

Vår ref MN/MH/SB

Er ref N2207/6036/IR

Stockholm
2007-10-12

Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010 – 2019

TransportGruppen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. Våra sju förbund samlar medlemsföretag inom alla transportslag utom järnvägstrafik och här finns såväl godstransportföretag som företag med huvudsaklig verksamhet inom persontrafik. Tillsammans har de omkring 15 000 företagen i vår krets nästan 160 000 anställda, vilket gör TransportGruppen till den främsta samlingspunkten för företagen inom transportnäringen i Sverige.

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

TransportGruppen och Sveriges Transportindustriförbund har i likhet med åtskilliga av sektorns branschorganisationer fått tillfälle att yttra sig över denna remiss, och till skillnad från de branschförbund som lämnar synpunkter utifrån branschspecifika förhållanden ser vi som vår uppgift att gemensamt lyfta fram några övergripande synpunkter.

Sammanfattning

Transportnäringens huvuduppgift är att bidra till utveckling och tillväxt. Det gör den till samhällets blodomlopp. Investeringar i infrastruktur är positiva för tillväxten och möjliggör utvecklingen av effektiva transporter. – Alla transportslag behövs, vart och ett för sig eller i kombinationer. Att ställa ett transportslag mot ett annat, eller person- mot godstransporter medför nästan alltid suboptimeringar, oavsett om det gäller infrastrukturinvesteringar, bränsleskatter eller stödåtgärder av olika slag. 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 slutändan är det den politiska dagordningen och det årliga budgetläget som styr vilka infrastrukturåtgärder som realiserar. Därför behöver planeringsprocessen enligt vår uppfattning förenklas, bli mer flexibel samt knytas närmare till näringslivets behov på såväl central som lokal nivå. – 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.

Klimatfrågan är en avgörande framtidsfråga och det går inte att bortse från transporternas roll i sammanhanget. Men att dra slutsatsen att transporterna totalt sett måste minska anser vi är

felaktigt. Om politiken i stället siktar på att i samverkan med näringslivet minska de skadliga effekterna av transporterna, kommer man att hitta de mest adekvata, rättvisa och icke konkurrenssnedvridande styrmedlen. Det behövs även av staten och näringslivet samordnade satsningar på forskning och utveckling av nya tekniska lösningar och förnyelsebara bränslen. – När det gäller utsläppen av klimatpåverkande gaser, måste åtgärder beslutas på rätt nivå (dvs. nationell, europeisk eller global). Beskattningen av koldioxidutsläpp bör t ex. baseras på globalt överenskomna och accepterade kostnader. Det vore direkt skadligt för såväl de svenska transportföretagen som näringslivet i övrigt att här ligga på avsevärt högre nivå än omvärlden.

Allmänt

Fungerande transporter och kommunikationer har en avgörande betydelse för tillväxt och livskvalitet för alla människor. Vi har ett ständigt ökande behov av att kunna transportera oss i en alltmer globaliserad värld. Att möjliggöra just detta, att bidra till utveckling och tillväxt, är transportnäringens huvuduppgift. Det gör den till själva blodomloppet i samhället.

Transporter är en nödvändig del av näringslivet. Ett näringsliv utan transporter skulle inte fungera. De utgör de omistliga länkarna i kedjan mellan underleverantörer, producenter, grossister, handlare, kunder och konsumenter. De är nödvändiga för att producenterna ska få tillgång till insatsvaror och för att de färdiga produkterna ska nå ut till kunder och slutanvändare. Faktum är att frakt och transporter utgör de i särklass största tjänsteutgifterna för svenska företag. Under 2003 lade svenska företag ner 665 miljarder kronor på inköp av tjänster. En tredjedel gick till transporter.

Men transporter handlar inte bara om att varor ska skickas från ett led i produktionskedjan till ett annat, transporter handlar också om personresor. Att människor kan färdas från en punkt till en annan på ett snabbt och kostnadseffektivt sätt är viktigt både ur ekonomisk och ur allmänmänsklig synvinkel. Mänskliga möten är fortfarande oöverträffade både i affärssammanhang och i sociala sammanhang, samt för att generera kreativitet och nya idéer. Vi får alltså inte bortse från det intellektuella kapitalet, som inte känner av några gränser.

För TransportGruppen och Transportindustriförbundet är det självklart att alla transportslag behövs, vart och ett för sig eller i kombinationer. Vi pläderar därför starkt för att beslutsfattare inom politiken, trafikverk mm vinnlägger sig om att ha en helhetssyn på transportsystemet. Att ställa det ena transportslaget mot det andra medför nästan alltid suboptimeringar, oavsett om det gäller beslut om infrastrukturinvesteringar, bränsleskatter eller stödåtgärder av olika slag. Helhetstänkandet måste också inbegripa en insikt om att såväl persontransporter som godstransporter har behov som behöver tillgodoses utan att endera blir lidande.

En god grund för ett övergripande synsätt är såvitt gäller godstransporterna lagd genom de båda betänkandena från Godstransportdelegationen och vi ser med tillförsikt fram emot att utvecklingen fortsätter i samma goda anda genom regeringens nyinrättade Logistikforum. Motsvarande helhetssyn saknas däremot på persontrafikområdet och det är en stor brist.

Särskilt om frågan ”vilka slags åtgärder är viktigast för att minska transportsektorns negativa miljöeffekter?”

Det går givetvis inte att bortse från att transporterna står för en betydande del av klimat- och miljöpåverkan. Men att därför, som inte sällan görs i debatten, dra slutsatsen att transporterna

totalt sett måste minska är felaktigt, eftersom man då bortser från den grundläggande orsaken till att vi har transporter - nämligen för att kunna bedriva handel såväl nationellt som internationellt. Och debattörerna tycks även glömma att transportföretagens kunder – varuägarna och resenärerna - väljer transportsätt, vilket är det som styr utbudet av transporter.

Våra organisationer strävar också efter så hållbara och miljöriktiga transporter som möjligt, men vi menar att åtgärder måste göras på rätt sätt. Det är de skadliga effekterna av transporterna som vi behöver ta itu med, inte transporterna i sig och styrmedlen måste vara rättvisa och icke konkurrensnedvridande. Vi tror mer på morötter än piskor och stödjer den svenska transportnäringens mycket aktiva miljöarbete. Det råder en stor samsyn bland transportföretagen om att vidta åtgärder som reducerar utsläppen av växthusgaser.

TransportGruppen och Transportindustriförbundet anser att klimatfrågan är en stor och avgörande framtidsfråga. Vi delar uppfattningen att politiska åtgärder behöver vidtas för att komma till rätta med utsläppen av klimatpåverkande gaser och menar att en sammanhållen strategi för hur detta ska åstadkommas är ett bra och viktigt initiativ. Vi vill dock samtidigt understryka att åtgärder måste beslutas på rätt nivå (dvs. nationell, europeisk eller global) och utformas i dialog med näringslivet, så att rätt incitament ges till företagen för att utveckla ett kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

För oss är det uppenbart att forskning och utveckling kring nya tekniker och förnyelsebara bränslen är en viktig del av framtidens transportlösningar. Vi vill uppmana till ännu större insatser från statens sida för att stimulera och bidra till forskning och utveckling kring nya motorer, innovativa farkoster, nya logistiklösningar och icke-fossila bränslen, i nära samverkan med näringslivet. Sverige behöver större investeringar inom forskning och utveckling på miljöområdet, och staten och näringslivet måste samverka i högre grad för att hitta långsiktigt hållbara lösningar.

Särskilt om frågan ”vilka avvägningar/prioriteringar görs bäst på nationell nivå?”

Här vill vi framhålla betydelsen av att såväl planer som beslut baseras på en väl genomförd omvärldsanalys. Sverige kan inte slentrianmässigt ta på sig en ”världsförbättrarroll” genom ensidiga åtgärder, vilkas konsekvenser visar sig vara till nackdel för vårt näringsliv, utan att samtidigt medföra avsedda positiva effekter. Vad menar vi då med detta? Ett exempel kan ge upplysning.

I dagens globaliserade värld blir det allt tydligare att det inte är optimalt att fatta vissa beslut på nationell nivå, utan att sådana beslut av såväl konkurrens- som effektivitetsskäl bör fattas på internationell nivå. Det kanske bästa exemplet är frågan om beskattning av koldioxidutsläpp, som bör baseras på globalt överenskomna och accepterade kostnader. Det vore enligt vår mening direkt skadligt för såväl de svenska transportföretagen som näringslivet i övrigt att införa en nivå på koldioxidbeskattning som är avsevärt högre än i vår omvärld, särskilt som effekterna på klimatet skulle vara försumbara.

En hithörande fråga gäller infrastrukturplaneringen, där det beträffande gränsöverskridande transporter är nödvändigt att i princip alltid ha ett EU-perspektiv. Det hör till vanligheten att beslut som fattas på EU-nivå, och/eller av grannländer, får stor inverkan på trafikmönstren även för svenskt vidkommande. För att ta ett konkret exempel, mycket talar för att den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält kommer att realiserats (eller i vart fall börja byggas) under

planeringsperioden. Den kommer att ha stor inverkan på framtida trafikmönster, men hur återspeglas detta i det svenska planeringsunderlaget?

Särskilt om infrastrukturplaneringens uppläggning och inriktning

Remissinstanser, departement och trafikverk har under ett antal planeringsomgångar lagt ner mycket tid och resurser på att utforma och analysera olika infrastrukturförslag utifrån mer eller mindre vetenskapliga kriterier. Erfarenheterna från senare år visar dock att de fastställda planerna sällan genomförs såsom tänkt. De ideliga revisioner av planerna som genomförts, nu senast under 2007, med hänsyn till politiska uppgörelser eller budgetrestriktioner, minskar motivationen att delta i planeringsarbetet i dess nuvarande form. Är det verkligen meningsfullt att granska detaljer och enskilda åtgärder i planerna utifrån fastställda kriterier när det ändå är den politiska dagordningen och det årliga budgetläget som styr? Våra organisationer vill därför peka på behovet av en förenklad och mer flexibel planeringsprocess än den nuvarande, närmare knuten till näringslivets behov på såväl central som regional nivå.

Med tanke på den kända täta kopplingen mellan BNP och transporter är det givetvis så att t.ex. en stor satsning på effektivisering av transportsystemet genom utbyggnader i infrastrukturen, t.ex. genom dedicerade spår för godstrafik i de största stråken eller för den delen egna filer för lastbilstrafiken i storstadsområdena, skulle kunna bidra mycket till ökad konkurrenskraft för det svenska näringslivet. Några sådana stora visionära planer syns dock tyvärr inte i materialet som nu remissas.

I avvaktan på att satsningar på trafikens infrastruktur ges en mer central betydelse i politiken delar Transportgruppen och Transportindustriförbundet huvudinriktningen mot att i första hand underhålla den infrastruktur vi har och att fokusera investeringarna på befintliga flaskhalsar. Att prioritera planerade åtgärder i de större stråken, där trafiken är som störst och är effekter av förseningar blir mest kännbara är en rimlig startpunkt. För godstransporternas del är dessa stråk väl kända, både vad gäller väg- och bannät till följd av bl.a. Godstransportdelegationens analyser. Åtgärderna kan avse förhållandevis små insatser som förlängda mötes- och förbigångsspår, men också stora nödvändiga investeringar i storstadsområdena som t.ex. Förbifart Stockholm, inklusive frågan om hur befintliga nationellt viktiga leder som Essingeleden skall klara belastningen under ombyggnadsperioden. Våra organisationer anser också att det är viktigt att satsa på åtgärder som ökar användningen av den infrastruktur vi har, t.ex. signalsysteminvesteringar på järnvägssidan, givetvis dock endast under förutsättning att det verkligen ger mer kapacitet.

Terminalernas funktion i transportsystemet måste vidare beaktas och anslutningar till hamnar och andra terminaler prioriteras. Här behöver de förslag vägas in som Flygplatsutredningen, Hamnstrukturutredningen och Kombiterminalutredningen nyligen lagt fram.

En allmän slutsats är också att det finns ett stort behov av projektmedel för mindre åtgärder, som skulle ge utrymme för snabbare aktion från trafikverken för att tillgodose näringslivets behov. Sådana åtgärder kan ofta vara avgörande vid exempelvis val av etableringsort för företag. En större del av kommande resurser bör därför avsättas för detta ändamål.

Avslutande synpunkter på infrastrukturens roll

Transporterna och den ekonomiska utvecklingen har följts åt sida vid sida genom historien. När vattenvägarna fortfarande var de viktigaste transportlederna anlades städer och

handelsplatser i anslutning till dessa, och när Sverige industrialiserades växte kraven på snabba och säkra transporter. Utbyggnaden av järnvägsnätet, med stambanan som knöt ihop de tätbefolkade områdena från norr till söder, var en förutsättning för att industrialiseringen skulle ta fart. I järnvägsknutarna längs stambanan kom ekonomin och tillväxten att blomstra. I dag utgör järnvägen, motorvägarna, flygplatserna och hamnarna de viktigaste infrastrukturerna i Sverige.

Förutsättningarna för långväga godstransporter har förändrats och banat väg för ökad världshandel och globalisering. Goda förutsättningar för tillväxt kräver dock goda möjligheter för att transporterna ska kunna i växa samma takt. Det är välkänt att investeringar i infrastruktur har en direkt påverkan på tillväxten och möjliggör utvecklingen av effektiva transportkedjor. Och infrastrukturinvesteringar underlättar möjligheterna för resten av näringslivet att växa. Faktorer som begränsar transporterna, som exempelvis undermålig infrastruktur eller hindrande lagar och regler, kan på samma sätt få negativa effekter på tillväxten. Faktum är att utan god infrastruktur och väl fungerande transporter och utan en stark ekonomi med möjligheter till handel och tillväxt på ett globalt plan, har Sverige som nation inte råd att satsa de resurser som behövs på teknikutveckling och forskning kring bland annat miljövänligare drivmedel.

Vi är förvissade om att regeringen har insikt om att väl fungerande transporter är en förutsättning för tillväxt och välfärd. Med en infrastruktur som är byggd och utformad för en säker, konkurrenskraftig och kundanpassad transportnäring kan denna tillföra ytterligare mervärde i form av både minskad klimatpåverkan och ekonomisk tillväxt.

Men vi vill uppmana till att aldrig glömma frågorna om varför det byggs och för vem. När infrastrukturinvesteringar ska bidra till att samtidigt uppfylla en rad politiska och politiska mål såsom regional tillväxt, trafiksäkerhet, jämställdhet och minskad klimatpåverkan är risken stor för suboptimeringar. När däremot infrastrukturen är planerad och byggd både utifrån ett helhetstänkande och från ett behovsperspektiv, samt i politisk enighet, blir också förutsättningarna för transportnäringen goda.

TransportGruppen

Sveriges Transportindustriförbund

Maria Nygren
Vice VD

Stefan Back
Förbundsdirektör