

Infrastruktur och transporter för företagande och jobb

**Svenskt Näringslivs inspel till
regeringens infrastrukturproposition**

**Författare: Mårten Bergman, Svenskt Näringsliv
Anders Hallberg, WSP Analys&Strategi**

Infrastruktur och transporter för företagande och jobb

Övergripande sammanfattning

Näringslivet som jobbskapande kraft är beroende av fungerande infrastruktur och effektiva transporter. Konkurrensen för svenska företag ökar och en förbättrad tillgänglighet till marknader och kompetens är avgörande för exporten och jobbtillväxten. Globala trender förändrar näringslivet och transportbehoven. Men ekonomisk tillväxt kommer också framöver att vara avgörande för möjligheterna att möta framtidsutmaningarna. En växande befolkning och en högre ekonomisk aktivitet gör att transporterna ökar. Det som behövs för att minska miljöbelastning är smartare och energieffektiva transportupplägg, inte en politik som kväver efterfrågan på transporter.

För långsiktig tillväxt är det nödvändigt att prioritera de transporter som är viktigast för näringslivets utveckling. I dag hotas företagens leveranser av kapacitetsbrist, avbrott och förseningar, samtidigt som trängseln försvårar kompetensförsörjningen i tillväxtområdena. Problemen bygger på en kombination av brister. Kunskapsbrist om anläggningarnas tillstånd och om åtgärders effekter samverkar med resursbrist och felaktiga prioriteringar.

Det behövs en räddningsplan för kapaciteten på kort sikt och en strategi för framtiden. Under de närmaste åren behövs mer resurser, med tydligt fokus på underhållsåtgärder. På längre sikt behövs omfördelning och en bättre användning av pengarna, utifrån ett nytt ramverk för mer effektiva åtgärdsval. Det förutsätter utvecklade samhällsekonomiska kalkyler, för att bättre fånga effekten av underhållsåtgärder och påverkan på godstransporterna. Ett infrastrukturråd bör inrättas under riksdagen för att följa utvecklingen utifrån effektivitet och i förhållande till de transportpolitiska målen. Därigenom minskar risken för att parti- och regionalpolitiska överväganden styr vilka åtgärder som prioriteras och vilka som plötsligt stoppas.

I en långsiktig strategi behöver också alternativa finansieringsformer utnyttjas bättre, med en klok riskfördelning mellan offentligt och privat. Inte i första hand för att öka investeringarna utan för att maximera effektiviseringsvinsterna vid byggande och drift av infrastrukturen.

Att minska transporternas utsläpp och klimatpåverkan är en stor utmaning som måste bemötas med åtgärder och smarta styrmedel som lägger grund för både hållbar utveckling och en ökad konkurrenskraft. Den kanske största globala klimatnyttan kan Sverige bidra med genom att stärka sin konkurrenskraft och ta marknadsandelar med sin, internationellt sett, koldioxidsnåla produktion.

Förord

Sverige är ett relativt stort och glesbefolkat land som är starkt beroende av utrikes-handel. För att vår ekonomi ska fungera måste människor smidigt och kostnadseffektivt kunna transportera sig mellan boende och arbetsplatser och varor och tjänster måste flöda så fritt som möjligt. Ett modernt och väl fungerande system av transportinfrastruktur är en absolut nödvändighet för att Sverige ska stå starkt i den allt tuffare internationella konkurrensen.

Det svenska transportinfrastruktursystemet har idag en hel del kapacitetsproblem och är i många delar gammalt och slitet. Dessa problem och brister skapar stora kostnader för näringslivet och påverkar i förlängningen företagens förmåga att växa och anställa. Transportinfrastrukturens tillstånd och brister har på senare år utretts och beskrivits ingående. Det samlade näringslivet har också under flera år bidragit med konstruktiva inspel och förslag till förbättringar.

Detta inspel till regeringens kommande infrastrukturproposition består av analyser och ett flertal förslag på en transport- och infrastrukturpolitik för ett starkare näringsliv, fler jobb och högre välbefinnande.

Inspelet har tagits fram av Mårten Bergman (Svenskt Näringsliv) och Anders Hallberg (WSP Analys & Strategi) på uppdrag av Svenskt Näringslivs näringspolitiska arbetsutskott.

Vi vill också rikta ett stort tack till medlemmarna i Svenskt Näringslivs Samverkansgrupp för infrastrukturfrågor för synpunkter och kommentarer i framtagandet av detta inspel.

Stockholm i januari 2016,

Caroline af Ugglas

Vice Vd, Svenskt Näringsliv

Innehåll

Infrastruktur och transporter för företagande och jobb	1
Förord	2
1 Vår omvärlds- och nulägesanalys	4
1.1 Konkurrenstrycket ökar - tillgängligheten måste bli bättre	4
Globala trender som förändrar transportbehoven.....	4
Ett näringsliv i förändring - men många samband kvarstår	4
Tillväxt är avgörande även i framtiden.....	5
...och transporterna kommer att öka	5
Ökad tillgänglighet är nyckeln för vidgade marknader	6
1.2 Transporter - ett osäkerhetsmoment både för gods och personer.....	7
Avbrott och förseningar fördyrar tåg- och vägtransporter	7
Trängseln på väg och järnväg ett hot mot kompetensförsörjning	8
Osäkerhet och höjda kostnader för flyg och sjöfart	9
1.3 En kombination av brister bakom den eftersatta infrastrukturen	11
Kunskapsbrist-resursbrist-felaktiga prioriteringar	11
Ökad budgetsatsning under senare år - men från låg nivå och missriktad.....	12
Kunskapsbrist har ökat sårbarheten i järnvägssystemet	13
Ökade nivåer och bättre prioritering kräver utveckling av kalkylerna	13
1.4 Mer hållbart transportsystem både en förutsättning och en möjlighet för Sverige ..	15
Transporternas utsläpp är en stor inhemsk klimatutmaning	15
Smartare transportupplägg - inte minskade transportbehov.....	15
Orealistiska prognoser bakom utsläppsmål för transporterna.....	16
Kortsiktiga skatteförslag utan hänsyn till konkurrenskraften	16
Långsiktigt hållbara mål och verktyg	18
2 Våra förslag	19
2.1 Räddningsplan för kapaciteten på kort sikt och en strategi för framtiden.....	19
Att förvalta måste innebära att utveckla	19
Balansmål efter överskottsmålet möjliggör mer resurser i närtid.....	19
På lång sikt omfördelning, på kort sikt ett tillskott till underhållet	20
Ett nytt ramverk för mer effektiva åtgärdsval	21
Kalkylerna behöver fånga fler effekter och samband	22
Statens kunskap måste öka - inte det statliga utförandet	23
Utnyttja alternativa finansieringsformer.....	24
Undvik politiska låsningar och utpekanden	26
2.2 Prioritera stråken och transporterna som är viktigast för näringslivets utveckling. .	28
Infrastrukturprioriteringar för fler jobb	28
Slutför centrala stråkprojekt - med ökat internationellt fokus.....	29
Säkra kompetensförsörjningen i tillväxtregionerna	30
Upprätthåll inrikesflyget för företagande i hela landet.....	30
Underlätta besöksnäringens utveckling	31
2.3 Styrmedel för hållbar utveckling och ökad konkurrenskraft.....	32
Minskad rörlighet inget alternativ - ökad effektivitet är lösningen	32
Översyn av skatter och avgifter på transporter	32
Regeländringar för miljösmarta lösningar.....	33
Global klimatnytta genom svensk konkurrenskraft	33
Litteraturförteckning	35

1 Vår omvärlds- och nulägesanalys

1.1 Konkurrenstrycket ökar - tillgängligheten måste bli bättre

Globala trender som förändrar transportbehoven

Svenska företag verkar på marknader med ett allt starkare internationellt konkurrenstryck. Förutsättningar förändras i snabb takt för de flesta branscher utifrån globalisering, urbanisering och teknikutveckling. Digitalisering och automatisering skapar nya affärsmöjligheter och förändrar samtidigt konsumtionsmönster och var arbetstillfällen uppstår. Verksamheter förläggs till länder och städer med kostnadsfördelar och god tillgång till kompetens. Regioners attraktivitet är avgörande för möjligheterna att attrahera kvalificerad arbetskraft.

Globaliseringen gör att de internationella varutransporterna och flygresorna ökar. Besöksnäringens tillväxt skärper kraven på specifika delar av infrastrukturen.

Urbanisering kan korta vissa typer av transporter, men leder framför allt till en koncentration av transportflöden och en ökad belastning på tillväxtregionernas trafiksystem. Kraven skärps på samordning mellan byggande av infrastruktur, bostäder och lokaler.

Digitalisering kan minska vissa varumängder och behovet av arbetsresor för möten, men bidrar också till en sammantaget ökad konsumtion och efterfrågan på småskaliga varutransporter. Teknisk utveckling ökar möjligheterna till och kraven på kommunikation mellan fordon och infrastrukturen, till exempel kopplat till självkörande bilar.

Automatisering pressar priserna på många varor, vilket ökar konsumtionen och transporterna. Om jobb som kräver en viss platsnärvaro försvinner, och ersätts av fysiskt mer obundna jobb, kan samtidigt behovet av arbetspendling begränsas.

Generellt går utvecklingen mot mindre orderstorlekar med tätare leveranser och kortare ledtider. Kraven på leverans- och tidsprecision ökar inom industri och handel – hela tiden under en ökad prispress.

Trots delvis motverkande globala trender ökar kraven på näringslivets olika transporter – på fungerande godshantering likaväl som på goda pendlingsmöjligheter som stödjer företagets rekrytering både i storstäder och på mindre orter.

Ett näringsliv i förändring - men många samband kvarstår

Sveriges ekonomi och de svenska företagens struktur är under ständig förändring. Men sambanden mellan konkurrenskraft, handel och välfärd är i många avseenden oförändrade.

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 till en andel som ändå är så hög som 70 procent.

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.

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.¹

För många företag är kompetensförsörjningen i ett kritiskt läge. Rekryteringen är i dag betydligt mer problematisk än i många konkurrentländer, inte minst på grund av svårigheterna att finna en bostad. Risken finns att företag i framtidsbranscher väljer att expandera utomlands istället för att utveckla sin verksamhet i Sverige.

Tillväxt är avgörande även i framtiden...

Ekonomisk tillväxt tenderar i samhällsdebatten att reduceras till en fråga om årsvisa eller kvartalsvisa BNP-siffror. I diskussionen förloras då förståelsen för vad ökad tillväxt faktiskt ger för effekter. Tillväxten ger utrymme för utveckling. Den ger möjligheter att investera i nya lösningar som är avgörande för att hantera långsiktiga utmaningar för välfärden likaväl som för klimatet.

En av förutsättningarna för tillväxt är väl fungerande kommunikationer. Det gäller inte bara i tillväxtregionerna, utan också i de "producerande regionerna" med naturtillgångar och en tillverkningsindustri som är ytterst transportberoende. Digitaliseringen skapar helt nya möjligheter för möten och distribution av både tjänster och varor. Det gör IT-infrastrukturen allt viktigare. Men det innebär inte att betydelsen av fysiska transporter och dess infrastruktur minskar.

...och transporterna kommer att öka

En strukturomvandling har pågått det senaste halvsekle, med ökad sysselsättning inom tjänstesektorn och minskad inom tillverkningsindustrin. Sedan tidigt 1980-tal har de anställda inom privata tjänster ökat med cirka 700 000 personer, medan andelen anställda inom industrin minskat från en fjärdedel till en åttondel av arbetskraften. Men siffrorna motsvarar inte rakt av en omfördelning av produktionen mellan

¹ Ratio (2015)

sektorer, utan bygger till stor del på den produktivitetshöjning som industrin genomgått. Sysselsättningsutvecklingen återspeglar heller inte hur olika typer av transporter utvecklas. Sedan 1980-talet har godstransporterna (i tonkilometer) procentuellt vuxit snabbare än persontransporterna (i personkilometer).

Prognoserna talar entydigt om ökade transporter nationellt och globalt under kommande decennier. Trafikverkets inriktningsunderlag från november 2015 visar en ökning av persontransporterna med cirka 25 procent mellan 2010 och 2030 och av godstransporterna med cirka 55 procent. Till 2050 beräknas personbilstransporterna öka med cirka 50 procent och lastbilstransporterna med cirka 100 procent jämfört med 2010. EU-kommissionen har prognostiserat drygt 80 procents ökning av det europeiska godstransportarbetet 2005–2050. Kommissionen har 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 slagit fast att *”Minskad rörlighet är inget alternativ”*.²

Samma insikt måste vägleda den svenska infrastrukturplaneringen. Att transporternas utsläpp utgör en stor inhemsk klimatutmaning för Sverige betyder inte att lösningen ligger i att minska transporterna. Nyckeln är att effektivisera och utveckla smartare transportupplägg.

Ökad tillgänglighet är nyckeln för vidgade marknader

Förstärkningar i transportsystemet leder till lägre transportkostnader, kortare restider och större tillförlitlighet. Det är de direkta beräkningsbara nyttorna som Trafikverket räknar på i infrastrukturplaneringen. Men ökad tillgänglighet ger också en rad dynamiska földeffekter. Till stor del handlar det om olika typer av vidgade marknader – för att nå en geografiskt större kundkrets, öka efterfrågan på nya tjänster eller att etablera större regionala arbetsmarknader.

Genom snabbare, billigare och mer tillförlitliga transporter kan företag etablera större marknader. Genom regionförstoring underlättas matchningen på arbetsmarknaden, samtidigt som konkurrensen mellan företagen skärps, vilket påverkar priser och innovationstakt positivt. Större marknader skapar också så kallad agglomerationseffekter när företag lokaliseras i geografiska kluster och drar fördel av en gemensam tillgång till och utbyte av service och kompetens.

Den internationella tillgängligheten, inte minst goda flygförbindelser, är också avgörande för möjligheterna att bygga vidare på den starka närvaron av huvudkontor. I framför allt Stockholm finns huvudkontoren för ett antal globala koncerner som har rötterna i Sverige. Där finns också merparten av de nordiska huvudkontoren för världens största bolag. Dessa huvudkontor efterfrågar mycket kvalificerade tjänster och de möjliggör att det på orten utvecklas ett brett och avancerat tjänsteutbud. Närvaron av företagsledande funktioner leder i sig till nya etableringar och påverkar också den internationella bilden av Stockholm. Det stärker stadens attraktivitet i den globala konkurrensen om högkvalificerad arbetskraft, vilket i förlängningen gynnar hela Sverige. Var huvudkontor lokaliseras påverkar också, även om det inte avgör, var företag förlägger sin juridiska hemvist och betalar bolagsskatt.

Det svenska näringslivet är också starkt beroende av en effektiv sjöfart, framför allt till följd av vårt perifera läge med begränsade landförbindelser till övriga Europa.

² EU-kommissionen (2011)

Så mycket som 90 procent av alla varor och råvaror går via sjövägen till och från Sverige. Det ställer höga krav på hamnarna och anslutningen från dessa till väg- och järnvägssystemet.

1.2 Transporter - ett osäkerhetsmoment både för gods och personer

Avbrott och förseningar fördyrar tåg- och vägtransporter

Det svenska transportsystemets sårbarhet orsakar direkta merkostnader för transportköpare och transportföretag. Alla transportslag och branscher brottas med osäkerheter avseende kvalitet, kapacitet och kostnader. Trafikavbrott och låg bärighet på vägar och järnvägar ökar kostnaderna för basindustrin och hotar i förlängningen arbetstillfällen. Transportstörningar medför snabbt minskad volym i produktionen, stilleståndskostnader och leveransförseningar. Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag från november 2015 att problemen framför allt handlar om bristande kapacitet och tillförlitlighet. Det gäller både otillräcklig spårkapacitet och bristande bärighet på väg och järnväg. Trafikverket påtalar att bristerna finns i hela landet och blir särskilt uttalade i områden där järnvägen dominerar av enkelspår.

En bakgrund till de uppkomna problemen för näringslivet är att det finns en undervärdering av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna. I dag saknas viktiga effekter för näringslivet vid värderingen av förseningskostnader för godstransporter. Det gäller till exempel utebliven fakturering och ökade kostnader för byte av transportslag.

Trafikverket har till exempel räknat på effekterna av trafikstörningar på järnvägen under svåra vinterförhållanden. Under senvintern 2010/2011 beräknas förseningarna för persontrafiken på järnväg motsvara en direkt samhällskostnad på 2,4 miljarder kronor. För godstrafiken beräknades förseningarna motsvara en samhällskostnad på bara 200 miljoner kronor. Värderingen av försenat gods i Trafikverkets kalkyl kan ställas mot att ett transportköpande företag som SSAB beräknat att störningar i företagets järnvägsbaserade godsflöden kostar i genomsnitt 120 miljoner kronor om året. Utifrån den siffran är det orimligt att störningskostnaderna för godstrafiken i sin helhet skulle vara endast 200 miljoner kronor om året.

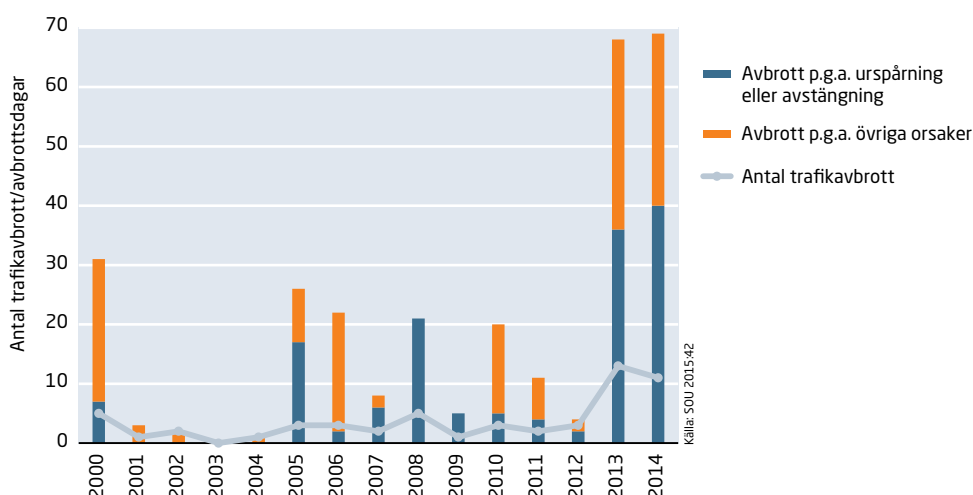
En studie från KTH 2013 visar att kostnaderna på grund av brister i järnvägs-systemet påverkar näringslivets transporter mer än vad som avspeglas i de samhällsekonomiska kalkyler som används i infrastrukturplaneringen. Industriföretagens förluster till följd av störningarna uppgår till 18 procent av transportkostnaden och operatörernas merkostnader till 10 procent av transportkostnaderna. Totalt uppgår merkostnaderna alltså till 28 procent av transportkostnaderna.³

Studier av järnvägstrafiken⁴ visar också att de långa trafikavbrotten blivit allt vanligare under senare år. De stora avbrotten har framför allt två orsaker: urspårningar och svåra väderförhållanden. Urspårningarna ökade kraftigt under 2013 och 2014 och står för cirka 50 procent av såväl antalet avbrott som antalet avbrottsdagar. Ett nytt fenomen på senare år är att banor stängts av helt då de inte bedöms klara fortsatt trafik utan risk för urspårningar. Urspårningarna har blivit vanligare som följd av ökad trafik och därmed ökat slitage parat med eftersatt underhåll. För att motverka urspårningar är bättre underhåll av avgörande betydelse, men även bättre kontroll av banan så att brister kan upptäckas i tid.

³ KTH Järnvägsgrupp (2013)

⁴ Nelldal (2014) och Nelldal (2015)

Större trafikavbrott och avbrottsdagar för godstrafiken



Att effekterna på själva infrastrukturen blivit så stora i samband med oväder hänger också samman med bristfälligt förebyggande underhåll vad gäller dränering (skyfall), trädsäkring (storm) och vinterberedskap (snöstorm). Att störningarna får så allvarliga konsekvenser för transporterna beror i sin tur på otillräckliga möjligheter att leda om trafik till andra banor. Det saknas i många fall alternativa sträckor med tillräcklig kapacitet och direkta förbindelser mellan olika banor.

På vägsidan är det framför allt på lågtrafikerade sträckor som det finns brister i bärighet, vilket särskilt påverkar skogsnäringsen. Men näringslivets utveckling innebär att kraven på bärighet successivt höjs och blir en angelägenhet för fler företag.

Ojämnas vägar ökar fordonskostnader och risken för hastighetsreduktioner. Det påverkar näringslivet direkt genom dyrare egna transporter, men också indirekt genom privatbilisters sämre tillgänglighet till exempelvis turistorter. Eftersläpande underhåll resulterar ofta i en spårbildning som sänker trafiksäkerheten på såväl högtrafikerade stamvägar som i det kapillära vägnätet.

Effektiva varuflöden hotas också av den överbelastning på infarter och kringfarter som tilltar i framför allt storstäderna. I många städer, även utanför tillväxtregionerna, vidtas också åtgärder för att minska biltrafiken i olika centrala miljöer. Förutsättningar för städernas varuförsörjning påverkas av en rad faktorer och en rad lokala och nationella aktörer som saknar en gemensam bild och helhetssyn på godstransporter i stadsmiljö. För att kunna upprätthålla handel och annan transportkrävande verksamhet i stadskärnorna krävs att smarta lösningar för citylogistik utvecklas i bred samverkan.

Trängseln på väg och järnväg ett hot mot kompetensförsörjning

Betydelsen av fungerande arbetspendling har ökat under de senaste decenniernas regionförstoring och den starka koncentrationen av tillväxten till storstäderna. Lägre transportkostnader och tätare transporter har lett till stora öknings i pendlandet. Men i förlängningen leder det till en trängsel som dämpar tillväxten i storstadsregionerna om inte kapaciteten successivt byggs ut.

Näringslivet i tillväxtområden har stora kostnader på grund av förseningar och trängsel i persontrafiken. I ett vidare samhällsekonomiskt perspektiv hotas kompetensförsörjningen i storstäderna när trafiksystemen inte understödjer bostadsbyggande och utvidgade arbetsmarknader.

I exempelvis Stockholm har byggandet av Förbifart Stockholm länge omgärdats av en osäkerhet och det finns en tendens att även mycket viktiga väginvesteringar ifrågasätts och försenas på skiftande politiska eller opinionsmässiga grunder. Stora järnvägsinvesteringar har nyligen genomförts (Citytunneln i Malmö), öppnar inom kort (Citybanan i Stockholm) eller är i slutskedet av planeringen (Västlänken i Göteborg). Det är viktiga kapacitetshöjande åtgärder, men de löser inte på egen hand problemen i trafiksystem som varit eftersatta under en lång tid och där belastningen ökat kraftigt under senare år. Dessa städer behöver en fortsatt utveckling av infrastrukturens alla delar, med förståelse för att en persontransport ofta sker i kombination av fler än ett trafikslag.

Osäkerhet och höjda kostnader för flyg och sjöfart

Goda flygförbindelser är i många fall en avgörande förutsättning för att bedriva affärer utanför hemmamarknaden. I många regioners tillväxtstrategier har flygplatser en framskjuten position som en strategisk tillväxtfråga. Betydelsen av flyg är större i perifera regioner, vilket internationellt sett är något som Sverige i sin helhet kan karakteriseras som. Näringslivets beroende av flyget begränsar sig inte till persontransporter. Flygfraktens betydelse utvecklas också i takt med ökade krav på logistiklösningar med hög tidspress och tilltagande produktionsstyrning i form av ”just-in-time”.

Utrikesflyget har utvecklats starkt under senare år, medan inrikestrafiken stagnerat. Framöver förväntas en fortsatt tillväxt inom det svenska flyget. I Transportstyrelsens prognos ökar antalet passagerare med 29 procent 2014–2021. Utrikesflyget från Sverige beräknas öka med 43 procent, en genomsnittlig ökningstakt med 5,3 procent per år till 2021.⁵

Transportstyrelsens senaste tillgänglighetsrapport, som undersöker möjligheten att med flyg ta sig till eller från olika destinationer inom Sverige och Europa, visar dock att möjligheten att över dagen ta sig till och från olika platser i landet försämrats mellan 2012 och 2014. I första hand är det orter med mindre flygplatser som fått en försämrad tillgänglighet.

Hård konkurrens har gett en kostnads- och prispress som gynnat resandet. Samtidigt har det hotat lönsamheten i branschen och i förlängningen ökat osäkerheten kring företagens förbindelser utom och inom landet. Ändå är det främst i politiska sammanhang som flyget i dag är ett utsatt transportslag. Det handlar både om hot att öka kostnaderna och om att stänga ned eller kringskära utvecklingsmöjligheten för flygplatser.

Det senare är i första hand en realitet i Stockholmsregionen. Båda Arlandas och Brommas framtid är osäker – kopplat till miljötillstånd respektive nedläggningshot. Arlandas möjligheter att växa långsiktigt och ta hand om den ökade utrikestrafiken omgärdas av återkommande perioder av osäkerhet, även om miljötillståndet som gavs 2014 ger utvecklingsmöjligheter under kommande år. När det gäller osäkerheten

⁵ Transportstyrelsen (2015)

som omgärdar Brommas framtid beslutade regeringen i december 2015 att inte lägga ner flygplatsen i förtid. Detta beslut innebär dock inte att det kommer krävas fortsatt utredning och beslut om hur flygkapacitetsfrågan ska behandlas i framtiden. Det är av yttersta vikt att förstå att de två flygplatsernas framtid inte är en isolerad Stockholmsfråga. Sämre kommunikationer till och från huvudstaden, och vidare ut i världen, får kännbara konsekvenser i hela landet.

Regeringen eftersträvar också att höja kostnaderna för flyget och tillsatte nyligen en utredning om hur en skatt på flygresor ska införas. Det ger ytterligare osäkerhet inom näringslivet, med följdverkningar i hela landet. En undersökning genomförd av TNS Sifo under hösten 2015 visar att flygskatten bedöms få en direkt effekt för företag i norra Sverige i form av ökade kostnader och försämrad konkurrenskraft. Effekten blir så ensidigt negativ eftersom det, till exempel i Norrbotten, finns så få alternativ till de flygresor som genomförs i dag och som bedöms viktiga för verksamhetens konkurrenskraft.⁶

Mot bakgrund av dessa osäkerheter är det positivt att regeringen, bland annat genom uppdrag till Trafikanalys, inlett arbetet med en svensk flygstrategi. Ett uttalat syfte med strategin, som utlovats till senare under 2016, är att utveckla flyget mot fler internationella destinationer som ger företag en bättre tillgänglighet till Sverige och skapar förutsättningar för ökad export.

För sjöfarten trädde 1 januari 2015 nya regler i kraft för hur mycket svavel som får släppas ut i Östersjön och Nordsjön. Regelverket har beslutats stegvis inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO och inom EU, hela tiden med bristande konsekvensanalyser.

Särskilt berörda branscher i Sverige, framför allt de som transporterar varor från norrlandskustens hamnar, har haft mycket svårt att vinna gehör för sina synpunkter om hur en omställning till miljövänligare tekniker och bränslen kan ske med bibehållen konkurrenskraft.

Myndigheten Trafikanalys delrapporterade en utvärdering av konsekvenserna i juni 2015. En slutsats är att energisektorn avvaktar med utvecklingen av lågsvavliga bränslen eftersom det bara skett små förändringar i efterfrågan på marknaden. Framtida bränslealternativ omgärdas av osäkerhet gällande både acceptans och pris.

Även transportsektorn har genomfört få förändringar utifrån svaveldirektivet, trots ökade bränslekostnader, även om ett visst ökat intresse för lastbilstransporter till kontinenten har noterats. Mer omfattande förändringar med minskad sjötrafik bedöms ske på längre sikt, när till exempel sågat virke från Mellansverige och Norrland oftare kommer att skeppas ut via hamnarna i södra och västra Sverige och på vägen dit ta mer av den i dag redan hårt ansträngda järnvägskapaciteten i anspråk.

Trafikanalys slutsats vad gäller transportköparna är att de fått ökade kostnader på 5–10 procent och att transportuppläggen är oförändrade. Skogsindustrins erfarenhet är att inte alla kunder har accepterat fördyrningarna, och att industrin minskat sina marginaler av konkurrensskäl, vilket har gjort att vissa företag omvärderat lönsamhetsmässigt svaga marknader i och utanför Europa.

⁶ Företagarpanelen Norrbotten (2015)

Tonnageskatten är en annan fråga som länge genererat osäkerhet för svensk sjöfartsnäring. Efter upprepade utredningar de senaste tolv åren har regeringen till slut meddelat att de avser att införa ett svenskt tonnageskattesystem i juni 2016. Syftet är att svenska rederier i internationell trafik ska få konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren i övriga Europa. Det ökar möjligheterna för svensk sjöfart att växa i Sverige och utflaggningen kan vändas till en utveckling mot fler svenskflaggade fartyg. Det anmärkningsvärda i att flera regeringar låtit tonnageskatten bli en uppvisning i utdragen beredning förstärks av att regeringen bedömer kostnaderna för ett införande till en i sammanhanget så begränsad summa som 50 miljoner kronor per år, varav staten står för hälften och näringen för hälften.

1.3 En kombination av brister bakom den eftersatta infrastrukturen

Kunskapsbrist-resursbrist-felaktiga prioriteringar

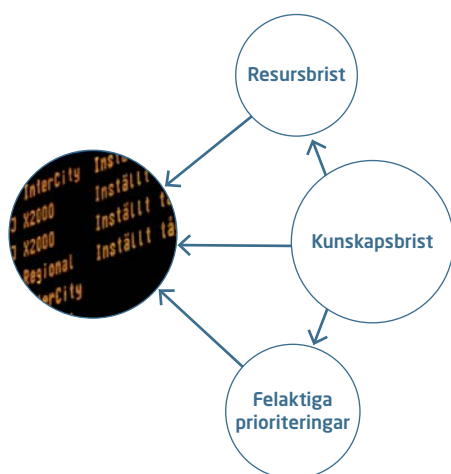
Debatten om infrastruktur, oavsett om det rör förklaringar till stopp i tågtrafiken och trängsel, eller visioner om nya transportsätt, begränsas ofta till att handla om investeringsvolym och budgetsatsningar. Att den svenska infrastrukturen är eftersatt har dock fler orsaker än brist på pengar, även om det är uppenbart att för lite resurser satsats på vissa åtgärdstyper under en lång rad av år, framför allt på järnvägens långsiktigt förebyggande underhåll.

Bakom problemen ligger en kombination av kunskapsbrist, resursbrist och felaktiga prioriteringar.

Riksrevisionen, Utredningen om järnvägens organisation och Trafikverkets internrevision har alla kritiserat det underlag som används för att bedöma underhållsbehoven för järnvägssystemet. Till stor del bottnar kritiken i att granskningarna identifierat betydande kunskapsbrister om vilken standard infrastrukturen har och hur pengarna egentligen används.

Balansen mellan nyinvesteringar och underhållsåtgärder, liksom valen av investeringsobjekt har också kritiserats, bland annat av Finanspolitiska rådet⁷ och i underlagsstudier till rådet från KTH.⁸ Kritiken handlar främst om att prioriteringar görs utifrån politiska hänsynstaganden snarare än samhällsekonomisk effektivitet.

Samverkande brister bakom järnvägens problem



⁷ Finanspolitiska rådet (2015)

⁸ Börjesson och Eliasson (2015)

Ökad budgetsatsning under senare år - men från låg nivå och missriktad

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. Detta samtidigt som ekonomin och transportefterfrågan vuxit kraftigt.⁹

Ett likande resonemang har framförts av SNS Konjunkturråd som menar att de svenska investeringarna i infrastruktur och bostäder sannolikt varit mycket låga under de senaste decennierna, både i ett historiskt och i ett internationellt perspektiv.¹⁰

Finanspolitiska rådet hävdar däremot att det stora problemet är oförmågan att välja de mest samhällsekonomiskt lönsamma projekten. Satsningarna på infrastrukturen under det senaste decenniet har till stor del handlat om resurskrävande och politiskt framdrivna nybyggnationer med i många fall tveksam samhällsekonomisk lönsamhet. Underhållet av befintliga anläggningar har nedprioriterats vilket gjort framför allt järnvägssystemet oförmöget att möta den kraftiga transportefterfrågan. Det har minskat tillförlitligheten och kapaciteten, vilket drabbat både person- och godstransporter. Rådet menar dock att man, utifrån dagens kunskapsläge, inte med säkerhet kan avgöra om den långsiktiga nivån på investeringarna i infrastruktur är för låga.¹¹

Den paradoxala situationen har då uppstått, att tillskottet till ”järnvägskapitalet”, som Finanspolitiska rådet uttryckte det i sin rapport våren 2015, mer än fördubblats per person under de senaste två decennierna, samtidigt som anläggningens tillstånd försämrats och störningarna i trafiken ökat.

Trafikverket betonar å sin sida i inriktningsunderlaget från november 2015 att ett upprätthållande av funktionaliteten på dagens nivå kräver ökade resurser för drift och underhåll och att det bör prioriteras i förhållande till större nyinvesteringar. Trafikverket motiverar det ökade resursbehovet med att eftersläpningen av underhållet fortsätter att öka, att nya anläggningar tillkommit och att trafiken förväntas öka. För att vidmakthålla funktionaliteten *på dagens nivå* bedömer Trafikverket att det årliga behovet är 6–7 miljarder kronor högre än nuvarande anslagsnivå.

För att eliminera det eftersläpande underhållsbehovet under kommande tolvårsplan krävs enligt Trafikverket ytterligare 4–5 miljarder kronor per år. Sammantaget föreslår Trafikverket en ökning av drift- och underhållsinsatserna från 269 till 399 miljarder kronor sett över tolv år. Av ökningen på 130 miljarder kronor föreslås en större del avsättas för järnvägen, 79 miljarder kronor, och en något mindre del för vägnätet, 51 miljarder kronor.¹²

⁹ För resonemang och beräkningar se ”Infrastrukturskulden”, Svenskt Näringsliv (2013a)

¹⁰ SNS (2012)

¹¹ Finanspolitiska rådet (2015)

¹² Trafikverket (2015a)

I tillväxtregionerna har utbyggnaden av kollektivtrafiken länge stått och stampat, medan urbaniseringen fortgått med oförminskad kraft. Resultatet är en allvarlig trängsel både på spår och vägar. Först under de allra senaste åren har viktiga beslut tagits om en utbyggd tunnelbana i Stockholm och en Förbifart för vägtrafiken som avlastar innerstaden, respektive en järnvägstunnel och ny station i Göteborg som ökar kapaciteten för det regionala tågresandet.

Kunskapsbrist har ökat sårbarheten i järnvägssystemet

Att det saknas viktiga kunskaper om järnvägens skick är ingen nyhet. Riksrevisionen genomförde 2010 en särskild granskning av dåvarande Banverkets underhållssamhet. Slutsatsen var att det saknades tillförlitliga underlag för en effektiv styrning av underhållet. Bland annat pekades på brister i informationen om järnvägarnas tillstånd, på en stor osäkerhet om eftersläpande underhållsbehov och på bristande kunskap om effekter av olika underhållsåtgärder.¹³

Fem år senare framfördes liknande kritik mot prioriteringsgrunderna av utredningen om järnvägens organisation (SOU 2015:42). Slutsatsen är att kunskapsbrister gör att Trafikverket inte kan planera underhållsåtgärderna på ett tillfredsställande sätt och att man har svårt att prioritera mellan olika åtgärder. Trafikverket saknar enligt utredaren ett ändamålsenligt system för att få en övergripande bild över järnvägsanläggningens tillstånd, användning och behov. Kunskap finns lokalt, men inte på en nivå som möjliggör sammanvägning.

Även åtgärdandet av kända brister hos järnvägen drar ut på tiden. Under sommaren 2015 uppmärksammades att högtrafikerade delar av det svenska järnvägsnätet har omfattande vertikalsprickor på grund av tillverkningsfel i rälsen som levererades 1976–82. Trafikverket har länge känt till tillverkningsfelen och redan på 1990-talet gjordes bedömningen att den rälsen borde bytas ut i sin helhet, men ett snabbt och samlat åtgärdande har uteblivit med hänvisning till resursbrist och att hela anläggningen är sliten. Sprickor av samma typ har de senaste åren upptäckts på en stor mängd platser runt om i landet och åtgärdats akut. Men åtminstone ett fall av urspårning (2013) har osakats av vertikalsprickor.¹⁴

Utredningen om järnvägens organisation visar att Trafikverket har en långsiktig plan för spårbyten som bygger på förväntad livslängd. Men när åtgärdandet av akuta fel ökar, försämras förutsättningarna att upprätthålla och följa en långsiktig plan. Det ökade åtgärdandet av vertikalsprickor är ett uttryck för att det akuta avhjälpande underhållet ökar och tränger ut möjligheterna till förebyggande underhåll. Att tvingas till avhjälpande underhåll måste så långt som möjligt undvikas, eftersom det är dyrare och innebär större störningar i trafiken än förebyggande underhåll.

Ökade nivåer och bättre prioritering kräver utveckling av kalkylerna

Finanspolitiska rådets rapport 2015 analyserade senare års infrastrukturbeslut utifrån frågeställningarna om investeringsnivåerna varit för låga och hur stor betydelse den samhällsekonomiska nyttan har haft för prioriteringar mellan olika objekt. Slutsatsen var att samhällsekonomisk lönsamhet vägt för lätt vid Trafikverkets och regeringens val av infrastrukturåtgärder. Om investeringsnivåerna varit för låga anser sig rådet inte med säkerhet kunna avgöra, eftersom det statistiska underlaget inte håller önskvärd kvalitet. Att det beslutats om investeringar med en samhällsekonomisk nytta som

¹³ Riksrevisionen (2010)

¹⁴ Trafikverket (2013)

beräknats vara negativ¹⁵, är dock enligt rådet ”en tydlig indikation på att en större infrastrukturbudget inte leder till ett bättre samhällsekonomiskt utfall”. Rådet menar att Trafikverket bör ges en tydlig instruktion att endast samhällsekonomiskt lönsamma projekt ska finnas med bland investeringar som man föreslår till regeringen.

Svenskt Näringsliv menar dock att rådets slutsats, att en utökad infrastrukturbudget inte är samhällsekonomiskt effektiv, är en förenkling. Det krävs kunskap om den förslitning som infrastrukturen genomgått för att avgöra vad som är en ändamålsenlig nivå på infrastrukturanlagen för att långsiktigt förvalta anläggningen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Samtidigt som den samhällsekonomiska nyttan i större utsträckning bör styra investeringsbeslut är det ett alltför snävt synsätt att i prioriteringen och effektbedömningen bara väga in beräknad nettonuvärdeskvot. De samhällsekonomiska kalkyler som används i planeringen fångar många effekter som uppstår av en infrastrukturåtgärd – men inte alla. I forskningen talas det om Wider Economic Benefits (vidare ekonomiska nyttor), vilket också kan beskrivas som dynamiska effekter.

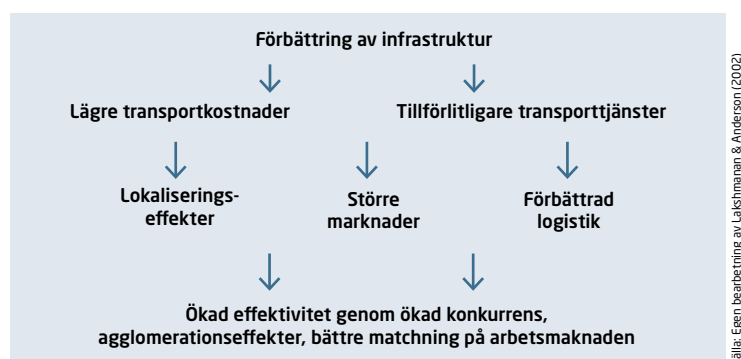
Samhällsekonomiska kalkyler är ett ramverk för att sammanfatta och jämföra positiva effekter, framför allt restidsvinster, respektive kostnader av en investering. Men kalkylerna har svårt att fastställa åtgärders absoluta lönsamhet.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har konstaterat att dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister när det gäller godstransporter. Problemet är att alla relevanta nyttor inte inkluderas på ett korrekt sätt.¹⁶

Kalkylerna fångar heller inte alla agglomerationsfördelar, det vill säga nyttor av en större geografisk marknad. För företagen genererar en större eller tätare marknad produktivitetsvinster genom ett större utbud av arbetskraft, leverantörer och kunder.

Kalkylerna missar också effekterna av ny bebyggelse, eftersom markanvändningen antas vara given och inte påverkas av infrastrukturinvesteringen. Kalkylerna underskattar nyttan av investeringar som förändrar förutsättningarna för exploatering av mark för boende och arbetsplatser.

Översikt av ekonomiska effekter av förbättrad transportinfrastruktur



¹⁵ För varje investeringsobjekt tar Trafikverket fram en nettonuvärdeskvot (NNK), vilket är en beräkning av hur mycket investeringen ger tillbaka per satsad krona. Värdet av restidsvinster, färre olyckor, miljövinster etc delas med investeringskostnaden. NNK ska vara större än noll för att åtgärden ska anses samhällsekonomiskt lönsam. Ju högre kvot, desto större lönsamhet.

¹⁶ VTI (2013)

Det finns flera metoder för att fånga upp Wider Economic Benefits som på olika sätt används i planeringen men inte ingår i nettonuvärdeskvoterna. Svenska regional-ekonomiska modeller som SAMLOK och DYNLOK beräknar hur förbättrad tillgänglighet påverkar befolkning, sysselsättning, inkomster och markvärden. Modellerna används bland annat i Sverigeförhandlingen om nya höghastighetsbanor för att beräkna olika nyttor som investeringen ger upphov till, bland annat ökat bostadsbyggande och vidgade arbetsmarknader. Svensk forskning pågår också bland annat vid KTH kring hur mycket av de vidare ekonomiska nyttorna som fångas av de samhällsekonomiska kalkylerna.

1.4 Mer hållbart transportsystem både en förutsättning och en möjlighet för Sverige

Transporternas utsläpp är en stor inhemsk klimatutmaning

Att minska transporternas utsläpp av växthusgaser utgör en stor utmaning för Sverige. I dagsläget står transporter för cirka 30 procent av de totala svenska utsläppen av klimatgaser, medan de globalt står för 13 procent av de totala utsläppen. De svenska transporternas utsläpp har minskat sedan 1990, men deras andel av de totala svenska utsläppen har ökat.

Det är den entydiga bilden om man bara tittar på de utsläpp som direkt sker inom landets gränser. Det hänger samman med att Sverige har en i princip koldioxidfri elproduktion och att vi lyckats ställa om fastighetsbeståndet till en nästan fossilfri uppvärmning. I andra länder ser det annorlunda ut, inte minst i länder med stor varuproduktion som exporterar till Sverige och som konkurrerar med svenska företag.

Näringslivet är en viktig part för klimatfrågans lösning och svenska konkurrenskraftiga företag skapar global klimatnytta – både genom energieffektivisering och utsläppsminskningar i egen verksamhet och genom de produkter och tjänster som utvecklas. Svensk fordonsteknik och annan miljöteknik har goda möjligheter att fortsatt vara marknadsledande exportframgångar.

Men för att utveckla innovationer och teknik som behövs för att klara klimatutmaningen krävs att Sverige också i framtiden har ett konkurrenskraftigt och växande näringsliv.

Den svenska transportpolitiken måste formas i ett brett klimatpolitiskt sammanhang där fokus är att Sverige och EU ska utvecklas till resurseffektiva ekonomier med låga koldioxidutsläpp samtidigt som vår konkurrenskraft stärks och det skapas innovativa affärsmöjligheter. Politiken måste också ta hänsyn till vissa geografiska realiteter: Sverige är ett glest befolkat land med långa avstånd till de stora marknaderna.

Smartare transportupplägg - inte minskade transportbehov

I Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastruktureplanering för perioden 2018–2029 redovisas tre prognoser för utvecklingen av transporterna:

- en prognos som bygger på beslutad politik
- en prognos som därutöver inkluderar regeringens aviserade styrmedel (till exempel höjda drivmedelsskatter och en vägslitageskatt)
- en prognos som innehåller ytterligare styrmedel som kan minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser

Trafikverket har baserat på de olika trafikprognoserna redovisat vilken ekonomisk ram som krävs för att ”vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå”, så att ”underhållet är i nivå med anläggningens nedbrytning”. Det som analyserats är alltså hur behovet av resurser till vägunderhåll påverkas om dagens politik kompletteras med olika aviserade skatter som syftar till att minska vägtrafiken, och om det därutöver införs ytterligare styrmedel för att minska vägrafikens utsläpp.

En betoning på att minska transportefterfrågan, snarare än att optimera transportkvaliteten, försämrar förutsättningarna för näringslivet – särskilt om utnyttjandet av ekonomiska styrmedel tas till intäkt för att behovet av olika kapacitetshöjande åtgärder kan minska.

Näringslivet arbetar dagligen med att optimera sin logistik för att hushålla med resurser. Det utvecklas och introduceras kontinuerligt olika transportlösningar för att öka fyllnadsgraderna. Näringslivet strävar mot ett transporteffektivt samhälle, men det arbetet är beroende av en politik som skapar förutsättningar för ökad effektivitet genom teknisk utveckling och ett bra samarbete mellan olika aktörer. Näringslivet upplever i dag en politisk saktfärdighet när det gäller att tillåta längre, tyngre, högre och bredare fordon på både räls och väg.

Orealistiska prognoser bakom utsläppsmål för transporterna

Den så kallade FFF-utredningen (SOU 2013:84), liksom tidigare Trafikverket i myndighetens klimatscenario, har på egen hand tolkat regeringens långsiktiga prioritering om ”fossiloberoende fordonsflotta”. Tolkningen har inneburit att de svenska transporternas utsläpp av växthusgaser ska minska med 80 procent från 2010 till 2030. I det scenariet har det bedömts att personbilstrafiken behöver minska med 30 procent och lastbilstrafiken med cirka 15 procent jämfört med Trafikverkets Basprognos (den utveckling som prognosticeras med redan beslutade styrmedel och åtgärder). Samtidigt har godstransporterna på järnväg bedömts behöva öka med cirka 25 procent, lokal kollektivtrafik med cirka 100 procent och persontransporter på järnväg med cirka 40 procent. För att klara så stora ökningar av kollektivtrafik och godstransporter på järnväg krävs ett kraftigt ökat utbud och stora kapacitetsökningar.

I sitt inriktningsunderlag från november 2015 betonar Trafikverket att det inte finns några politiskt kvantifierade utsläppsmål kopplat till ”fossiloberoende fordonsflotta”. Trafikverket bedömer också att det till år 2030 inte är möjligt att åstadkomma väsentliga kapacitetsökningar i järnvägssystemet och att det därmed inte är möjligt att väsentligt ändra förutsättningarna för efterfrågan på transporter till 2030. Trafikverket konstaterar att de aviserade satsningarna på ny höghastighetsjärnväg kan minska transportsystemets samlade utsläpp med i storleksordningen 2–3 procent per år och inte mer än marginellt påverka den totala efterfrågan och fördelningen mellan trafikslagen. Kostnadseffektiviteten i sådana åtgärder för att minska vägtrafiken bedömer Trafikverket som låg.

Kortsiktiga skatteförslag utan hänsyn till konkurrenskraften

En liten öppen ekonomi som Sveriges kräver kontinuerligt en förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft. Många företag bedriver verksamhet under stark prispress på sina varor och tjänster. Möjligheterna att föra över höjda kostnader till kunder är mycket begränsade. Prisökningar minskar därför vinstmarginaler, vilket ger mindre utrymme till investeringar och mindre skatteintäkter.

Regeringens mål är att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020 och den säger sig arbeta med en ”aktiv näringspolitik för fler och växande företag”. Det har presenterats en exportstrategi och talats om nyindustrialisering. Syftet är att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Samtidigt har regeringen drivit igenom en kraftigt höjd drivmedelsbeskattning för 2016 och introducerar också en helt unik modell för uppräknings av energiskatten på bränslen. Utöver att som hittills basera uppjusteringar på den allmänna prisutvecklingen (KPI) föreslås att uppräknings ska väga in BNP-utvecklingen, i form av en ytterligare årlig uppräknings på 2 procentenheter. En ökad årlig uppräknings innebär om några år att Sverige skiljer sig markant från konkurrentländerna vad gäller nivåer på drivmedelsbeskattning. Men någon konsekvensanalys av detta har regeringen inte redovisat.

Regeringen har också aviserat införandet av en så kallad vägsplitageskatt, för att den tunga trafiken ”i högre grad ska bära sina kostnader för samhällsekonomin” och för att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. Nu utreds hur detta ska genomföras och det råder ännu stor osäkerhet om dess omfattning och utformning. Vad det inte råder någon tveksamhet om är att utredningen *inte* har för avsikt att bedöma hur denna ytterligare pålaga på transporter kommer att påverka den totala kostnadsbilden för näringslivet och i sin tur dess förmåga att konkurrera internationellt.¹⁷

Regeringen eftersträvar också att genom införandet av en flygskatt höja kostnaderna för flyget för att få detta att ”i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader”.¹⁸ Frågan om i vilken grad flyget bär sina samhällsekonomiska kostnader är helt beroende av vilka värderingar som görs av utsläpp av växthusgaser. Eftersom klimatfrågan är global vore det olyckligt om Sverige väljer att gå en egen väg i det avseendet. Rimligtvis borde Sverige vara del av en internationellt etablerad nivå på värderingen av flygets klimateffekter. Den svenska myndigheten Trafikanalys har dock valt att gå en annan väg än till exempel EU-kommissionen.

Beräkningar visar på stora tillväxthämmande effekter med en flygskatt som bygger på Trafikanalys värderingar. Antalet förlorade passagerare, uppskattas till någonstans mellan 0,9 och 1,5 miljoner per år. En följd effekt av detta bedöms vara en förlust av totalt 5 000 till 10 000 jobb och en minskad BNP på 1,5 till 5,4 miljarder SEK per år.¹⁹

Det finns en allmänt stark politisk vilja att flytta godstransporter från väg till sjöfart och järnväg. Förutsättningarna för överflyttning till andra transportslag är dock på kort sikt begränsade. Järnvägen behöver en lång tid av kapacitetshöjande åtgärder för att kunna ta emot några större nytillskott. Kostnaderna för transporter på järnväg ökar också i snabb takt då banavgifterna höjs kraftigt. Sjöfarten har å sin sida påförts ett svavelregelverk som höjer kostnaderna.

Skatter och avgifter på transporter fyller en funktion, men de kan försvaga näringslivets konkurrenskraft om de utformas på ett felaktigt sätt. Därför är en gedigen kunskap om kopplingen mellan transportkostnader och näringslivets konkurrenskraft avgörande för effektiva beslut. Utan gedigen analys riskerar det sammanlagda resultatet enbart blir generella svenska transportkostnadsökningar som riskerar urholka konkurrensförmågan.

¹⁷ Finansdepartementet (2015a)

¹⁸ Finansdepartementet (2015b)

¹⁹ WSP (2015)

Konsultfirman Copenhagen Economics har nyligen, på uppdrag av Svenskt Näringsliv, presenterat en rapport som visar att det råder en stor kunskapsbrist. Det grundar sig i att den offentliga statistiken över transportkostnader är bristfällig och ofullständig. Det finns viss information men den är inte sammanställd på ett strukturerat sätt och varken heltäckande eller lättillgänglig. Med stor sannolikhet underskattar statistiken näringslivets faktiska transportkostnader. Statistiken är heller inte harmoniserad mellan länder, vilket gör en internationell jämförelse av konkurrenskraft i det närmaste omöjlig. Den konsekvensanalys som exempelvis myndigheter gör i nuläget är därför endast en övergripande rimlighetsbedömning av förslagets effekter på näringslivets konkurrenskraft, inte någon djupare analys.²⁰

Långsiktigt hållbara mål och verktyg

Regeringen har gett Miljömålsberedningen i uppdrag att föreslå ett nytt svenskt klimatmål och ett klimatpolitiskt ramverk till år 2050. Förslag ska lämnas på sektorsvisa etappmål och på en styrmedelsstrategi som gör att Sverige kan gå i täten för en global omställning.

Regeringen beskriver klimatutmaningen som en möjlighet att stärka svensk konkurrenskraft och klimattramverket är tänkt att skapa förutsättningar för ett stabilt och gynnsamt investeringsklimat för näringslivet. Regeringen betonar vikten av att tidigt vidta åtgärder för att utsläppsminskningarna ska kunna uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.

Näringslivet ser också värdet av tidiga investeringar för att kunna vara innovativa och marknadsledande. Men det globala perspektivet får inte tappas bort. Sverige kan inte ensidigt sätta mycket höga utsläppsmål och använda strikta styrmedel och samtidigt förvänta sig att kunna upprätthålla en stark internationell konkurrenskraft inom sektorer som är starkt beroende av råvaror, energi och transporter. Svenska företag blir inte marknadsledande och lönsamma baserat på olika statliga företagsstöd och riktade tillfälliga stimulansmedel. Att vara ”ledande i klimatomställningen” handlar inte om att ha högst skatter eller minska transporterna mest, utan om att utgöra en global förebild för hur innovationer, konkurrenskraft och tillväxt kan förenas med minskade utsläpp och långsiktig hållbarhet.

²⁰ Copenhagen Economics (2015)

2 Våra förslag

2.1 Räddningsplan för kapaciteten på kort sikt och en strategi för framtiden

Att förvalta måste innebära att utveckla

Trafikverket framhåller i olika sammanhang den rollförändring myndigheten genomgått med devisen: ”Från infrastrukturförvaltare till samhällsutvecklare”. Att förvalta och att utveckla borde inte ses som åtskilda saker. Men för att komma dit behövs ett förändrat synsätt på vad det innebär att ”utveckla”, ”förvalta” och ”vidmakthålla” transportsystemet.

I inriktningsuppdraget har Trafikverket redovisat vilken ekonomisk ram som krävs för att ”vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå”, vilket definieras som att ”underhållet är i nivå med anläggningens nedbrytning”. Svenskt Näringsliv ser att det är en otillräcklig utgångspunkt att med dagens omfattande brister eftersträva att ”vidmakthålla funktionaliteten på dagens nivå”. En plan, en *räddningsplan*, behövs för att *stärka* funktionaliteten. Som ett minimum behöver transportsystemets olika delar återställas till den nivå det är avsett för. Det är den lägsta godtagbara miniminivån vad gäller kvaliteten på den infrastrukturen.

I regeringens budget finns två stora anslag på transportområdet. ”Utveckling av statens transportinfrastruktur”, och ”Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur”. ”Utveckling” i regeringens infrastrukturterminologi är i princip entydigt med investeringar. Drift och underhåll faller under ”vidmakthållande”, liksom bärighetsåtgärder på vägsidan och reinvesteringar på järnvägsnätet.

”Utvecklingen” av transportsystemet kan inte begränsas till byggandet av nya sträckningar. Det måste också handla om att utveckla en tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet på det befintliga väg- och järnvägsnätet.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ En räddningsplan bör utarbetas för att stärka transportsystemets funktionalitet med den ursprungligen avsedda nivån som ett lägsta godtagbart minimum.
- ▶ Transportpolitiken ska inriktas mot att funktionaliteten utvecklas från dagens nivå, inte att den vidmakthålls.

Balansmål efter överskottsmålet möjliggör mer resurser i närtid

Det finanspolitiska ramverket är en avgörande komponent i det svenska arbetet för finansiell stabilitet och sunda statsfinanser, vilket i sin tur är grundläggande förutsättningar för att näringslivet långsiktigt ska blomstra.

Överskottsmålet är den del av ramverket som säger att den offentliga sektorns finansiella sparande ska uppgå till 1 procent av BNP över en konjunkturcykel. Att i nuvarande konjunkturläge, och med dagens låga svenska statsskuld, eftersträva detta

överskott, har allmänt bedömts kräva skattehöjningar och utgiftsminskningar som skulle slå mot tillväxen och jobbskapandet. Svenskt Näringsliv är positiva till diskussionen om att ersätta överskottsmålet med ett balansmål.

En huvudsaklig anledning till att i nuläget och framöver resonera i termer av *balans* istället för *överskott*, är att tidigare lägga offentliga investeringar som är långsiktig tillväxtskapande. Förstärkt utbildning är en sådan långsiktig investering för ökad konkurrenskraft, förstärkt infrastruktur och effektiva transporter är en annan.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- En omprövning av överskottsmålet bör inriktas mot att förbättra förutsättningarna för långsiktigt lönsamma offentliga investeringar.

På lång sikt omfördelning, på kort sikt ett tillskott till underhållet

Riksdagen beslutade i juni 2015 att skjuta till extra anslag på 600 miljoner kronor till järnvägsunderhåll under det innevarande året 2015. I december 2015 beslutades om en tillfällig satsning med 1200 miljoner kronor för 2016 och ytterligare två år.

Svenskt Näringsliv välkomnar de förbättrade möjligheterna att åtgärda järnvägens brister, under förutsättning att de används för att tidigarelägga åtgärder som ökar tillgängligheten och kapaciteten i betydelsefulla godsstråk och på sträckor där problemen är som störst. Men ett ansvarsfullt omhändertagande av infrastrukturen kräver ett mer långsiktigt förhållningssätt och inte att pengar skjuts till akut för innevarande år eller i tillfälliga satsningar.

Långsiktigt behöver kunskapen öka vad gäller en ändamålsenlig nivå på infrastrukturanlagen. En omfördelning av resurser från stora olönsamma investeringar till effektiva underhållsåtgärder bör dock eftersträvas, under förutsättning att också de samhällsekonomiska kalkylmodellerna kontinuerligt utvecklas och förfinas, speciellt när det gäller gods.

På kortare sikt är dock planeringen upplåst på ett sätt som omöjliggör någon mer betydande omfördelning. De politiska utfästelser som gjorts om ytterligare nyinvesteringar, främst nya banor för höghastighetståg, skjuter en omfördelning än längre fram i tiden.

De planerna gör att det totalt sett behövs ett resurstillskott till infrastrukturen under kommande planperiod, i första hand riktat till åtgärder för att höja kvalitet och tillförlitlighet i det befintliga trafiksystemet.

Regeringen har pekat ut nya banor för höghastighetståg som en given del i den nya nationella planen. Trafikverket har i sitt inriktningsunderlag från november 2015 konstaterat att sådana banor skulle behöva finansieras på annat sätt än inom de utvecklingsramar regeringen uppställt för inriktningsplaneringen, till exempel genom lån. Lånefinansiering av banorna skulle enligt Trafikverket möjliggöra ett färdigställande till 2035, men innebär stora kostnader för räntor och amorteringar under flera årtionden. Ett skäl till bedömningen är att prognoserna nu indikerar betydligt högre kostnader än vad som tidigare beräknats. I utredningen om höghastighetsbanor från 2009 bedömdes investeringskostnaden till 125 miljarder kronor. Hösten 2015 hade siffran fördubblats, till cirka 255 miljarder kronor.

Svenskt Näringsliv instämmer i Trafikverkets bedömning att en investering i denna omfattning inte kan inkluderas i ekonomiska ramar motsvarande de för nu gällande plan. Alternativa finansieringslösningar, däribland lån, behöver analyseras noggrant. Höghastighetsbanornas samhällsekonomiska effekter måste dock prövas jämte andra föreslagna åtgärder och ett ställningstagande till investeringen måste bli föremål för en granskning och prioritering som omfattar hela infrastrukturen. För en god resurshushållning, och för att transportsystemet ska bidra till hållbar samhällsutveckling, har det i transportpolitiken antagits en fyrstegsprincip som ska lägga grunden för kostnadseffektiva lösningar på specifika transportbehov. För att resurstillskott till infrastrukturen ska vara samhällsekonomiskt effektiva krävs en väl avvägd tillämpning av fyrstegsprincipen.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Systemnödvändiga drift- och underhållsåtgärder bör under kommande planperiod prioriteras framför stora och kostsamma nyinvesteringar.
- ▶ Baserat på utvecklade kalkylmetoder bör samhällsekonomisk lönsamhet framöver väga tyngre vid Trafikverkets och regeringens prioritering av nyinvesteringar.
- ▶ Utifrån det upprustningsbehov som finns i befintligt system, bör anslagen till drift- och underhållsåtgärder på väg och järnväg höjas väsentligt under kommande planperiod.

Ett nytt ramverk för mer effektiva åtgärdsval

För att ta sig an situationen med en eftersatt infrastruktur och ett samhälle som är under snabb omvandling, behövs en långsiktig strategi som gör att infrastrukturen anpassas till omvandlingen och bidrar till att främja den ekonomiska utvecklingen. En viktig del i en sådan strategi är ett förnyat ramverk för att dimensionera och prioritera bland åtgärderna, framför allt genom att den samhällsekonomiska analysen både breddas och fördjupas.

Transportpolitiken måste vägledas av resultatet från samhällsekonomiska kalkyler. Samtidigt behöver begränsningarna och utvecklingsbehovet hos dagens beräkningar erkännas. Det finns samhällsekonomiska effekter som inte återges i kalkylerna och det måste hittas former för att värdera dessa effekter på ett transparent och strukturerat sätt. Framöver behöver effektberäkningar av investeringar, drift och underhåll bedöma åtgärderna mer ur ett stråkperspektiv, istället för att värdera varje åtgärd separat.

Finanspolitiska rådet har påtalat det faktum att samhällsekonomisk lönsamhet är en bedömningsgrund som väger allt lättare ju större investeringsobjekten blir. Svenskt Näringsliv instämmer i rådets slutsats att ”bristfälliga prioriteringar har gjort att det samhällsekonomiska värdet inte har ökat i den omfattning som skulle ha varit möjligt”.

Det går inte att dra en absolut gräns för vilken beräknad lönsamhet som ska krävas av infrastrukturprojekt, eftersom den absoluta lönsamheten i enskilda åtgärder inte kan beräknas med tillgängliga metoder. Beräkningar av nettonuvärdeskvot enligt gängse metoder kan heller inte vara det enda underlaget för bedömning av nyttan hos en åtgärd, eftersom kalkylerna inte fångar alla effekter av en förbättrad tillgänglighet.

Men för att skärpa upp prioriteringsarbetet, behöver former utvecklas för att myndigheter, regering och riksdag på ett strukturerat, transparent och uppföljningsbart sätt ska kunna jämföra de samhällsekonomiska effekterna av olika åtgärder.

Svenskt Näringsliv föreslog redan år 2013 att det borde tillsättas ett infrastrukturråd. En av rådets huvudsakliga uppgifter bör vara att få till en kontinuerlig, oberoende och sammanhängande utvärdering av svensk infrastrukturpolitik. Infrastrukturrådets huvuduppgift skulle vara att kontinuerligt följa upp hur infrastrukturpolitiken följer de transportpolitiska målen. Rådet bör i det syftet dels granska arbetet med att utveckla och förbättra de samhällsekonomiska kalkylmodellerna, dels följa upp avslutade och pågående infrastrukturprojekt för att säkerställa att det finns tillförlitlig och transparent redovisning av projektens samhällsnytta och kostnadsutveckling.

Rådets ledamöter bör tillsättas av riksdagen och årligen presentera en offentlig rapport med utlåtanden som debatteras i riksdagen.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Ett nytt infrastrukturpolitiskt ramverk bör etableras för att stärka den samhällsekonomiska styrningen av prioriteringar och åtgärdsval.
- ▶ Ett infrastrukturråd bör inrättas för att granska transportpolitikens målfyllelse, planeringens transparens samt utveckling och tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler.

Kalkylerna behöver fånga fler effekter och samband

Effekter av infrastrukturåtgärder i form av större marknader fångas inte tillräckligt väl i Trafikverkets nettonuvärdeskvoter. Att många projekt som enligt kalkylen är olönsamma ändå ingått i de senaste investeringsplanerna kan vara en återspeglning av detta. Det är ett rimligt antagande att regeringen i sin urvalsprocess tagit hänsyn till investeringars vidare nyttor för ekonomisk tillväxt, till exempel i storstadsregioner. Problemet är att sådana hänsynstaganden sker utan transparens och möjlighet till uppföljning.

Ett exempel är Stockholmsförhandlingen 2013 om utbyggnad av tunnelbanan. Alla redovisade kalkyler var klart negativa och förhandlingsmannen konstaterade att ”den samhällsekonomiska kalkylen tar av olika skäl inte hänsyn till alla effekter. Därför ska en samlad ekonomisk bedömning komplettera kalkylresultatet”. De ytterligare effekterna redovisades dock inte mer precist än ”förbättrad bostadsförsörjning”, ”arbetsmarknadsnyttor”, ”minskad sårbarhet” etc.²¹ I samband med den pågående Sverigeförhandlingen om höghastighetsbanor kvantifieras denna typ av nyttor, framför allt med olika regionalekonomiska modeller. Det är dock osäkert hur jämförbara beräkningarna blir.

Erfarenheter visar också att en rad ekonomiska effekter underskattas systematiskt vad gäller godstransporterna. Förklaringen ligger delvis i själva kalkylerna för värdering av investeringars nyttor, där komplexiteten är högre på godsområdet. Inom godstrafiken är det svårt att värdera till exempel en ökad tillförlitlighet hos transporter, vilket är av avgörande betydelse för varuägarna.

²¹ Stockholmsförhandlingen (2013)

Det handlar också om att beslutsunderlagen för drift och underhåll behöver omfatta ett bredare perspektiv på samhällsnyttan av godstransporter och kostnaderna vid störningar. I dag går det inte, utifrån statistiken och analyserna som regeringen redovisar, att fastställa vad som skulle vara en tillräcklig nivå på resurserna till underhåll och reparationer av vägar och järnvägar. I dagsläget råder både osäkerhet och oenighet om problemen främst beror på en för liten budget eller en ineffektiv resursanvändning. För effektiva och uppföljningsbara beslut krävs utvecklade analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrat underhåll.

Kvalitetssäkring av kostnadskalkyler, samhällsekonomiska kalkyler, effektbedömningar och trafikprognoser behöver ske i bred samverkan med berörda intressen. Inför de nationella planer som beslutades 2010 och 2014 genomförde Trafikverket kvalitetssäkringsprocessen främst i samråd med myndigheter och övrig offentlig sektor. Näringslivets kunskaper och synpunkter bör tas tillvara bättre i dessa processer.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ I ett nytt ramverk bör effektberäkningar som görs med regionalekonomiska modeller för att fånga fler nyttor samlas på ett uppföljningsbart sätt.
- ▶ I ett nytt ramverk bör metoder utvecklas och användas för en mer precis och en mer omfattande värdering av nyttor och kostnader för godstrafiken och de företag som transporterar varor.
- ▶ I ett nytt ramverk bör tydligare prioriteringsgrunder av underhållsåtgärder utvecklas genom en mer konsekvent och rättvisande värdering av olika underhållsåtgärder.
- ▶ I ett nytt ramverk bör näringslivet i större utsträckning involveras i Trafikverkets kvalitetssäkring av kalkyler, prognoser med mera.

Statens kunskap måste öka - inte det statliga utförandet

De analyser som gjorts av den bristande kunskapen om den svenska järnvägens status talar för att nya planeringsredskap behövs hos Trafikverket. Det är en förutsättning för bättre underbyggda beslut om vilka medel som ska satsas på underhåll och reinvesteringar. Det behövs också för en tydligare redovisning av hur statens medel används.

Med en ny nationell underhållsplan skapas förutsättningar för en enhetlig bedömning av behov och åtgärder. Men det kräver att Trafikverket utvecklar arbetssätt för att få en sammantagen bild av tillståndet hos järnvägen i sin helhet.

Trafikverket behöver också arbeta för att ge incitament till innovationer genom att aktivt använda funktionsbaserade kontrakt för underhållsarbetet snarare än utförandeentreprenader. Det är genom att utveckla tekniska lösningar, inte minst med digitaliseringens möjligheter, som man långsiktigt kan öka driftsäkerheten och effektivisera underhållet av järnvägen.

I Budgetpropositionen för 2016 bekräftade regeringen i allt väsentligt den bild som flera granskningar givit. Regeringen pekar på "påtagliga behov att identifiera åtgärder som ytterligare skulle kunna förbättra järnvägens funktionssätt". Den enda

konkreta åtgärden som nämns är dock just den som utredningen om järnvägens organisation avrått ifrån, nämligen att staten ska ta det samlade ansvaret för utförande av underhållet av de svenska järnvägarna.²²

Svenskt Näringsliv ser att regeringen börjar i fel ände, när fokus läggs på vem som ska vara arbetsgivare för den som utför själva underhållsarbetet. Det centrala är att öka kunskapen om järnvägens tillstånd och sen planera och följa upp underhållsarbetet.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Trafikverkets kunskap om järnvägens status bör stärkas, bland annat genom utveckling av en Nationell underhållsplan.
- ▶ Staten bör lägga grunden för ett mer effektivt och innovativt underhållsarbete, men inte utföra järnvägsunderhållet i egen regi.

Utnyttja alternativa finansieringsformer

Staten har huvudansvaret för investeringar i transportinfrastruktur. Men också med ökade statliga resurser till infrastrukturen gör den stora mängden åtgärder som efterfrågas och planeras, inte minst nya banor för höghastighetståg, att nya finansieringskällor och finansieringsformer behöver utvecklas. Samtidigt medför exempelvis den förväntade demografiska utvecklingen, med allt fler i vårdkrävande ålder och en marginellt växande arbetsför befolkning, att konkurrensen troligen kommer att hårdna om de framtida skattemedlen.

Därför ska inte diskussionen om alternativ finansiering av infrastruktur reduceras till att staten alltid lånar billigast, utan breddas till att handla om fler frågor. Hur nås de största effektiviseringsvinsterna vid byggande och drift? Vilken är den mest ändamålsenliga riskfördelningen? Hur förvaltas infrastrukturkapitalet bäst?

Det finns betydande internationellt kapital, inte minst i pensionsfonder, som söker långsiktigt trygg avkastning i en värld full av finansiella osäkerheter. Infrastruktur betraktas som en sådan trygg investering. Sverige betraktas också allmänt som ett tryggt land att investera i. Privat kapital kan dock inte utan vidare söka sig till svensk infrastruktur. Staten sitter på planeringsinstrumenten och i huvudsak på ägandet av infrastrukturen.

I Alliansregeringens infrastrukturproposition 2012 lades vissa finansieringsprinciper för infrastrukturen fast. Inför 2016 års infrastrukturproposition behövs en förnyad diskussion om hur privat kapital kan omsättas i infrastrukturinvesteringar.

Diskussionen bör utgå från tre frågeställningar:

- Kan vi få mer samhällsnytta av våra gemensamma pensionspengar genom investeringar i infrastruktur? *AP-fondernas framtida roll*
- Hur kan privat kapital, svenskt och internationellt, kanaliseras till långsiktigt trygga investeringar i svensk infrastruktur? *Privat kapital till infrastruktur*
- Hur kan de som gynnas av en ökad tillgänglighet eller högre kapacitet bidra till att finansiera investeringen? *Modeller för värdeåterföring*

²² Proposition 2015/16:1, utgiftsområde 22

AP-fondernas möjligheter att investera i transportinfrastruktur

Ledningarna för AP-fonderna, som förvaltar svenska folkets gemensamma pensionspengar, har uttryckt starkt intresse för att investera delar av sitt kapital i svenska vägar och järnvägar. I mars 2015 köpte första och tredje AP-fonden en betydande del av de svenska elnäten. Däremot finns det hinder i regelverket för placeringar i infrastruktur-anläggningar som vägar och järnvägar. Förändringar i placeringsreglerna har utretts och förslag lämnats som skulle vidga möjligheterna till investeringar i infrastruktur.

Svenskt Näringsliv ser att förändrade inriktningar av pensionskapitalets placeringar måste genomföras med försiktighet och med pensionspengarnas långsiktiga tillväxt i första rummet. Kopplade till rätt projekt och anläggningar skulle AP-fondernas kapital kunna finna sådan långsiktigt god avkastning samtidigt som transportsystemet kan utvecklas. En utveckling på området skulle inte bara kräva att placeringsreglerna ändras, utan att staten är öppen för att släppa in fonderna som finansiärer av investeringar eller som ägare i befintliga anläggningar. Det behöver närmare analyseras vilka möjligheter det skulle ge för en långsiktigt god resursanvändning, med en ändamålsenlig fördelning av risker och en aktiv förvaltning av gemensamma tillgångar.

Privat kapital till infrastruktur

Förutsättningarna att kanalisera privat kapital till infrastruktur ser olika ut över världen även om de ekonomiska grundförutsättningarna är ganska lika. De flesta stater har till följd av olika budgetrestriktioner svårt att själva kortsiktigt öka investeringsvolymerna tillräckligt för att möta behoven av infrastruktur. Ett flertal länder uppmuntrar därför till ökade privata investeringar, framför allt inom ramen för offentlig-privata samarbeten (OPS). Australien och Kanada är exempel där investeringar från olika pensionsfonder haft stort genomslag. Två australiska pensionsfonder äger bland annat A-Train AB som driver Arlandabanan i Sverige.

Just Arlandabanan är det hittills enda svenska exemplet på ett OPS-projekt inom transportområdet. Det senaste decenniet har dock dörren för OPS-lösningar varit helt stängd från politiskt håll, alltid med argumentet att staten lånar billigast.

Svenskt Näringsliv anser att det är hög tid för ett mindre dogmatiskt förhållningssätt till offentlig-privata samarbeten. Det är sant att staten lånar billigast och inte har avkastningskrav som en privat aktör. Det är också troligt att tillskottet från privat håll knappast kan bli mer än marginellt på kort sikt sett utifrån hela den tolvåriga infrastrukturbudgeten.

Men det är i sig inte skäl för att helt avfärda möjligheten att pröva nya sätt att finansiera, fördela risker och förvalta tillgångar som ett komplement till statens grundläggande ansvar. På trafikområdet genomförs samarbeten framgångsrikt runt om i världen och i Sverige är det en självklarhet på de flest infrastrukturområden (bostäder, elnät, elektroniska kommunikationer) att dela ansvar och finansiering mellan privata och offentliga aktörer. Varför inte också pröva det gällande transportinfrastruktur? Kraven på samhällsekonomisk och transportpolitisk effektivitet ska naturligtvis kvarstå.

År 2000 föreslogs i en utredning från Näringsdepartementet en modell för infrastrukturfinansiering i partnerskap med den privata sektorn.²³ 2007 utarbetade VTI, Vägverket och Banverket gemensamt och på regeringens uppdrag en svensk modell för offentlig-privat samverkan vid infrastrukturinvesteringar.²⁴ Detta arbete har runnit ut i sanden för statens del. Arbetet bör snarast återupptas för att identifiera goda internationella modeller och exempel som kan ligga till grund för en bedömning av en svensk tillämpning av offentlig-privat samverkan inom ramen för den nationella plan som beslutas 2018.

Värdeåterföring från fastighetsägare

Offentliga investeringar i infrastruktur bidrar ofta till att fastigheter ökar i värde. Staten har genom Sverigeförhandlingen klart uttalat att man eftersträvar att de fastighetsägare som gynnas av en investering ska återföra delar av detta värde till samhället, så kallad värdeåterföring. Sverigeförhandlingen har dels lämnat förslag om ny lagstiftning för värdeåterföring genom exploateringsavtal, men också tagit fram analyser om lokal, tidsbegränsad fastighetsskatt för befintliga bostäder och kommersiella lokaler i samma syfte. Formerna för hur detta ska realiseras är ännu oklara och behöver konkretiseras.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Regeringen bör inför infrastrukturpropositionen hösten 2016 ta initiativ till en bred diskussion om hur och på vilket sätt alternativa finansieringsformer kan omsättas i infrastrukturinvesteringar som ett komplement till statens grundläggande finansieringsansvar.

Undvik politiska låsningar och utpekanden

En viktig förändring för att öka effektiviteten är att minimera låsningar av infrastrukturåtgärder på politiska grunder. Det handlar dels om att städa bort politiskt initierade orosmoment. För näringslivet är det skadligt med den ovisshet som tidigare rådde kring exempelvis Bromma flygplats och Förbifart Stockholm.

Det handlar också om att minska den åtgärdsprioritering som sker på politiska grunder utan direkt koppling till samhällsekonomiska analyser. Under de senaste planeringsomgångarna har regeringen tagit ställning till stora projekt redan innan riksdagen beslutat om de ekonomiska ramarna. I vissa fall har specifika åtgärder pekats ut redan innan direktiv givits till Trafikverket till att utreda den övergripande inriktningen för de kommande tolv åren.

En förklaring är att regeringen inte är beredd att avsätta resurser med mindre än att den ganska precis vet vad den får. Dessutom är det politiskt mer slagkraftigt att kommunicera en infrastruktursatsning om man kan precisera en vägsträcka eller ett järnvägsavsnitt istället för ett samlat miljardbelopp för de kommande tolv åren.

Dessa tendenser hos regeringen, oavsett partifärg, är begripliga. Men de omöjliggör en strukturerad, transparent och uppföljningsbar process, vilket skattebetalare, trafikanter och transportköpare kan förvänta sig när användningen av mer än 500 miljarder kronor beslutas i ett enda klubbslag i riksdagen respektive Rosenbad.

²³ Näringsdepartementet (2000)

²⁴ Arnek, M., L. Hellsvik, M. Trollius (2007)

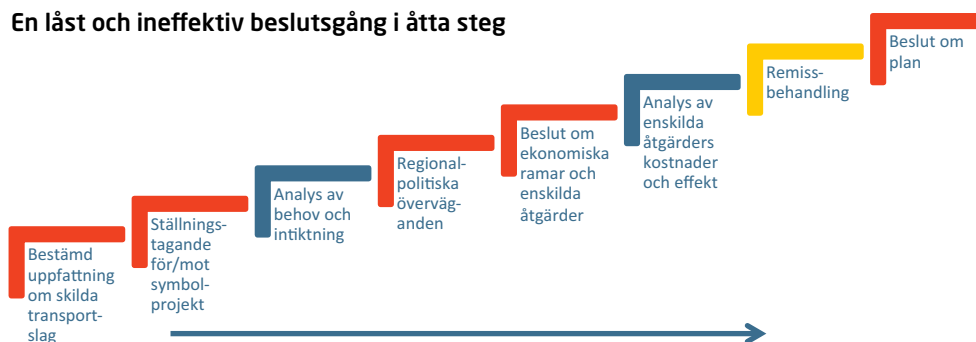
Inför den nationella plan som beslutades 2014 hade en stor del av utrymmet för investeringar öronmärkts av regeringen redan inför beslutet om infrastrukturpropositionen 2012. I september 2012, tre veckor före infrastrukturpropositionen beslutades och mer än ett och ett halvt år före den nationella planen beslutades, genomförde företrädare för regeringen en lång rad pressträffar runt om i landet och presenterade investeringsobjekt som regeringen avsåg att inkludera i de kommande planerna.

Den åtgärdsplanering som Trafikverket därefter genomförde, med samhällsekonomiska effektberäkningar och sedvanlig resurskrävande remissbehandling, fick därmed en begränsad betydelse för åtgärdsvalen.

Historien med politiskt utpekade projekt riskerar att upprepas. Innan den nu pågående inriktningsplaneringen ens påbörjats, konstaterade regeringen redan i budgetpropositionen hösten 2014, att den inom ramen för nästkommande infrastrukturplan avser att genomföra byggstart av Norrbottenabanan mellan Umeå och Luleå.

Hur en sämre och bättre beslutsgång ser ut illustreras i nedanstående två trappor, där de röda stegen tas av regering och riksdag, de blå av ansvariga myndigheter (främst Trafikverket) och de gula av samhället i stort.

En låst och ineffektiv beslutsgång i åtta steg



En öppen och effektiv beslutsgång i åtta steg



Ett undantag vad gäller politiskt styrda åtgärdsval handlar om möjligheten att åstadkomma olika former av regionala paketlösningar som involverar åtgärder och finansieringsbidrag på flera politiska nivåer. Då krävs ofta ett tidigt politiskt engagemang också vad gäller den specifika transportlösningen. Ett exempel är Stockholmsförhandlingen 2013 om utbyggd tunnelbana med finansiering från stat, kommun, landsting.

Den typen av politiskt drivna överenskommelser förutsätter full tydlighet om vad kommuner eller trafikanter faktiskt ska bidra till att finansiera. Helhetslösningar som pekas ut politiskt vid sidan av ordinarie planeringsprocesser, inkluderande åtgärder

som inte fullt ut effektberäknats, kan framför allt i stortstadsområdena spela en stor roll för att förbättra trafiksituationen och skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande och bör därför fortsatt eftersträvas.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Tidiga politiska utpekanden av specifika åtgärder bör undvikas för att infrastrukturplaneringen ska leda till en mer effektiv resursanvändning.
- ▶ Åtgärdsvalen i en ny nationell plan bör följa en beslutsgång som bygger på uppföljningsbara beräkningar av samhällsekonomisk effektivitet och god insyn för riksdag, myndigheter, näringsliv och andra remissinstanser.
- ▶ Regionala infrastrukturpaket som involverar åtgärder och finansiering på flera politiska nivåer kan motivera ett tidigt politiskt utpekande av specifika transportlösningar.

2.2 Prioritera stråken och transporterna som är viktigast för näringslivets utveckling

Infrastrukturprioriteringar för fler jobb

Den svenska regeringens övergripande mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Regeringen har, i uppdraget till Trafikverket att inriktningsplanera inför nästa infrastrukturproposition, uttryckt att *”ett robust, effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela landet”*. I uppdraget betonas att *”Sveriges geografi understryker transportbehovets betydelse för näringslivets konkurrenskraft. En del i detta är att exportföretagen ska kunna utvecklas. Detta understryks ytterligare genom regeringens ambitioner med en nyindustrialisering av Sverige.”*²⁵

Även om näringslivets förmåga att generera tillväxt och jobb inte specifikt är knuten till begreppet ”nyindustrialisering”, så är regeringen något på spåren. Sambanden som ges uttryck för, och som Svenskt Näringsliv till fullo instämmer i, kan lätt åskådliggöras i teorin:



Praktiken är mer komplicerad. Hur ser det ”effektiva transportsystem” ut, som stärker konkurrenskraften och exportmöjligheterna och ger jobb i hela landet?

Vad som ska ges prioritet är kontinuerligt föremål för diskussion utifrån skiftande ideologiska, branschmässiga eller regionala utgångspunkter. Då och då hänvisas det i dessa sammanhang till ”näringslivets behov”. En prioritering mellan enskilda åtgärder baserat på det samlade näringslivets behov är inte möjlig att göra. På ett övergripande plan har Svenskt Näringsliv ändå bilden klar över vad som bör styra valen av åtgärder:

- I en transportpolitik som tar sin utgångspunkt i näringslivets förmåga till jobbskapande bör prioritet ges till strategiska stråk för gods och persontrafik och till kapacitetshöjande åtgärder i arbetsmarknadsregioner i tillväxt och med trängsel.

²⁵ Regeringsbeslut (2015)

Slutför centrala stråkprojekt - med ökat internationellt fokus

Alla delar av Sverige, i princip varje ort, har företag som är beroende av väl fungerande godstransporter. Samtidigt kan inte alla väg- och järnvägssträckor betraktas som prioriterade. Staten har pekat ut ett antal centrala stråk och ett ”strategiskt trafikslagsövergripande nät”. Svenskt Näringsliv anser att strategiska stråk bör ges en ännu högre prioritet i kommande nationella plan.

I den nationella infrastrukturplan som beslutades 2014 var stråktänkandet inte tillräckligt omsatt i faktiska prioriteringar. Genomförandetiden var på flera punkter orimligt lång för åtgärder i det centrala godsstråk av riksintresse som näringslivet pekat ut. Nu behöver regeringen påskynda slutförandet av de centrala stråkprojekt som pekats ut men inte färdigställts. Åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter behöver tidigareläggas.

Utvecklingen går entydigt mot att Europas transportsystem sammanflätas i ett gränsöverskridande nät. EU får en allt större betydelse för finansiering och planering av medlemslänternas infrastruktur. Ett mycket strukturerat stråkperspektiv är styrande när prioritering görs av åtgärder inom EU:s infrastrukturbudget. Det ökar kraven på Sverige att höja standarden på de viktigaste stråken. Både i formell mening för att uppfylla EU:s krav, men framför allt för att näringslivets transporter ska ha konkurrenskraftiga villkor i ett internationellt perspektiv och knyta an på ett optimalt sätt till övriga Europas stora godsstråk, till exempel kopplat till hamnarna som ligger i de korridorer som EU enats om att prioritera. Den svenska planeringen behöver också i högre grad ta hänsyn till vad som planeras i den närmaste omvärlden, det vill säga i övriga Norden.

Regeringen meddelade under våren 2015 att Logistikforum avvecklats och att dialogen med näringslivet fortsättningsvis ska ske i trafikslagsvisa branschreferensgrupper. En fokusering på sådana trafikslagsvisa grupper gör att viktiga strategiska och övergripande perspektiv på godstransporterna riskerar att förloras.

Logistikforum och dessförinnan Godstransportdelegationen har gett kunskaper om multimodala flöden av gods och om betydelsen av samverkan mellan trafikslag liksom mellan varuägare, transportföretag och det offentliga. Utan ett fungerande trafikslagsövergripande forum för diskussioner om gods- och logistikfrågor riskerar olika aktuella frågor som kontinuerligt dyker upp inom transportområdet att få en ofullständig hantering. Enskilda möten i samband med årliga konferenser kan inte ersätta de mötesformer som avvecklats. Därför bör regeringen i samverkan med näringslivet inrätta ett forum eller annan gruppering, för en kontinuerlig transportslagsövergripande dialog mellan företrädare för regeringskansliet och näringslivet.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Åtgärder som ökar kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter bör tidigareläggas genom att regeringen påskyndar slutförandet av de centrala stråkprojekt som pekats ut men inte färdigställts.
- ▶ Sambanden mellan internationell och nationell infrastrukturplanering bör bli tydligare framöver, särskilt kopplat till EU:s utpekade stråk och korridorer.
- ▶ Ett Logistikforum för att underlätta för en bred kunskapsuppbyggnad rörande näringslivets transporter bör återinföras.

Säkra kompetensförsörjningen i tillväxtregionerna

Merparten av tillväxten och de nya jobben är koncentrerad till områden i Sverige där kollektivtrafiken och persontransporterna med bil nu slår i kapacitetstaket. Där tillväxten är högst, är också arbetslösheten lägst, bostadsbristen störst och pendlingen intensivast.

Utbyggd infrastruktur är i många fall en förutsättning för nya bostadsområden. Tillgången till mark att bygga på är inte problemet i storstädernas ytterområden. Tvärtom finns gott om byggbar mark i anslutning till landets hårdast belastade järnvägssträckor, inte sällan i närheten av stationer med pendeltåg. Problemet är att spåren redan i dag är fulla i rusningstid. Minsta störning för ett tåg får stora följd-effekter för hela trafiken.

En höjd kapacitet, ett spår till där det i dag finns bara ett, eller två spår till på riktigt hårt trafikerade sträckor som Stockholm-Uppsala eller Malmö-Lund, förändrar radikalt förutsättningarna att pendla och därmed de kommersiella förutsättningarna för bostadsbyggande. Utbyggd regional spårtrafik är nyckeln till fortsatt tillväxt i storstäderna, till exempel nya tunnelbanestationer i Stockholm, pendeltåg kopplat till Västlänken i Göteborg samt både över sundet och på den svenska sidan i Öresundsregionen.

Bättre möjligheter för cykling till arbetet har också en stark potential, både för att öka attraktiviteten hos en stad eller ett område och för att avlasta kollektivtrafiken och igenkorkade bilvägar. Planeringen av nya bostadsområden och nya vägar måste ske utifrån cykelperspektiv likaväl som att innerstädernas befintliga gatumiljöer behöver bli mer cykelvänliga. Cykelstrategier behövs framför allt på lokal och regional nivå.

Attraktiva stads- och gatumiljöer hänger i många fall på att vägtrafiken har goda alternativa färdvägar i form av förbifarter och ringleder. Att fortsatt bygga ut vägtrafiksystemen i tillväxtområdena är en nödvändighet för näringslivet och för att inte belastningen av innerstadsgatorna ska bli för stor. En successiv omställning till en fossiloberoende fordonsflotta kommer att minska miljöbelastningen, men trängselproblematiken kommer att kvarstå och tillta utan långsiktiga kapacitetsförstärkningar.

Attraktiva stadsmiljöer ställer också krav på en smart citylogistik. Framför allt storstadskommunerna måste jobba nära transportbranschen och näringsidkare för att säkerställa en effektiv varuförsörjning också i miljöer där man strävar efter att minska biltrafiken.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Utvecklingen av tillväxtregionernas infrastruktur och transporter bör inriktas mot att stärka pendlingsmöjligheterna och förutsättningarna för ett ökat bostadsbyggande.
- ▶ Attraktiviteten hos stadskärnor och dess trafikmiljöer bör stärkas genom förbifarter och ringleder för vägtrafiken, bättre möjligheter för cykling och en fungerande citylogistik.

Upprätthåll inrikesflyget för företagande i hela landet

Ett tillgängligt och väl fungerande inrikesflyg är i många delar av landet en avgörande förutsättning för att kunna bedriva affärer utanför hemmamarknaden, både inom och utom Sverige. Flyget stärker också möjligheterna att rekrytera nyckelpersoner och

medarbetare som bor på annan ort. Transportalternativen till Stockholm och vidare ut i världen är i många fall mycket begränsade och kommer fortsatt vara så även om järnvägsnätet byggs ut i södra delen av landet.

Täta avgångar och rimliga priser har stor betydelse för möjligheten att konkurrera. Höjda kostnader och en försämrad kapacitet slår direkt mot konkurrenskraften för enskilda företag och hela regioner.

Förutsättningarna att långsiktigt upprätthålla flygverksamhet är på många platser runt om i landet omgärdat av stor osäkerhet. Det hänger dels på tillämpningen av EU-regelverk kring statsstöd, men också på en politisk vilja i vissa läger att minska flygtrafiken. Därigenom dras förutsättningarna undan för ett kommersiellt flyg och i förlängningen för de regionala flygplatserna.

Flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen är god i dagsläget. Men Arlandas möjligheter att hantera både det ökande utrikesflyget och det för näringslivet så viktiga inrikesflyget är osäkra i ett längre perspektiv. Därför välkomnade Svenskt Näringsliv regeringens beslut i december 2015 att inte lägga ner Bromma i förtid. Vi välkomnar också att regeringens förhandlingsman nu istället ska fokusera på framtida kapacitet på Arlanda.

Regeringens ambitioner att höja kostnaderna för flyget genom en skatt på flygresor ger däremot ytterligare osäkerhet för näringslivet. En skatt på flygresor skulle öka företagens kostnader, eftersom resmönstren bara kan förändras marginellt. På längre sikt riskerar det bakomliggande syftet med skatten, att minska flygtrafiken, att få betydligt större och allvarigare följdverkningar för företagandet i hela landet.

Höjda kostnader går också stick i stäv med att regeringen aviserat en nationell flygstrategi för att utveckla trafikslaget för att öka tillgängligheten och företagens exportmöjligheter.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Regeringens ambition bör fortsättningsvis vara att garantera en framtida tillräcklig kapacitet på Arlanda.
- ▶ Näringslivet ser positivt på regeringens ambition om en nationell flygstrategi men planerna på en flygskatt bör skrotas.

Underlätta besöksnäringens utveckling

Den svenska besöksnäringen är i stark tillväxt och bidrar till arbetstillfällen i hela landet. Men tillgängligheten är ett påtagligt hinder för många attraktiva och unika destinationer.

Den ökande efterfrågan från turister ställer krav på alla trafikslag och möjligheten att smidigt kunna utnyttja flera av dem för att nå en viss destination eller upplevelse. Exempel på internationellt starka destinationer som är beroende av specifika men skiftande transportlösningar för just turister är Åre och Vimmerby. Arbetet med att skapa attraktiva destinationer för både inhemska och internationella besökare involverar såväl satsningar på utbyggda leder för cykelturism som successiv kapacitetshöjning och nya destinationer på Stockholm/Arlanda som är en central väg in för det internationella resandet till Sverige. Samtidigt är båt det vanligaste färdmedlet för utländska besökare till Sverige. Därför måste hamnar och övrig infrastruktur för sjötransporter utformas för besökare lika väl som för godstransporter.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- Infrastrukturplaneringen bör identifiera vilka destinationer av särskild betydelse för den svenska besöksnäringen som har möjlighet att utvecklas vidare genom en förstärkning av transporterna och kapaciteten hos infrastrukturen.

2.3 Styrmedel för hållbar utveckling och ökad konkurrenskraft

Minskad rörlighet inget alternativ – ökad effektivitet är lösningen

Näringslivet står bakom en omställning av transportsektorn för att minska fossilberoende och utsläpp av växthusgaser. Samtidigt är ökade transporter ett uttryck för ökade aktiviteter i samhället och i grunden något positivt. Det som måste eftersträvas är att rörlighet och tillgänglighet ska kunna öka, samtidigt som utsläpp och andra negativa effekter minskar.

Det pågår en kontinuerlig energieffektivisering inom transportbranschen. Eftersom bränsle i många fall är en stor kostnadspost, finns vid sidan om miljöaspekter också starka ekonomiska incitament till mer effektiva transporter. Politiska beslut behöver inriktas på att skapa förutsättningar för transporteffektivitet genom teknisk utveckling och ett bra samarbete mellan de olika aktörerna.

Skatter, avgifter och regelverk ska fungera innovations- och teknikdrivande för miljöarbetet, inte tillväxthämmande. Ekonomiska styrmedel för att uppnå klimatmål måste vara konsekventa och långsiktigt förutsägbara för att ge goda incitament för både producenter och konsumenter av fordon och drivmedel.

Ett Nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning bör inrättas med det nationella sektorsöverskridande samarbetet på trafiksäkerhetsområdet, ”noll-visionen”, som förebild. Rådet bör involvera alla berörda aktörer och arbeta utifrån väl definierade och analyserade etappmål och med årlig resultatuppföljning.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- Transportpolitiken ska inriktas mot att öka transporternas effektivitet inte mot att minska rörligheten.
- Skatter och avgifter på trafikområdet ska vara innovationsdrivande, inte tillväxthämmande.
- Ett Nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning bör inrättas.

Översyn av skatter och avgifter på transporter

Riksdagen har på regeringens förslag beslutat om kraftigt höjda drivmedelsskatter för kommande år inklusive en helt ny princip om årliga uppjusteringar. En vägsplitage-skatt för den tunga trafiken har aviserats, banavgifterna fortsätter att öka, svavel-direktivet har införts och ambitionen finns att införa en flygskatt.

Vad de sammantagna effekterna av detta blir, finns inga beräkningar på. Det saknas en överblick för hur det ökade skattetrycket påverkar Sveriges och det svenska näringslivets konkurrenskraft.

Det krävs nu en helhetssyn där det också klargörs vilka skattenivåer som är motiverade för att täcka trafikens samhällsekonomiska kostnader, hur skatter och avgifter

därutöver används för att styra människors beteenden och hur skatter på trafiken vid sidan av detta har ett rent finansierande syfte för statliga åtgärder på en rad andra politikområden.

Särskilt i ljuset av klimatutmaningen, och det konstanta tryck som den medför efter nya åtgärder och utvecklade styrmedel, är det ohållbart att fortsätta som nu, där olika skatter diskuteras och höjs var för sig.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Regeringen bör ta ett samlat grepp över det totala skatte- och avgiftsuttaget inom transportsektorn.
- ▶ En utredning eller en samlad översyn bör snarast genomföras för att klargöra transportskatternas användning och effekterna på den svenska konkurrenskraften.

Regeländringar för miljösmarta lösningar

Utöver långsiktiga tekniskiften, bränslebyten och beteendeförändringar finns åtgärder som i närtid och genom förhållandevis enkla regeländringar kan effektivisera i synnerhet godstransporterna. Ett sådant verktyg är att öka fordonens lastkapacitet.

Det gäller samtliga transportslag, att ju längre eller större ett fordon, tåg, fartyg eller flygplan är, desto mindre blir energiåtgången per ton eller personkilometer. För att ta ytterligare kliv i fordonsutvecklingen för att effektivisera transporterna krävs i många fall ändringar i regelverk, tillåtelse från myndigheter och i vissa fall anpassningar av infrastrukturen, vilket transportbranschen själva inte råder över. Att byta ut äldre fordon mot nya med effektivare motorer som ger mindre utsläpp är en del i omställningen. Men förnyelsen av fordon får mycket större genomslag om själva motoreffektiviteten kan kombineras med andra aspekter som förbättrar lastkapaciteten och minskar det antal kilometer som behöver köras.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Regeringen bör nationellt och inom EU verka för ökad transporteffektivitet genom att längre och tyngre fordon tillåts för godstransporter.

Global klimatnytta genom svensk konkurrenskraft

Sverige är idag ett föredöme på klimatområdet med låga och minskande utsläpp av växthusgaser. För att även framöver vara ett föredöme behöver fokus vara på hur vi bidrar till att minska de globala utsläppen på ett kostnadseffektivt sätt och med fortsatt ekonomisk tillväxt. Politiska mål och strategier måste vara långsiktiga, men samtidigt flexibla gentemot förändringar vi inte själva styr över.

Yttre faktorer kan snabbt förändra förutsättningarna på energimarknaderna och påverka teknikutvecklingen. De internationella förhållandena påverkas i hög grad av om kraftfulla globala klimatavtal kommer till stånd, eller om utvecklingen styrs av fragmenterade åtgärder för enskilda länder eller regioner.

När företag i ett land påförs kostnader som omvärlden inte berörs av ökar risken för snedvriden konkurrens. Det gäller inte minst priset på koldioxid. I avsaknad av ett globalt pris på koldioxid finns det risk för så kallad koldioxidläckage. Företag med

stora kostnader kopplade till nationella mål och styrmedel får en nackdel jämfört med konkurrenter utomlands som inte har de kostnaderna. På sikt ökar det risken för att företag styr investeringar till delar av världen där kostnaden inte finns.

Resultatet av skärpta skatter och regler på klimatområdet riskerar därmed att bli – inte lägre utsläpp på en global nivå – utan en gradvis omflyttning av produktion till länder med låga krav. Effekter i form av koldioxidläckage visar sig på lång sikt, i en långsam och gradvis process av förändrade investeringsmönster. Men klart är att risken för omflyttning ökar ju mer globala marknader som företagen verkar på.

Successivt skärpta, förutsägbara och internationella teknik- och utsläppskrav upprätthåller svensk konkurrenskraft och skapar exportmöjligheter på en global miljöteknikmarknad. Genom ökad fossilsnål produktion i Sverige kan vårt globala bidrag till klimatfrågans lösning bli större än om fokus endast är på nationella utsläpp.

Svenskt Näringsliv föreslår:

- ▶ Förbättrade möjligheter för export av svenska varor och tjänster som bidrar till att minska klimatutsläppen i andra länder bör vara en central strategi i klimatpolitiken.

Litteraturförteckning

- Arnek, M., L. Hellsvik, M. Trollius (2007), "En svensk modell för offentlig-privat samverkan vid infrastrukturinvesteringar" Rapport framtagen av en för Banverket, VTI och Vägverket gemensam arbetsgrupp.
- Börjesson, Maria och Eliasson, Jonas (2015) "Kostnadseffektivitet i valet av infrastrukturinvesteringar", Centre for Transport Studies, KTH
- Copenhagen Economics (2015) "Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft"
- EU-kommissionen (2011) Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM (2011) 144
- Finansdepartementet (2015a) Kommitteredirektiv 2015:47, "Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar"
- Finansdepartementet (2015b) Kommitteredirektiv 2015:106, "Skatt på flygresor"
- Finanspolitiska rådet (2015) "Svensk finanspolitik – Finanspolitiska rådets rapport 2015"
- Företagarpanelen Norrbotten (2015) Snabbfrågor: konsekvenser av införd flygskatt. Undersökning genomförd av TNS Sifo för Svenskt Näringsliv,
- KTH Järnvägsgrupp (2013) "Merkostnader för industrin vid trafikavbrott och förseningar"
- Lakshmanan, T.R & Anderson W (2002) "Transportation infrastructure, freight services sector and economic growth"
- Nelldal, B.L. (2014) "Större trafikavbrott vid Sveriges järnvägar 2000–2013 och dess effekter på transportkunderna"
- Nelldal, B.L. (2015) "Större trafikavbrott vid Sveriges järnvägar preliminär redovisning för 2014"
- Näringsdepartementet (2000), Ds 2000:65, "Alternativ finansiering genom partnerskap"
- Proposition 2012/13:25, "Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem"
- Proposition 2015/16:1, "Budgetpropositionen för 2016, utgiftsområde 22"
- Ratio (2015) "Företagandets villkor i internationell belysning"
- Regeringsbeslut (2015) "Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029" (N2015/4305/TIF)
- Riksrevisionen (2010) "Underhåll av järnvägar" (RiR 2010:16)
- SNS (2012) "Enkla regler – svåra tider: behöver stabilitetspolitiken förändras – Konjunkturrådets rapport 2012"

SOU 2013:84, ”Fossilfrihet på väg”

SOU 2015:42, ”Koll på anläggningen”

Stockholmsförhandlingen (2013) ”Utbyggd tunnelbana för fler bostäder”

Svenskt Näringsliv (2013a) ”Infrastrukturskulden”

Svenskt Näringsliv (2013b) ”Tillväxtfrämjande investeringar i infrastruktur – förslag till ett nytt infrastrukturpolitiskt ramverk”

Trafikanalys (2015) Rapport 2015:11 ”Svaveldirektivets införande – branschens förberedelser”

Trafikverket (2013) Utredningsrapport, Olycka – Urspårning tåg 4371 Storsund-Koler 2013-05-11

Trafikverket (2015a) ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029”, 2015:180

Trafikverket (2015b) ”Utbyggnadsstrategier och förhandlingsunderlag för höghastighetsjärnvägar, 2015:241

Transportstyrelsen (2015), Trafikprognos luftfart, 2015-2021 höst

VTI (2013) ”Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler”

WSP (2015) ”Flygskatt – en samhällsekonomisk analys”

www.svensktnaringsliv.se

Storgatan 19, 114 82 Stockholm

Telefon 08-553 430 00