

Näringsdepartementet

111 21 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

Stockholm

Vår referens

Dnr

2017-11-30

Philip Thunborg

N2017/05430/TIF

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Företagarna har givits tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till en nationell plan för transportsystemet 2018-2029 och redovisar härmed följande åsikter.

Företagarna är positivt inställda till att Trafikverkets nationella plan för transportsystemet visar på en god politisk ambition som rymmer stora investeringar i ett idag på många håll bristande transportsystem. Vidare stödjer vi det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet som ska bidra med grundläggande tillgänglighet och utvecklingskraft i hela landet.

Enligt regeringens uppdrag ska den nationella planen redovisas med hänsyn till att bland annat förbättra förutsättningarna för näringslivet och att förstärka sysselsättningen i hela landet. Med anledning av detta anser Företagarna att förslaget fokuserar för mycket på att ställa de olika trafikslagen mot varandra, istället för att se hur de kompletterar varandra. Regeringens vilja att förflytta gods från väg till järnväg och sjöfart är orealistisk och går inte ihop med ambitionen om att förbättra näringslivet förutsättningar samt att förstärka sysselsättningen i hela landet. Lastbilstransporterna står för 80 procent av av allt gods som fraktas i Sverige, där 90 procent transporteras på en sträcka under 30 mil. Vägtransporterna har en unik förmåga att tillgängliggöra transporter i hela landet på ett sätt som järnväg och sjöfart inte kan erbjuda. Att långväga transporter i huvudsak sker med de övriga trafikslagen är positivt, men i godsets första och sista sträcka krävs lastbilstransporter.

Investeringar i att de övriga transportslagen ska bli mer välfungerande och vara ett pålitligt komplement är bra, men vägtransporterna behövs för att godset ska komma fram. För att möta den ökade efterfrågan på dessa transporter med ett hållbarhetsfokus krävs ytterligare resurser för underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur samt en bredare spridning av vägnätet som kommer att omfattas av den ökade bärighetsklassen (BK4), vilken möjliggör transporter med tyngre lastbilar. Trafikverkets fokus på

morgondagens transportsystem i form av bland annat elektrifiering, automation, digitalisering och fossilfria transporter är ett mycket välkommet steg i utvecklingen för ett hållbart transportsystem.

Enligt Landsbygdskommitténs mål ska det till 2030 finnas en infrastruktur som säkerställer person- och godstransporter till medborgarna och näringslivet i landsbygderna. I Trafikverkets planförslag ser vi dock att järn- och landsvägar kommer att bli nedprioriterade och eftersatta de kommande åren, vilket kommer att negativt påverka förutsättningarna att bo och verka på lands- och glesbygd. Att de stora stambanorna och vägarna blir utbyggda och underhållna är positivt och nödvändigt för en hållbar utveckling, men det finmaskiga järnvägsnätet och landsvägar kräver ökade resurser för att hela transportnätet ska kunna hålla ihop.

Precis som Trafikverket beskriver i sitt förslag så är skogsindustrin en industri som på grund av sin geografiska belägenhet till stora delar inte omfattas av möjligheten att flytta över transporter från väg till järnväg eller sjöfart. Det är därför mycket viktigt att det vägnätet som kring dessa regioner får tillräckligt anslag för underhållning och att detta vägnät får ökad bärighet där tyngre och längre fordon kan färdas på ett säkert och effektivt sätt. Vilket vi ser har en låg prioritering i Trafikverkets förslag.

Att järnvägssträckan Göteborg-Landvetter-Borås inte finns med i planen är mycket anmärkningsvärt då en ny järnvägsförbindelse på sträckan är av stor framtida betydelse för regionen. Med en ny och bättre järnväg kan kapaciteten ökas, restiderna förkortas och reseströmmarna ledas över till tåg, samtidigt som påverkan på klimat och miljö minskar. Denna sträcka är även nödvändig för att upprätta den tänkta järnvägsförbindelsen till Landvetter Airport – som med sina 6,5 miljoner resande per år är Sveriges andra största globala knutpunkt. Till år 2030 förväntas detta öka till 9 miljoner, vilket gör förbindelsen än mer viktig. Flygplatsen bidrar dessutom till vad som år 2030 uppskattas vara 14 000 arbetstillfällen och är redan idag en förutsättning för en konkurrenskraftig region.

Företagarna anser att det krävs större fokus på teknikutveckling och incitament för framför allt flyg- och vägtransportbranschen att investera i utvecklingen till att bli renare än vad de är idag. Vägtransportbranschen är redan idag tyngd av skatter och avgifter och flygnäringsen betalar sin infrastruktur till stor del med biljettpriserna. Ytterligare styrmedel för att öka transportkostnaderna kommer att ha stor negativ effekt på företagandet i Sverige, särskilt på landsbygd. I slutändan är det de små företagen och konsumenterna som kommer att få betala för de ökade transportpriserna.

Företagarna delar planförslagets syn på vikten av att Sverige är delaktiga i luftfartens internationella program, och i synnerhet SESAR 2020. Internationella överenskommelser i form av ett gemensamt europeiskt luftrum hämtar hem klimatvinster genom effektivare flygrutter och kombinerat med exempelvis en reduktionsplikt på biodrivmedel går flyget mot en utveckling som inte missgynnar de som bor och verkar utanför storstäderna. Internationella överenskommelser och incitament för ökade inblandning av biodrivmedel är en bättre väg att gå än styrmedel ämnade att öka transportkostnaderna – exempelvis den föreslagna flygskatten som riskerar att flytta utsläppen till våra grannländer samtidigt som den begränsar möjligheten till rörlighet och tillgänglighet samt försämrar Sveriges konkurrenskraft på den globala marknaden.

Företagarna ställer sig positiva till att anslagen till de nya stambanorna i form höghastighetståg tonas ned i planförslaget. Höghastighetståg är en naturlig utveckling för det svenska transportsystemet, men med de enorma resurser som det kräver är det bra att resurser riktas till befintlig infrastruktur.

Företagarna

Patrik Nilsson

Politisk chef Analys & Opinion

Philip Thunborg

Analytiker