, hållbara lösningar som våra företagare i sina ambitioner strävar mot. En sk. "snuttifiering" dvs ständigt byggande, med nya ändringar, är dyrt, upp till 30% dyrare i vår undersökning.

Låt infrastrukturen värderas på samma långsiktiga sätt som energiuppgörelsen.

Vid pennan

Cecilia Hed Malmström

Regionchef Mellansvenska Handelskammaren / Ansvarig för Infrastruktur och Hållbarhet

/genom Trafikkommittén Dalarna och Gävleborgs-län