

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Enheten för infrastruktur  
103 33 Stockholm

Er ref. N2009/3740/IR

REMISSYTTRANDE  
2009-06-22

### **Betänkanden från Trafikverksutredningen (SOU 2009:31 och SOU 2008:128)**

TransportGruppen omfattar åtta förbund inom transportområdet, inklusive Sveriges Transportindustriförbund samt Sveriges Hamnar, som fått del av rubricerade remiss. Övergripande näringspolitiska frågor behandlas samlat inom TransportGruppen. Vi har valt att koncentrera våra synpunkter till slutbetänkandet, *Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg*.

### **Sammanfattning**

- TransportGruppen välkomnar en förenklad och mer flexibel planeringsprocess än den nuvarande. Att ett trafikslagsövergripande synsätt nu ställs i fokus är mycket positivt.
- Förslaget på ett samlat Trafikverk för de olika transportslagen tillstyrks. Arbetet med att marknadsanpassa Sjöfartsverkets producerande och beställande funktioner måste dock fortskrida.
- När inflytandet ökar på regional nivå är det viktigt att knyta an infrastrukturåtgärder till näringslivet.
- Interregional persontrafik, godstransporter och logistik är nationella angelägenheter snarare än regionala. TransportGruppen ställer sig därför tveksam till att dessa områden kan decentraliseras till regional nivå.
- TransportGruppen vill framhålla behovet av förbättrad och trafikslagsövergripande statistik, främst i godstransportsammanhang. När nu ansvaret för statistiken ska reformeras bör man även se över och skapa en förbättrad statistik även inom logistiksektorn.
- Ett EU-perspektiv saknas i utredningen. Sverige ligger i framkanten inom EU när det gäller det transportslagsövergripande synsättet. Vilken roll får Regeringskansliet respektive Trafikverket och Transportstyrelsen här?

## **Ett nytt planerings- och beslutssystem**

Alla transportslag behövs, i kombination eller vart för sig, och därför är det av stor vikt med en helhetssyn på transportsystemet. Detta helhetstänkt måste inbegripa såväl persontransporter som godstransporter. TransportGruppen har vid åtskilliga tillfällen betonat detta och det är glädjande våra synpunkter har fått så starkt gehör.

TransportGruppen välkomnar en förenklad och mer flexibel planeringsprocess än den nuvarande. Remissinstanser, departement och trafikverk har hittills 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. Revisioner av planerna som genomförts med hänsyn till politiska uppgörelser eller budgetrestriktioner, minskar motivationen att delta i planeringsarbetet i dess nuvarande form. Att planeringssystemet nu reformeras och utformas kring ett trafikslagsövergripande synsätt ser vi därför som mycket positivt.

## **En ny myndighet – ett trafikverk för sjö, luft, väg och järnväg**

En sammanslagning av de olika trafikslagens myndigheter till ett större Trafikverk kommer att medföra ett arbetssätt som på sikt kan innebära synergieffekter mellan de olika trafikslagen. Detta är av stor vikt i strävan mot ett trafikslagsövergripande synsätt och TransportGruppen, som själv arbetar utifrån ett sådant transportslagsövergripande synsätt, tillstyrker utredningens förslag att skapa ett gemensamt verk för sjö, luft, väg och järnväg.

Trafikslagens olika egenskaper kräver givetvis, som utredningen även påpekar, olika kunskaper och erfarenheter. Därför är en förutsättning för ett samlat Trafikverk att den nya organisationen inte leder till minskad effektivitet eller att den förlorar den specialistkompetens som idag finns inom respektive myndighet.

Vad gäller Sjöfartsverkets beställande och producerande funktioner behandlas dessa på ett annat sätt än motsvarande delar för Vägverket och Banverket. Enligt utredningens förslag läggs dessa två myndigheter ner, de producerande delarna bolagiseras och funktionerna för den långsiktiga planeringen flyttas över till det nya Trafikverket.

Sjöfartsverket däremot föreslås i utredningen bibehålla dessa delar och endast flytta över funktionerna för den långsiktiga planeringen till det nya verket. Öppnande av lotsningsverksamheten är under arbete och TransportGruppen understryker att Regeringskansliet mycket noga måste ansvara för att detta arbete fortskrider, samt att marknadslösningar av isbrytarverksamheten verkligen kommer till stånd. Vi menar att båda dessa åtgärder kommer att medföra minskade kostnader för sjöfartsnäringen och dess kunder, dvs. näringslivet. Möjligheten att helt integrera återstående delar i Trafikverket bör då också prövas.

## **Det regionala inflytandet**

Utredningen föreslår att planeringsprocessen i större utsträckning får en regional förankring. Godstransporter och logistik är dock oftast en nationell och/eller internationell angelägenhet

snarare än regional. TransportGruppen menar därför att det måste finnas en aktör som kan motverka fragmentisering och splittring av planeringen – ett möjligt uppdrag för Regeringskansliet eller Trafikverket.

Vidare saknas hänvisning till de redan existerande Regionala Godstransportråden, med deltagare från myndigheter, varuägare och transportindustri. Om regionerna får större inflytande blir det särskilt viktigt med kopplingen mellan infrastrukturåtgärderna och näringslivet. I denna dialog bör, på såväl regional som nationell nivå, råden kunna spela en större och mer formellt grundad roll än hittills.

TransportGruppen ställer sig frågande till den nya hanteringen av interregional persontrafik. Enligt utredningen ska denna verksamhet, som idag ligger under Rikstrafiken, läggas över på regionerna. Men då interregional persontrafik rör sig om just trafik mellan regioner och inte inom, bör detta fråga istället hanteras på central nivå. Åtminstone måste den lösning som slutligen väljs tillförsäkra att ett nationellt perspektiv finns med i den interregionala trafiken.

## **Ny struktur för organisering av verksamheterna inom transportområdet**

### **Ett förstärkt regeringskansli**

Utredaren föreslår ökade resurser till Regeringskansliet för att arbeta med transportområdet. Samtidigt ifrågasätts den nuvarande indelningen i trafikenheter och infrastrukturenheter. TransportGruppen välkomnar förslaget och menar att en indelning i persontrafik- och godstrafikenheter vore att föredra framför nuvarande trafik- respektive infrastrukturenheter.

### **Parlamentarisk beredning**

En parlamentarisk ”Transportberedning” av liknande modell som används inom försvarsområdet är intressant och borde kunna kanalisera en del av den transportpolitiska debatten. Här dock viktigt att en sådan beredning förankras även i näringslivet och dess behov av transporter, samt att både ett gods- samt persontransportperspektiv finns med.

### **Utvärderingsfunktion**

En fristående utvärderingsfunktion förefaller vara en god idé. Som utredaren själv påpekar är emellertid VTI ett avgiftsfinansierat forskningsinstitut, delvis finansierad av uppdrag från dem de skall granska. Det är därför tveksamt om man därför kan kalla denna lösning fristående. Ett alternativ kan vara att uppgiften läggs på det utbyggda Regeringskansliet, med stöd av upphandlade konsultinsatser.

### **Statistikansvar**

Tätare samverkan och samarbete mellan transportslagen vore fördelaktigt vad gäller tillhandahållandet av statistik, där idag kvaliteten och omfattningen varierar mellan de olika myndigheterna. Tillgång vad gäller sjöfart och hamnar är relativt god medan goda sammanställningar av data för järnväg och vägtransport och framför allt intermodala transportkedjor idag är en bristvara.

I utredningens förslag kring hanteringen av statistik saknas kopplingen till det trafikslagsövergripande synsättet i godstransportsammanhang. TransportGruppen och Transportindustriförbundet har tidigare påpekat behovet av en förbättrad statistik på detta område, men ännu inte sett några förändringar. Nyligen presenterade SIKÄ exempelvis en rapport, 2009:6 med titeln ”Transportbranschen – hur står det till?”, som är nedbruten på trafikslag. Men rapporten skiljer inte mellan gods- och persontrafik inom trafikslagen, och

delar av t.ex. flygsektorn och logistiksektorn saknas helt. Om ansvaret för statistiken nu ska reformeras bör ett uppdrag vara att se över och skapa en förbättrad statistik även inom logistiksektorn.

## **EU-samarbete**

Utredningen saknar ett reellt EU-perspektiv. Utredaren påpekar själv att det europeiska transportsystemet ska vara ett sammanhållet system. I strävan mot en gemensam marknad genom ett fritt flöde av personer, varor och tjänster krävs att alla transportslag både samverkar och kompletterar varandra.

Sverige ligger långt före flertalet andra EU-länder vad gäller helhetssyn på transporter, såväl politiskt som inom näringslivet. Detta försteg bör regering och kommande trafikverk använda på ett sådant sätt att det gagnar den svenska transportnäringen.

TransportGruppen saknar information om hur det viktiga arbetet på europeisk nivå ska fungera i framtiden. Vilken roll får Regeringskansliet respektive Trafikverket och Transportstyrelsen här?

## **Fortsatta utredningar**

Utredningen framhåller att fortsatta utredningar bör genomföras på en rad olika områden. TransportGruppen anser att en sådan fortsatt utredning bör angå Vägverkets färjerederi, både av principiella och marknadsmässiga skäl. Det är anmärkningsvärt att utredningen uttalar sig om förutsättningarna för konkurrensutsättning redan på detta stadium. Detta bör lämnas till den föreslagna utredningen att bedöma. Det finns dessutom exempel på lyckade privatiseringar just på detta område, Ornö Sjötrafik AB för att nämna ett.

Enligt uppdrag,

Sandra Gegerfelt  
TransportGruppen