

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Enheten för infrastruktur
Att: Anna Halvarsson
103 33 Stockholm

Remissvar: Banverkets rapport ”Ett strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet” samt betänkandet ”Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv” (SOU 2007:59)

Sveriges Transportindustrieförbund representerar landets logistik- och godstransportföretag och verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter och logistiktjänster, vad gäller människa, miljö och samhälle.

Förbundet har tagit del av förslagen och har följande sypunkter.

Utpekade kombiterminaler

Som påpekas i betänkandet har utredaren under sitt arbete haft kontakter med förbundet, som länge arbetat med de intermodala transportfrågorna. Vi noterar med tillfredsställelse att utredaren har följt förbundets rekommendationer när det gäller utpekandet av rikskombiterminaler – samtliga åtta av de av förbundet prioriterade terminalerna, samt tre av de totalt fem av förbundet utpekade terminalorterna under utveckling finns med. Förbundet vill i detta remissvar fästa uppmärksamhet på de återstående två terminalerna i Haparanda och Insjön, som är viktiga som utvecklingspunkter, samt på de fyra av förbundet nämnda terminalerna i hamnområden i Norrköping, Göteborg, Helsingborg och Trelleborg.

Dryports

Med tanke på den snabba utveckling som sker på marknaden av dryports, d.v.s. containerpendlar på tåg till och från hamnar, och den fortgående containeriseringen av nya godsslag, saknas en utblick för hur denna utveckling kan påverka nätet av rikskombiterminaler. Förvisso har dessa pendlar en delvis annan roll på marknaden, mer kopplad till långväga sjöfart, än de utpekade terminalerna. Ändpunkterna på sådana containerpendlar kan emellertid komma att generera stor godstrafik i framtiden, i vissa fall minst lika stor som vid de utpekade terminalerna. Hur skall infrastrukturen runt dessa hanteras och vilken roll tar staten och trafikverken i så fall i detta?

Förvaltning och prissättning samt kapacitetstilldelning

Vad gäller förslagen om förvaltning och prissättning i rikskombiterminalerna delar förbundet motiven bakom dessa. Att minska omlastningskostnaderna i intermodala kedjor gynnar effektivitet och hållbarhet i godstransportsystemet. Emellertid framstår utredningen här inte lika genomarbetad som i andra avseenden. Bl.a. saknas en ordentlig analys av rikskombiterminalernas investeringsbehov. De siffror som anges är inte heltäckande. Investeringsbehoven, bl.a. för flytt av terminaler till mer operativt optimala och

utvecklingsbara ytor, och finansiering av dessa har stor betydelse för utvecklingen av intermodal trafik på järnväg och kunde förtjänat en mer djupgående bedömning.

Behovet av långsiktighet och tydliga hållbara roller i terminalförvaltningen måste allmänt framhållas. Ägandet i sig, av mark och anläggningar är därvid enligt förbundets mening inte avgörande.

Neutralitet konkurrensmässigt är bra vid terminaloperationen. Frågan är dock hur långt denna neutralitet bör gå. Förslaget att terminaloperatören inte får ha kopplingar till tågdragning bör i så fall i konsekvensens namn även gälla för kopplingar till speditörer respektive åkerier.

Kapacitetstilldelningen i terminalerna måste, oavsett vem som äger spåren inne i terminalen, samordnas med Banverket. En fungerande helhet måste skapas mellan tillfartsspår, omlastningsspår och uppställningsspår. Här finns idag stora brister. Förslaget att ge kombitåg till rikskombiterminaler högre prioritet vid störningar etc. är utmärkt. Det bör dock gälla även för andra intermodala pendelförbindelser, i avsikt att öka kvaliteten i denna trafik. I slutändan handlar det om att ge godstrafiken på bana en prioritet som motsvarar samhällsbetydelsen och den politiska retoriken. Terminalpunkterna är förvisso viktiga, men kapaciteten till och från dem måste också ha tillräcklig kapacitet, t.ex. dagtid i storstadsområdena. Utan en sådan förbättrad prioritet och kapacitet blir de politiska förhoppningarna på ökad intermodal trafik inte realistiska.

Prissättningen på spåren i terminalerna föreslås i utredningen ske enligt marginalkostnadsprincipen, samtidigt som det anges att ingen budgetbelastning skall uppstå för Banverket, vilket framstår som svårt, för att inte säga omöjligt att kombinera, eftersom dagens prissättning sker enligt andra, kommersiella villkor. De föreslagna modellerna med tre olika prissättningsmodeller för olika delar av terminalerna (spåren, hårdgjord yta resp. omlastningsoperationen) är oklar och tveksam. Det analyseras inte heller vilka intäkter som nuvarande markägare Jernhusen skulle gå miste om ifall förslaget om överföring till Banverket genomförs. En reell sänkning av kostnader för omlastningen i terminalerna kan rimligen inte åstadkommas utan att staten subventionerar mer än idag.

Om lösningen med marginalkostnad genomförs bör enligt förbundet detta gälla lika för Banverket, som bör ansvara för anslutningsspår och terminalspår och Vägverket, som på motsvarande sätt bör ansvara för tillfartsvägar men även för körbanor ("gatorna") inom terminalen.

Enligt uppdrag

Marie Hermansson
För Sveriges Transportindustriförbund