

Näringslivets Transportråd

– för transportköpare

REMISSYTTRANDE
2017-10-16

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

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

Näringslivets Transportråd (NTR) som fått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018--2029 på remiss lämnar ett remissyttrande enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är över 30 svenska industri- och handelsföretag. Vi hänvisar även till innehållet i de remissyttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018--2029 som lämnas av organisationens tre huvudmän: Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Näringslivets Transportråds synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018--2029 är angivet under rubrikerna nedan:

- ▶ **Starkare fokus behövs på gods och näringslivets transporter. Samordna arbetet med nationell infrastrukturplan 2018--2029 och regeringens godsstrategi**
- ▶ **Nordiskt samarbete mellan transportmyndigheterna bör åtföljas av en gemensam transportplan och ett ökat samarbete mellan regeringarna**
- ▶ **Väl fungerande transporter har stor betydelse för hela Sverige. Underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur måste gå före**
- ▶ **Viktigt med tempo och verkställighet i genomförandet**
- ▶ **Bra att resurser i planförslaget avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg. Dock bör nivån räknas upp**
- ▶ **Kostsamma nya stambanor/höghastighetsbanor får inte innebära att drift- och underhåll av befintlig infrastruktur åsidosätts**
- ▶ **Använd befintlig infrastruktur bättre. Effektiva och hållbara transporter bidrar till att uppnå klimat- och miljömål. Underlätta horisontella samarbeten**
- ▶ **Fokusera på innovationsplattformar, innovationsupphandlingar, testbäddar och demonstrationer. Mer utvecklingsfokus - mindre forskning jämfört med nuläget**
- ▶ **Trafikverkets förslag rörande gods och näringslivets transporter kan förbättras**
- ▶ **Koordinera skatter och avgifter bättre**
- ▶ **Senarelägg införandet av ERTMS tills en koordinerad tidsplan för införandet finns med andra länder. ERTMS föreslås granskas av expertgruppen för digitala investeringar**
- ▶ **Säkerställ rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter**
- ▶ **Trafikverkets skrivningar om strategiska utpekanden av hamnar behöver förtydligas**
- ▶ **Komplett dubbelspår på sikt på Malmbanan för successivt ökad kapacitet och högre axellast och farledsfördjupning i Göteborgs Hamn bör utredas vidare med särskild prioritet**

*** Starkare fokus behövs på gods och näringslivets transporter. Samordna arbetet med nationell infrastrukturplan 2018--2029 och regeringens godsstrategi**

Svensk ekonomi går bra i den starka högkonjunkturen. Det är ett lägligt tillfälle att systematiskt, långsiktigt och flerårigt investera och underhålla infrastrukturen så att förutsättningar skapas för tillväxt och konkurrenskraft i näringsliv och samhälle i en allt hårdare internationell konkurrens. Stärkt svensk konkurrenskraft genom en effektiv och hållbar infrastruktur är en viktig förutsättning för genomförandet av regeringens jobbpolitik. Ett ambitiöst sysselsättningsmål har

formulerats av regeringen. Sysselsättningen och antalet arbetade timmar ska öka så att Sverige år 2020 når EU:s lägsta arbetslöshet.

För att uppnå ett starkare fokus på gods och näringslivets transporter föreslår Näringslivets Transportråd att arbetet med nationell infrastrukturplan 2018--2029 och regeringens godsstrategi samordnas. Detta för att möta en ökad efterfrågan på godstransporter.

Näringslivets Transportråd välkomnar det tydliga stråkperspektiv som finns i delar av planförslaget där viktiga stråk och noder för godstransporter anges och sätts in i ett internationellt perspektiv. Förslaget till ny nationell plan innehåller ett avsnitt om:

”Godstransporter – viktiga internationella och nationella flöden och stråk”. Därmed illustreras hur viktigt väl fungerande transporter är för alla transportslag i Sverige och de internationella kopplingarnas betydelse för näringslivets konkurrenskraft och Sveriges konkurrenskraft som nation. Tyvärr försvinner stråk- och nodtänkandet i avsnittet där Trafikverkets förslag till namngivna investeringar 2018--2029 redovisas. Trafikverket är där tillbaka i tidskrävande etappvisa utbyggnader av angelägna projekt istället för kraftsamling för ett snabbare genomförande. Rimligtvis borde hela planförslaget genomsyras av ett stråk- och nodperspektiv.

Näringslivets Transportråd föreslår att etappvisa utbyggnader av namngivna projekt i planförslaget konsekvent bör analyseras utifrån ett stråk- och nodperspektiv och ett systemperspektiv så att samhällsnyttan speglas på ett rättvisande sätt. Samspelet mellan transportslagen måste fungera. Betydelsen av väl fungerande sjöfart och flygförbindelser tillsammans med vägar och järnvägar kan inte nog understrykas.

Näringslivets Transportråd anser att ett starkare fokus behövs på gods och näringslivets transporter i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018--2029. Infrastruktur och transporter är medel för ökad konkurrenskraft och detta bör genomsyra den nationella planen. NTR efterlyser i förslaget till nationell plan för transportsystemet en långsiktig transportpolitisk vision med fokus på gods och näringslivets transporter och en utifrån visionen sammanhållen och konsistent infrastruktur- och transportpolitik. En transportpolitik där beslutade skatter, avgifter och regleringar koordineras och mera bidrar till uppfyllelsen av transportpolitiska mål, klimat- och miljömål än vad som nu är fallet.

En öppen ekonomi som den svenska med stor utrikeshandel är beroende av väl fungerande transport- och logistikkedjor både för import och export. Logistiken och transporterna är en del av produktionskedjan. Detta är en viktig förutsättning för vår välfärd. Den nationella planen för transportsystemet bör utgå från en helhetssyn kring hur transporter hör ihop med konkurrenskraft och hur transportpolitiska mål kan infrias utan att det sker på bekostnad av andra mål. Väl fungerande godstransporter och logistik är en förutsättning för handel. Handeln är i sin tur en förutsättning för välfärd och tillväxt. Godstransporter bidrar således till välfärden. Genom att fokusera på transporter och logistik för konkurrenskraft kan Sverige göras till ett föregångsland både inom hållbara och konkurrenskraftiga godstransporter. Fokus måste ligga på att minska utsläppen från transporterna och inte att minska transporterna i sig. Transporter är ett resultat av många olika aktiviteter i ett välfärdssamhälle och en viktig förutsättning för handelsutbytet länder emellan. Trafikslagen kompletterar varandra och det är mer som förenar än som skiljer.

Ökade investeringar i Sverige och en stark internationell konjunktur ökar efterfrågan på transporter som innebär ökat behov av infrastrukturinvesteringar. Företag inom olika branscher presenterar nu planer på ökade investeringar i Sverige som innebär ökad efterfrågan på transporter. Skogsindustrin är ett exempel på detta. I december 2016 beslutade Billerud Korsnäs att investera i en ny förpackningsmaskin på Gruvöns bruk på 5,7 miljarder kr som innebär en ökad efterfrågan på järnvägstransporter. SCA har beslutat om omfattande investeringar i Östrand, på 7,8 miljarder kr. Härtill kommer omfattande investeringar av Södra i olika verksamheter liksom av Metsä Board i en ny kartongmaskin i Husum. Ett andra exempel från gruvnäringen är LKAB som har som mål att årligen öka sina produktionsvolymerna av järnmalm vilket kräver ökade transporter på hela Malmbanan Luleå-Narvik. Ett tredje exempel är Geely som ägare av Volvo Cars som miljardinvesterar i ett nytt innovationscentrum i Göteborg.

*** Nordiskt samarbete mellan transportmyndigheterna bör åtföljas av en gemensam transportplan och ett ökat samarbete mellan regeringarna**

Trafikverket skriver i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018--2029 om nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering "att Trafikverket har under våren 2017 initierat ett forum mellan de nordiska myndigheterna... Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Syftet är också att kunna dela med sig av information och diskutera respektive myndighets underlag, förslag till åtgärder samt transportsystemplaner (framför allt väg, järnväg och sjöfartens landanslutningar) – speciellt avseende gränsöverskridande transport- och reserelationer. Syftet är också att bidra till utvecklingen av planeringsanalys i tidiga skeden för gränsöverskridande åtgärder".

Näringslivets Transportråd välkomnar det nordiska myndighetssamarbetet. På motsvarande sätt bör samarbetet mellan de nordiska regeringarna på transportområdet öka.

Näringslivets Transportråd som i olika sammanhang ställt sig bakom flera gränsöverskridande initiativ understryker vikten av en harmoniserad dimensionering av infrastrukturen som möter industrins och handelns behov. Sådan dimensionering av transportkorridorer kan exempelvis handla om lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen. Det kan också handla om att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är dimensioneringen en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. *En gemensam nordisk/skandinavisk transportplan behövs liksom gemensamma standarder och regelverk.* T.ex. samordnade tåglängder för Fehmarn Belt-förbindelsen. De transportplaner som nu gäller slutar vid nationsgränserna. Syftet med en gemensam nordisk/skandinavisk transportplan är att skapa förutsättningar för ökad nordisk konkurrenskraft och att genom effektiva transporter skapa bättre förutsättningar för att uppnå beslutade klimat- och miljömål. Ett gemensamt agerande behövs även till gemensamma korridorprojekt inom EU som ScanMed, administrativa harmoniseringar av regler för gränsöverskridande transporter, gemensamma standardkrav vid järnvägsutbyggnader i korridorer och åtgärder för att öka transportsystemens redundans för minskad sårbarhet. Några exempel på aktuella gränsöverskridande projekt under planperioden 2018--2029 är en fast förbindelse över Fehmarn Belt som är av stor betydelse för de nordiska länderna, bättre järnvägsförbindelser Stockholm-Oslo och Oslo-Göteborg och E12 Atlantica Transport.

*** Väl fungerande transporter har stor betydelse för hela Sverige. Underhåll av och investeringar i befintlig infrastruktur måste gå före**

Det är positivt att anslagsramen för investeringar och underhåll för åren 2018--2029 ökar med 100 miljarder jämfört med gällande infrastrukturplan, till totalt 622,5 miljarder de kommande 12 åren. Samtidigt är infrastrukturens skulden betydande och ett stort gap föreligger mellan tillgängliga resurser och behov. Pågående projekt drar stora resurser. Nya projekt kräver en noggrann analys av nyttor och kostnader då utrymmet för nya projekt är begränsat. Det är bra att Trafikverket i sitt förslag till ny infrastrukturplan lyfter fram betydelsen av att förbättra den befintliga infrastrukturen. Med ökade satsningar på att eliminera flaskhalsar, på drift, underhåll och reinvesteringar. Anslaget till järnvägsunderhåll höjs kraftigt. Anslaget till vägunderhåll höjs men avsevärt mindre. Det räcker dock inte med att "bibehålla dagens funktionalitet på vägar och järnvägar". *En miniminivå är att transportsystemet återställs till den nivå det är avsett för och att eliminera eftersläpande underhåll.* För att säkerställa drift och underhåll av infrastrukturen behövs finansierade långtidsplaner t.ex. *en långsiktig nationell underhållsplan* som en del av det 12-åriga förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018--2029. Underhåll får inte bli en regulator i statens ett-åriga budgetar. Alla aktörer involverade i underhåll måste få bra planeringsförutsättningar.

Väl fungerande transporter har stor betydelse för hela Sverige. Underhåll av och investeringar i befintlig infrastruktur måste därför ges huvudprioritet. Näringslivets Transportråd vill i likhet med vad som görs i Trafikverkets planförslag särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll. Trafikverket har hittills med mindre resurser prioriterat underhåll i storstadsområden och i större sammanhängande stråk mellan storstadsregionerna med stora trafikvolym. Men behovet är även stort av underhållsinsatser på vägar och järnvägar i delar av Sverige med jämförelsevis mindre trafikflöden men med stora exportvärden från svenskt näringsliv, t ex inom sektorer som verkstads-, skogs-, pappers-, gruv- och stålindustri. Dessa

godstransporter börjar eller slutar ofta på vägar och järnvägar där underhållet sedan länge är eftersatt. Trafikverket skriver i det nya planförslaget att vägar och järnvägar med låga trafikflöden kommer att uppleva försämringar under planperioden. Det är stora exportvärden som riskeras då godstransporter försenas på grund av bristande – eller i värsta fall - ytterligare försämrade underhåll av vägar och järnvägar i de delar av Sverige som ligger utanför storstadsregionerna eller mellan dessa regioner eftersom den svenska exportindustrin är en hörnpelare i samhällsekonomin. Näringslivets Transportråd utgår från att Trafikverket i kommande genomförande av den av regeringen beslutade infrastrukturplanen genom en förfinad indelning av infrastrukturen i bantyper och vägtyper säkerställer funktionaliteten på de vägar och järnvägar – de låghastighetsbanor - som är viktiga för näringslivet.

I budgetpropositionen föreslår regeringen en utökning och förlängning av en pågående satsning på underhåll av vägar i landsbygd med ytterligare 100 miljoner kr per år under perioden 2018--2020. Vidare föreslås en utökad satsning på kollektivtrafik i landsbygd med ytterligare totalt 167 miljoner kr under perioden 2018--2020. Med satsningar bl.a. på åtgärder för beläggning, bärighet och tjälsäkring av vägar och på järnväg. Detta är positivt men anslaget står inte i proportion till det stora behovet av både kort- och långsiktigt ökade anslag. Det visar även ryckigheten i statens anslag till underhåll av infrastrukturen. Trafikverket skriver i sitt förslag till ny nationell infrastrukturplan 2018--2029 att: "Det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden".

Näringslivets Transportråd understryker således nödvändigheten av en ökad funktionalitet, kapacitet och bärighet i transportsystemet som svarar upp mot med de krav på leveransprecision som möter varuägande företag inom industri- och handel. Härtill kommer behovet av åtgärder för att utveckla transportsystemet för att svara upp mot näringslivets krav på modern logistik. Sverige behöver en jämn och långsiktigt hög nivå i infrastrukturinvesteringar och underhåll.

*** Viktigt med tempo och verkställighet i genomförandet**

Det är ett mycket omfattande remissmaterial som Trafikverket producerat. Trafikverkets huvudrapport till nationell plan 2018--2029 är på nästan 300 sidor. Hertil kommer 18 underlagsrapporter och promemorior vilket innebär ett samlat remissmaterial på cirka 1000 sidor. Förutsättningarna borde således vara goda att nu förflytta fokus från utredningar till genomförande.

Alla trafikslag behövs och måste effektiviseras var för sig och tillsammans för att hållbart möta ett ökat transportbehov. Transporte effektivitet bidrar till ökad konkurrenskraft där ekonomi och hållbarhet förenas. Insatser för att höja bärigheten på vägar och järnvägar behövs för att möjliggöra tyngre och längre tåg och vägfordon, dynamisk kapacitetsplanering av järnvägen m.m. Näringslivets Transportråd välkomnar de insatser som föreslås i planförslaget för att höja bärigheten på vägnätet exempelvis för att möjliggöra transporter med tyngre lastbilar – 74 ton liksom åtgärder för att möjliggöra trafik med längre, tyngre och större tåg på utvalda delar av järnvägsnätet. *Det är angeläget att Trafikverket fokuserar på tempo och verkställighet i satsningen på ökad bärighet på vägnätet och insatser för genomförande av längre, tyngre och större tåg för att stärka svensk konkurrenskraft. Näringslivets Transportråd efterlyser konkreta tidsplaner för genomförandet av insatserna tidigt under planperioden 2018--2029. Det tempo som föreligger i nuvarande förslag till nationell plan är inte tillräckligt för att möta näringslivets behov.* Sverige är ett litet handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd inom landet och till de viktigaste marknaderna. Målet för godstransporter och infrastruktur måste vara att genom ständiga förbättringar bidra till ökad välfärd och internationell konkurrenskraft som utgår från hållbara lösningar.

*** Bra att resurser i planförslaget avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg. Dock bör nivån räknas upp**

Näringslivets Transportråd välkomnar att Trafikverket att inom ramen för trimningsåtgärder föreslår att 1,2 miljarder avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg under planperioden för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. Där Trafikverket inom ramen för sitt uppdrag har mandat att besluta

om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen. Ett anslag för näringslivsåtgärder skapar en mer snabbfotad beslutsordning. Näringslivet kan inte planera utvecklingen i framtida marknader på 12 års sikt vilket är den tidshorisont infrastrukturplaneringen utgår från och med uppdateringar i fyraårsintervaller. Det är ett anslag av jämförelsevis mindre storlek, i genomsnitt 100 miljoner kr per år under planperioden 2018–2029 som nu föreslås. Motsvarande anslag exempelvis till stadsmiljöavtal uppgår under planperioden 2018–2029 till totalt 12 miljarder – en faktor 10. *Näringslivets Transportråd föreslår att anslaget för näringslivsåtgärder på järnväg höjs till 1,8 miljarder med ett genomsnitt på 150 miljoner kr per år under planperioden 2018–2029.* Ett ökat anslag skapar möjlighet för Trafikverket att snabbt hantera fler mindre åtgärder.

*** Kostsamma nya stambanor/höghastighetsbanor får inte innebära att drift- och underhåll av befintlig infrastruktur åsidosätts**

Vad gäller framtida nya stambanor/höghastighetsbanor har Trafikverket lämnat ett förslag till sänkt hastighetsstandard 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 angelägna projekt på befintlig infrastruktur men utträngningsrisken är inte undanröjd.

Regeringen intar i budgetpropositionen för 2018 ståndpunkter som inte är helt lätta att förena: "Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden sker på ett kostnadseffektivt sätt. Utbyggnaden ska ske i en takt som ekonomin tillåter".

Näringslivets Transportråd anser – oavsett vilken hastighet det handlar om – att en utbyggnad av nya stambanor/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 för näringslivets godstransporter. En satsning på höghastighetsbanor får inte ske på bekostnad av att angelägna drifts- och underhållsinsatser av befintlig infrastruktur åsidosätts. Dessa måste i så fall finansieras på annat sätt.

*** Använd befintlig infrastruktur bättre. Effektiva transporter bidrar till att uppnå klimat- och miljömål. Underlätta horisontella samarbeten**

I förslaget till ny nationell plan 2018–2029 anges att: "fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar." Redan i förordet till planförslaget anges att: "Fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling". Principen bygger på fyra stegen: tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt. Näringslivets Transportråd instämmer i denna och anser att fyrstegsprincipen systematiskt bör tillämpas i planeringen så att befintlig infrastruktur används bättre. Effektivare transporter bidrar till att uppnå klimat- och miljömål. Enkla åtgärder som ger hög effektivitet (steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen) måste genomföras i så hög utsträckning som möjligt såsom åtgärder som ger tillgänglighet och hög tillförlitlighet i transportsystemet. Trafikverkets förslag till ny nationell plan innehåller en rad olika beskrivningar av digitaliseringens möjligheter och tillämpningar på infrastruktur- och transportområdet. Det är bra redovisningar som görs om att: "Ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter". Digitaliserade tjänster och en uppkopplad, bättre fungerande infrastruktur, kan tillämpas för alla transportslag.

Näringslivets Transportråd föreslår att Trafikverket i tillämpningen av fyrstegsprincipen systematiskt tar tillvara möjligheterna att genom digitalisering genomföra steg 1 och 2 åtgärder. Detta föreslår vi skrivs in i den av regeringen beslutade nationella planen för transportsystemet 2018–2029.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 beskrivs överhuvudtaget inte de möjligheter som horisontella samarbeten skapar för transportekonomiskt, klimat- och miljömässigt effektivare godsflöden. Horisontella samarbeten mellan transportköpare och transportföretag effektiviserar företagets logistik, sänker kostnader, minskar utsläpp och ökar fyllnadsgraden. Detta sker idag på enskilda initiativ av transportköpare och transportföretag. Dagens samarbeten sker dock ad hoc mellan företag och

det finns stora fördelar att skala upp dessa samarbeten. För detta krävs dock stöd från myndigheter som kan agera som facilitator och underlätta möjligheterna till horisontella samarbeten, t ex genom att bidra till förbättrad transparens i godsflöden. *Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen ger Trafikverket och Trafikanalys i uppdrag att analysera möjligheter till horisontella samarbeten och att föreslå en lämplig aktör men god kännedom om transportsystemet som kan agera facilitator.* Fler horisontella samarbeten medverkar till ett mera hållbart transportsystem i minst lika stor utsträckning som styrmedel som skatter och avgifter på transporter. Ytterligare ett sätt att effektivisera transporterna är att snabbt implementera längre, tyngre och större tåg och lastbilar.

*** Fokusera på innovationsplattformar, innovationsupphandlingar, testbäddar och demonstrationer. Mer utvecklingsfokus - mindre forskning jämfört med nuläget**

Det är angeläget att statens anslag till forskning och innovation ökar och att en långsiktig FoI för samtliga transportslag, var för sig liksom för transportslagen i samverkan, säkerställs för hela planperioden 2018--2029.

Trafikverket föreslår i planförslaget att totalt 8 miljarder kronor avsätts för forskning och innovation (FoI). Nivån är avsevärt lägre jämfört med vad som angavs i Trafikverkets inriktningsunderlag som lämnades till regeringen i november 2015. Där hänvisade Trafikverket till en rapport som verket tidigare lämnat till regeringen. Den ambitionsnivå som då utpekades som huvudförslag innebär en totalram på knappt 9,5 miljarder för perioden 2018--2029. Näringslivets Transportråd avstyrker den nu föreslagna minskningen av anslaget till forskning och innovation med 1,5 miljarder för perioden 2018--2029.

I relation till den av regeringen och riksdagen angiva ekonomiska ramen för åtgärder i infrastrukturen på 622,5 miljarder för planeringsperioden 2018--2029 innebär Trafikverkets förslag att statens anslag till forskning och innovation inom transportsektorn är låg jämfört med FoI-investeringar i andra teknik- och kapitalintensiva branscher. Anslagsnivån till FoI är även låg ställt mot de strategiska möjligheter och utmaningar som transportsystemet står inför och som tydligt redovisas i Trafikverkets planförslag. 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 mer utvecklingsfokus - mindre forskning jämfört med nuläget.

Ett speciellt utvecklingsfokus behövs således parallellt med att den nya nationella planen genomförs för 2018--2029. Staten kan bidra till ett snabbare genomslag på marknaden genom anslag till introduktion, utveckling och demonstration av användarorienterade lösningar samt genom att tydligare styra anslagen mot områden som ligger i linje med den önskade målbilden. Ett exempel på det sistnämnda är att öka forskningen inom skalbara områden såsom horisontella samarbeten som kan få snabba miljömässiga och kommersiella genombrott. Genom att skapa bättre förutsättningar för utveckling under den kommande planperioden säkerställs nyttan av gjorda investeringar och underhållsinsatser. Parallella insatser särskilt på innovation samtidigt som investeringar och underhåll sker ger ökade kunskaper och skapar nya lösningar. *Därför föreslår Näringslivets Transportråd att minst samma summa som tidigare angivits som huvudförslag knappt 9,5 miljarder bör anslås med fokus på mer utveckling som innovationsplattformar, innovationsupphandlingar testbäddar och demonstrationer i den nationella planen under de kommande 12 åren.*

Trafikverket föreslår i sitt förslag till nationell plan 2018--2029 att följande forsknings- och innovationsområden prioriteras:

- omställningen till ett fossilfritt transportsystem
- robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället
- ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare
- ett jämställt och inkluderande transportsystem för landsbygd och stad

Näringslivets Transportråd instämmer i dessa prioriteringar. Som tillägg till de av Trafikverket föreslagna prioriterade områdena *föreslår Näringslivets Transportråd att forskning och innovation inom ramen för den nya nationella planen inriktas så att den effektiva användningen av transportsystemet är i fokus.* FoI bör göras avnämningarorienterad där tillämpningsfrågor och

applikationer prioriteras. Nyckelfrågor i ett användar-/brukarperspektiv är exempelvis hur transportslagen kan integreras bättre. Hur godstransporterna och hela logistikkedjan kan effektiviseras. Det är även angeläget med ökad FoI inom logistik och godstransporter. En bättre balans är även angelägen mellan persontrafikrelaterad och logistik- och godstransportrelaterad forskning och innovation. En handlingsplan för att underlätta digitalisering i infrastrukturen och i transportsektorn bör tas fram inom ramen för den nya nationella planen.

Trafikverket föreslår även ett ökat fokus på innovation och implementering enligt nedan för att åstadkomma höjd innovationstakt och öka implementeringen av forskningsresultat:

- riktade initiativ till kunskapsutveckling inom prioriterade områden
- mobilisering genom gemensamma agendor och program för systeminnovationer
- särskild satsning på test och demonstration
- större fokus på förkommersiell upphandling

Näringslivets Transportråd instämmer tillfullo i detta arbetssätt som kan och bör förstärkas ytterligare syftande till att fokusera på innovativa, effektivitetshöjande transportlösningar inklusive tester och demos. Regelverk som möjliggör att vissa områden är testbäddar för ny teknik bör implementeras. Anslaget till forskning och innovation (FoI) bör i ökad utsträckning användas till att ta fram demonstratorer för ökad energieffektivitet, minskade emissioner och ökad transporteffektivitet. Näringslivet Transportråd föreslår även att anslaget till forskning och innovation i ökad grad följs upp för att säkerställa att medlen används på ett effektivt sätt. Styrningsmässigt bör nyttan/effekten av anslaget mätas mot de transportpolitiska målen så att det görs tydligt vad satsningarna leder till. Knyt ihop Trafikverkets stora satsningar de kommande åren på längre, tyngre och större tåg och tyngre och längre lastbilar än dagens till att bli innovativa demonstrations- och pilotprojekt för snabbt genomförande. Från utvalda delar av det svenska väg- och järnvägsnätet till snabb spridning till alltfler delar av transportsystemet.

*** Trafikverkets förslag rörande gods och näringslivets transporter kan förbättras**

Näringslivets Transportråd efterlyser en bättre synkronisering av planförslagets principiellt hållna formuleringar om "förbättrade förutsättningar för näringslivet" och Trafikverkets förslag på namngivna investeringar 2018--2029. I regeringens direktiv till Trafikverket inför utarbetandet av det nya planförslaget angavs att: "Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen".

Fokus måste enligt Näringslivets Transportråd även läggas på att påskynda slutförandet av redan beslutade centrala stråkprojekt för näringslivet men som ännu inte färdigställts. På järnvägsområdet har Näringslivets Transportråd sedan länge prioriterat tre centrala godsstråk av riksintresse:

- *Dubbelspår Hallsberg – Mjölby.*
- *Ökad kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Vänern.*
- *Dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs Hamn.*

Dessa tre stråkprojekt har sedan flera decennier varit med i tidigare infrastrukturplaner. Etappvisa åtgärder har genomförts och planeras under gällande och kommande planperiod men stråkinsatserna har inte slutförts.

Trafikverket föreslår i sitt planförslag för 2018--2029 att tre etapper för slutförandet av dubbelspår Hallsberg-Mjölby nu senareläggs ytterligare med planerad byggstart först under senare delen av planperioden, åren 2024--2029. Den av Trafikverket föreslagna senareläggningen går varken ihop med skrivningarna i planförslaget om att "förbättra förutsättningarna för näringslivet" eller regeringens skrivning i direktiven att "Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen". Kvarstående enkelspår på sträckan Hallsberg-Mjölby innebär flaskhalsar som istället hämmar godsets framkomlighet. Dubbelspår Hallsberg-Mjölby är ett av flera exempel på avsaknad av tempo och verkställighet. Det är på intet sätt framåtsyftande att riskera att år 2029 behöva diskutera slutförandet av stråkprojekt för näringslivets godstransporter som aktualiserades redan under 1990-talet. Konsekvensen av segdragna etappvisa utbyggnader av angelägna projekt enligt Trafikverkets planförslag, istället för kraftsamling för ett snabbare genomförande, blir en utdragen genomförandetakt. *Näringslivets*

Transportråd ser detta som en orimligt lång genomförandetid och vill därför se ett omtag, innebärande att hela projektet kan färdigställas tidigt under den nya planperioden.

Det är viktigt för näringslivet med genomförande av investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan och Väster om Vänern. Mot bakgrund av hela godsstråkets möjligheter att avlasta den hårt trafikerade Västra stambanan anser Näringslivets Transportråd att Trafikverket genom att påskynda investeringar och underhållsinsatser för ökad kapacitet och bärighet tar tillvara möjligheten att separera gods- och persontrafik på Västra Stambanan. Det handlar om att på hela stråket Bergslagsbanan/Väster om Vänern samordna axellast, metervikt, lastprofil och tåglängd. Näringslivets Transportråd föreslår mot bakgrund av pågående – men tyvärr över tid utdragna insatser för ökad kapacitet och bärighet på Bergslagsbanan/Väster om Vänern - att även hela stråket Gävle-Göteborg tidigt under planperioden bör omfattas av åtgärder för att möjliggöra längre, tyngre och större tåg enligt förslag nedan i remissyttrandet.

Det är också viktigt att fullfölja utbyggnaden av ett komplett dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs Hamn och inte bara med "partiellt dubbelspår" som anges i planförslaget. Som Trafikverket själva skriver i det nya planförslaget är en utbyggnad av Hamnbanan... "av stor strategisk betydelse för näringslivet i hela Sverige, eftersom Göteborgs hamns järnvägs pendlar försörjer stora delar av Sverige med containeriserat gods".

Det ankommer nu på regeringen att i sitt ställningstagande till den nationella infrastrukturplanen våren 2018 säkerställa att "Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen" avspeglas i de konkreta projekten i den plan som beslutas och sedan redovisas i en skrivelse till Riksdagen.

Om finansieringen av nya stambanor/höghastighetsbanor - oberoende av vald hastighet - ska finansieras inom den anslagsram som finns för utveckling av transportsystemet är risken uppenbar för att ovan nämnda och andra viktiga stråkprojekt för godstransporter inte heller kommer att slutföras under den nya planperioden 2018--2029.

Andra drift-, underhålls-, reinvesterings- och investeringsprojekt som Näringslivets Transportråd prioriterar utöver de tre ovan nämnda är:

- *Påskyndande av underhåll på Norra Ådalsbanan Långsele-Västeråsby där behovet av underhåll och upprustning är stort. Viktig för redundans i järnvägssystemet och för svensk skogsindustri. Akuta spåråtgärder måste genomföras och klara senast 2018. I Trafikverkets förslag till nationell plan för åren 2018—2029 finns bland större namngivna reinvesteringar med spår-/rälsbyten samt elkrafts-/kontaktledningsarbeten åren 2021--2023. Reinvesteringen på Norra Ådalsbanan måste tidigareläggas och istället genomföras åren 2018--2020.*

- *Ludvika-Ställdalen-Frövi-Hallsberg-Katrineholm-Norrköping. Ättetorpsbron vid Åby 15 km från Norrköpings hamn. Bro-/tunnelåtgärder måste tidigareläggas. Den låga bärigheten på bron har genererat extrakostnader för ABB som slår mot konkurrenskraften hos ett globalt verksamt företag med en betydande produktion i Sverige. Den nya generationens transformatorer är avsevärt tyngre än dagens. En långsiktigt hållbar transportlösning för ABBs tunga enheter måste säkerställas. Åtgärder på Ättetorpsbron är sedan flera år välkända av Trafikverket. Det är inte acceptabelt att ett globalt verksamt företag med stora framgångar på exportmarknaden får vänta i flera år på en långsiktigt hållbar lösning av sina tunga transporter. Transporter som även är av betydelse för svensk ekonomi. Trafikverket uppmanas att se över tidsplanen.*

- *Genomförande av Trafikverkets åtgärder för implementering av längre, tyngre och större tåg på utvalda delar av järnvägsnätet. Hallsberg-Malmö, Hallsberg – Göteborg, Göteborg-Malmö, m.fl. med syfte att eliminera administrativa och fysiska flaskhalsar för längre och tyngre tåg. Detta är positivt. Näringslivets Transportråd föreslår att implementeringen av längre, tyngre och större tåg under planperioden även successivt bör utvidgas till andra delar av järnvägsnätet än de initialt utvalda. Vi föreslår mot bakgrund av pågående – men tyvärr över tid utdragna insatser för ökad kapacitet och bärighet på Bergslagsbanan/Väster om Vänern - att hela stråket Gävle-Göteborg tidigt under planperioden bör omfattas av åtgärder för att möjliggöra längre, tyngre och större tåg. Det är angeläget att Trafikverket i arbetet med implementering av längre, tyngre och större tåg tar ett samlat grepp och även beaktar behovet*

av åtgärder i järnvägens noder exempelvis Hallsberg för trafik med längre tåg, behov av utökad lastprofil så att inga kvarstående restriktioner kan komma att föreligga i infrastrukturen. Trafikverket föreslår i sitt förslag till nationell plan för 2018--2029 ett åtgärds paket så att godståg upp till 750 meter ska kunna framföras på ett utpekad nät. Idag är merparten av järnvägsnätet anpassat för godståg med 630 meters längd. *Näringslivets Transportråd föreslår att Trafikverkets implementering av längre, tyngre och större tåg successivt inriktas på en ytterligare ökad tåglängd än upp till 750 meter.*

- *Malmbanan Luleå –Boden-Riksgränsen-Narvik.* Höga och allt starkare krav på tillgänglighet. Viktig för svensk export. Malmbanan är även viktig även för import från Norge. Viktigt att detta beaktas i en samplanering av infrastrukturen tillsammans med norska transportmyndigheter. Flera projekt som finns med i Trafikverkets planförslag bör påskyndas med en utökad ambitionsnivå i genomförandet. *Målet måste på sikt vara komplett dubbelspår på hela Malmbanan för successivt ökad kapacitet och högre axellast.* Bland utpekade brister anger Trafikverket i förslaget till nationell plan 2018--2029 "Malmbanan Luleå-Narvik bristande kapacitet i järnvägssystemet." *En ökning av axellasten till 32,5 ton (Stax 32,5) föreslås ske på hela Malmbanan och inte bara det Södra omloppet.*

- *Ostkustbanan Gävle-Sundsvall.* Ökad bärighet Stax 25 ton för ökad kapacitet och redundans. Ökad metervikt och åtgärder på anslutande banor för ökad redundans till stambanan är av stor vikt.

- *Södra Stambanan.* Påskyndande av fyrsparutbyggnad Malmö-Lund. Kraftigt ökad kapacitet behövs genom Skåne för att bl.a. möta en ökad person- och godstrafik samt på lång sikt utbyggnaden av Fehmarn Belt förbindelsen som genererar ytterligare ökad trafik. Utbyggd spårkapacitet måste tidigareläggas.

Härtill kommer att generella åtgärder behövs för ökad kapacitet, bärighet, fler dubbelspår/mötesspår och effektiv strömmatning på viktiga stråk för näringslivets 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 och därmed bättre transportekonomi genom att utveckla parametrar som axellast, metervikt, lastprofil, tåglängd, m.fl.

Sammanfattningsvis anser Näringslivets Transportråd att regeringen bör tidigarelägga åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet i centrala godsstråk för näringslivets transporter. Näringslivets Transportråd föreslår att angelägna projekt för näringslivet av regeringen analyseras utifrån ett stråkperspektiv och ett systemperspektiv.

*** Koordinera skatter och avgifter bättre**

Det behövs en sammanhållen och konsistent transportpolitik. Kunskaperna behöver öka om sambandet mellan skatter och avgifter inom transportsektorn och näringslivets konkurrenskraft. De skatter och avgifter som införs är inte koordinerade. Styrmedel måste vara logiska och ge styrning och vägledning. Så är idag inte fallet. Tendensen är att alla transportrelaterade skatter och avgifter ökar tillsammans med att nya kostnadsdrivande regleringar införs. Flera politiska beslut och myndighetsbeslut, ändringar av regelverk och förslag innebär höjda skatter och avgifter på transporter. Besluten fattas i stuprör myndighet för myndighet. Att transportpolitiken drar åt så olika håll försvårar tillväxt, välfärd, hållbarhet och konkurrenskraft. *Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar konkurrenskraften. T.ex.: svaveldirektivet, Transportstyrelsens avgiftsfinansiering, väglitageskatt/kilometerskatt, fyrdubblade banavgifter, Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell, indexuppräknade drivmedelsskatter, reduktionsplikt för minskning av förbrukningen av fossila bränslen, förslag om flygskatt med mera. En koordinering av olika avgiftshöjningar ligger väl i linje med att regeringen i juni gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn. I regeringens lämnade uppdrag anges att: "Analysen ska särskilt fokusera på hur det svenska näringslivets konkurrenskraft inom Sverige och internationellt påverkas av skatterna och avgifterna samt hur detta påverkar sysselsättningen i olika delar av landet..."*

Det är positivt att potentialen för ökade järnvägs- och sjötransporter har fått en stor uppmärksamhet i den aktuella transportpolitiska debatten. Samtidigt fortsätter höjningarna av banavgifterna. Svaveldirektivet och höjda sjöfartsavgifter innebär ökade kostnader för sjötransporter.

Den gällande Nationella Transportplanen innebär kraftigt höjda banavgifter till totalt 22,8 miljarder under hela planperioden 2014--2025. En ökning från cirka 600 miljoner i banavgifter år 2010 till drygt 2,4 miljarder år 2025. I sitt förslag till nationell plan gör Trafikverket en prognos av intäkter från banavgifterna åren 2018--2029. Totalt beräknas uttaget av banavgifter generera 27,4 miljarder kronor under den nya planperioden i fast prisnivå, en intäktsökning med 4,1 miljarder jämfört med innevarande planperiod 2014--2025. Detta beroende på de höjningar som gjorts enligt i tidigare beslutad plan och som ger ökade intäkter till och med år 2025 och även åren därefter.

Näringslivets Transportråd föreslår att ett moratorium införs på höjda banavgifter och höjda farleds- och lotsavgifter i avvaktan på att regeringen tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av regeringens lämnade uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet. 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. Det är heller inte rimligt att tro att det går att nå miljömålen om kraftigt minskade CO2-utsläpp när man med exempelvis en fyrdubbling av banavgifterna, höjda och indexreglerade farledsavgifter och höjda lotsavgifter för sjöfarten kraftigt fördyrar de transportsätt som man vill stimulera användandet av. Noteras bör att Sjöfartsverket aviserat höjda farledsavgifter med 9 procent och höjda lotsavgifter med 5 procent för 2018 som adderas till tidigare höjningar.

Näringslivets Transportråd vill ånyo direkt varna för att oproportionella och ensidiga öknings på kort sikt av transportkostnaderna i Sverige får en negativ inverkan på konkurrenskraften för näringslivet på grund av långa geografiska avstånd inom landet och till viktiga marknader på den europeiska kontinenten. Näringslivets Transportråd förordar istället att nya planeringsmetoder som successiv tilldelning tillämpas för att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Därmed skapas förutsättningar för en ökad järnvägstrafik och ökade intäkter från banavgifter. Differentierade avgifter för transporter är acceptabla.

De svenska transportmyndigheterna koordinerar i dag *inte* sina olika avgiftshöjningar utan att besluten fattas i stuprör myndighet för myndighet. Vi föreslår därför att samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar.

Senarelägg införandet av ERTMS tills en koordinerad tidsplan för införandet finns med andra länder. ERTMS föreslås granskas av expertgruppen för digitala investeringar

Trafikverket föreslår att i storleksordningen 15-16 miljarder kr anslås under planperioden 2018--2029 för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS. Enligt EUs TEN-T-förordning ska medlemsstaterna ha infört ERTMS på sina stomnät, core network, senast år 2030.

År 2035 beräknas ERTMS vara helt infört på det svenska järnvägsnätet. Trafikverket beräknar den totala kostnaden för införande av ERTMS i Sverige till cirka 30 miljarder (prisnivå 2012) exklusive kostnader för installation av ombordutrustning på fordonen.

Vid Riksdagens beslut om regeringens infrastrukturproposition i december 2016 gjordes på förslag från Trafikutskottet ett tillkännagivande till regeringen med lydelse enligt nedan:

”Regeringen bör verka för att införandet av det EU-gemensamma signalsystemet för tåg ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt”.

I Trafikutskottets betänkande ”Infrastruktur för framtiden” över regeringens infrastrukturproposition gjorde Trafikutskottet även ett antal skrivningar om att: ”Utskottet oroas dock av den skarpa kritik som

finns från järnvägsbranschen om bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftproblem.” Vidare skriver Trafikuskott att ”Mot denna bakgrund vill utskottet framhålla vikten av att det fortsatta införandet av ERTMS sker i nära samråd med branschen. I detta sammanhang bör även behovet av samråd med berörda beställare av järnvägstransporter beaktas. Dessutom anser utskottet att det är av stor vikt att noga följa kostnadsutvecklingen för bl.a. kommande uppgraderingar av ERTMS. Utskottet vill även understryka att införandet av ERTMS måste ske på ett sätt som minimerar risken för driftstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet. Utskottet vill framhålla att man måste ta hänsyn till järnvägens totala funktionssätt när systemet införs”.

Näringslivets Transportråd som delar de grundläggande tankegångarna bakom införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet anser i likhet med Riksdagens tillkännagivande och Trafikuskottets skrivning att ERTMS i Sverige måste införas på ett sätt som är tidsmässigt harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. Vid ett införande måste kvaliteten på systemet vara helt säkerställd. Mot bakgrund av underhållsbehovet på det svenska järnvägsnätet borde förebyggande och avhjälpande underhåll av befintliga järnvägar i rådande läge vara högre prioriterat än ett tidigt införande av ERTMS.

Näringslivets Transportråd föreslår att regeringens expertgrupp för digitala investeringar granskar fortsatt införande av ERTMS i Sverige med belysning av frågor kring teknik, ekonomi, funktionalitet, tidsplan och aktuella planer i andra länder i Norden och Europa.

Expertgruppen har enligt regeringens direktiv i ”uppdrag att analysera statliga myndigheters nya större strategiska investeringar i it och digitalisering”. Uppdraget omfattar ett urval av investeringar hos ett tjugotal myndigheter. Expertgruppen ska enligt regeringens direktiv analysera nya större strategiska investeringar vid bl.a. Trafikverket. I regeringens direktiv till expertgruppen anges att ”Syftet med analyserna ska vara att undersöka om det finns rimliga förutsättningar för att investeringen ska uppnå förväntade resultat, och om risker har hanterats på ett tillfredsställande sätt”. Detta är precis det som särskilt bör belysas i en granskning. Näringslivets Transportråds förslag är ett komplement till den granskning som Riksrevisionen planerar av Sveriges införande av ERTMS.

*** Säkerställ rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter.**

Det behövs bättre analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Näringslivets Transportråd har länge efterlyst en samhällsekonomisk värdering av godstransporter som speglar dess betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Näringslivets Transportråd har under flera år och i en rad olika sammanhang framfört till regeringskansliet, Riksdagens Trafikuskott och Trafikverket att beslutsunderlagen för drift och underhåll och investeringar i infrastruktur bör omfatta ett bredare perspektiv på samhällsnyttan av godstransporter och kostnaderna vid störningar i transportkedjan. Vi vill ånyo framhålla vikten av att godsnyttor och störningskostnader liksom nyttan av internationella stråk på ett rättvisande sätt inkluderas i kalkylmodellerna.

Dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller för gods undervärderar grovt och systematiskt godstransporter. De speglar inte godsets samhällsnytta och inte heller kostnaderna vid förseningar av godstransporter. Viktiga kostnadskomponenter saknas vid värderingen av förseningskostnader för godstransporter. Några sådana exempel är utebliven fakturering som en följd av förseningar, ökade kostnader för byte av transportslag vid förseningar eller tillkommande kostnader i andra delar av logistikkedjan exempelvis anslutande fartygsavgångar. Det är stora exportvärden som riskeras då godstransporter försenas på grund av bristande underhåll av vägar och järnvägar. Utveckling av metoder och underlag måste därför ske så att de samhällsekonomiska kalkyler som används verkligen visar infrastrukturens, transporternas och industrins bidrag till den totala samhällsnyttan. *Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen ger Trafikverket, VTI och Trafikanalys i uppdrag att utvärdera, uppdatera och utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar så att samhällsnytta syns på ett rättvisande sätt och att godstransporter inte systematiskt undervärderas.*

Näringslivets Transportråd förutsätter således att frågor sammanhängande med rättvisande tidsvärden för godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna liksom nyttan av internationella stråk ges ett stort utrymme i regeringens beredning av beslut om en ny nationell plan för transportsystemet för 2018--2029. Det gäller t.ex. att i kalkylmodellerna beakta nyttan av sammanhängande godsstråk. Risk föreligger annars för att den nya nationella transportplanen 2018--2029 kommer att baseras på ett ofullständigt och icke rättvisande beslutsunderlag.

*** Trafikverkets skrivningar om strategiska utpekanden av hamnar behöver förtydligas**

Trafikverket skriver i en underlagspromemoria till sitt planförslag benämnd: "Förbättra förutsättningarna för näringslivet" om prioritering av åtgärder i hamnar att det man kallar strategiska utpekanden av hamnar bör göras utifrån tidigare utpekade centrala hamnar och inom ett antal produktsegment. Detta är ett logiskt resonemang.

Trafikverket skriver dock i promemorian att: "En begränsad ekonomisk ram för statliga investeringar innebär dock att enbart ett utpekande inte kan anses vara en garant för statlig investering. Olika utpekade strategiska funktioner kan komma att behöva prioriteras gentemot varandra". Näringslivets Transportråd efterlyser här ett förtydligande av skrivningarna i promemorian. Om en hamn är utpekad som att tillhöra kategorin centrala hamnar och utöver detta även blivit strategiskt utpekad måste detta betyda att hamnen ifråga får del av statliga insatser exempelvis vad gäller fördjupning av farleden till hamnen eller en bättre anslutande infrastruktur.

*** Komplet dubbspår på sikt på Malmbanan för successivt ökad kapacitet och högre axellast och farledsfördjupning i Göteborgs Hamn bör utredas vidare med särskild prioritet**

Trafikverket har nödgats till hårda prioriteringar i sitt förslag, vilket medfört att många infrastrukturprojekt inte har kunnat rymmas inom den ekonomiska planeringsramen för 2018—2029. Näringslivets Transportråd anser att Trafikverket bör ha en hög planeringsberedskap och med särskild prioritet utreda komplett dubbspår på sikt på Malmbanan för successivt ökad kapacitet och högre axellast samt farledsfördjupning i Göteborgs Hamn för att kunna möta ett långsiktigt ökat behov av transportkapacitet på järnväg och i farleden till Sveriges enda hamn för att ta emot oceangående fartyg. Båda är angivna som utpekade brister i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018—2029. För dessa projekt behövs utökade anslag utöver planeringsramen. Beträffande farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn föreslår Näringslivets Transportråd att regeringen utser en statlig förhandlare för att komma överens med Göteborgs Hamn och Göteborgs stad om finansieringen av kostnaderna för farledsfördjupningen.

Avslutningsvis föreslår Näringslivets Transportråd att Trafikverkets förslag av regeringskansliet bör ges ett starkare fokus på gods och näringslivets transporter för att utgöra underlag för ett kommande regeringsbeslut om en nationell plan för transportsystemet för 2018--2029.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark
Ordförande



Guy Ehrling
Kanslichef