

Stockholm 2017-11-27

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för trafiksystemet 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Sammanfattning

Jernkontoret och Svemin ställer sig bakom det remissvar som Näringslivets transportråd lämnat. I remissvaret lyfts fram frågor som är särskilt viktiga för stål-, metall-, gruv- och mineralindustrin (nedan kallad gruv- och stålindustrin).

- Jernkontoret och Svemin är i huvudsak positiva till Trafikverkets förslag.
- Fokus ska ligga på underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur.
- Satsa på underhåll även i glesbygd.
- Låt inte höghastighetsbanor ta allt fokus och resurser.
- Lyft in investeringar i nya isbrytare i nationella planen.
- Underlätta för effektivare transporter. Det är bra för både miljön och industrins konkurrenskraft.
- Tänk internationella kopplingar.

Gruv- och stålindustrin behöver välfungerande infrastruktur

Svensk stål-, metall-, mineral- och gruvindustri (nedan kallad gruv- och stålindustrin) verkar på en global marknad i stark konkurrens med industri från många olika länder. Svenska stålföretag exporterar större delen av de tillverkade produkterna – t.ex. plåt, band, tråd, stång, profiler och rör. Metall-, mineral- och gruvindustri exporterar också majoriteten av sin produktion, ädel- och råmetall, järnmalmspellets, olika typer av mineraler och metallkoncentrat. För att kunna tillverka detta krävs import av insatsvaror som till exempel legeringar, uttjänt elektronik, skrot, kol och kalk. Den omfattande exporten världen över och behovet av importerade insatsvaror gör de här industrigrenarna till stora köpare av transporttjänster på främst lastbil, järnväg och fartyg. För att kunna konkurrera på världsmarknaden är tillgång till välfungerande infrastruktur i kombination med effektiva och konkurrenskraftiga transporter således nödvändig.

Allmänna synpunkter

Jernkontoret och Svemin är i huvudsak positiva till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet. Vi välkomnar särskilt att regeringen har beslutat att höja de statliga anslagen för åtgärder i transportsystemet med 100 miljarder kronor för perioden 2018-2029 jämfört med den gällande planen och att en stor del av de ökade resurserna läggs på järnvägsunderhåll. Vi ser dock att de beslutade 622,5 miljarder kronor för planperioden inte räcker till att återställa transportsystemets funktion till vad den en gång planerats vara och att därtill eliminera eftersläpande underhåll, vilket vi anser vara en lägsta ambitionsnivå.

Jernkontoret och Svemin är också positiva till en större näringslivsfokus och välkomnar den aviserade samordningen av planförslaget och godsstrategin. Den sistnämnda håller på att utarbetas parallellt med nationella planen på uppdrag av regeringen.

Fokus ska ligga på underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur

Jernkontoret och Svemin är tveksamma till att den angivna ekonomiska ramen räcker till för att ens vidmakthålla dagens funktionalitet och att eliminera eftersläpande underhåll utan anser att det krävs ytterligare ökade resurser för drift och underhåll och att detta bör prioriteras före större nyinvesteringar. 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.

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.

Jernkontoret och Svemin stödjer förslaget om ett särskilt anslag på 1,2 miljarder kronor under planperioden för åtgärder riktade till näringslivets transporter på järnväg. Det är bra att Trafikverket och regeringen hörsammat bland annat Näringslivets Transportråd i denna fråga. Projekten ska vara föranledda av till exempel strukturförändringar i näringslivet, omläggning av logistiska flöden eller för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Enligt vår mening skulle anslaget dock behöva höjas till minst 1,8 miljarder kronor för att på riktigt kunna bidra till en snabbare marknadsanpassning av infrastruktur.

Satsa på underhåll även i glesbygd

Trafikverket skriver att en konsekvens av tuffa prioriteringar som de tvingats till 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 och Svemin anser att Trafikverkets prioritering av underhållsinsatser även måste beakta de exportvärden som riskeras på grund av bristande tillförlitlighet för näringslivets ingående och utgående godstransporter. Våra organisationer vill vidare 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 och därmed är behovet av underhållsinsatser på vägar och järnvägar stort även i delar av Sverige med jämförelsevis mindre trafikflöden men med stora exportvärden. Till exempel gruv- och stålindustrin genererar årligen närmare tio procent av Sveriges samlade exportvärde, vilket riskerar att gå förlorat om industrins godstransporter missgynnas av bristande underhåll av vägar och järnvägar. Jernkontoret och Svemin oroas därför av Trafikverkets uttalade inriktning att nedprioritera underhåll av de mer lågtrafikerade delarna av järnvägs- och vägnätet.

Gruv- och stålindustrin är inte enbart beroende av goda möjligheter till godstransporter utan också till arbetspendling för att kunna säkerställa kompetensförsörjningen vid sina anläggningar. Gruv- och stålföretagen verkar dessutom ofta i regioner med hög arbetslöshet och är betydelsefulla genom att både direkt och indirekt skapa arbetstillfällen. Gruv- och stålindustrin är också en utpräglad exportindustri med ett betydande internationellt ägande, vilket ställer krav på tillgängligheten och snabba internationella förbindelser. Jernkontoret och Svemin 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

Jernkontoret och Svemin menar att en utbyggnad av höghastighetsbanor inte får 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. Höghastighetsbanor måste finansieras separat i särskild ordning. Även andra resurser, såsom arbetskraft och arbetsmaskiner, är knappa och i de fall en konflikt uppstår bör drift och underhåll av befintlig infrastruktur prioriteras.

Enligt våra organisationer är risken uppenbar för att redan beslutade centrala stråkprojekt för näringslivet och andra viktiga åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet för godstransporter senareläggs, inte finns med i sin helhet eller bortprioriteras helt i planen, om finansieringen av höghastighetsbanor ska ske inom den anslagsram som finns för utveckling av det befintliga transportsystemet. Det gäller inte minst det för näringslivet viktiga dubbelspåret mellan Hallsberg och Mjölby som lagts sent i planperioden, Norrbotniabanan för att skapa redundans i det norra järnvägsflödet samt dubbelspår mellan Kiruna och Riksgränsen (Narvik) som inte finns prioriterad i planen men som är nödvändig för ökad järnmalmsexport.

Lyft investeringar i nya isbrytare in i nationella planen

Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Med utgångspunkt i det övergripande transportpolitiska målet anser Jernkontoret och Svemin att de nödvändiga investeringarna i nya isbrytare som behöver göras före 2029 ska lyftas in i den nationella planen för 2018-2029. Enligt Sjöfartsverket ska den första nya isbrytaren vara i drift år 2021. Isbrytningen ska likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och därför finansieras över statsbudgeten. Det gäller även drift av isbrytarverksamheten.

Effektivare transporter är bra för både miljön och industrins konkurrenskraft

Alla trafikslag behövs och måste effektiviseras var för sig och tillsammans för att på ett hållbart sätt möta ett ökat transportbehov. Transporteffektivitet bidrar till både ökad konkurrenskraft för näringslivet och minskad miljöpåverkan. Jernkontoret och Svemin efterlyser därför större fokus på steg 1 och steg 2 åtgärder i planförslaget, eftersom de bidrar till en effektivare användning av den befintliga infrastrukturen.

Gruv- och stålindustrin som transportköpare strävar kontinuerligt efter att introducera åtgärder som syftar till ökad transporteffektivitet, till exempel genom att utnyttja olika kombinerade och mer intelligenta transportlösningar, eftersom det också ger bättre transportekonomi. 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, LKAB och Scania inom logistik på Norra stambanan. Arbetet är lovande och visar konkret på positiva resultat avseende bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur, minskning av koldioxidutsläpp och sänkta kostnader för samtliga aktörer. Jernkontoret och Svemin 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 högt ställda klimat- och miljömål.

Ett annat exempel på hur företag strävar efter ökad transporteffektivitet är Höganäs AB som har testat 74 tons lastbilar för att minska sina transporter genom tätorten i Helsingborg. Ytterligare ett sätt att effektivisera transporterna är att möjliggöra längre, tyngre och större tåg. Jernkontoret och Svemin välkomnar de bärighetsåtgärder på väg och järnväg som föreslås i detta syfte i planförslaget. Samtidigt anser vi att implementeringen av BK4 måste ske snabbare och omfatta en större del av vägnätet. Det skulle bidra till att öka näringslivets konkurrenskraft och åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet.

Trafikverket bör generellt öka insatserna för innovation och nya tekniska lösningar, med stöd av digitalisering, för att på sikt möjliggöra ökad effektivisering och hållbarhet i transportområdet. Elektrifiering av transporter och införande av autonoma fordon kommer sannolikt vara en realitet i slutet av planperioden. Trafikverket har en viktig roll att agera proaktivt för att bland annat anpassa regelverk och infrastruktur till detta. Ett sådant område är elvägar och flera företag inom gruv- och stålindustrin är engagerade i konsortiet kring elväg Gävle. Jernkontoret och Svemin skulle se positivt på en utbyggnad av elvägnätet i Bergslagen och ut till Gävle hamn, exempelvis genom elektrifiering av uppförsbackar.

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. Ett tydligt exempel på hur EU-ländernas infrastruktur hänger ihop är olyckan i Rastatt i södra Tyskland som under flera veckor i höstas stoppade SSAB:s järnvägstransporter till Italien och påverkade produktionen i Sverige.

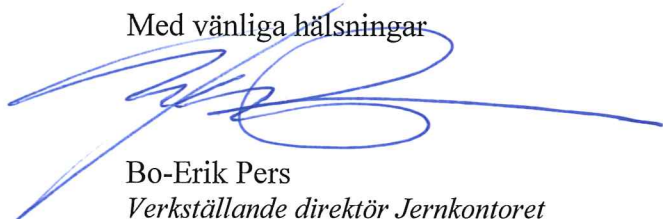
Trafikverket beskriver i planförslaget det initiativ som tagits till ett nordiskt samarbete mellan transportmyndigheter. Sambanden mellan internationell utveckling och långsiktig nationell

infrastrukturplanering bör nu konkretiseras och behandlas i en gemensam transportplan. Även samarbetet mellan regeringarna bör öka. 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 och Svemin ställer sig också bakom det remissvar som Näringslivets transportråd lämnat i ärendet.

Med vänliga hälsningar



Bo-Erik Pers
Verkställande direktör Jernkontoret



Per Ahl
Verkställande direktör Svemin

