

2009-05-11

Kommentarer rörande preliminärt förslag till Godsrelevant Åtgärdsplan 2010-2021

Vid ett dialogmöte med näringslivet den 4 maj presenterade trafikverken ett preliminärt förslag till godsrelevant åtgärdsplan och inbjöd till skriftliga synpunkter på detta. Våra organisationer, som lämnat synpunkter på åtgärdsplaneringen vid flera tillfällen och deltagit i dialogen med trafikverken, vill i denna skrift ge några korta kommentarer till förslaget.

I vårt remissvar hösten 2007 på inriktningsunderlaget för planperioden lyfte vi fram bl.a. följande:

- När infrastrukturen är planerad och byggd både utifrån ett helhetstänkande och från ett behovsperspektiv, blir förutsättningarna för hela transportnäringen goda.
- För gränsöverskridande transporter är det mestadels nödvändigt att ha ett EU-perspektiv, vilket tyvärr oftast saknas i planeringen.
- I avvaktan på att trafikens infrastruktur tillmäts större vikt i politiken, ställer vi oss bakom huvudinriktningen att i första hand underhålla befintlig infrastruktur och koncentrera satsningarna på flaskhalsar, samt att prioritera planerade åtgärder i de större stråken.

Vi kan nu utifrån dessa våra grundläggande ställningstaganden konstatera, att även om ansatserna på många sätt är rätt i planförslaget, lämnar det konkreta resultatet fortfarande mycket övrigt att önska. Vi kommenterar nedan under resp. rubrik.

En transportslagsövergripande åtgärdsplanering

Trafikverken har i och med den nu pågående planeringsomgången tagit ett viktigt steg i riktning mot en transportslagsövergripande åtgärdsplanering. T.ex. har flera övergripande analyser gjorts (bl.a. godsanalys och regionala analyser) gemensamt inför planeringen. Det välkomnar vi, som länge förespråkade en ökad samsyn och bättre integrerad planering. Samtidigt konstaterar vi att de gemensamma analyserna inte har utmynnat i ett tydligt och även i praktiken gemensamt åtgärdsförslag. Det betyder att mycket återstår att göra innan planeringen från vårt perspektiv är samordnad och trafikslagsövergripande.

Visst skiljer sig finansieringsmodellerna mellan olika typer av infrastruktur, men med tanke på att alltfler alternativa finansieringsmodeller redovisas (trängselskatter/avgifter, särskilda banavgifter, medfinansiering) är ändå avstegen från den traditionella uppdelningen av anslagsfinansiering (vägar och banor) resp. avgiftsfinansiering (flyg och sjöfart) många. Vissa farledsprojekt redovisas t.ex. i planen som anslagsfinansierade, medan både vägprojekt (Förbifart Stockholm m.m.) och banprojekt (Dalabanan) uppges finansieras med särskilda brukaravgifter. Med tanke på detta hade det varit naturligt att redovisa åtgärdsplanen som en total transportplan för statens infrastruktur på trafikområdet, men i stället redovisas såväl kostnader och målsättningar för drift och underhåll enbart för väg- och banhållning. *Varför inkluderas inte farledshållningen? Eller flygtrafikledning? Och varför redovisas*

målsättningar för underhåll avseende tung trafik på väg, medan motsvarande målsättningar för godstransporter på bana saknas?

EU-perspektiv och gröna korridorer

Kommissionen har under de senaste åren lyft fram godstransporterna i Europa och logistiken som en nyckelfaktor i utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem. Ett antal program finns med anknytning till godstransporter och infrastruktur: Motorways of the Sea, Marco Polo, Trans European transport Network, Freight Rail Corridors etc. Sverige är som exportland oerhört beroende inte bara av god infrastruktur till gränsen, utan också fortsättningen på andra sidan denna. Detta har understrukits från Godstransportdelegationen I och II och upprepas ofta i regeringens Logistikforum. Transportpolitiken inom EU kan och får aldrig betraktas som något skilt från den inhemska politiken. Även infrastrukturpropositionen hade (avsnitt 4.2.3-4.2.4) tydliga skrivningar om behovet av samarbete med de nordiska och baltiska länderna vad gäller bl.a. revisionen av TEN-T riktlinjerna i avsikt att skapa ett nordiskt-baltiskt transportsystem som kan bidra till EU:s konkurrenskraft.

Mot denna bakgrund är det tråkigt att behöva konstatera att föreliggande åtgärdsplaneförslag nästan helt saknar fokus på de internationella (läs: EU) förbindelserna.

- ◆ Ett näraliggande exempel är att de flesta prognoser pekar på att kapaciteten i Öresundsförbindelsen kommer att slå i taket under planperioden, särskilt vad gäller bantrafiken. Vilka åtgärder planeras för att lösa detta, tillsammans med Danmark? Vilka följdinvesteringar kan och bör ske på svensk sida?
- ◆ Ett annat exempel är att två hamnar i Sydsverige, Trelleborg och Karlshamn är del av Motorways of the Sea-projekt. Vilka överväganden leder detta till i åtgärdsplaneringen, t.ex. vad gäller landlänkar till dessa hamnar?
- ◆ Aktiviteten i Östersjöområdet ökar också, med särskilda satsningar från Kommissionen. Hur bedöms detta påverka trafikflödena till 2021?

Det är enligt våra organisationer anmärkningsvärt att referenser till propositionen saknas, att analyser av de internationella förbindelserna i så stor utsträckning saknas och att åtgärdsförslagen i konsekvens med detta betraktas som objekt i ett svenskt infrastrukturnät. *Vi menar att förslaget måste kompletteras med ett EU-perspektiv i vart fall vad gäller TEN-T och Motorways of the Sea som ju båda innebär möjligheter till EU-finansiering av infrastrukturåtgärder.*

En särskild internationell aspekt är det projekt *Gröna Godstransportkorridorer* Skandinavien-Kontinenten som etablerats inom ramen för Logistikforum. Detta projekt, som bygger på Kommissionens koncept om Green Transport Corridors i handlingsplanen för Logistik 2007, innefattar ett antal delprojekt som har det gemensamt att de uppvisar potentialen för utveckling av hållbara och effektiva godstransportlösningar i de nordiska länderna och i sammodala korridorer ned mot kontinenten genom samverkan mellan näringsliv, myndigheter och forskare. Syftet är att dessa korridorer framöver skall kunna etableras som kommersiellt bärkraftiga projekt. Kontakt tas f.n. med andra länder för att etablera korridortanken ytterligare.

Trafikverken har deltagit i arbetet med Gröna Korridorer. Trots detta saknas såväl en redovisning av mål för kapacitet och tillgänglighet samt underhålls- och investeringsåtgärder (se nedan) som berör korridorerna, som vilka problem i infrastrukturen som kan kvarstå under planperioden i dessa. Att ett antal projekt som rör Göteborgs Hamn redan ingår har inte satt

avtryck i åtgärdsprioriteringen, då vissa investeringar i denna för godstransportsystemet centrala punkt inte prioriterats. Vi förordar därför att *åtgärdsförslaget kompletteras med en analys som visar de kvarvarande bristerna i infrastrukturen kring de gröna korridorerna mellan Skandinavien och kontinenten efter planens prioriterade åtgärder.*

Fokus på stråken, flaskhalsar och marknadspotten

En av de viktigaste förändringarna i transportpolitiken under det senaste decenniet inom godstransportområdet gäller fokuseringen på de mest centrala stråken. Verken genomförde inför denna planeringsomgång också vissa s.k. stråkanalyser i enlighet med detta tänkande. I de nu genomförda dragningarna av förslagen har också kortfattat redovisats hur de prioriterade investeringsåtgärderna överensstämmer med huvudstråken. Emellertid menar vi att planeringsarbetet bör organiseras i sammodala stråk snarare än utifrån enskilda objekt. Det senare har varit det traditionella och trots verkens nya arbetssätt är det fortfarande dominerande. Varför har inte, byggt på stråken, ett huvudvägnät för tung godstrafik, ett huvudbannät för godstrafik och ett huvudfarledsnät kunnat pekas ut i planeringen när stråken är väl kända, robusta och förankrade? Varför har inte konkreta mål för kapacitet och tillgänglighet kunnat sättas på detta nät under planperioden för såväl drift och underhållsinsatser som investeringsåtgärder? Flaskhalsar i dessa stråk har sedan länge identifierats, t.ex. förbifarter i storstadsregionerna, och sträckor som Hallsberg-Mjölby och Göteborgs Hamnbana på spårsidan. Trots detta är inte alla investeringar i dessa väl kända flaskhalsar prioriterade i den nu redovisade förslaget. Varför? *Detta bör tillrättaläggas i det slutliga förslaget, och kan det inte göras fullt ut bör i varje fall en analys stråk för stråk redovisa vilka effekter för hela stråkets funktion som kvarvarande brister kommer att få fram till 2021 för godstransportsystemet.*

Den andra, sedan lång tid återkommande prioriteringen från näringslivets organisationer gäller behovet av en fri pott av investeringsmedel avsedda för marknadsanpassningsåtgärder. En sådan pott är nödvändig under hela planperioden, eftersom företagens egen planering av tillverkningsorter, lagerplacering och distributionssystem kan kräva mindre investeringsåtgärder i infrastrukturen på kort sikt. Att pottarna kan bli avgörande för om företagsinvesteringen skall komma till stånd är en slutsats som upprepats under de senaste tio årens planering, och sådana pottar har också delvis kommit till stånd. I det nu presenterade förslaget finns vissa mindre medel med I form av ”trimningsåtgärder”, men *den större marknadspotten finns inte alls tillgänglig före 2014 och har minskat betydelse, tvärt emot näringslivets önskemål. Det finner vi anmärkningsvärt och emotser en ändring i det slutliga förslaget.*

Om intermodala terminaler

Sveriges Transportindustriförbund har under de senaste månaderna deltagit i en dialog med Banverket angående terminalnätet för intermodala transporter, och har under hand lämnat en hel del synpunkter på det underlag som presenterats, inte minst vad gäller de grundläggande förutsättningar och ställningstaganden som legat till grund för verkets förslag rörande ansvar och investeringsåtgärder i nätet. Det har framgått att delar av den analys som genomförs skulle användas som en del av trafikverkens samlade åtgärdsplanering. Vid dragningen 4 maj presenterades det nät av intermodala terminaler som lagts fram i den senaste underlagspromemorian från Banverket som slutligt.

Transportindustriförbundet anser att det vore mycket olyckligt om den dialog som pågått med Banverket inte leder till förändring av förslaget. Vårt förbund anser att motivet för ett konkret utpekande av terminalpunkter kan ifrågasättas. Transportindustriförbundet påpekade i en

skrivelse till Näringsdepartementet 3 juli 2008 att statens ansvar för kombiterminalnätet i princip kan indelas i två områden: storstadsområdena där utrymmen för utvecklingsbara terminaler måste tillgodoses och där stora investeringsbehov finns, och övriga delar av landet där stort kommunalt intresse för terminalverksamhet finns och där marknaden i huvudsak kan hantera nätet. Detta talar enligt vår mening för att *ett "åtgärdsområde intermodal trafik" bör inrättas i åtgärdsplanen, där en pott avsätts för sådana åtgärder som kan behöva vidtas under planperioden för att möta marketens behov av utveckling av intermodal godstrafik, i terminaler men även i infrastrukturen i övrigt. Storstadsinvesteringarna i intermodala terminaler, inte minst i Göteborg, bör tas upp tydligare i planen än som hittills redovisats.*

Beträffande hamnarnas hantering i åtgärdsplaneringen vill vi slutligen ifrågasätta varför trafikverken i sitt förslag håller kvar vid Birgerssons Hamnutrednings förslag till strategiska hamnar vad gäller Mälardalen och Stockholm, trots att det förslaget redan av utredaren själv konstaterats vara ofullständigt och i behov av komplettering. Att verken inte klarat av att ge ett samlat förslag till utpekade hamnpunkter i Stockholmsområdet ger ett överförsiktigt intryck, som inte ger stadga åt planeringen för planperioden till 2021.

TransportGruppen

Sveriges Transportindustriförbund

Maria Nygren
Vice VD

Stefan Back
Förbundsdirektör