

Godstransporters samhällsnytta är undervärderad

PRESSMEDDELANDE

2008-12-15

Godstransporters samhällsnytta är undervärderad

Näringslivets Transportråd framför i en skrivelse till Banverket och Vägverket synpunkter på trafikverkens arbete med nationell systemanalys. Transportrådet konstaterar att angelägna godsprojekt i tidigare infrastrukturplaner inte prioriterats då den samhällsekonomiska nyttan inte befunnits tillräckligt hög. Tidsvärderingen har varit högre för persontrafikrelaterade projekt som getts högre prioritet. Godstransporters samhällsnytta kommer inte fram i de samhällsekonomiska kalkylmodeller som tillämpas och Transportrådet efterlyser en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som speglar dess betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Utrymmet för nya infrastrukturprojekt är litet

Näringslivets Transportråd menar att trafikverken i den nationella systemanalysen och åtgärdsplanen tydligt bör beskriva att en mycket stor del av den ekonomiska ramen för åren 2010-2021 är låst och att utrymmet är litet för nya projekt. Transportrådet har i olika sammanhang föreslagit att stora projekt som i ett nationellt och europeiskt perspektiv lyfter kapaciteten och kvaliteten på infrastrukturen bör behandlas i särskild ordning där finansieringen ordnas i ett sammanhang.

Gör infrastrukturanslagen mer flexibla genom en särskild pott för marknadsåtgärder

Transportrådet anser att en samlad pott för marknadsåtgärder bör finnas under perioden 2010-2021. Det är viktigt att trafikverken ges möjlighet att besluta om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen som relativt plötsligt kan dyka upp p.g.a. strukturförändringar, omläggning av logistiska flöden i näringslivet och för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Medfinansiering bör inte vara en förutsättning för att kunna ta del av ramen för marknadsanpassningsåtgärder. Det finns flera tidigare exempel där transportköpare kommit överens med trafikverken om marknadsåtgärder, där trafikverken svarat för att förbättra infrastrukturen och där företaget ifråga exempelvis investerat i nytt vagnmateriel för järnvägstransporter. Näringslivets medverkan kan således se ut på olika sätt.

Staten har huvudansvaret för finansieringen av infrastrukturen

Näringslivets Transportråd anser att infrastrukturinvesteringar till övervägande del ska finansieras med anslag. Att svara för merparten av investeringar och underhåll av infrastruktur tillhör statens kärnverksamheter. I det ansvaret ligger också att skapa trovärdighet för en långsiktig finansiering. Transportrådet anser att medfinansiering med andra aktörer t.ex. kommuner, regioner och företag liksom olika former av avgifter endast kan vara ett komplement till att staten har det yttersta ansvaret för underhållet och utbyggnaden av infrastrukturen.

Väg- och järnvägsstråk för effektiva transporter till hamnar och terminaler

Näringslivets Transportråd instämmer i trafikverkens syn att ett stråk- och nod-perspektiv ska utgöra grunden för den nationella systemanalysen med effektiva anslutningar till/från noder (hamnar och kombiterminaler) som kopplar samman transportslagen. Betydelsen av tyngre och längre tåg och vägfordon för effektiva, konkurrenskraftiga och miljömässigt uthålliga godstransporter kan enligt Transportrådet inte nog understrykas.

Beslutade men ännu inte genomförda godsprojekt måste snabbt färdigställas

Näringslivets Transportråd framför i skrivelsen vikten av att under den kommande planeringsperioden 2010-2021 snabbt färdigställa tidigare beslutade större infrastrukturinvesteringar av betydelse för näringslivets transporter, som dubbelspår Hallsberg-Mjölby för ökad kapacitet på det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen. Detta centrala godsstråk har under en lång följd av år varit högt prioriterat i tidigare infrastrukturplaner men har på grund av brist på resurser ännu inte kunnat färdigställas. En ytterligare försening är inte acceptabel vare sig för transportköparna i näringslivet eller godsoperatörerna. Utifrån ett nationellt tillväxtperspektiv och betydelsen för näringslivets transporter borde projekt som dubbelspår Hallsberg-Mjölby ha en självklar prioritet. Detsamma gäller dubbelspår på hamnbanan till Göteborgs Hamn.

Om inte problemen med bristande kapacitet på sträckan Hallsberg-Mjölby åtgärdas byggs en flaskhals in för överskådlig tid i hela det centrala godsstråket från Bergslagen till södra Sverige och för vidare transport till för svenskt näringsliv viktiga marknader i olika delar av Europa. Detsamma gäller problem med flaskhalsar på det för svensk utrikeshandel viktiga godsstråket till Göteborgs Hamn.

