

SKRIVELSE
2020-04-28

Trafikutskottet
Sveriges Riksdag
100 12 STOCKHOLM

Infrastrukturpropositionen och förslag på tillkännagivanden

Den 16 april överlämnade regeringen en infrastrukturproposition som anger de ekonomiska ramarna för utvecklingen av transportsystemet åren 2022–2033.

För att möjliggöra godstransportstrategin samt förverkliga mål om överflyttning och fossilfrihet behövs ett tydligare fokus på tillförlitlighet för näringslivets godstransporter.

Näringslivets Transportråd (NTR) menar att propositionen innehåller flera bra skrivningar men i två avseende saknas svar på centrala frågor. Det gäller anskaffning av nya isbrytare samt vidmakthållande, både på väg och järnväg, som leder till en eliminerad underhållsskuld.

NTR föreslår därför att riksdagen riktar tillkännagivanden till regeringen i samband med riksdagsbehandlingen av infrastrukturpropositionen.

Förlag på tillkännagivanden:

- *Regeringen bör i sitt uppdrag till Trafikverket, om en ny nationell plan för perioden 2022–2033, särskilt ange att finansieringen av nya isbrytare ska ske inom ramen för den nationella planen. Det gäller även driften av isbrytare.*
- *Regeringen bör återkomma till riksdagen med en proposition om en finansierad långsiktig underhållsplan, för både väg och järnväg, inklusive ett tydligt angivet årtal när det eftersläpande underhållet ska vara i princip eliminerat, förslagsvis inom 20 år.*

NTR menar att ett tillkännagivande om isbrytning behövs för att transporter av varor och människor ska kunna säkerställas året om i hela landet. Tillgänglighet tillsammans med tillförlitlighet är ett grundläggande behov för industrin och handeln. Det transportpolitiska målet lyfter tillgänglighet och utan vinterväghållning av sjövägen är tillgänglighet omöjlig att säkerställa i hela landet. De gamla isbrytarna är uttjänta, långvariga driftstopp på grund av haverier är redan ett faktum och de behöver ersättas fram till 2030. Om Sjöfartsverket finansierar nya isbrytare genom farledsavgiften, kommer den att behöva höjas med omkring 20 procent utöver andra höjningar som verket redan har aviserat på grund av sin dåliga ekonomi. Det kommer att påverka alla transportköpare i Sverige, eftersom farledsavgifterna betalas av alla som har

sjötransporter, vilket leder till att konkurrenskraften för hela AB Sverige försämras. Det politiska målet om överflyttning av gods från väg till sjöfart blir också svårt att nå med så kraftigt höjda farledsavgifter. Finansieringen måste därför ske via den nationella planen för transportsystemets utveckling.

Det är också angeläget att vinterväghållning på sjövägen, det vill säga driften eller själva isbrytningen, likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras på samma sätt via Trafikverkets anslag för drift och underhåll. Trafikslagen ska behandlas lika och i dagsläget hanteras finansiering av vinterväghållningen på olika sätt mellan trafikslagen. Sjöfartsverket kan fortsätta med att ha det operativa ansvaret.

NTR menar vidare att ett tillkännagivande om underhållsskulden behövs för att den annars kommer att öka ytterligare till år 2033 trots en ökad satsning på 135 miljarder kronor (2021 års priser) i regeringens infrastrukturproposition. Näringslivets viktigaste fråga kopplat till transporter och infrastruktur är ökad tillförlitlighet. Med en ökande underhållsskuld påverkas kvaliteten och förtroendet för transportsystemet negativt. En hög tillförlitlighet går bara att nå med en väl underhållen anläggning med fokus på förebyggande underhåll, minimerat eftersläpande underhåll och god kontroll över anläggningen. Underhåll av befintlig anläggning är en grundläggande funktion som med nuvarande system hela tiden åsidosätts. För att komma till rätta med detta behövs en särskild finansierad underhållsplan som går bortom den årliga budgetprocessen. En överenskommelse över blockgränser för att vårda redan genomförda investeringar är mycket angelägen.

Det finns fler viktiga tillkännagivanden kopplade till underhåll som skulle kunna lyftas i samband med utskottets beredning. Ett ytterligare tillkännagivande skulle kunna vara att "Regeringen bör höja Trafikverkets anslagskredit för vidmakthållande (både väg och järnväg) och göra användandet av anslagen mer flexibelt när det gäller underhåll." Före 2014 var anslagskrediten 12,5 % men sänktes därefter till 3 %. Det skapar ett mindre flexibelt system som leder till sämre underhåll och att vi ser varsel hos järnvägsentreprenörer trots ökat behov av underhåll. I gällande system minskar effektiviteten av att pågående projekt ibland behöver avbrytas, eftersom Trafikverkets anslag inklusive anslagskrediten har hunnit förbrukas. Projekten kan återupptas först efter det att nya medel tilldelats med bland annat fördröningar och förseningar som följd.

Ytterligare ett tillkännagivande kopplat till underhåll skulle kunna handla om behov av ett system för att få bättre kontroll på anläggningen. Ett underhållssystem skulle främja arbetet med förebyggande och tillståndsbaserat järnvägsunderhåll och innebära kostnadsbesparingar och frigöra tider i spår. Dessa system finns idag tillgängliga på marknaden. Riksrevisionen har dessutom lyft behovet av ett anläggningssystem flera gånger och även Gunnar Alexanderssons järnvägsutredning påpekade det. Det är dessutom ett krav enligt SERA-direktivet. Ett sådant tillkännagivande skulle kunna vara formulerat enligt följande: "Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att införa ett anläggningssystem som säkrar kunskapen om anläggningens status."

I höstbudgeten skrev regeringen mycket bra skrivningar om tillgänglighet för godstransporter som vi gärna påminner om i detta sammanhang: "Regeringens bild är dock att tillgängligheten för godstransporterna sammantaget inte har förbättrats sedan de transportpolitiska målen antogs 2009, utan snarare försämrats något och arbetet med att öka tillgängligheten för godstransporter behöver därför fortsätta. Samtidigt som svensk infrastruktur för godstransporter sammantaget fungerar relativt väl, bedömer regeringen att det finns utrymme för förbättringar framför allt när det gäller hur

järnvägen fungerar. Annat som kan förbättras är vägarnas standard, andelen totalstopp för vägtrafiken och den tillgänglighet som sjöfarten kan erbjuda.

Det finns tydliga tecken på geografiska tillgänglighetsskillnader, som dessutom ökar över tid. Områden med en relativt god tillgänglighet utvecklas positivt, medan områden med sämre tillgänglighet utvecklas negativt eller i en lägre positiv hastighet.

Skillnaderna geografiskt avser både uppmätt tillgänglighet och hur nöjda människor och företag är med tillgängligheten.”¹

Om Trafikutskottet gemensamt gör ett utskottsinitiativ, inspirerat av NTR:s förslag, kan transportsystemet på sikt få högre tillförlitlighet och det finns möjlighet att kunna konkretisera godstransportstrategin samt förverkliga skrivningarna i höstbudgeten.

Kontaktperson från oss är Jenni Ranhagen. Tel: 070-291 95 91, e-post: jenni.ranhagen@transportrad.se

Vänliga hälsningar

NÄRINGS LIVETS TRANSPORTRÅD



Jenny Larsson
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD

¹ Läs mer här: <https://www.regeringen.se/4a6bd5/contentassets/bc0f4b1a4ce844f2aa59949d09c93f29/utgiftsomrade-22-kommunikationer.pdf>