

REMISSYTTRANDE
2016-01-20

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

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

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

Sammanfattning

Infrastruktur är ett medel för tillväxt, välfärd och konkurrenskraft. NTR efterlyser i inriktningsunderlaget en mera tydlig systemsyn på transportslagen och möjligheterna till horisontella samarbeten, en långsiktig transportpolitisk samhällsvision och en utifrån visionen sammanhållen och konsistent transportpolitik. En transportpolitik där beslutade skatter, avgifter och regleringar mera bidrar till uppfyllelsen av transportpolitiska mål, klimat- och miljömål än vad som nu är fallet. Regeringen har i den infrastrukturproposition som aviserats till hösten 2016 en unik möjlighet att till Riksdagen lägga fram en visionärt inriktad proposition för underhåll och utveckling av infrastrukturen. Transporter är ett resultat av många olika aktiviteter i ett välfärdssamhälle och en viktig förutsättning för handelsutbytet länder emellan. Vi vill även understryka vikten av att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen utgår från och ytterligare förstärker intermodalitetsperspektivet och lyfter fram betydelsen av effektiv samverkan mellan transportslagen.

Näringslivets Transportråd uppskattar att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. NTR vill i likhet med vad som görs i inriktningsunderlaget särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll. Näringslivets Transportråd anser att de av regeringen i uppdraget till Trafikverket angivna ekonomiska ramarna inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. En ökad anslagsram bör ligga till grund för den nationella planen för 2018--2029. För att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs således ytterligare resurser. Näringslivets Transportråds synpunkter på inriktningsunderlaget för 2018--2029 är angivet under rubrikerna nedan:

- ▶ **Säkerställ en framtidsinriktad godssatsning med återställande av infrastrukturen.
Ta fram en nationell godsstrategi**
- ▶ **Väg in internationella kopplingar, säkerställ korridorer, noder och flöden**
- ▶ **Utarbeta en Nationell Underhållsplan, finansiera och verkställ planen**
- ▶ **Höghastighetsbanor måste finansieras i särskild ordning**
- ▶ **Fokusera mera på forskning och innovation i infrastrukturpropositionen**

- ▶ **Skapa en mer snabbfotad beslutsordning för att möta behoven**
- ▶ **Använd befintlig infrastruktur bättre. Effektiva transporter bidrar till att uppnå klimat- och miljömål. Underlätta horisontella samarbeten**
- ▶ **Utarbeta en blocköverskridande konsistent transportpolitik**
- ▶ **Korrigera missvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller**
- ▶ **Regeringen bör omgående ge ett uppdrag till Trafikverket om förbättrad statistik**

*** Säkerställ en framtidsinriktad godssatsning med återställande av infrastrukturen. Ta fram en nationell godsstrategi**

Näringslivets Transportråd understryker 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. Viktigast är att som Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget vidta åtgärder för att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll och eliminera eftersläpande underhåll i väg- och järnvägssystemet under en 12-årsperiod. Näringslivets Transportråd föreslår härutöver en särskild kraftsamling på genomförande under planperiodens första sex år. Detta är enligt Näringslivets Transportråd **den lägsta godtagbara miniminivån** vad gäller kvaliteten på den svenska transportinfrastrukturen. Härtill kommer behovet av åtgärder för att **utveckla transportsystemet** för att svara upp mot näringslivets krav på modern logistik.

Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen i arbetet med infrastrukturpropositionen tar initiativ till utarbetandet av en **Nationell godsstrategi** utifrån en systemsyn på de olika transportslagen. Trafikverket tog 2010/2011 fram en godsstrategi för verkets arbete med godstransportfrågor. Strategin avser dock enbart Trafikverkets egna insatser. Inom ramen för regeringens numera nedlagda Logistikforum togs under de första åren av dess verksamhet, 2010, fram en handlingsplan för logistik och godstransporter. En bra utgångspunkt för en samlad nationell godsstrategi är det ”Program för näringslivets transporter” som under hösten 2015 tagits fram inom Trafikverket.

Regeringen har tidigare presenterat en maritim strategi och arbetar nu vidare med ett särskilt sjöfartsinitiativ. Arbetet pågår med att ta fram underlag för en nationell flygstrategi liksom en nationell cykelstrategi. Allt detta är positivt. Dock behövs även en nationell strategi för godstransporter. En förebild kan vara den norska regeringen som i sina direktiv till de norska transportmyndigheternas arbete med en Nationell Transportplan (NTP 2018–2029) har angivit att: ”En godsstrategi ska utarbetas som ska ligga till grund för en effektiv, pålitlig, säker och miljövänlig godstransport så att näringslivets transportkostnader kan reduceras och förutsägbarheten öka.” En nationell godsstrategi skulle även ha den fördelen att förutsättningarna för att förebygga målkonflikter, med exempelvis sysselsättningsmål och miljömål, skulle förbättras.

*** Väg in internationella kopplingar, säkerställ korridorer, noder och flöden**

.

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. I Trafikverkets inriktningsunderlag finns i kapitlet om ”Utveckling av statens transportinfrastruktur” ett särskilt avsnitt om gränsöverskridande stråk. Avsnittet är dock i allt väsentligt enbart en beskrivning av olika initiativ som tagits inom ramen för samarbetet i EU och i de nordiska grannländerna. Näringslivets Transportråd som i olika sammanhang ställt sig bakom flera av dessa initiativ understryker vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins och handelns behov. Sådan dimensionering av korridorer 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 av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. T ex Fehmarn-Belt och tillgänglighet till nordsjöhamnar och andra viktiga noder. Sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör

konkretiseras och ges stort utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition. Det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS måste införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar.

I en gemensam skrivelse 2013 från Näringslivets Transportråd, Dansk Industri och Näringslivets Huvudorganisation i Norge till infrastruktur- och transportministrarna i våra tre länder (skrivelsen bifogas) har vi tidigare föreslagit att en gemensam skandinavisk transportplan bör utarbetas. De transportplaner som nu föreligger i Sverige, Norge och Danmark slutar vid nationsgränserna. 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.

Syftet är att skapa förutsättningar för ökad nordisk konkurrenskraft och att genom effektiva transporter skapa bättre förutsättningar för att uppnå beslutade klimat- och miljömål. En samplanering behövs av gemensamma korridorprojekt, administrativa harmoniseringar av regler för gränsoverskridande transporter, gemensamma standardkrav vid järnvägsutbyggnader i korridorer och åtgärder för att öka transportsystemens redundans för minskad sårbarhet.

*** Utarbeta en Nationell Underhållsplan, finansiera och verkställ planen**

Näringslivets Transportråd har i ett tidigare remissyttrande till Näringsdepartementet 2015 instämt i förslaget från utredningen om Järnvägens organisation att en Nationell Underhållsplan – något som saknas idag - bör utarbetas och ingå i den samlade Nationella Transportplanen för 2018--2029. Det gäller att skapa kontroll över anläggningen och se till att underhållsinsatser kan säkras över tid.

Trafikverket lämnar i inriktningsunderlaget ett förslag där medelsbehovet för drift och underhåll 2018--2029 av vägar och järnvägar totalt uppgår till 399 miljarder kr för att under 12-årsperioden upprätthålla dagens funktionalitet och att eliminera eftersläpande underhåll. Näringslivets Transportråd förordar en kraftsamling för systematiskt underhåll hela planperioden 2018--2029 med fokus i närtid.

En särskild kraftsamling för genomförande av underhållsinsatser bör ske under planperiodens första sex år. Undvik kortsiktigt ryckiga extrasatsningar eller minskningar som är svåra att planera med personal och material. Fokusera på genomförandet. Underhåll får inte bli en regulator i statens ett-åriga budgetar. Alla aktörer involverade i underhåll måste få bra planeringsförutsättningar. Näringslivets Transportråd ställer sig bakom slutsatsen i Trafikverkets planeringsunderlag där det anges att: "Att upprätthålla funktionaliteten på dagens nivå kräver ökade resurser för drift och underhåll och det bör prioriteras i förhållande till större investeringar."

En aktuell illustration till ryckigheten i anslaget till underhåll är att regeringen nyligen gjort en neddragning av Trafikverkets anslag till vägunderhåll på 500 miljoner 2016 som en del i ett paket med olika besparingar i statens budget under året. Därmed förlängs tiden för att eliminera eftersläpande vägunderhåll.

Trafikverkets skriver vidare i inriktningsunderlaget att: "Effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft". För Näringslivets Transportråd är det självklart lätt att instämma i detta. Men då måste Trafikverkets prioriteringar av underhållsinsatser förändras. Trafikverket har i arbetet med den nu gällande nationella transportplanen för 2014--2025 med begränsade resurser prioriterat underhållsinsatser i storstadsområden och i större sammanhängande stråk mellan storstadsregionerna med stora trafikvolymer. 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- och stålindustri. Deras godstransporter börjar eller slutar ofta på vägar och järnvägar där underhållet sedan länge är eftersatt. Det är stora exportvärden som riskeras då godstransporter försenas på grund av bristande 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.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget i avsnittet om konsekvenser av prioritering enligt nationell plan att: ”När det gäller banor för övrig, viktig gods- och persontrafik samt banor med mindre, ringa eller ingen trafik kommer eftersläpningen att öka. Det ger en försämrad funktionalitet framför allt för de banor som redan i dag har ett mycket eftersläpande underhåll. Om det inte blir några medel till underhåll, innebär det begränsad hastighet, sänkt tonnage eller, som en sista åtgärd, att stänga banor. Ett antal banor körs i dag med lägsta hastighet och/eller tonnage, och ett uteblivet underhåll på dessa banor innebär stängning”.

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

Trafikverket anger i den ekonomiska beräkningen under utvecklingen av transportsystemet 2018--2029 att i anslagsramen för bundna namngivna objekt ingår ERTMS med 9 miljarder kronor och avser investeringar på stomnätet och att utöver dessa finns i planen ytterligare drygt 10 miljarder avsatta för ERTMS inom ej bundna namngivna objekt. Näringslivets Transportråd som delar de grundläggande tankegångarna bakom införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet anser att systemet i Sverige måste införas på ett sätt som är tidsmässigt harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. Mot bakgrund av den föreliggande infrastrukturens skulden på det svenska järnvägsnätet borde underhåll av befintliga järnvägar i rådande läge vara högre prioriterat än ett tidigt införande av ERTMS.

Näringslivets Transportråd vill vidare understryka att ett förstatligande av utförandet av underhållet inte löser problemen. Vi vill varna för att göra förändringar som ett förstatligande av utförandet som innebär tempoförluster i det viktiga arbetet med att öka takten i underhållet av en sedan länge sliten anläggning. Viktigast är att Trafikverket som beställare har en samlad kontroll genom väl fungerande underhållssystem som ger kunskap om anläggningens tillstånd. Näringslivets Transportråd anser att det skulle innebära en olycklig tempoförlust om marknaden för underhåll av järnvägen återreglerades i statlig regi och utfördes inom ramen för Trafikverket. **Nu krävs fokus på genomförandet av viktiga underhållsinsatser** för att återställa järnvägssystemet och förstärka kapaciteten i stället för tidskrävande omorganisationer med oklara fördelar. Fokus bör ligga på att Trafikverket utvecklar sin beställarroll, förbättrar styrningen och inte att järnvägsunderhåll ska utföras av en statlig aktör. Även den politiska styrningen av Trafikverket liksom den interna styrningen inom myndigheten behöver tydliggöras och göras mer transparent.

*** Höghastighetsbanor måste finansieras i särskild ordning**

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att de nya höghastighetsbanorna förutom de medel som i gällande nationell plan 2014--2025 avsatts till Ostlänken (Järna-Linköping) och Mölnlycke-Bollebygd bör finansieras på annat sätt än inom de ekonomiska ramar för utveckling av transportsystemet som regeringen angivit, t.ex. genom lån.

Trafikverket skriver att: ”Det saknas utrymme för att inom vare sig ordinarie eller en utökad planeringsram finansiera byggande av höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Malmö”. Näringslivets Transportråd delar helt Trafikverkets bedömning. En utbyggnad av höghastighetsbanor får inte 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. Sverige måste kunna göra både och: Effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet och tillgänglighet och långsiktigt investera i ny. En satsning på höghastighetsbanor får således inte ske på bekostnad av att angelägna drifts- och underhållsinsatser av befintlig infrastruktur åsidosätts. Höghastighetsbanor måste ovillkorligen finansieras separat och i särskild ordning. Det gäller även finansieringen av räntekostnader vid en lånefinansiering. En finansiering av höghastighetsbanor i särskild ordning är särskilt angelägen i en situation där Trafikverket i ett nyligen lämnat underlag till Sverigeförhandlingen om ”Utbyggnadsstrategier och förhandlingsunderlag för höghastighetsjärnvägar” pekar på att de totala kostnaderna är

betydligt högre än vad som tidigare presenterats till följd av förändrat innehåll och omfattning samt ökade kunskaper om de tekniska förutsättningarna. Höghastighetsbanor reser utöver finansieringen en rad frågor kring t.ex. trafikekonomin, utbyggnadstakt och modell för marknadstillträde på de nya banorna, något som t.ex. lyfts fram i slutbetänkandet från utredningen om Järnvägens organisation.

Näringslivets Transportråd har vid åtskilliga tillfällen framfört det angelägna i att påskynda slutförandet av redan beslutade centrala stråkprojekt för näringslivet men som ännu inte färdigställts. Och att åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet bör tidigareläggas.

På järnvägsområdet har Näringslivets Transportråd sedan länge prioriterat tre centrala godsstråk av riksintresse:

- Dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen.
- Investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren.
- Dubbelspår på Hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn.

Dessa tre stråkprojekt har varit beslutade i tidigare infrastrukturplaner men ännu inte slutförts. De kommer till stor del att åtgärdas men inte slutföras under den nu gällande planperioden 2014--2025. Om finansieringen av höghastighetsbanorna ska finansieras inom den anslagsram som finns för utveckling av det befintliga transportsystemet är risken uppenbar för att dessa och andra viktiga stråkprojekt för godstransporter inte heller kommer att slutföras under den nya planperioden 2018--2029.

Hur framåtsyftande är det på en skala från 1-10 att år 2029 nödgas diskutera slutförandet av stråkprojekt för näringslivets godstransporter som aktualiserades redan under 1990-talet?

*** Fokusera mera på forskning och innovation i infrastrukturpropositionen**

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att: "Ny teknik kräver flexibilitet i planering, styrning och användning – kraven på och behovet av infrastruktur kan snabbt förändras. Nya lösningar ska testas genom utvecklingsinsatser och demoprojekt". Näringslivets Transportråd delar denna inriktning. Det är angeläget att regeringen i den förda infrastrukturpolitiken integrerar olika perspektiv som t.ex. effekter av en ökad digitalisering i näringsliv och samhälle.

Trafikverket hänvisar även till en rapport som verket tidigare lämnat till regeringen, som underlag till den forskning och utveckling som regeringen avser ska bedrivas inom transportområdet. Den ambitionsnivå som i rapporten utpekas som huvudförslag innebär en total ram på knappt 9,5 miljarder för perioden 2018--2029.

I relation till regeringens huvudalternativ till ekonomisk ram för åtgärder i infrastrukturen på 522 miljarder kronor för planeringsperioden 2018--2029 innebär detta 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 enligt inriktningsunderlaget. Viktiga områden är exempelvis att öka transportsystemets konkurrenskraft genom en ökad kunskapsuppbyggnad om digitalisering, effektiv hantering av växande mängder av data och utveckling och implementering av ny teknik. Det är en fördel för Sveriges konkurrenskraft och näringslivet med en större satsning på forskning och innovation.

Forskning och innovation 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 förutsättningar för ökade forskningsinsatser och innovation under den kommande planperioden säkerställs nyttan av gjorda investeringar och underhållsinsatser. Parallella insatser för forskning och innovation samtidigt som investeringar och underhåll sker ger ökade kunskaper och skapar nya lösningar. Fokusera således mera på marknadsnära innovation och implementering. Därför föreslår Näringslivets Transportråd att statens anslag till transportforskning och innovation ökar under de kommande 12 åren jämfört med i inriktningsunderlaget angiven nivå.

De nuvarande anslagen till forskning och innovation har en tyngdpunkt i väg- och järnvägsinriktad FoI. Det är angeläget att statens anslag till forskning och innovation inom sjöfart och flyg ökar och att en långsiktig FoI för samtliga transportslag var för sig liksom för transportslagen i samverkan säkerställs för hela planperioden.

*** Skapa en mer snabbfotad beslutsordning för att möta behoven**

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

Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget att nivån för vad som ska hanteras som en trimningsåtgärd för bättre tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa och där verket fattar egna beslut höjs till 100 miljoner kr i kommande nationella plan. Denna förändring skulle då gälla nytillkomna objekt med en investeringskostnad på mellan 50 och 100 miljoner kronor. Förslaget tillstyrks av Näringslivets Transportråd. Detta är ett steg i rätt riktning men inte tillräckligt.

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

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget nödvändigheten av en fortsatt tillämpning av fyrstegsprincipen för att valet av åtgärder ska bli kostnadseffektivt. 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. Vi anser att Trafikverket bör tillämpa denna princip fullt ut, t.ex. vad gäller hastigheten i införandet av tyngre lastbilar – 74 ton, längre och tyngre tåg och att skapa förutsättningar för horisontella samarbeten genom att agera som facilitator.

Effektivare transporter bidrar till att uppnå klimat- och miljömål. Nya horisontella samarbeten för transportekonomiskt, klimat- och miljömässigt effektivare godsflöden sker idag på initiativ av transportköpare och transportföretag . Det som redan sker är skalbart. Näringslivets Transportråd anser att Trafikverket liksom andra transportmyndigheter som Trafikanalys bör skapa förutsättningar för att underlätta tillskapandet av horisontella samarbeten mellan varuägare och förbättrad transparens i godsflöden. Nu sker samarbeten på ad hoc basis mellan företag. Om insatserna systematiserades så skulle varuägarna och transportföretagen ekonomiskt tjäna på det samtidigt som förutsättningar skapades för att uppnå högt ställda klimat- och miljömål. Trafikverket och Trafikanalys bör ta en mer aktiv roll och agera facilitator. Ingen aktör har idag en samlad bild över de svenska godsflödena. Med tillskapandet av en nationell databas över godsflöden skulle smartare logistikupplägg med stor samhällsnytta kunna skapas. Frågan har förts fram av Näringslivets Transportråd i olika sammanhang. Vi föreslår att regeringen i infrastrukturpropositionen ger Trafikverket i uppdrag att inom området horisontella samarbeten samverka med Trafikanalys som av regeringen fått i uppdrag att redovisa ett samlat kunskapsunderlag och nulägesanalys

om transporter av gods i Sverige och internationella kopplingar. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 1 april 2016.

Ytterligare ett sätt att effektivisera transporterna är att möjliggöra längre och tyngre tåg och lastbilar. Två rapporter från Trafikverket om längre/tyngre tåg och tyngre lastbilar har nu lämnats till regeringen. Näringslivets Transportråd utgår från att regeringen nu snabbt tar ställning till Trafikverkets rapporter så att åtgärder kan genomföras från och med 2016. Det finns ingen anledning att avvakta med åtgärder för effektivare godstransporter tills den nya planperioden börjar 2018. Trafikverkets egen rapport till regeringen om: *"Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg"* liksom den forskning som bedrivs vid Kungl. Tekniska Högskolan i järnvägsfrågor visar att kapaciteten för godstrafiken på järnväg på befintligt nät med vissa modifieringar kan ökas signifikant genom att köra längre tåg och lasta mer gods per tågset. Likaså har Trafikverket i sin rapport till regeringen om *"Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet"* presenterat en strategi för ett långsiktigt upplåtande av ett vägnät för tyngre fordon.

* Utarbeta en blocköverskridande konsistent transportpolitik

Det behövs en sammanhållen och konsistent transportpolitik. Senast har Svenskt Näringsliv, Transportföretagen och Näringslivets Transportråd i november 2015 i en gemensam skrivelse till finans-, närings- och infrastrukturministern föreslagit att en särskild utredning tillsätts om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft. Förslaget har tidigare framförts till olika regeringar av NTR och andra organisationer liksom av regeringens tidigare Logistikforum, dock utan att någon utredning tillsatts.

Näringslivets Transportråd vill återigen uttrycka vår oro för den kostnadsutveckling transportsektorn starkt berörs av och även står inför i framtiden. Flera olika politiska beslut och myndighetsbeslut, ändringar av regelverk och aktuella förslag innebär höjda skatter och avgifter på transporter.

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 och svaveldirektivet 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 det nu remitterade inriktningsunderlaget gör Trafikverket en prognos av intäkter från banavgifterna åren 2018--2029. Enligt intäktsprognosen beräknas intäkterna uppgå till totalt 26,9 miljarder kr under den nya planperioden 2018--2029, en intäktsökning med 4,1 miljarder jämfört med innevarande planperiod 2014--2025. Näringslivets Transportråd föreslår att ett moratorium införs på höjda banavgifter i avvaktan på den av oss föreslagna utredningen om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft. **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 kraftigt fördyrar ett av de transportsätt som man vill stimulera användandet av.**

Härtill kommer höjda bränslekostnader enligt EU:s svaveldirektiv från och med 2015, kostnader som visade sig vara procentuellt högre än vad näringslivet befarade innan ikraftträdandet. Riksdagen har på förslag från regeringen i budgetpropositionen beslutat om höjda punktskatter på bensin och diesel 2016 och från 2017 införs automatiska årliga höjningar av drivmedelsbeskattningen baserat på konsumentprisindex plus en schablonuppräknings med två procentenheter. Detta leder till kraftigt ökade kostnader för drivmedel utan varken

konsekvensbeskrivningar eller parlamentariskt fattade beslut. Regeringen har även tillsatt en utredning om införande av en vägslitageskatt för tunga fordon, en utredning om skatt på flygresor och har gett Sjöfartsverket i uppdrag att utarbeta en ny finansiell modell syftande till att uppnå full kostnadstäckning. Transportstyrelsens avgiftsfinansiering är ytterligare en kostnad ovanpå de ovan angivna som direkt påverkar transportföretagen och transportköparna. Det är då positivt att Riksdagen i december 2015 beslöt rikta ett tillkännagivande till regeringen om att genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter.

Näringslivets Transportråd vill dock varna för att oproportionella och ensidiga ökningarna 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 konstaterar att de svenska transportmyndigheterna i dag *inte* koordinerar 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.

*** Korrigera missvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller**

Näringslivets Transportråd har i olika sammanhang framfört till regeringskansliet, Riksdagens Trafikutskott 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 i kalkylmodellerna, på ett rättvisande sätt inkluderas i regeringens kommande infrastrukturproposition liksom i Trafikverkets kommande arbete med åtgärdsplaneringen inför den kommande Nationella Transportplanen för planperioden 2018--2029. Planen beräknas fastställas av regeringen år 2018.

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. Vi konstaterar att det föreligger en bred enighet bland transportmyndigheter, forskare och godstransportköpare att godsnyttor och samhällsekonomiska kostnader för bristande tillförlitlighet är svåra att fånga upp i dagens kalkylmodeller. Vitala 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.

Näringslivets Transportråd förutsätter att frågor sammanhängande med rättvisande tidvärden för godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna liksom nyttan av internationella stråk ges ett stort utrymme i regeringens infrastrukturproposition och i Trafikverkets arbete med åtgärdsplaneringen. 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.

*** Regeringen bör omgående ge ett uppdrag till Trafikverket om förbättrad statistik**

Bristen på tillförlitlig statistik har länge varit uppenbar för transportköpare och transportföretag och bekräftas ånyo av utredningen om Järnvägens organisation som dessutom anger att situationen till och med är allvarligare än vad som tidigare uppfattats. Utredningen skriver att Trafikverket saknar uppgifter om godsflöden och att det inte går att få en övergripande bild av vilka uppgifter som samlas in, av vem och på vilka grunder. Staten avsätter flera miljarder varje år till infrastruktur och det statistiska underlaget som olika åtgärder baseras på är bristfälligt. Det är en situation som måste åtgärdas!

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Per Bondemark
Ordförande

Guy Ehrling
Kanslichef

Bilaga: Gemensam näringslivsskrivelse från NTR, DI och NHO