

Trafikverket
781 89 BORLÄNGE

Prioriteringar inför Trafikverkets infrastrukturplan 2014-2025

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen vill med denna skrivelse ge vår syn på de prioriteringar som bör tjäna som utgångspunkt för planeringsarbetet den kommande planperioden. Flera av dessa prioriteringar har våra organisationer tidigare framfört i vårt gemensamma remissvar på Kapacitetsutredningen 2012.

Den politiska bakgrunden

- Sedan 1970-talet har en låg nivå på investeringar och underhåll av trafikens infrastruktur lett till en ackumulerad ”infrastrukturskuld”. Vi menar att det vore rimligt med ett fastslaget ”investeringsgolv”, som ges samma tyngd på infrastrukturuområdet som ett budgettak, men är naturligtvis medvetna om att politiska beslut krävs för att den förändringen ska komma till stånd.
- Staten har huvudansvaret för infrastrukturen. Alla andra finansieringsformer är komplement. Medfinansieringslösningar från näringslivet blir därför ett komplement enbart i de fall företag har nytta av infrastrukturen i sin verksamhet och ges ett direkt inflytande över investering och underhåll av denna infrastruktur.
- I debatten, både i Sverige och inom EU, blandas ofta finansierande skatter och avgifter samman med ekonomiska styrmedel framför allt på miljöområdet. Eftersom de senare avser att så snabbt som möjligt och till så låg samhällsekonomisk kostnad som möjligt nedbringa den miljöpåverkan som styrmedlet avser, kan den önskade beteendeförändringen motverka en stabil finansiering av infrastrukturen. Vi menar därför att det är en viktig uppgift för politiken att vara tydlig med det egentliga syftet med de förslag på skatter och avgifter som läggs fram.

Stråktänkande och flexibilitet

- Det är glädjande att det fokus på näringslivets huvudstråk som våra organisationer länge förordat nu gett avtryck i planeringsdirektiven. Vi vill att detta tydliga stråkperspektiv också fortsättningsvis blir vägledande för Trafikverkets interna arbete med planen. T.ex. krävs en god koordinering mellan verkets regioner. Detsamma gäller koordineringen mellan den svenska infrastrukturplaneringen och grannländernas, särskilt vad gäller de europeiska stamnätsskorridorerna inom TEN-T.
- Näringslivets Transportråd och TransportGruppen har sedan länge identifierat ett fåtal, för näringslivet mycket centrala flaskhalsar i järnvägens infrastruktur som måste ges en hög prioritet i planeringen till dess de uppnått acceptabel standard. Det gäller som Trafikverket väl känner till:

- Dubbelspår Hallsberg-Mjölby
- Bergslagsbanan/Väster om Väneren
- Dubbelspår på Hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn.

Våra organisationer förutsätter att dessa flaskhalsar nu kommer att åtgärdas skyndsamt efter årtal av prioritering utan att någon lösning kommit till stånd. Vi hänvisar även till skrivningarna i regeringens planeringsdirektiv vad gäller tidigareläggning och åtgärdande av flaskhalsar.

- Våra organisationer har ingenting emot investeringar i höghastighetsbanor eller andra åtgärder för bättre persontrafik. Det får dock inte ske på bekostnad av utbyggnad av viktiga transportstråk, åtgärdande av flaskhalsar med mera utan finansieras i särskild ordning. Vårt förslag ovan om ett ”investeringsgolv” motiveras bl.a. av risken, byggt på många års erfarenhet, av att ”gökungeprojekt” i planerna riskerar att förflytta medel från andra viktiga investeringar eller från underhåll.
- Det är angeläget att Trafikverket agerar för att få till stånd en särskild pott för att möta snabba marknadsförändringar. En nyckelfråga i den kommande planen är det sedan lång tid konstaterade behovet av flexibilitet för att möta marknadens behov av kortsiktiga investeringsåtgärder i samband t.ex. med förändringar i näringslivets transportbehov eller transportlösningar. Sådana åtgärder kan bl.a. ha stor betydelse för utvecklingen av den intermodala marknaden och för järnvägstransporternas konkurrenskraft allmänt. Oavsett rubrik på åtgärderna eller potterna, måste en procedur finnas på plats för att dylika nya önskemål ska kunna hanteras snabbt och utan att invänta en helt ny planeringsomgång.
- Ytterligare ett område som identifierats av våra organisationer som avgörande för stråkens funktion är redundansen, robustheten i trafikflödet. När t.ex. ett intermodalt tåg med 30 trailers blir stående länge pga hinder på banan påverkas snabbt tilltron till transportlösningen ifråga. Erfarenheterna från vinterproblemen under senare år visar också de stora effekter på näringslivets produktion som sådana problem kan få. Det måste därför finnas möjlighet att leda om trafiken vid olyckshändelser m.m. både i väg- och järnvägsnätet. Därför behövs stråkanalyser av vägar och banor som håller tillräcklig standard för att leda om trafiken. Först då blir stråktänkandet och godskorridorerna funktionella.

Kalkylmodellerna och godsprognoserna

- Vi har kritiserat de prognoser som låg till grund för kapacitetsutredningens efterfrågebedömningar inom godsområdet som väl låga. Eftersom t.ex. utredningen om Fossilfri Fordonstrafik väntas bedöma möjligheterna till ökad järnvägstrafik utifrån dessa prognoser anser vi att en ordentlig känslighetsanalys måste göras av huvudgodsstråken, för det fall godstransportefterfrågan kommer att kraftigt överstiga den nivå som planeringsramen till 2025 bygger på. Hur skall akuta flaskhalsproblem hanteras?
- Det är vidare sedan länge känt att hittillsvarande kalkylmodeller för infrastrukturplanering inte tar tillräcklig hänsyn till godstransporternas villkor. Inom Trafikverket pågår projekt för att bättre belysa företagsekonomiska effekter i samband med samhällsekonomiska bedömningar av investeringar. Vidare pågår ett arbete inom

det som kallas Arbetsgruppen för Samhällsekonomiska Kalkylvärden och analysmetoder inom transportområdet (ASEK) som syftar till en översyn av vilka kalkylvärden och analysmetoder som ska användas i Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar.

Våra organisationer förutsätter att dessa arbeten påskyndas så att Trafikverkets i sin åtgärdsplanering kan uppdatera godstransporters samhällsnytta till relevanta och rättvisande värden. Denna samhällsnytta måste avspeglas i de kalkylmodeller som används och redovisas i samlade effektbedömningar för investeringar och underhåll. Risker är annars uppenbara att den nya Nationella infrastrukturplanen för åren 2014--2025 kommer att baseras på ett ofullständigt och icke rättvisande beslutsunderlag.

Övriga synpunkter

- Vad gäller flygtrafiken stöder våra organisationer Arlandas fortsatta roll som centrum för nationell och internationell flygtrafik. Begränsningar i detta navs flygtrafik pga lokala bullerproblem kan som en följd av detta inte accepteras. Sådana problem måste hanteras utanför taket för flygplatsens verksamhet.
- Beträffande sjöfartens infrastruktur understryker våra organisationer hamnarnas viktiga roll för det svenska näringslivets transporter. Det är vår förhoppning att Trafikverket ska samverka nära med näringslivet och med omkringliggande länder, dels för att hantera de förändringar i trafikflödena som kan förväntas som en följd av EU:s svaveldirektiv (där begränsningarna träder i kraft 2015) och dels med avseende på den långsiktiga utvecklingen i EU:s stamnät av hamnar inom TEN-T.
- Det är glädjande att Trafikverket identifierat citylogistik som ett viktigt område i sin planering. Det är enligt vår mening viktigt att minnas att "city"-logistik omfattar mycket mer än det kommunala ansvarsområdet för gatumiljö och lastzoner etc. Även terminalmark, kringfartsleder etc. har direkt koppling till området. Det innebär att även staten och Trafikverket har ett eget ansvar som bör leda till analyser och åtgärder i den nationella planen.
- Slutligen vill Näringslivets Transportråd och Transportgruppen påminna om att besöksnäringens behov av transporter behöver beaktas i planeringen. Det är en växande näring som genererar transporter både i tätorter och glesbygd. I många fall kan tillgången till god infrastruktur bli avgörande för etablering och sysselsättningsskapande vid besöksmål inom denna näring. Även här krävs därför en god och kontinuerlig dialog med näringslivet.

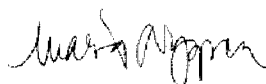
NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Guy Ehrling

Kanslichef

TRANSPORTGRUPPEN



Maria Nygren

Vice vd