

Borlänge
2011-09-14Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Betänkande Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt planeringssystem för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering (SOU 2011:49) m m samt

Näringsdepartementet har den 13 juni 2011 remitterat betänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt planeringssystem för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering (SOU 2011:49) m m, till ett stort antal remissinstanser. Partnerskap Bergslagsbanan tillhör inte dessa men har ändå tagit del av betänkandet och vill lämna synpunkter på både slutbetänkandet (SOU 2011:49) och delbetänkandet (SOU 2011:12).

Partnerskap Bergslagsbanan vill framhålla att planeringssystemet måste utformas på ett sådant sätt det medger utrymmer för dialog med näringsliv, regioner, kommuner, intresseorganisationer med flera. Planeringssystemet bör vidare vara utformat på ett sådant sätt att det är överskådligt och begripligt för de parter som dagligen inte har sin gärning inom infrastrukturplaneringen. Partnerskapet har farhågor om att utredningens förslag inte till fullo svarar mot dessa behov.

Ett planeringssystem för infrastrukturen bör på ett tydligare sätt fånga regional utveckling och värdet av näringslivets godstransporter. Stråksyn, värdet av regionförstoring och betydelsen av godstransporter måste fångas i det framtida planeringssystemet för infrastruktur. Detta är avgörande för att Sveriges konkurrenskraft som nation ska bibehållas och utvecklas. Det är i detta sammanhang värt att påminna om att över 50 procent av Sverige BNP består av export. En stor del av denna export sker från ett specialiserat och kompetensintensivt näringsliv.

Medfinansieringsutredningen föreslår att riksdagen ska besluta om en fördelning av planeringsramar för investeringar och uppgraderingar uppdelat på storstadslän respektive övriga landet. Partnerskapet är tveksamma till den föreslagna uppdelningen. Stråken för såväl gods- som persontrafik är region- och länsöverskridande och har i många fall även internationella kopplingar. Vägar och järnvägar liksom farleder och flygförbindelser stannar inte vid läns- eller regiongränser. Att kunna utveckla funktionella stråk för person- och godstrafik gynnas troligen inte av utredningens förslag.

Partnerskap Bergslagsbanan anser att utredningen inte till fullo tagit vara på de möjligheter och det utrymme som regeringens uppdrag ger för att till exempel, analysera lagstiftningen och de begränsningar i den som anses påverka möjligheten att genom medfinansiering generera ett högre värde av investeringar i transportinfrastruktur.

Näringslivets transportkostnader är på väg att öka kraftigt genom medfinansiering i olika former, höjda banavgifter, svavelavgifter för sjöfarten etc. Det är av största vikt att åtgärder som påverkar näringslivets transportkostnader ses samlat. Oproportionella ökningarna skulle i Sverige få en negativ inverkan på konkurrenskraften för stora delar av näringslivet på grund av långa geografiska avstånd inom landet och till viktiga marknader. Partnerskapet förespråkar därför ett samlat grepp på hela skatte- och avgiftsstrukturen inom transportsektorn.



Erik Bransell
Projektledare

Partnerskap Bergslagsbanan är ett samarbetsprojekt bestående av 14 kommuner som finns i anslutning till Bergslagsbanan. Kommunerna som ingår i partnerskapet är Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken och Smedjebacken. I partnerskapet finns även adjungerade medlemmar från de fyra regionerna som Bergslagsbanan går igenom, dvs Gävleborg, Dalarna, Örebro och Värmland.

Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

En investering för framtiden

