

REMISSYTTRANDE

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2016-02-15

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 N2015/4305/TIF

Våra synpunkter i sammanfattning:

Betrakta Sveriges internationella *konkurrenskraft* som ytterligare en samhällsutmaning som infrastrukturplaneringen måste beakta. Ta initiativ till en samlad trafikslagsövergripande *godstransportstrategi* för Sverige.

Transporternas infrastrukturplanering bör utgå ifrån ett fortsatt *ökat transportarbete*.

Underhållet av befintlig infrastruktur skall vara prioriterat under planperioden. *Huvudstråken* för näringslivets transporter bör prioriteras och även integrera ”short sea shipping”. Redundansen i stråken bör ökas för alla trafikslag, även för järnväg.

Utvecklingen av *nya modeller* för hur samhällets infrastruktur skall kunna möta framtida långsiktiga behov måste därför fortsätta och beakta både alternativa finansierings- och planeringsbehov.

Landsbygd och urbana områden får inte ställas mot varandra i planeringen. Statlig infrastruktur har stor betydelse för utvecklingen i båda fallen.

Effekter av *ny teknik* bör beaktas i planeringen och talar för mer flexibla infrastrukturresurser.

Idén om ett ”transportsnålt samhälle” är feltänkt. Det är utsläppen som skall minska, inte mobiliteten och handeln. Planering för *transportsmarta* lösningar ger dock god potential för en successiv övergång bort från fossilberoendet.

Klimatpåverkan får inte motivera färre infrastrukturinvesteringar. Alla trafikslag behöver utvecklas även i framtiden. Integrera elektrifiering & biobränslen i infrastrukturen, och tillgodose tillgången på inhemsk biobränsleråvara. En ambitiös nationell klimatpolitik är inte gratis.



Transportföretagen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportsektorn. I våra led finns ca 10 400 företag med ca 170 000 anställda. Vi arbetar för att skapa goda förutsättningar för transportnäringen.

Transportföretagen har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerade inriktningsunderlag och har följande övergripande synpunkter. Vi hänvisar vidare till remissvar från Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd och från våra medlemsförbund Sveriges Bussföretag, Sveriges Hamnar, Svenska Flygbranschen och Transportindustriförbundet.

Allmänt

Trafikverkets inriktningsunderlag behandlar en central samhällsfunktion, transporternas infrastruktur, och innehåller ett stort antal slutsatser som Transportföretagen delar. Det gäller även de övergripande utmaningar som verket identifierat och som påverkar behov och utformning av infrastrukturinsatserna under planperioden: urbanisering, robusthet, ny teknik och klimatgasutsläpp.

Transportföretagen hade dock gärna sett att ytterligare en utmaning tillförts: behovet av att stärka svensk internationell *konkurrenskraft*. Sverige ligger i Europas periferi och handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd.

Den svenska ekonomin är sedan länge starkt beroende av konkurrenskraftig utrikeshandel och baserad på varor och tjänster med ett högt kunskapsinnehåll. Sverige har en hög andel av både export och import jämfört med övriga EU och OECD. År 2014 exporterade Sverige varor och tjänster till ett värde av drygt 1 700 miljarder kronor, motsvarande 45 procent av BNP, medan varu- och tjänsteimporten motsvarade 41 procent av BNP. Snittet i OECD år 2013 var en exportandel på 27,7 procent av BNP. Den svenska exportandelen har varit relativt konstant under 2000-talet. Däremot genomgår exportinnehållet en successiv förändring. Tjänsteexportens andel av exportvärdet ökade från 17 till 30 procent mellan 1995 och 2014, medan varuexporten sjunkit, men utgår fortfarande alltså hela 70 procent. Till detta kan läggas att besöksnäringen är en sektor under stark utveckling och med allt större betydelse för den svenska ekonomin. De utländska besökarna ökade med 6 procent under 2014 och deras konsumtion i Sverige med närmare 13 procent, enligt Tillväxtverkets statistik. Sedan år 2000 har sysselsättningen inom besöksnäringen ökat dubbelt så snabbt som på den svenska arbetsmarknaden i stort. T.ex. genererar enbart svensk luftfart idag 80 000 arbetstillfällen i Sverige.

Exportens utveckling hänger på hur konkurrenskraftigt det är att producera varor och tillhandahålla tjänster i Sverige. Tillgången till kompetent arbetskraft, väl avvägda skattenivåer och politisk stabilitet är avgörande faktorer, men det är också tillgången till väl fungerande infrastruktur och transporter. En oroväckande trend är att tillväxten i svensk export sedan 2007 varit lägre än efterfrågetillväxten från våra handelspartners och att Sverige därmed har tappat marknadsandelar. I en ny studie från forskningsinstitutet Ratio konstateras att Sveriges företagsklimat, i termer av konkurrenskraft, regelbörda, ekonomisk frihet, entreprenörskap och innovationsförmåga försämrats under senare år i förhållande till viktiga konkurrentländer.

Vår utgångspunkt är därför att ett effektivt och kapacitetsstarkt transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser är en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter. En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft. Regeringens inriktning om

”nyindustrialisering” och mål om lägsta arbetslöshet i EU pekar också ut att näringslivets konkurrenskraft bör finnas med vid planeringen för trafikinfrastrukturen under det kommande decenniet.

Näringslivets Transportråd har i sitt remissvar på den aktuella rapporten förordat att regeringen tar initiativ till en samlad *nationell godsstrategi*. Transportföretagen stöder detta förslag. Den senaste sådana samlade *trafikslagsövergripande* godsstrategin var den som Godstransportdelegationen presenterade 2001. Det har nu gått 15 år sedan dess, och stora förändringar har sedan dess skett vad gäller svenskt näringslivs struktur och transportbehov, liksom för förutsättningarna i samhället både nationellt och internationellt inom t.ex. EU:s transportpolitik. De av Trafikverket framlyfta utmaningarna visar också på dessa förändringar och behovet av en samlad analys. Det gäller inte minst för klimatfrågans tyngd i transportpolitiken och behovet av att klara denna utmaning inom ramen för fortsatt handel och konkurrenskraft för svenska företag.

Trafikens efterfrågeökning och infrastrukturen

Sambandet mellan mobilitet och transporter är grundmurat ända sedan forntiden. Utveckling av handel och godstransporter är tätt kopplade. Varje ny transportteknisk utveckling har använts för mer handel och därmed fler godstransporter och samtidigt har handel gett incitament för ytterligare teknisk utveckling. På samma sätt gäller att när människor har fått tillgång till nya transportmedel har detta likaså lett till ökade transporter på allt längre avstånd. Nyfikenhet och viljan till förbättrade levnadsvillkor driver denna utveckling globalt. I takt med att nya delar av världen lyfts ur fattigdom genom globaliseringen ökar efterfrågan på transporter. Det finns idag inga seriösa bedömare som tror på att dessa samband kommer brytas i demokratiska fredliga samhällen under de kommande decennierna.

Dessa samband kan förefalla självklara, men den diskussion som finns om tillväxtprognoserna i Trafikverkets inriktningsunderlag, inte minst i samband med klimat- och hållbarhetsfrågorna, visar att det finns behov av att påminna om den globala utvecklingen. Antaganden som prognoser bygger på kan alltid ifrågasättas, men Transportföretagen kan inte se att det finns några skäl att allmänt anta något annat än att transportvolymerna kommer fortsätta öka stabilt till 2030 och 2050. Det kan därvid också behöva påminnas om att infrastrukturen inte trafikeras av ”tonkm” eller ”personkm” utan av fordon. Den långsiktiga trenden mot mer högvärdigt gods kan t.ex. i vissa fall ge lägre tonkm-siffror (något som kan noteras i Sverige för perioden efter 2008), medan antalet transporter på infrastrukturen (fordonskm) i själva verket fortsätter öka i takt med efterfrågan, handel och ekonomisk tillväxt. Det kan i sammanhanget påpekas att t.ex. EU-kommissionen i Vitboken 2011 har prognostiserat drygt 80 procents ökning av det europeiska godstransportarbetet 2005–2050.

Att hävda att Trafikverkets prognoser för trafikökning till 2030 är felaktigt höga kan därför enligt vår mening inte tas som intäkt för minskade behov av infrastrukturinvesteringar och underhåll. Om regeringens ovan nämnda ambitioner om ökad konkurrenskraft för näringsliv ska kunna förverkligas måste transportinfrastrukturen tillåta ökade transporter.

Svenskt Näringsliv publicerade 2013 rapporten ”Infrastrukturskulden” som tittar på de samlade infrastrukturinvesteringarna från 1950-talet fram till idag. Syftet var att undersöka om det finns ett uppdämt investeringsbehov och att göra en grov uppskattning av behovets storlek. Rapporten visade att investeringarna i transportinfrastruktur, som andel av BNP, de senaste 50

åren mer än halverats. Vid mitten av 1960-talet utgjorde dessa nära 2,5 procent av BNP. Under 1970- och 80-talen sjönk denna andel kontinuerligt för att under de senaste två decennierna stabiliserat sig på en nivå runt 1,0 procent av BNP. Rapporten resonerar att denna nivå sannolikt inte varit tillräcklig och att det därför uppstått ett underskott – en infrastrukturskuld – när nödvändiga åtgärder och kostnader skjutits på framtiden. Sverige har också enligt rapporten under en lång tid satsat mindre pengar på infrastruktur jämfört med många andra länder. På lång sikt hotar denna utveckling de transportpolitiska målen om tillgänglighet och transportkvalitet och i förlängningen tillväxt och välfärd. Transporternas funktion i samhället får aldrig tillåtas hamna i bakgrunden för andra strävanden.

Sammantaget förordar Transportföretagen därför att Trafikverkets infrastrukturplan 2018-29 bygger på en fortsatt trafiktillväxt både beträffande gods- och persontransporter. Detta hindrar givetvis inte att fyrstegsprincipens analyser av hur redan befintlig infrastruktur kan utnyttjas effektivare för att möta efterfrågeökningen kan och bör tillämpas.

Robust infrastruktur som förutsättning

Transportföretagen delar den syn som Trafikverket ger uttryck för i rapporten att det är en nödvändighet med ett tillförlitligt och robust transportsystem och att *drift och underhåll* av den befintliga infrastrukturen är av avgörande betydelse för effektiva och tillförlitliga transporter, och att detta särskilt gäller för systematiskt förebyggande underhåll. Transportföretagen stöder således tanken på att underhållet av befintlig infrastruktur skall vara prioriterat under planperioden och det bör också påskyndas i tiden. Med tanke på de identifierade mycket stora behoven av sådana underhållsinsatser får emellertid en sådan prioritering inte samtidigt innebära att de investeringsbehov som kommer uppkomma till 2030 pga. ökad transportefterfrågan helt åsidosätts. Rimligtvis måste därför de totala resurserna för trafikinfrastrukturinsatser ökas jämfört med de anslagsramar som regeringen anvisat för Trafikverkets planering. För att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande sådant underhåll och att skyndsamt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs således ytterligare resurser.

Trafikverket redovisar i sin rapport gränsöverskridande stråk. Att prioritera insatser i och i anslutning till dessa *huvudstråk för näringslivets transporter* har länge varit en huvudpunkt för Transportföretagen. EU:s transportnätverk TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska transportinfrastrukturplaneringen på ett mycket tydligt sätt än hittills. Det bör noteras att stamnätsskorridorerna mellan Skandinavien och kontinenten måste betraktas i ett verkligt sammodalt perspektiv. De stora transportflödena som går på sjön i dessa relationer, bl.a. till och från de stora internationella hamnarna i Västeuropa, bör behandlas som ingående i de prioriterade korridorerna även om EU ännu inte integrerar ”Short sea shipping” i sina korridordefinitioner. Vad gäller landinfrastrukturen i korridorerna bör noteras behovet av ökad standardisering av lastprofiler, axellaster, tillåten längd på tåg och lastfordon etc. och att detta ses i en gränsöverskridande perspektiv. Det är också rimligt, inte minst i perspektivet av klimatutsläppsfrågan (se nedan) att integrera såväl IT-investeringar som kan öka kapacitet och tillförlitlighet i korridorerna, och infrastruktur för alternativa bränslen och energiformer i korridorkonceptet. Med tanke på den aktuella debatten kring effekten av ERTMS-signalsystemet och om elförsörjningens kapacitet i järnvägens huvudstråk gäller det att betrakta även dessa frågor sammodalt och gränsöverskridande. *Redundansen*, förmågan att klara störningar i

huvudstråken utan stora effekter på tillförlitligheten i transportererna, är en annan prioriterad fråga. Detta är en fråga som har stor betydelse inte minst för järnvägens förmåga att attrahera nya kunder. Det är enligt Transportföretagens mening viktigt att stråkbegreppet i bansammanhang även innefattar förberedda omledningssträckor med tillräcklig kapacitet och standard för en sådan uppgift – även i de fall sådana banor inte har tillräcklig normal trafik för att motivera upprustning eller underhåll.

Transportföretagen delar också Trafikverkets bedömning att investeringen i helt nya *högastighetssträckor på järnväg* inte kan rymmas inom den normala infrastrukturen under planperioden. Det kan förvisso finnas politiska motiv att ur allmänna samhällsbyggnadsskäl motivera sådana stora investeringar för framtiden, även om inte de normala transportkalkylerna för närvarande kan motivera dem. I sådana fall bör det dock nödvändigt att finansieringen sker helt vid sidan av de normala anslagsramarna. Att underhålla och utveckla trafikinfrastrukturen enligt fyrstegsprincipen respektive att bygga ny infrastruktur för framtida konkurrenskraft och önskad samhällsutveckling är båda helt acceptabla politiska inriktningar, men de kan aldrig tillåtas ställas mot varandra. Utvecklingen av nya modeller för hur samhällets infrastruktur skall kunna möta framtida långsiktiga behov måste därför fortsätta. Sådana modeller måste beakta både alternativa finansierings- och planeringsbehov. Det är långt ifrån säkert att de hittillsvarande modellerna kan klara att möta ökade behov av infrastruktur för effektiva och hållbara transporter i en globaliserad värld. Någon reell återhämtning av den tidigare nämnda ”infrastrukturskulden” är det t.ex. svårt att notera i Trafikverkets inriktningsunderlag. Detta trots att Sverige jämfört med många omkringliggande länder har klarat sin samhällsekonomi väl genom de senaste årens kriser. Vad det på sikt innebär för Sveriges konkurrenskraft att ingen sådan skuldåterhämtning genom kraftigt ökade resursramar planeras ske är svårt att säga men det torde inte vara till fördel.

Urbanisering och nationell tillgänglighet

Trafikverket har identifierat ett par samhällstrender som påverkar trafikens infrastrukturbehov. Transportföretagen delar verkets syn i den delen.

Den första trenden rör *urbaniseringen*, som blivit extra uttalad i Sverige under senare år även jämfört med andra jämförbara länder. En stark befolkningstillväxt under de kommande decennierna kommer med stor sannolikhet att öka urbaniseringsutvecklingen ytterligare. Transportföretagen vill i detta sammanhang understryka att det aldrig är rimligt att ställa landsbygd mot urbana områden vad gäller infrastrukturplanering och finansiering. Bådadera har sina förutsättningar för en hållbar utveckling av Sverige, och bådadera måste ges rimliga utvecklingsmöjligheter.

Vad gäller landsbygd och mindre orter är infrastrukturen oerhört viktig som förutsättningsskapare, vilket visats i flera rapporter som WSP gjort för Transportföretagen under 2014-2015. Möjligheter till jobbskapande och framtidsutveckling är mycket beroende av tillgängligheten till orten. Rapporterna visar att 184 miljarder SEK ytterligare i infrastrukturinsatser, motsvarande en återhämtning av den tidigare nämnda ”infrastrukturskulden” till 2025, skulle 2030 kunna ge 20 000 fler sysselsatta runt om i landet, och en ökning av BNP med 62 mdr SEK eller 1,2 procent.

Det bör allmänt noteras att många regionalt och nationellt viktiga industrianläggningar ligger utanför storstadsregionerna. Dessa kräver att banor och vägar finns med god kvalitet, och

Transportföretagen ser med oro på den inriktning som Trafikverket anger i rapporten när det gäller att nedprioritera underhåll av ”lågtrafikerat” väg- och bannät. Även besöksnäringen är en näringsgren som växer i betydelse för Sverige och som även finns utanför urbaniserade områden. Utan fungerande transportinfrastruktur minskar möjligheterna att utveckla Sveriges besöksnäring i sådana områden. Kollektivtrafiken måste likaså fungera väl för att inte riskera att ytterligare påskynda urbanisering och utflyttning från glesbefolkade områden.

Tillgänglighetsanalyser, inkl. åtkomst och vistelsetid, för våra mer glest befolkade regioner bör få mer uppmärksamhet och bilda grund för en bedömning om vilka trafikslag som kan utföra de mest samhällsekonomiska transporterna. Flygets betydelse för den nationella tillgängligheten kan svårigen överskattas. Tillväxten i flygtrafiken under planperioden bedöms fortsätta, för inrikesflyget med ca 20 procent och till och från övriga Europa med ca 60 procent. Det är viktigt att Trafikverket beaktar flygets roll för näringslivet vad gäller dels inrikes flygförbindelser utanför storstäderna, särskilt i de mest glesbefolkade delarna av landet, dels för den nationella konkurrenskraften genom internationella flygförbindelser med storstadsregionerna. Bl.a. bör därvid bevakas att lagstiftningen inom EU kring finansiering av flygplatsinfrastrukturen inte hotar nödvändigt stöd till viktiga regionala flygplatser. Luftfartens infrastruktur måste fortsätta integreras i transportsystemet som helhet från ett sammodalt synsätt.

Vad gäller storstadsregionerna ger urbaniseringen motiv för kraftfulla infrastrukturinsatser under planperioden, för att skapa tillräcklig kapacitet för transporterna till/från, mellan och inom dessa regioner. Utan sådana investeringar och underhållsinsatser riskerar trafiksystemen i storstäder att bli ineffektiva vilket även kan få effekter för klimatutsläppen. Stadsplaneringsinsatser kan förbättra situationen, men med den generella brasklappen att sådana effekter endast kommer få begränsade effekter före 2030 med tanke på planerings-, besluts- och byggtider. Även om det är rimligt att kommunala och regionala intressenter också tar ett stort ansvar för transportinfrastruktur i stadsregioner motiverar städernas nationella betydelse att även Trafikverket måste ta ett betydande ansvar här, vilket dessutom kräver en samordnad planering med andra intressenter. Transportföretagen anser att den yrkesmässiga trafiken inne i städerna bör prioriteras, vilket innebär både kollektivtrafik med passagerare och gods. Det är dock viktigt att beakta att biltrafiken även under den nu aktuella planperioden kommer fortsätta ha en viktig roll i städernas trafiksystem, framför allt i områdena utanför stadskärnorna. Vad gäller godstransporter inne i stadsmiljön, s.k. citylogistik, måste den nu påbörjade utvecklingen av ökat intresse från politiker och myndigheter för dessa aktiviteter fortsätta och ge konkreta resultat. Stadsplanering både av befintliga och nya bebyggelsemiljöer måste beakta behoven av godstransporter på samma sätt som redan tidigare gjorts beträffande kollektivtrafik med passagerare.

Ny teknik

En annan utvecklingstrend rör hur *ny teknik* kommer att påverka infrastrukturplaneringen under planperioden. En generell iakttagelse när det gäller genombrott för verkligt nyskapande teknik är att samhället ofta överskattar tiden för sådana genombrott, men samtidigt också ofta underskattar kraften i förändringen när den väl kommer. T.ex. har tester med automatiskt körande fordon pågått sedan åtminstone 1980-talet, och försök med batteridrivna elektriska bussar har likaså pågått i perioder under många decennier. Huruvida dessa tekniker får ett reellt genombrott i Sverige under planperioden återstår att se, men Transportföretagen delar

Trafikverkets syn att ny teknik måste beaktas i infrastrukturplaneringen. En ny teknik som kan få ett kommersiellt genombrott under planperioden och påverka transportsystemet är s.k. drönare (RPAS, UAV). Ovan nämndes t.ex. att IT-system bör integreras i infrastrukturen runt de sammodala huvudkorridorerna och likaså torde IT få ökad betydelse i storstadstrafiken. Osäkerheten om införande av ny teknik gör också att en ökad flexibilitet i infrastrukturplaneringen är rimlig, något som Transportföretagen också tidigare har hävdat behov av när det gäller näringslivets behov av kortsiktiga, mindre infrastrukturinvesteringar av marknadsskäl. En större del av resursramen än hittills bör därför undantas från detaljerad objektsallokering för att kunna användas för snabba och flexibla insatser.

Allmänt bör också Trafikverket öka insatserna på FOI-utveckling, eftersom detta kan få stor betydelse för transportsystemet om inte denna så kommande planeringsperioder. Dessutom kan sådant FOI-stöd på transportområdet ge svenskt näringsliv möjlighet till export, om stödet utformas på rätt sätt och testas på marknaden i samverkan med företag. Ett område där IT kan ge stora bidrag till både effektivitet och hållbarhet är logistik, där olika former av ”horisontella” samarbeten mellan varuägare och med transportföretag kan underlättas av förbättrade IT-stöd, givetvis inom ramen för befintlig konkurrenslagstiftning. Kopplat till denna teknikstödda utveckling är också behovet av förbättrad statistik på transportområdet vad gäller godstransporter. Här behövs sannolikt ett större gemensamt projekt mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys och näringslivets organisationer för att utvärdera hur en sådan förbättrad godsstatistikproduktion skall kunna komma till stånd, vilket skulle vara till nytta både för Trafikverkets planeringssystem, diskussionen om hållbarheten i transportsektorn och för näringslivets egna behov av nulägesbeskrivningar. Även beträffande persontransporter finns behov av förbättrad statistik, bl.a. vad gäller mått på tillgängligheten i olika delar av landet.

Hållbarhet och klimatarbete – mot det transportsmart samhället

En tydlig yttre faktor som påverkar Trafikverkets planering under den kommande planperioden är behovet av omställning i samhället mot mindre fossilberoende och lägre klimatgasutsläpp. Verket återkommer i rapporten vid flera tillfällen till behovet av att påskynda en sådan utveckling och till vilka redskap som står till buds och hur planeringen under planperioden påverkas.

Transportföretagen delar Trafikverkets syn på att klimatfrågan är en central fråga för transportsektorn under de kommande decennierna. Vår utgångspunkt i denna fråga är att den svenska utvecklingen är del av en global och kontinuerlig utveckling mot fler och längre transporter samtidigt som utmaningarna mot transporter – framför allt klimatutmaningen – också är globala. EU och Sverige kan dock bli föredömen i den nödvändiga omställningen under förutsättning att vi både kan klara ett fossilberoende och en fortsatt ekonomisk tillväxt, vilket kräver att transportsystemet kan klara de ökande transportbehoven.

Trafikverket har i underlagsrapporter till det nu aktuella remitterade inriktningsunderlaget byggt vidare på den s.k. Fossilfriutredningens (FFF) idéer om hur fossilfrihet skulle kunna uppnås i Sveriges transportsektor 2050 och om att en 80-procentig minskning av koldioxidutsläppen från vägtransporter skulle kunna ske till 2030. Dessa målsättningar bygger på en lång rad ställningstaganden och prognoser för utveckling inom olika delsektorer och på införande av olika nya styrmedel och principer, även inkluderande infrastrukturplaneringen. Näringslivet, som deltog i FFF-utredningen har varit kritisk mot många av de bedömningar som gjorts i

utredningen och i Trafikverkets klimatrappporter, framför allt vad gäller utvecklingen fram till 2030, dvs. under den nu aktuella planperioden.

Transportföretagen noterar med tillfredsställelse att Trafikverket i den remitterade rapporten anser att de förutsättningar som presenterats i klimatrappporten (och tidigare i FFF-utredningen) sammantaget inte kan ligga till grund för en prognos för transportutvecklingen 2030 och 2050. Dessa förutsättningar innefattar bl.a. styrmedel och åtgärder för att förhindra ökning och i vissa fall t.o.m. åstadkomma en minskning av transportarbetet, det s.k. ”transportsnåla samhället”. Transportföretagen anser att denna idé om ett ”transportsnålt samhälle” är feltänkt. Det är utsläppen som skall minska, inte mobiliteten och handeln. FFF-utredningens kalkyler, som inte tror att teknisk utveckling räcker för att nå de egna uppsatta utsläppsmålen, som för 2030 för övrigt aldrig fastställts av regering eller riksdag, bygger på en massiv överföring av vägtransporter till järnväg och dessutom på effekter av omfattande stadsplaneringsåtgärder, vilket i båda fallen skulle kräva mycket långtgående politiska styrmedel för att komma till stånd. Om dessa potentialer inte förverkligas, i fallet 2030 alltså redan om 14 år, inställer sig frågan om det skulle krävas rena trafikbegränsande åtgärder för att nå etappmålet?

Transportföretagen ser gärna en samhällsplanering för ett Transportsmart samhälle – inom ramen för marknadsekonomi, valfrihet och svensk konkurrenskraft. Effektiviseringar av transporter ger ofta både ekonomiska och ekologiska fördelar eftersom bränslekostnaderna är så betydande. Därmed finns en god potential för en successiv övergång bort från fossilberoende. Detta så mycket mer som Sverige har god tillgång till råvara för alternativa bränslen och till klimatneutral elproduktion. Svenskt Näringsliv och Transportföretagen står mot denna bakgrund bakom riksdagsmålet om att även vår transportsektor kan vara fossilfri 2050, vilket skulle innebära att Sverige går långt före övriga EU. Kommissionen har i Vitboken fastställt målet att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med minst 60 procent 1990–2050, ”utan att bromsa ökningen av transporterna och äventyra rörligheten”. Kommissionen har tydligt slagit fast att ”Minskad rörlighet är inget alternativ”.

Mot denna bakgrund kan vi inte stå bakom FFF-utredningens etappmål om 80 procents CO₂-minskning 2030 så länge det bygger på ovan nämnda åtgärder för ”transportsnålt samhälle” som vi anser orealistiska. Vi noterar Trafikverkets ställningstagande i inriktningsunderlaget att det inte är samhällsekonomiskt rimligt att bygga infrastruktur för att lösa klimatproblemet. Eftersom FFF-utredningens delmål bygger på en massiv överföring till järnväg och annan kollektivtrafik redan till 2030 som rimligen kräver omfattande resurser för infrastrukturbygge och drift torde detta innebära att inte heller Trafikverket kan stå bakom detta delmål i klimatarbetet.

Transportföretagens kortfattade förslag i klimatarbetet

Transportföretagen delar Trafikverkets syn att det sannolikt inte är kostnadseffektivt att lösa klimatproblemet i transportsektorn genom infrastruktursatsningar. Som framgått ovan kan det dock finnas andra skäl för ökade satsningar på trafikinfrastrukturen (näringslivets huvudkorridorer, urbaniseringstrenden resp. allmänna långsiktiga samhällsbyggarambitioner). Över huvud taget anser vi att klimatåtgärder inom vägtransportsektorn, som är så dominerande både trafikmässigt och utsläppsmässigt, kommer att vara avgörande för att lösa fossilberoendet. Att integrera och garantera tillgång till icke-fossila bränslen i vägtransporternas infrastruktur (såväl biobränslen som, där så är möjligt, elektrisk kraft) torde därför vara ett huvudspår för omställningen. Under den nu remitterade planperioden torde biobränslen för långväga och tunga

fordon och eldrift för lokala och regionala transporter bli avgörande, särskilt som inblandning av biobränslen kan ske stegvis i befintlig flotta och därmed göra den ”fossiloberoende”. Det bör noteras att även inom luftfarten finns möjligheter till övergång till biobränslen under planperioden, åtminstone beträffande inrikesflyg. Liksom för vägtransporterna krävs emellertid att produktionen av biobränslen från svenska råvaror kan ökas kraftigt, vilket i sin tur kräver rimliga ekonomiska marknadsvillkor för investeringar i sådan produktion.

Givetvis stöder vi även satsningar på järnväg och sjöfart. Som redan framgått skulle sådana satsningar ge ökade möjligheter till effektiva och hållbara transporter för näringslivets behov. En överföring från vägtransporter bör dock fortsätta ske på marknadsmässiga villkor och med tanke på de olika storleksordningarna mellan transportvolymerna på väg resp. järnväg idag kommer en sådan överföring, även om skulle bli dramatiskt stor för järnvägen, endast ge liten påverkan på de totala utsläppen från vägtransporterna. Dessutom bör noteras att huvuddelen av lastbilstransporterna sker på sträckor under 30 mil, där konkurrensytan mot alternativen är liten.

Transportföretagens kortfattade förslag till åtgärder för klimatarbetet i transportsektorn är följande. Gynna hållbara och effektiva transporter genom att:

- öka infrastrukturinvesteringarna allmänt sett. Inget nollsummespel mellan trafikslagen är rimligt, alla trafikslag behövs även i framtiden. En ambitiös klimatpolitik är inte gratis.
- integrera elektrifiering & biobränslen i infrastrukturen, och tillgodose tillgången på ambitionerna skruvas ned.
- gynna innovationer för effektivisering och hållbarhetsanpassning (HCT, ITS mm).
- stödja det svenska näringslivets eget klimatfokus och initiativ.
- skapa en europeisk samsyn om mål och åtgärdsarsenal i klimatarbetet, undvik retorik om nationella mål som kan bli slag i luften eller t.o.m. kontraproduktiva.
- använda styrmedel, både positiva och negativa. Skatter och pålagor kan fungera om det finns tillgängliga kommersiella alternativ, i annat fall bör sådana alternativ uppbyggas genom subventioner etc.
- utforma styrmedel som styr beteendet och inte i praktiken är en ren finansieringsmodell.

Med vänlig hälsning



Maria Nygren Näringspolitisk chef, vice vd

Transportföretagen



Stefan Back chef hållbar logistik

Transportföretagen