

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

SSAB har tagit del av förslaget till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018--2029 och lämnar ett remissyttrande enligt nedan.

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 kostnadseffektiv och fungerande infrastruktur och transporter en grundförutsättning för att bedriva verksamhet i Sverige. SSAB är en av landets största köpare av transporter och vi använder såväl sjö-, järnvägs- och lastbilstransporter, och i undantagsfall även flygtransporter. Transporter är en vital och nödvändig del av verksamheten, både operationellt, kostnadsmässigt och miljömässigt. Av dessa skäl är den nationella planen av stort intresse för vår verksamhet.

1. Samordna arbetet med nationell infrastrukturplan 2018--2029 och regeringens godsstrategi

Sverige är ett exportberoende land med många företag, däribland SSAB, som har sina kunder spridda över världen. Det ställer höga krav på fungerande och kostnadseffektiva transporter och infrastruktur. För att nå ett starkare fokus på näringslivets behov kring transporter och infrastruktur, föreslår vi att arbetet med den nationella planen 2018-2029 samordnas med den godsstrategi som är under framtagande av regeringen.

Det är även viktigt att transportpolitiken är linjerad med miljö- och sysselsättningsmål, vilket ytterligare understryker vikten av att den nationella planen 2018-2029 samordnas med godsstrategin.

I planförslaget finns bitvis ett tydligt flödes- och stråkperspektiv, vilket är bra eftersom godset inte stannar vid region- eller landsgränser. Ett flödes- och stråkperspektiv och insikt om att alla transportslag behövs och att transportslagen kompletterar varandra är av stor betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Dessvärre försvinner flödes- och stråktänkandet när Trafikverket kommer till förslag om namngivna investeringar 2018-2029. Detta är olyckligt eftersom insikterna om flöden och stråk då riskerar att aldrig komma till praktisk nytta i planarbetet. Vi föreslår att etappvisa utbyggnader av namngivna projekt i planförslaget konsekvent bör analyseras ur ett flödes- och

stråkperspektiv så att hela samhällsnyttan speglas ur ett systemperspektiv.

2. Ökad samverkan över nationsgränser

I planförslaget nämns nordiskt samarbete kring transportplanering. Vi välkomnar detta och hoppas att det omsätts i praktiken. SSABs järnvägstransporter från Borlänge till norra Italien har en snitthastighet på 9 km/tim, vilket naturligtvis inte är tillfredsställande. En del av problematiken ligger i gränsövergångar, olika tekniska standarder och olika regelverk i olika länder som inte möter industrins och handelns behov. En annan del av problematiken ligger i bristen på redundans i järnvägsnätet. Detta synliggjordes i september genom olyckan i Rastatt som under stora delar av hösten har blockerat delar av järnvägstrafiken genom Europa, däribland ovan nämnda transporter till Italien. Ytterligare exempel på problem med redundansen är ett nyligen inträffat haveri norr om Hamburg som har stört järnvägstrafiken via Danmark. Länderna i Europa har med ökad handel blivit betydligt mer beroende av varandras infrastruktur. Med ökad internationell myndighets- och regeringssamverkan kan delar av dessa problem lösas med redundans och teknisk harmonisering till låga kostnader. Exempel på detta är dimensionering av rälsbundna transportkorridorer för att möta industrins behov av lastprofiler, meterlaster och axellaster. Ett annat exempel är att tillåta tunga lastbilar (74 ton) i gränsöverskridande trafik.

3. Underhåll är prioriterat

Det är positivt att anslaget till järnvägsunderhåll ökas, men underhållsskulden är stor och anslagen motsvarar inte behoven. Anslaget till vägunderhåll höjs, men inte till en nivå som motsvarar näringslivets behov. Det räcker inte att "bibehålla dagens funktionalitet på vägar och järnvägar". En mininivå är att transportsystemet återställs till den nivå det är avsett för. Att enbart bromsa förfallet är inte tillräckligt för en exportberoende nation som Sverige och ett exportföretag som SSAB.

Det är mer pengar i nuvarande planförslag än i någon tidigare plan. Då är det desto viktigare att pengarna används på bästa möjliga sätt. I det inbegriper vi ett systematiskt förebyggande underhåll i hela transportsystemet, inte enbart i tätbefolkade områden utan även i de noder och stråk som är viktiga för godstransporter och näringslivet. Det är viktigt att Trafikverkets underhållsplaner är stöttade av långsiktig finansiering och inte utlämnas till

ryckiga budgetanslag.

4. Tempo och verkställighet

Som nämnts ovan har det aldrig tidigare funnit så mycket pengar i någon tidigare nationell plan. Det borgar för goda finansiella förutsättningar att verkställa planen. Med detta kommer också ett stort ansvar för Trafikverket att pengarna används på ett sätt som ger maximal samhällsnytta. Det är med oro som vi konstaterar att många av objekten som nämns i planen har varit i tidigare planer utan att verkställas i sin helhet. Vi vill understryka vikten av styrning inom Trafikverket, så att tempo och verkställighet kommer att genomsyra verkställandet av planen. Mot bakgrund av att regeringen i sina direktiv för den nationella planen anger att se till näringslivets behov, förordar vi att objekt som är viktiga ur ett näringslivsperspektiv genomförs skyndsamt och disciplinerat tidigt i planperioden.

5. Näringslivsåtgärder

Det är positivt att Trafikverket föreslår en näringslivspott på 1,2 mdr under planperioden. Det är en relativt stor ökning från dagens nivå, men i reella termer fortfarande och i sammanhanget en blygsam satsning. Givet att arbetet med näringslivspotten faller väl ut under 2017 och 2018, föreslår vi att nivån ökas till 1,8 mdr.

6. Höghastighetsbanor

Vi välkomnar en utbyggnad av stambanorna för att möta ökade krav på persontransporter. Det är emellertid viktigt att en sådan satsning inte tar bort fokus på underhåll av befintlig infrastruktur. Därför tycker vi att den av Trafikverket föreslagna hastighetsstandarden som innebär en utbyggnad till lägre kostnad är ett steg i rätt riktning. I regeringens budgetproposition för 2018 anges dock ståndpunkter som inte är enkla 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". Vi anser att oavsett hastighetsstandard, så måste befintlig infrastruktur underhållas bättre, funktionaliteten måste säkerställas och flaskhalsar måste byggas bort.

7. Använd befintlig infrastruktur bättre

Trafikverket anger att steg 1 och steg 2 åtgärder är det första man ska undersöka innan man ger sig i kast med steg 3 och steg 4 åtgärder. I praktiken

förbises emellertid ofta steg 1 och steg 2 åtgärder. Hit hör t ex tyngre och längre lastbilar, tyngre och längre tåg, horisontella samarbeten. SSABs egna arbeten inom dessa områden visar på stora kapacitets- och miljövinster som går hand i hand med ekonomisk vinning. Om 74 tons lastbilar vore tillåtna i sammanhängande stråk skulle t ex vissa av våra transportstråk kunna halvera lastbilstrafiken och samtidigt skapa kostnadssänkningar. Våra försök med horisontella samarbeten i stålpendlarna visar konkret på mycket positiva resultat i utnyttjande av befintlig infrastruktur och minskat CO2-avtryck. Vi efterlyser större fokus på steg 1 och steg 2 åtgärder i planförslaget. Vi tror också att Trafikverket kan ta en tydligare position som möjliggörare för den typen av förbättringar.

8. Innovationsplattformar och utveckling

I planförslaget avsätts totalt 8 mdr kronor för forskning och innovation under planperioden. Den nivån är väsentligt lägre än det som angavs i Trafikverkets inriktningsunderlag som lämnades till regeringen i november 2015. Där hänvisade Trafikverket till en rapport som verket tidigare lämnat till regeringen, med en utpekad ambitionsnivå på 9,5 mdr kronor för samma period. Vi yrkar på en ökning till den ursprungliga nivån på 9,5 mdr kronor. Vi vill samtidigt understryka att behovet av innovation och tillämpad forskning är större än grundforskningsbehovet. SSAB, näringslivet och landet Sverige behöver tempo och verkställighet och därmed konkreta satsningar på innovation för att möta kapacitetsbehov, möta kraven på robusthet och även för att möta miljö- och sysselsättningsmål.

Exempel på sådana områden är snabb utvärdering av teknikplattformar för elvägar för att i en förlängning bygga ut elvägnätet. SSAB är engagerade i konsortiet kring elväg Gävle och vi skulle se positivt på en utbyggnad av elvvägen i stråket Borlänge-Gävle, exempelvis genom elektrifiering av uppförsbackar. Andra exempel är demonstratorer där sjöfart kan avlasta landinfrastruktur, t ex i form av högautomatiserade koncept med kustpendlar, samt teknisk utveckling av intermodala transportkedjor som SSAB liksom andra varuägare är beroende av för att effektivt nå ut till våra kunder i en global marknad.

Ytterligare exempel är att dra nytta av digitala plattformar för att underlätta horisontella samarbeten mellan varuägare och transportföretag för att bättre utnyttja befintlig kapacitet. SSAB driver tillsammans med en handfull andra varuägare och en tågoperatör, ett horisontellt samarbete kring norra

stålpendeln. Arbetet är koordinerat av Closer och finansieras delvis ur Trafikverkets forskningsportfölj. Arbetet är lovande och indikerar att det finns goda möjligheter att bättre utnyttja befintlig infrastruktur, goda möjligheter att reducera CO2-utsläpp och samtidigt goda förutsättningar att sänka kostnader för samtliga aktörer. Vi tror att detta och liknande arbeten kan vara förebilder och utgöra alternativ eller komplement till lösningar som är baserade på olika former av styrmedel.

9. Näringslivets förutsättningar

I regeringsdirektivet till Trafikverket inför utarbetandet av planförslaget angavs att "Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen". Vår bedömning är att detta inte genomsyrar planförslaget i tillräcklig utsträckning. Många av de godsstråk och objekt som är prioriterade av näringslivet och som har funnits med i tidigare planer ligger sent i planperioden eller finns inte med i sin helhet. Hit hör t ex dubbelspår Mjölby-Hallsberg, ökad kapacitet Bergslagsbanan/Väster om Väneren och dubbelspår Hamnbanan i Göteborg som har funnits i tidigare planer och har åtgärdats etappvis, men inte slutförts som stråkinsatser. Genomförandetiderna är ofta orimligt långa och ligger inte i linje med att prioritera näringslivet. 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 slutligen beslutas. I sammanhanget ska man ha i åtanke att byggandet av nya stambanor måste finansieras på ett sätt som inte äventyrar ställningstagandet kring godsets framkomlighet.

10. Koordinering av skatter och avgifter

Vi efterlyser bättre koordinering av skatter och avgifter och en tydligare distinktion mellan styrande skatter/avgifter och finansierande dito. Att fyrdubbla banavgifterna samtidigt som fordonsflottan ska vara fossilfri till 70% inom loppet av 12 år (2030) rimmar illa. Att ha ambitionen att avlasta landinfrastrukturen genom bättre utnyttjande av sjöfart och vattenvägar och samtidigt kraftigt höja lots- och farledsavgifterna kommer inte att attrahera en sådan överflyttning, särskilt inte om syftet är att täcka Sjöfartsverkets pensionsskuld. Att samtidigt införa vägsplitageavgift som beskattar avstånd och inte utsläpp rimmar dåligt med att tillgodose näringslivets behov. Transportstyrelsens avgiftsfinansiering som dessutom kryddas med oannonserade avgiftsökningar under innevarande budgetår, stärker inte tilltron

Mottagare
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

till myndigheters förmåga att förvalta sin ekonomi.

Vi välkomnar regeringsuppdraget till Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn. Det är viktigt att konkurrenskraften beaktas i det kunskapsunderlaget. För SSAB har de senaste årens ökning av skatter och avgifter inom transportområdet varit mycket kännbara och har eroderat konkurrenskraften.

11. Signalsystemet ERTMS

Vi inser behovet av nytt signalsystem inom järnvägen, men oroas över kostnaderna och störningar under införandet. Kostnaderna kommer med all sannolikhet att överföras på varuägarna, däribland SSAB, vilket ytterligare bidrar till urholkad konkurrenskraft.

Vi följer med intresse införandet av ERTMS både i Sverige och utomlands och kan konstatera att komplexiteten och de operationella riskerna är många. Vi förordar därför en senareläggning av införandet och att pengarna används till förbättrat underhåll i stället. Införandet bör vänta tills tekniken har blivit tillräckligt beprövad och tills de olika europeiska standarderna har klarnat.

12. Samhällsekonomiska kalkylmodeller

Som vi i tidigare remissyttranden påtalat är de samhällsekonomiska kalkylmodellerna systematiskt och grovt missvisande för godstransporternas samhällsnytta. Modellerna tar inte hänsyn till centrala parametrar som utebliven fakturering, vagnshyra, försenade tomvagnar, omläggning till alternativa transportslag, förseningar i utlandet på grund av störningar nationellt mm. Eftersom kalkylerna används som politiska beslutsunderlag är det viktigt att de är rimligt korrekta, vilket alltså inte är fallet i nuläget. Att använda instrumentet "Företagsekonomiska Konsekvensbeskrivningar" kan vara ett mellansteg till rättvisande kalkylmodeller, men får inte permanentas eller vara en ursäkt för att fortsätta använda missvisande kalkylmodeller.

Per Bondemark
Vice President and Chief Procurement Officer SSAB