

## **Inriktningsplaneringen - inspel till från Transportföretagen som komplement till Maria Nygrens anförande vid hearing den 15/9**

Sidhänvisningar avser regeringens direktiv.

### **Inledning:**

- Ett substantiv på tre bokstäver förekommer 62 gånger i direktiven. Det ordet är MÅL. Som jämförelse nämns ett annat substantiv på tolv bokstäver endast tre gånger. Det ordet är NÄRINGSLIV.

Däremellan förekommer orden PROGROS 15 gånger, KLIMAT 12 och STYRMEDEL 10 gånger. Även substantivet GODS används sparsamt, tre gånger.

Syftet med ovan redovisning är att belysa hur direktiven andas en övertro på att om man bara sätter upp mål, gör prognoser och inför styrmedel (som oftare är av karaktären piska än morot) löser man alla de problem och utmaningar som transportsektorn och samhället står inför. Detta ifrågasätter Transportföretagen starkt. Det näringsliv – som knappt nämns i direktiven – är självklart en viktig del i lösningen på bl a klimatutmaningen, och den samlade företagsamheten både kan och vill bidra med expertis, idéer och ett framåtsyftande, innovativt förhållningssätt.

### **Ett transportsmart samhälle**

- Vi vill understryka vikten av att Trafikverket tolkar sitt uppdrag så att det eftersträvade målet är ”det transportsmarta och utsläppsnåla samhället” Att tala om transportsnålt (sid.2) leder tanken fel – det signalerar en avog inställning till mobilitet för medborgarna och till transporter generellt. Att vara transportsmart är en utmaning för såväl näringslivet som samhället, och omfattar naturligtvis strävan att vara så utsläppsnål som möjligt.

### **Prognoser, styrmedel och konsekvensanalyser**

- Beträffande avsnittet om prognoser ställer vi oss frågande till vad den tredje prognosen är tänkt att innehålla (sid 3). Nya åtgärder och styrmedel, utöver de som regeringen har presenterat och aviserat? Tolka i så fall uppdraget som att ni kan föreslå stimulerande styrmedel som komplement.
- På sidan 4 finns avsnittet Inriktning. Där talas om tre analyser som återkopplar till de tre prognoserna och att Trafikverket ska redovisa **merkostnader** för ambitioner som går utöver beslutad politik. Merkostnader för vem? Dessvärre menar nog regeringen merkostnader för staten. Vår bedömning är att näringslivet med största sannolikhet



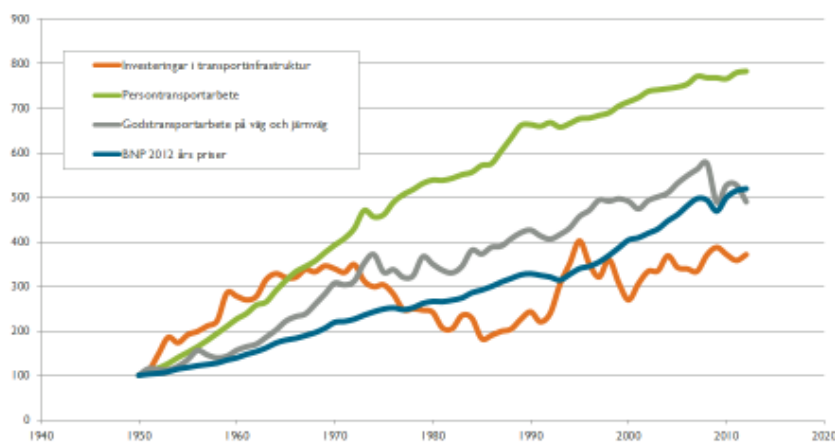
kommer att drabbas av merkostnader, varför Transportföretagen vill understryka att sådana måste redovisas för vart och ett av de tre olika scenarierna.

- På sid 8 finns avsnittet Utvecklingsbehov för analysmetoder osv. Här vill Transportföretagen framhålla betydelsen av att metodik utvecklas för analys av konsekvenserna för näringslivet av olika styrmedel. Det är ett sorgligt nedprioriterat kapitel. Här finns utrymme för Trafikverket att bli ett gott föredöme.

## En utvecklad transportinfrastruktur

- Transportföretagen har noterat (avsnittet Utveckling av statens transportinfrastruktur sid 7) att Trafikverket ska lämna redovisningar som dels bygger på oförändrad planeringsram, dels en ram som är femton procent lägre och dels femton procent högre. Som utvecklas i det följande är Transportföretagens uppfattning att betydande tillskott krävs för att både upprätthålla kvalitén på befintlig infrastruktur och för att nyinvestera.
- När Transportföretagen i regeringsförklaringen läste följande (kursivt) blev vi positivt överraskade: *"Infrastrukturinvesteringar som leder till fler bostäder, bättre godstransporter och pålitlig arbetspendling prioriteras. Investeringarna i infrastrukturen ökar med drygt 40 procent fram till 2019."* Det är dock oklart hur den aviserade satsningen påverkar inriktningsplaneringen, varför vi gärna ser att Trafikverket återkommer med information i den delen till oss som deltog i tisdagens hearing.
- I detta sammanhang vill Transportföretagen erinra om den analys som vi låtit WSP göra angående den infrastrukturens skuld som ackumulerats i Sverige under mer än 50 år; jfr grafen nedan. Det är särskilt allvarligt eftersom det finns ett robust samband mellan investeringar i infrastruktur och ekonomisk tillväxt, plus att Sverige har investerat mindre än jämförbara länder – där svenska företag har konkurrenter.

## Infrastrukturens skuld

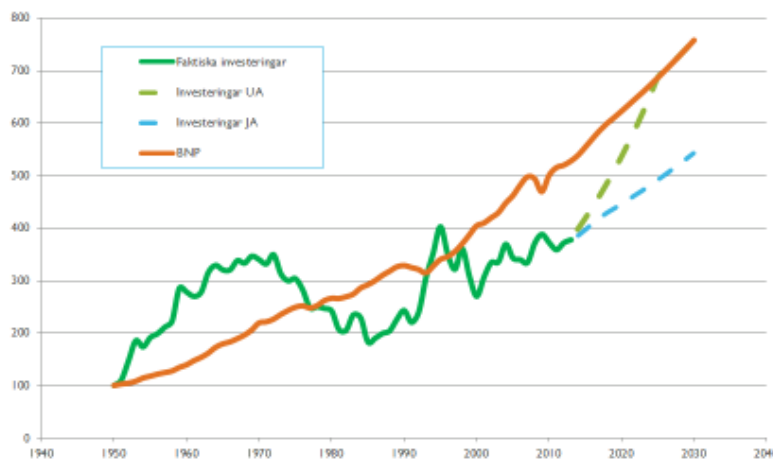


Sverige satsar mindre pengar på infrastruktur, som andel av BNP, jämfört med andra länder. Fungerande infrastruktur är en förutsättning för transportsystemet.

Källa: WSP

- Enligt WSP:s beräkningar krävs 184 miljarder för att amortera skulden helt, jfr grafen nedan samt rapporten Tillväxteffekter av att minska infrastrukturskulden [http://www.transportforetagen.se/Documents/Publik\\_TG/Naringspolitiken\\_Transporterna/Naringspolitik/Evenemang/Stora%20TransportDagen/Tillvaxteffekter%20av%20en%20minskad%20infrastrukturskuld%202014-03-28.pdf](http://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_TG/Naringspolitiken_Transporterna/Naringspolitik/Evenemang/Stora%20TransportDagen/Tillvaxteffekter%20av%20en%20minskad%20infrastrukturskuld%202014-03-28.pdf)

## Scenario för beräkningarna



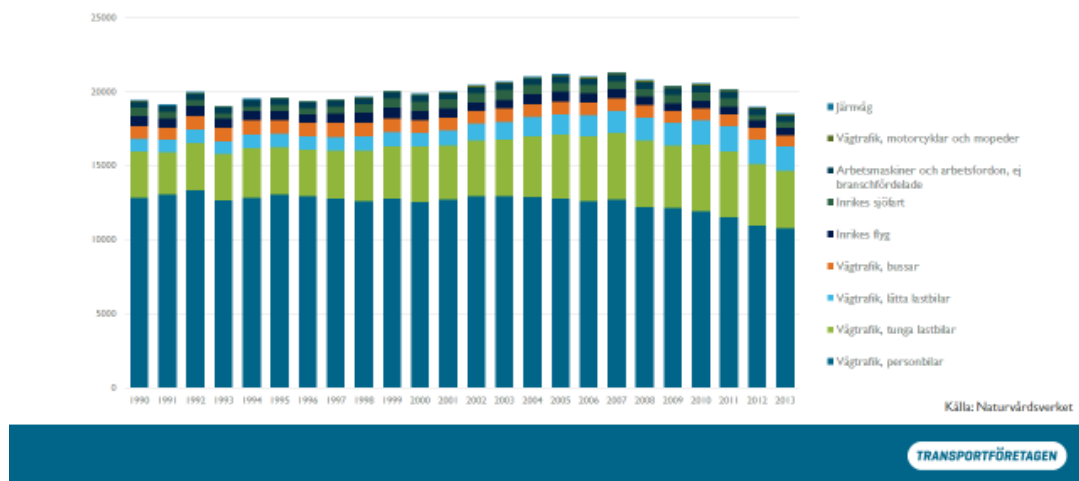
## Infrastruktur för hela näringslivet

- På sidan 11 finner vi ett av de sällsynta avsnitt i direktiven där näringslivet nämns, dock refererat till som ”exportföretagen”. Här vill vi understryka att även handelsföretagen, med sina stora importflöden, liksom besöksnäringen med såväl gästande turister som varor och förnödenheter har angelägna behov på infrastrukturuområdet. Detta är naturligtvis Trafikverket i högsta grad medvetet om, men eftersom direktiven inte tar ett helhetsgrepp på näringslivets transportbehov förtjänar det att påpekas.
- När det gäller utmaningarna för våra städer saknar vi helt aspekter på varuförsörjningen (sid.12). Vi menar att Trafikverket måste tillföra det perspektivet i det underlag som så småningom lämnas, vilket för övrigt ligger väl i linje med de utmaningar som verket har identifierat, däribland effekter av urbaniseringen.

## Klimat och hållbarhet

- Ang avsnittet om väntade klimatförändringar (sid.8) är vi undrande över vilken tidshorisont som avses. Det känns för oss främmande att anlägga ett så kortsiktigt perspektiv som den kommande planperioden. I denna del vill vi även hänvisa till den statistik som Naturvårdsverket tar fram, varav framgår att utsläppen från inrikes transporter från omkring år 2008 visar en nedåtgående trend, och att utsläppen nu är något lägre än de var år 1990.

## Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter



### Slutord

Förutom att Transportföretagen med oro ser på direktivens övertro på att styrmedel är lösningen på alla problem och utmaningar läser vi in en misstro mot näringslivets vilja och förmåga att bidra till lösningen av t ex klimatutmaningen. Därtill saknar vi tydliga skrivningar om transporternas samhällsnytta och betydelse för tillväxt och välfärd, vilket ter sig märkligt mot bakgrund av det övergripande målet för svensk transportpolitik som är att ”**säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet**”.

Enligt Transportföretagen gäller det att ta till vara den potential till effektiva och utsläppsnåla transporter som följer av teknikutveckling, nya bränslen, eldrift etc, som finns hos alla transportslag. Sett i backspegeln inser man att väldigt mycket har hänt på kort tid. Det enda hotet mot att utvecklingstakten skulle avstanna är att styrande skatter och avgifter blir så höga att näringslivet inte får råd att finansiera den utveckling och de investeringar som krävs. Givet skrivningarna i direktiven är den risken överhängande, vilket paradoxalt nog skulle bromsa den fortsatta färden mot det hållbara samhälle – ur såväl sociala som ekonomiska och ekologiska aspekter – som är det gemensamma målet.

Transportföretagen uppmanar Trafikverket att i inriktningsunderlaget till regeringen inta en positiv syn på företagens inneboende förmåga till omställning och nytänkande. Viljan att bidra till en långsiktigt hållbar transportförsörjning finns i näringslivet, men vi har rätt att förvänta oss en politik som skapar förutsättningarna.

Med vänlig hälsning  
**Transportföretagen**  
Näringspolitik

Maria Nygren  
Vice vd, näringspolitisk chef