

INSPEL TILL GODSSTRATEGI

- ETT EFFEKTIVT OCH KLIMATSMART LOGISTIKSYSTEM SOM FRÄMJAR KONKURRENSKRAFT, HANDEL OCH SYSSELSÄTTNING I HELA LANDET



INNEHÅLL

Förord	3
Sammanfattning	5
Inledning – industrins förutsättningar och en vision för godstransporter	7
Industrins förutsättningar.....	7
En vision för godstransporter.....	8
Inspel till godsstrategin – industrins önskemål för utveckling av transportsystemet	11
Logistik och konkurrenskraft med fokus på godstransporternas nytta	11
Transportpolitiska målet med tillgänglighet som främsta fokus.....	12
Bättre infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv.....	13
Automatisering, digitalisering, elektrifiering och horisontella samarbeten har stor betydelse för utvecklingen av den svenska konkurrenskraften.....	15
Effektivitet i alla trafikslag (fordon) utifrån respektive trafikslags förutsättningar ...	16
Transportsektorns kompetensförsörjning måste stärkas.....	19
Effektiva skatter och avgifter som tar hänsyn till konkurrenskraften	19
Det fortsatta arbetet med implementering av godsstrategin	20



FÖRORD

Industrirådet samlar företrädare för företag och anställda i den svenska industrin. Medlemmar är ett 20-tal organisationer, både fackliga och bransch- och arbetsgivarorganisationer¹. Dessa står för en stor del av svensk export, innovationer och jobb. Industrirådet för löpande en dialog med regeringen i frågor som rör förutsättningarna för industrins konkurrenskraft. För bland annat detta ändamål har Industrirådet utsett ett Industrins utvecklingsråd som ansvarar för att verksamheten utvecklas i enlighet med samarbetsavtalets innehåll och anda. Utgångspunkten i arbetet är hur politiken bäst kan bidra till vårt lands övergripande mål – att vara en ledande välfärdsnation, med framgångsrika företag, utvecklande arbeten och en långsiktigt hållbar tillväxt.

I samband med Utvecklingsrådets möte den 23 februari 2017 beslutades att skapa en ny arbetsgrupp kallad *Arbetsgruppen transporter och infrastruktur*. Den nya arbetsgruppen gavs bland annat i uppdrag: att bereda frågor som är relevanta för parterna och ta fram underlag med gemensamma ståndpunkter för Industrirådets parter. Redan i september 2016 hade Industrirådet ordnat ett Industrisamtal, tillsammans med regeringen och Almega, med tema transporter och infrastruktur. Gemensamma ståndpunkter och ställningstaganden inom området transporter och infrastruktur fanns därmed att utgå ifrån. Industrins behov utgörs både av godstransporter och av personresor. Under hösten 2017 började arbetsgruppens arbete. Gruppen beslutade att ta fram ett inspel till regeringens arbete med godsstrategi och det är resultatet av detta arbete som du nu håller i handen.

Detta inspel till godsstrategin beslutades av Utvecklingsrådet på dess möte 6 mars 2018.

Arbetsgruppen för transporter och infrastruktur:

Karolina Boholm, *Skogsindustrierna (sammankallande)*

Aleksandar Zuza, *Industrifacket Metall*

Alen Musaefendic, *Unionen*

Henrik van Rijswijk, *Livsmedelsföretagen*

Jenni Ranhagen, *Jernkontoret*

Johan Sittenfeld, *Sveriges Ingenjörer*

Karin Ewelönn, *GS Facket för skogs-, trä- och grafisk bransch*

Katarina Lundahl, *Unionen*

Per Ahl, *Svemin*

Pär Hermerén, *Teknikföretagen*

¹ Industrirådet består av följande organisationer: Grafiska Företagens Förbund, GS Facket för skogs-, trä- och grafisk bransch, IF Metall, IKEM – Innovations- och kemiindustrierna, Industriarbetsgivarna, Jernkontoret, Livsmedelsarbetareförbundet, Livsmedelsföretagen, Skogsindustrierna, SLA Skogs- och Lantarbetsgivarförbundet, Svemin, Sveriges Ingenjörer, Teknikföretagen, TEKO Sveriges Textil- & Modeföretag, TMF Trä- och Möbelföretagen, Unionen.



SAMMANFATTNING

Sverige har en lång industritradition som skapat en rad världsledande företag inom olika branscher. Svensk industri är beroende av en global marknad som kännetecknas av hård konkurrens från företag både i etablerade och nya industriländer. Industrins företag och branscher utvecklas och förändras i takt med globaliseringens påverkan. Tillsammans med ändrad efterfrågan, snabb teknisk utveckling, klimathot och politiska och sociala förändringar i vår omvärld ställer detta allt större krav på industrin. Viktiga förutsättningar är exempelvis en utbyggd infrastruktur, väl fungerande transporter och klimatomställningen av transportsektorn.

Klimatet är en avgörande fråga för vår framtid. Utmaningen är att minska klimatpåverkan genom insatser som inte leder till försämrad välfärd. För att behålla sin konkurrenskraft, och även fortsatt kunna bidra till välfärden, behöver industrin bland annat en politik som uppmuntrar/främjar effektivare transporter och som driver och skapar incitament till innovation och utveckling. Miljö och ekonomi går hand i hand om utgångspunkten är att transporterna effektiviseras.

En gemensam vision för godstransporter behövs och industrin har samlats kring denna:

”Ett effektivt och klimatsmart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet.”

Följande områden, med många angelägna åtgärder inom varje område, anser industrin att regeringen bör inkludera i en godsstrategi:

- Logistik och konkurrenskraft med fokus på godstransporternas nytta
- Transportpolitiska målet med tillgänglighet som främsta fokus
- Bättre infrastrukturplanering utifrån ett godsperspektiv
- Automatisering, digitalisering, elektrifiering och horisontella samarbeten har stor betydelse för utvecklingen av den svenska konkurrenskraften
- Effektivitet i alla trafikslag (fordon) utifrån respektive trafikslags förutsättningar
- Transportsektorns kompetensförsörjning måste stärkas
- Effektiva skatter och avgifter som tar hänsyn till konkurrenskraften

Industrirådet önskar se att regeringen tillsätter ett logistikråd. Rådet kan vara Infrastrukturministerns diskussionsforum i väsentliga frågor inom transportpolitiken och utgå från godsets perspektiv. Logistikrådet bör bestå av representanter för hela logistikkedjan med varuägare (transportköpare), fackförbund, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare. Logistikrådet kan framöver ha en central roll i det fortsatta arbetet med implementeringen av godsstrategin.



INLEDNING – INDUSTRINS FÖRUTSÄTTNINGAR OCH EN VISION FÖR GODSTRANSPORTER

INDUSTRIENS FÖRUTSÄTTNINGAR²

Sverige har en lång industritradition som skapat en rad världsledande företag inom olika branscher. Trots att många av dessa idag har en stor del av sin verksamhet utomlands finns ofta huvudkontor, produktutveckling och avancerad produktion i Sverige. Dessa företag bidrar på ett avgörande sätt till det industriella kunnandet och utvecklingskraften i Sverige. Samtidigt spelar mindre och medelstora industrieföretag en betydelsefull roll som utvecklare av nya branscher och produkter samt som leverantörer och strategiska partners till de stora företagen.

Svensk industri är beroende av en global marknad som kännetecknas av hård konkurrens från företag både i etablerade och nya industriländer. På efterfrågesidan har en förändring skett där tyngdpunkten på marknaden för många av de varor och tjänster som produceras av svensk industri förskjutits bort från Sverige och Europa mot de nya tillväxtländerna. Ett ökat innehåll av inbäddade och kompletterande tjänster är idag viktigt som konkurrensfaktor när svenska varor säljs utomlands.

Industrins företag och branscher utvecklas och förändras i takt med globaliseringens påverkan. Tillsammans med ändrad efterfrågan, snabb teknisk utveckling, klimathot och politiska och sociala förändringar i vår omvärld ställer detta allt större krav på utvecklingskraft och omställningsförmåga hos företagen och de anställda. Medarbetarnas kompetens och hur denna nyttiggörs i företagen spelar en avgörande roll för att upprätthålla och utveckla konkurrenskraften.

Politiska beslut har stor betydelse för industrin. Viktiga förutsättningar är exempelvis en utbyggd infrastruktur, väl fungerande energiförsörjning till konkurrenskraftiga priser, industrirelevanta utbildningar av hög kvalitet, liksom frågor som rör beskattning och förutsättningar för ägande av företag. Det faktum att politiken har inflytande över villkor och begränsningar för industrins verksamhet understryker behovet av en nära dialog mellan industrins parter och regering och riksdag.

Sveriges medlemskap i EU innebär att många politiska beslut av betydelse för industrin fattas på europeisk nivå. Det gäller även inom områden som transporter, infrastruktur och klimatomställningen av transportsektorn. Den gemensamma hemmamarknaden inom EU möjliggör en konkurrensneutral utformning av lagar och regelverk och underlättar harmonisering/standardisering av villkoren, inte minst inom miljöområdet. I det europeiska samarbetet är det samtidigt viktigt att säkerställa att hänsyn tas till väsentliga svenska industriintressen.

² Förutsättningar enligt Industriavtalet.

EN VISION FÖR GODSTRANSPORTER

Handel förutsätter transporter, såväl godstransporter som personresor, och är beroende av både import och export i globala värdekedjor. En gemensam vision för godstransporter behövs och industrin har samlats kring denna:

Ett effektivt och klimatsmart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet.

Den allt hårdare globala konkurrensen leder till skärpta krav på ständiga förbättringar för både näringslivet och Sverige som nation. Sverige har under lång tid legat i framkant vad gäller transporter och logistik, men kan inte vila på gamla meriter. Omvärlden förändras snabbt och utvecklingen måste hela tiden föras framåt. Att begränsa transporter är att begränsa handel, alltså kan Sverige inte ha en politik som begränsar transporterna. Istället måste en politik föras som uppmuntrar till effektivare transporter och som driver och skapar incitament till innovation och utveckling. Vi behöver en politik som fokuserar på morötter istället för på piskor.

Klimatet är vår allra största utmaning och Sveriges mål är att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Transportsektorn ska minska utsläppen med 70 procent till 2030, enligt Klimatlagen. För att nå dit måste alla möjligheter tas tillvara. Utmaningen är att minska klimatpåverkan genom insatser som inte samtidigt leder till försämrad välfärd. Miljö och ekonomi går hand i hand om utgångspunkten är att transporterna effektiviseras. Ur industrins perspektiv finns inget motsatsförhållande eftersom klimatsmarta transporter ger god transportekonomi. Exempel som högkapacitetsfordon³, och horisontella samarbeten⁴ illustrerar detta. I båda fallen är det trafikarbetet som minskar men inte transportarbetet⁵. Ytterligare exempel där miljö och ekonomi går hand i hand är automatisering, platooning⁶ och elvägar.

En politik som tar sin utgångspunkt i hur vi minskar transporterna, det vill säga transportarbetet, har mindre chans att lyckas eftersom det betyder reducerad handel, minskade exportinkomster till landet och därmed försvagade möjligheter till välfärdssatsningar. Trafikarbetet kan minska men inte transportarbetet. Utgångspunkten för godstransporter måste vara en politik som samlat ser till hela transportkedjan, det som kallas logistik, och inte enbart till infrastrukturen eller varje trafikslag för sig. Logistikern

3 Ett högkapacitetsfordon är ett fordon som kan ta mer last än normalt vid varje transport genom att lastbilen är tyngre och/eller längre än en konventionell lastbil.

4 Ett horisontellt samarbete kännetecknas av att flera transportköpare samarbetar och fyller varandras tomtransporter. Se mer i fotnoten på sidan 15.

5 Skillnad mellan transportarbete och trafikarbete: Om ett företag ska förflytta 160 ton gods från en terminal till en mottagare 10 mil bort utförs ett transportarbete som är $160\text{ton} \times 100\text{km} = 16\,000$ tonkilometer (tonkm). Det transportarbetet kan utföras av en lastbil som tar 40 ton last vid varje vända. Det betyder att det behövs 4 vändor med lastbilen för att förflytta dessa 160 ton. I exemplet finns ingen returlast och därför kör lastbilen tur och retur 200 km (100x2) vid varje vända. Trafikarbetet är därmed $200\text{km} \times 4$ (vändor) = 800 fordonskilometer (fkm). Om lastbilen skulle ersättas med en effektivare lastbil som kan ta 50 procent mer gods vid varje tillfälle (sådana lastbilar finns och rullar på försök i forskningsprojekt) räcker istället med 2 vändor. Då blir trafikarbetet istället 400 fordonskilometer (fkm). Mängden gods är den samma och transportarbetet på 16 000 tonkm är också detsamma men trafikarbetet har minskat med 50 procent från 800 fordonskilometer till 400 fordonskilometer.

6 Platooning är när flera lastbilar kör tillsammans i en lastbilskonvoj. I en konvoj med exempelvis fyra lastbilar är det den främsta lastbilen som leder hela konvojen och de efterföljande lastbilarna kan ligga tätt efter varandra för att minska luftmotstånd och bränsleförbrukning.

utgår från helheten och inte från de enskilda delarna. Logistiken utgår också från handel och från företagen, det vill säga varuägarna, som är transportköpare.

Att skapa effektiva logistiksystem som främjar handel och minimerar utsläpp är fullt möjligt. Sverige har bättre förutsättningar än många andra länder att genomföra detta. Det geografiska läget i utkanten av Europa med långa transportavstånd gör att olika typer av förbättringsinsatser kan ge goda resultat, såväl ekonomiskt som klimat- och miljömässigt. En lång tradition av samverkan mellan politiskt ansvariga, myndigheter, näringsliv och universitet och högskolor är en bra grund att stå på då de nödvändiga satsningarna ska genomföras.





INSPEL TILL GODSSTRATEGIN – INDUSTRINS ÖNSKEMÅL FÖR UTVECKLING AV TRANSPORTSYSTEMET

Detta kapitel samlar de åtgärder industrin anser behövs för att godstransporter i Sverige ska kunna fortsätta att utvecklas och effektiviseras och samtidigt ge förbättrad konkurrenskraft för svenska företag. Åtgärderna listade i detta kapitel avser det Industrirådet anser att regeringen bör inkludera i arbetet med en godsstrategi, och som styr mot visionen: *Ett effektivt och klimatsmart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, handel och sysselsättning i hela landet*. Vissa åtgärder återfinns under flera rubriker eftersom samma åtgärd kan ha bäring på olika områden.

Visionen syftar till fungerande transporter och infrastruktur i hela landet. Vissa åtgärder som nämns nedan har extra stor vikt för **landsbygden, eller landområden utanför tätorter. För att tydliggöra dessa åtgärder markeras de med en asterisk ***.

Precis som inom andra politikområden så är långsiktiga regler och stabila förutsättningar viktigt inom den förda transportpolitiken.

LOGISTIK OCH KONKURRENSKRAFT MED FOKUS PÅ GODSTRANSPORTERNAS NYTTA

Behovet av godstransporter är en naturlig följd av att svenska företag är konkurrenskraftiga på världsmarknaden. För Sverige innebär en konkurrenskraftig industri inkomster till landet och möjlighet att satsa på andra politikområden så som välfärden. Många gånger möts dock industrin av myndigheter med utgångspunkten att godstransporterna är ett problem eller att begreppet konkurrenskraft avgränsas till trafikslagens relativa konkurrenskraft inom landet. För industrin är alla trafikslagen viktiga och står sällan mot varandra. Istället behövs alla trafikslagen i en logistikkedja som ofta har sitt slut utanför Sveriges gränser. För industrin är konkurrenskraft förmågan att konkurrera på en internationell marknad.

- Myndigheter som på något sätt påverkar transport- eller miljöpolitiken bör i sitt regleringsbrev få instruktion om att främja godstransporter genom ett synsätt att alla trafikslagen behövs och ska effektiviseras utifrån sina förutsättningar. Även nyttan med godstransporter och vikten av internationell konkurrenskraft för svenska företag bör ingå i myndigheternas regleringsbrev.
- Ett logistikråd bör tillsättas. Rådet kan vara Infrastrukturministerns diskussionsforum i väsentliga frågor inom transportpolitiken och utgå från godsets perspektiv. Logistikrådet bör bestå av representanter för hela logistikkedjan med varuägare (transportköpare), fackförbund, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare. Logistikrådet har en central roll i det fortsatta arbetet med implementeringen av godsstrategin.

TRANSPORTPOLITISKA MÅLET MED TILLGÄNGLIGHET SOM FRÄMSTA FOKUS

Den övergripande styrningen för det svenska transportsystemet sker genom det transportpolitiska målet som är beslutat av riksdagen flera gånger. Målet består av ett funktionsmål och ett hänsynsmål, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Första meningen i det övergripande funktionsmålet – *transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet* – tydliggör att tillgänglighet är en utgångspunkt i transportpolitiken. För industrin är tillgänglighet ofta det grundläggande behovet tillsammans med tillförlitlighet. En logistikkedja är inte starkare än sin svagaste länk. Industrin skulle dock önska ännu större fokus på tillgänglighet eftersom problem i transportsystemet ofta uppstår till följd av dålig tillgänglighet. Detta blir extra kännbart för de industrier som verkar på landsbygden. Brister märks till exempel vad gäller vinterväghållning (snöröjning), underhåll och bärighet för alla transportslag.

- Tillgänglighet bör fortsatt vara det övergripande målet för transport- och infrastrukturpolitiken.*
- Staten måste skyndsamt ta fram en investeringsplan för nya isbrytare eftersom de gamla är uttjänta och behöver ersättas fram till 2030. Finansiering bör ske via den nationella planen, som därmed bör kompletteras för perioden 2018–2029.*
- Vinterväghållning på sjövägen (isbrytning) måste likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och bör därför finansieras på samma sätt via Trafikverkets anslag för drift och underhåll. Sjöfartsverket kan fortsätta med att ha det operativa ansvaret.*
- Trafikverket bör åläggas att ta fram en underhållsplan som sträcker sig 20 år framåt i tiden. Intentionen ska vara att ta igen det eftersläpande underhållet, så att verket på sikt bara utför förebyggande underhåll⁷. Underhållsplanen måste tydligt visa vilka anslag för underhåll som behövs för att nå förebyggande underhåll. Trafikverket har tagit fram en underhållsplan men den sträcker sig bara fyra år framåt vilket är för kort tid för ett systematiskt arbete med underhåll.*
- Alla järnvägsbanor, som är viktiga för industrin, ska under perioden 2018–2029 underhållas så att kvaliteten motsvarar vad banorna en gång byggdes för. En praxis för vad som kan anses som lägsta acceptabla nivå på underhåll bör utformas av Trafikverket. Denna praxis utgör därefter ”bottenplattan” i det fortsatta underhållsarbetet.*
- Industrin bör ges rätt att höras innan Trafikverket beslutar om nedläggning av järnvägsbanor. Enligt Järnvägsförordningen anges att Trafikverket, utöver myndigheter, bara ska ta in yttranden från järnvägsföretag.*
- Underhåll för vägar bör öka ytterligare i nationella planen för 2018–2029 så att kvaliteten på vägnätet inte försämras under perioden.*

7 Eftersläpande underhåll är dyrare än förebyggande underhåll och uppskattas till ungefär fyra gånger så dyrt (Källa: Utredningen om järnvägens organisation, SOU 2015:110 *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten*)

- Bärighetsanslaget, det vill säga den del av underhållsanslaget som avser vägar med sämst bärighet, bör höjas i den nationella planen för att skapa möjligheter för industriutveckling i hela landet.*
- Regelverket för enskilda vägar bör ses över och bidraget bör indexeras.*

BÄTTRE INFRASTRUKTURPLANERING UTIFRÅN ETT GODSPERSPEKTIV

Infrastrukturens bidrag till ökad tillväxt i ett land är väl känt. Trots detta är det många industrier som har svårt att få behoven tillgodosedda. En bidragande anledning är godsets låga värdering i de samhällsekonomiska kalkylerna, men också att industrins transportbehov sträcker sig över många regioner och ofta har internationella kopplingar. Industrin har länge efterfrågat att ett stråk- och nodtänkande ska genomsyra alla infrastrukturinvesteringar. Infrastrukturplaneringen sker inte på det sättet idag utan utgår från många små delprojekt. Ostkustbanan är en illustration med 17 delprojekt trots att banan är en lång, sammanhållen enkelspårig järnväg. Även byggande av infrastruktur är ett område i behov av ny teknik och innovation. Infrastrukturen kan utvecklas genom en upphandling som tydligare fokuserar på funktion och som stimulerar innovation.

Allmänt om infrastruktur

- Regeringens tidigare uppdrag till Trafikverket att koppla bostadsinvesteringar till infrastrukturutbyggnad bör kopieras för att till nästa nationella plan även omfatta industriinvesteringar. Idag har Trafikverket ingen process för att göra motsvarande vid industriinvesteringar, varför flera stora investeringar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen⁸.*
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de industrier som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i produktionskapacitet.*
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utarbeta nya arbetssätt för att bättre fånga godstransporternas behov av stråk i infrastrukturplaneringen.*
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att redovisa genomförda åtgärder, enligt Fyrstegsprincipen⁹, för att säkerställa hög effektivitet i transportsystemet och att befintlig infrastruktur användas bättre.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att driva innovation och ny teknik vid upphandling av infrastruktur.
- Regeringen bör se till att anslagskrediten till Trafikverket är generös så att det finns möjlighet för verket att vara flexibelt och få ut så mycket infrastruktur som möjligt för pengarna.

8 Exempel på detta är SCA:s investering i Östrand och den nya hamnen i Norvik.

9 Fyrstegsprincipen är ett arbetssätt som Trafikverket tillämpar, vilket innebär att åtgärder och förbättringar i infrastrukturen ska prövas stegvis. Syftet är att försöka hitta mindre omfattande, men mer effektiva, åtgärder än att bygga ny infrastruktur. Målet är alltså att finna de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Steg 1 "Tänk om", Steg 2 "Optimera", Steg 3 "Bygg om", Steg 4 "Bygg nytt".

Investeringsobjekt¹⁰ som bör läggas till eller prioriteras högre i nationella planen och därmed genomföras under planperioden 2018–2029

- Industrins tre prioriterade infrastrukturprojekt slutförs och tidigareläggs:
 - o Kompletta dubbelspår på hela sträckan Hallsberg-Mjölby
 - o Hela stråket Bergslagsbanan/Väster-om-Vänern
 - o Femte etappen av Hamnbanan till Göteborgs Hamn
- Investeringar i nya isbrytare inkluderas i planen.
- Investeringar av ytterligare elvägar inkluderas i planen.
- Investeringspotten för marknadsåtgärder på järnväg höjs från 100 till 200 miljoner kronor per år, vilket därmed ger en ännu mer snabbfotad beslutsordning för godstrafiken.
- Infrastrukturåtgärder enligt redan genomförda överenskommelser i EUs TEN-T¹¹ färdigställs för att ge transportkorridorer (stråk) med internationella kopplingar rätt standard och funktion.
- Implementeringen av 74 tons lastbilar, och tillhörande vägnät med bärighetsklass 4 (BK4)¹², klassas om i den nationella planen från anslagsposten underhåll (bärighet) till anslagsposten utveckling av transportsystemet.

Samhällsekonomiska kalkyler

- Regeringen bör ge Trafikverket, VTI och Trafikanalys i uppdrag att utvärdera, uppdatera och utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar för gods. Det gäller utveckling av godstidsvärden och möjlighet att räkna på potential till förädlingsvärde istället för bara varuvärde. Utan detta arbete kommer godstrafiken aldrig kunna visa att infrastrukturinvesteringar för gods är samhällsekonomiskt lönsamma. Ett långsiktigt uppdrag om att utveckla metodiken för nettonuvärdeskvoterna (NNK) för gods skulle ge politiken ett bättre beslutsunderlag.

¹⁰ För underhåll av infrastrukturen se punkter under rubriken *Transportpolitiska målet*.

¹¹ TEN-T står för transeuropeiskt nätverk för transporter och är det stomnät av transportkorridorer genom Europa som EU arbetar med för att främja effektivare godsflöden.

¹² I Sverige finns numera fyra bärighetsklasser där det allmänna vägnätet främst är bärighetsklass 1 (BK1) medan vissa kommunala och lågtrafikerade vägar ibland är BK2 eller BK3. I och med beslutet om att införa lastbilar med maximal bruttovikt på 74 ton infördes ytterligare en bärighetsklass BK4. Trafikverket arbetar med målbilden att få hela BK1-vägnätet till BK4 men menar att det kommer att ta 25 år (två planperioder). Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 2,5, det vill säga för varje satsad krona får staten tillbaka nytta för 2,5 kronor.

AUTOMATISERING, DIGITALISERING, ELEKTRIFIERING OCH HORISONTELLA SAMARBETEN HAR STOR BETYDELSE FÖR UTVECKLINGEN AV DEN SVENSKA KONKURRENSKRAFTEN

Svensk industri, både fack och arbetsgivare, har länge bejakat teknikutveckling. Automatisering har pågått under lång tid, från införande av förarlösa truckar på lager, till användning av robotar i produktionen och självkörande fordon i gruvor. Sverige har legat i framkant men riskerar nu att bli omsprunget. Industrin måste tillsammans med staten fortsätta att anamma ny teknik och driva innovation. Inom transportområdet finns många möjligheter till automatisering, digitalisering, elektrifiering och horisontella samarbeten¹³. Åtgärderna gör att befintlig infrastruktur kan utnyttjas bättre samtidigt som Sverige fortsätter att ligga i teknisk framkant.

- Sverige måste fortsätta att ligga i framkant då det gäller forskning och utveckling om autonoma fordon. Demonstrationsprojekt är nästa viktiga steg och forskningsutlysningar med den inriktningen måste fortsätta.
- Demonstrationsprojekt av ny teknik i transportsystemet måste ges rätt förutsättningar att växlas upp till fler och större fullskaliga investeringar. Upphandlings- och finansieringsmetoder ska stimulera en sådan utveckling, varför Trafikverket har en central roll i att driva på innovation i infrastrukturprojekt.
- Regeringen bör driva på myndigheter så att de ligger i framkanten för digitaliseringen. Trafikverket har påbörjat en digitalisering men implementeringen går för långsamt och bör vara ännu mer ambitiös. Även Sjöfartsverket borde tydligare kunna ligga i framkant, till exempel med fjärrlotsning.*
- Med ökad användning av sensorer i infrastruktur och fordon kan digitalisering leda till betydande kostnadsbesparingar i underhåll av infrastrukturen genom att exempelvis upptäcka brister vid rätt tidpunkt.*
- Digitalisering och automatisering i transportsektorn kräver ett väl fungerande och internationellt samordnat system för dataöverföring. Olika applikationer och användningsområden ställer olika krav på funktion och regeringen behöver därför även driva på utbyggnaden av den digitala infrastrukturen i hela landet.*
- Regelverk för implementering av autonoma fordon behöver komma på plats snarast.
- Trafikverket, eller annan transportmyndighet, bör få en roll som facilitator för horisontella samarbeten för att minimera trafikarbetet och minska utsläppen. En myndighet är en neutral aktör och Trafikverket har tillgång till statistik som inte är tillgänglig för andra. Som ett första steg kan Trafikverket och Trafikanalys tillsammans få ett regeringsuppdrag att analysera möjligheter till horisontella samarbeten. I uppdraget bör ingå att föreslå en lämplig aktör med god kännedom om transport-

¹³ Horisontella samarbeten kännetecknas av att flera transportköpare samarbetar och fyller varandras tomtransporter. Ett nystartat exempel är det mellan SSAB och LKAB, medan skogsindustrin har haft liknande samarbeten sedan länge på grund av historiska skäl till exempel virkesbyten, SCA:s roro-fartyg och ScandFibre Logistics. Möjligheter att skala upp detta till fler exempel och i fler branscher finns och ofta med hjälp av digitaliseringens möjligheter eftersom information om godsflöden i dagsläget saknas.

systemet som kan agera facilitator. Fler horisontella samarbeten medverkar till ett mera hållbart transportsystem i minst lika stor utsträckning som styrmedel som skatter och avgifter på transporter.

- En ambitiös satsning på elektrifierade vägsträckor/elvägar bör genomföras inom en tioårsperiod. Det betyder att nationella planen bör kompletteras med fler elvägar. Demonstrationsprojekten måste därför omgående bli fler och pågående projekt, som det på E16, behöver byggas ut. Energimyndigheten bör få en tydligare roll i implementeringen.
- De kvarvarande järnvägssträckorna, cirka tio procent av järnvägsnätet, bör elektrifieras.*
- Utvecklingen av både fordon, infrastruktur och logistiklösningar kommer i förlängningen att bli helt avhängig möjligheterna och säkerheten kopplat till datahantering. En transportpolitik som syftar till ökad effektivitet i flödet av gods, men även för resande, måste därför utformas i samordning med reglerna kring användning och hantering av data för att inte hindra en gynnsam utveckling och hållbara affärsmodeller.
- En testbädd med en kombination av olika tekniker inklusive digital säkerhet behöver snart komma till stånd.

EFFEKTIVITET I ALLA TRAFIKSLAG (FORDON) UTIFRÅN RESPEKTIVE TRAFIKSLAGS FÖRUTSÄTTNINGAR

Utgångspunkten i statens arbete bör vara att alla trafikslagen behövs och att de är kompletterande snarare än konkurrerande. Därför bör åtgärder för att effektivisera samtliga trafikslag ha samma höga prioritet. För att kunna effektivisera trafikslagen är forskning en viktig grundläggande fråga och där en översyn kan behövas då sjöfarten och järnvägen saknar möjligheter till grundforskning. Det politiska målet om att flytta gods till sjöväg och järnväg är möjligt att uppfylla om styrning och åtgärder utgår ifrån nytta istället för krav. Hinder som står i vägen för en överflyttning måste identifieras och överbryggas. Dessa hinder är sällan kostnader utan ofta administrativa eller brister i infrastrukturen. Industrin menar att det endast marginellt¹⁴ går att åstadkomma överflyttning genom att kraftigt öka kostnaderna för ett specifikt trafikslag. Istället måste staten undanröja hinder som försvårar användningen av de trafikslag som politiken önskar se överflyttning till.

Fartygstrafik och hamnar

- Regeringen bör ta fram en tydlig handlingsplan för effektivisering av och bättre konkurrenskraft för sjöfarten.
- Regeringen bör se till att forskningsanslag till sjöfarten utvecklas genom utlysningar via Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket.

14 Myndigheten Trafikanalys visar i regeringsuppdraget *Godstransporter i Sverige en nulägesanalys (2016:7)* att endast åtta procent av vägtrafiken har en teoretisk möjlighet att flytta till andra transportslag.

- Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att effektivisera lotsningen genom fjärrlotsning.
- Regeringen bör ge gemensamt uppdrag till Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket att utnyttja digitaliseringens och automatiseringens möjligheter både för rederier och i hamnar.
- Regeringen bör skapa ett långsiktigt Eko-bonussystem¹⁵ som samtidigt utvecklar effektiviteten i hamnarna.
- Regeringen bör se till att Sverige har långsiktigt god isbrytarkapacitet, det vill säga att både investera i nya isbrytare och säkra stabil finansiering (via Trafikverkets anslag till drift och underhåll). Det borgar för god tillgänglighet för industrin i hela landet samt möjliggör energieffektivare¹⁶ sjöfart.*

Järnvägstrafik

- Regeringen bör ta fram en tydlig handlingsplan för effektivisering av och bättre konkurrenskraft för järnvägen.
- Regeringen bör se till att forskningsanslag till järnvägen utvecklas genom utlysningar via Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket.
- Regeringen bör ge gemensamt uppdrag till Trafikverket och Transportstyrelsen att utnyttja digitaliseringens och automatiseringens möjligheter för utveckling av järnvägssystemet.
- Regeringen säkerställer att Trafikverkets process kring kapacitetsfördelning¹⁷ moderniseras och att successiv tilldelning av tåglägen tillämpas så att industrins möjlighet till järnvägstrafik tas tillvara.
- Regeringen bör avvakta grannländernas implementering av ERTMS¹⁸ så att kompatibla system införs och tillse att finansiering av utrustning ombord på finns.*
- Regeringen bör fortsatt styra Trafikverket mot att tillåta tyngre och längre tåg på fler sträckor i järnvägsnätet och att åtgärda administrativa hinder¹⁹.
- Regeringen bör initiera en översyn, genom Trafikverket, av tillståndet på rangerbangårdarna. Utan välfungerande rangerbangårdar kan inte godstrafiken på järnväg fungera smidigt. Samtidigt bör en kapacitetsförstärkning genomföras för att möjliggöra längre tåg och tyngre tåg.

15 Regeringen aviserade införandet av ett Eko-bonussystem i höstbudgeten (BP18) men systemet är endast treårigt.

16 Energieffektiva fartyg tenderar att ha lägre effekt på motorer och behöver därför mer isbrytarkapacitet.

17 Kapacitetsfördelningen är den fördelning av tid i järnvägsspåret som Trafikverket gör. Tiden i spåret kallas för tågläge och måste ansökas över ett år i förväg. Systemet är dessutom till stor del manuellt.

18 ERTMS, European Rail Traffic Management System, är ett EU-gemensamt signalsystem. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige.

19 Ett exempel på det är bromstalstabeller som reglerar olika typer av bromsar i järnvägssystemet.

Vägtrafik

- Regeringen bör ta fram en tydlig handlingsplan för effektivisering av och bättre konkurrenskraft för vägtrafiken.
- Regeringen bör se till att forskningsanslag till vägtrafik utvecklas genom utlysningar via Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket.
- Regeringen bör ge gemensamt uppdrag till Trafikverket och Transportstyrelsen att utnyttja digitaliseringens och automatiseringens möjligheter för utveckling av vägsystemet.
- Regeringen bör tillse att Sverige fortsätter med ambitiösa demonstrationsprojekt med långa och tunga lastbilar samt med försök med automation, digitalisering etc med avsikt att implementera tekniken.
- Regeringen bör prioritera drift och underhåll och tillse att anslagen per kilometer väg inte sjunker över tid så att en underhållsskuld för vägar byggs upp.
- Regeringen måste se till att Trafikverkets implementering av vägnät för fordon på 74 ton sker snabbt och gynnar industrin i hela landet. Det skulle möjliggöra investeringar i nya lastbilar.*
- Regeringen bör se till att implementeringen av 74 ton fortsatt hanteras som en utveckling av transportsystemet, och inte som en bärighetsfråga (underhåll).*

Flygtrafik

- Det är viktigt att Sveriges regionala flygplatser har möjlighet att ta emot frakttransporter även med större flygplan än de flygplanstyper som normalt trafikerar de små flygplatserna.*
- Effektiva godstransporter med flyg direkt till destinationsorten, utan eventuell omlastning vid exempelvis Arlanda, är viktigt ur såväl miljö- som infrastrukturmässiga skäl.*

Överflyttning till sjö- och järnväg

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att kartlägga de största transportköparna²⁰ inom industrin på järnväg och därefter intervjua dessa kvalitativt om vad de behöver för att flytta mer gods till järnvägen.*
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att kartlägga de största transportköparna inom industrin på sjöväg och därefter intervjua dessa kvalitativt om vad de behöver för att flytta mer gods till sjöss.*

²⁰ De 20 största varuägarna (transportköparna) står för majoriteten av godstransporterna på järnväg i Sverige.

TRANSPORTSEKTORNENS KOMPETENSFÖRSÖRJNING MÅSTE STÄRKAS

Logistiken fungerar inte utan människor. Idag finns ett stort underskott av personal som opererar fordonen samtidigt som teknikutveckling gör att andra arbets kategorier kan komma att behövas än mer. Det livslånga lärandet gäller även kompetensförsörjningen inom transportsektorn samtidigt som kortsiktiga mer akuta behov behöver åtgärdas omgående för alla transportslag.

- Regeringen bör öka tillgången på kompetensutveckling inom service- och underhåll genom insatser för kvalitet och tillgänglighet av yrkesutbildningar som når unga och vuxna, samt genom att stimulera genomslag i branschvalideringsmodeller.
- Regeringens förslag att ge CSN-lån för körkortsutbildning bör utvidgas till att omfatta C- och D-körkort för tung lastbil och buss.
- Regeringen bör se till att gymnasieelever kan erbjudas körkortsutbildning inom skolans ram, eftersom körkort inte bara är en inträdesbiljett till yrken inom transportbranschen utan också till arbetsmarknaden i stort.
- Regeringen bör se till att arbetsmarknadsutbildning kan erbjudas för att bli lastbilschaufförer.
- Regeringen måste fortsatt utvärdera behov av åtgärder för att se till att tillräckligt många praktikplatser inom sjöfartssektorn erbjuds för de som går utbildningarna.
- Regeringen bör se till att nationellt behov för utbildning lokförare och annan järnvägspersonal tillgodoses.

EFFEKTIVA SKATTER OCH AVGIFTER SOM TAR HÄNSYN TILL KONKURRENSKRAFTEN

Ur industrins perspektiv är det viktigt att skilja på finansierande skatter och styrande skatter, där styrande skatter ska leda till en beteendeförändring som på sikt leder till att skattebasen minskar. Det är viktigt att skatterna och avgifter styr mot ett fossilfritt samhälle på ett effektivt sätt så att styrmedlen och de politiska ambitionerna inte motverkar varandra. Viktigt är att staten samtidigt ser till den internationella konkurrenskraften för industrin.

- Regeringen bör inte införa skatt på avstånd eftersom det särskilt missgynnar industrier på landsbygden.*
- Regeringen bör genomföra en samlad översyn av all beskattning på vägtrafik för få en systemsyn i beskattningen med särskild hänsyn till industrier på landsbygden.*
- Regeringen bör genomföra en samlad översyn av hur skatter och avgifter är koordinerade inom transportområdet och hur de påverkar konkurrenskraften.
- Regeringen bör se till att en övergång till ett fossilfritt samhälle kan ske samtidigt som vi behåller konkurrenskraftig industriproduktion i Sverige.

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att förenkla banavgifterna så att avgiften tas ut per tåg och därmed styr mot längre och tyngre tåg, vilket skulle ge ökad kapacitet för järnvägsnätet.
- Regeringen bör se till att Sjöfartsverkets farledsavgifter motsvarar marginalkostnaderna för sjöfarten och att övriga delar av Sjöfartsverkets verksamhet anslagsfinansieras, till exempel isbrytningen.
- Regeringen bör verka för att sjöfartens regelverk utgår från gemensamma internationella regler eller att reglerna åtminstone omfattar alla EU-länder.

DET FORTSATTAR ARBETET MED IMPLEMENTERING AV GODSSTRATEGIN

Godsstrategin bör implementeras i nära dialog med industrin. Ett logistikråd med varuägare (transportköpare), fackförbund, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare har då en betydelsefull roll. Rådet kan genom rundabordssamtal diskutera hållbara helhetslösningar, logistikens logik, strategiska utmaningar i transportpolitiken, identifiera gemensamma utmaningar samt överväga prioriteringar som utgår från att öka svenskt näringslivs konkurrenskraft. Ett logistikråd kan utveckla samarbetet mellan näringsliv och regeringskansliet och bidra till fördjupad förståelse för hur logistik, transporter och infrastruktur påverkar konkurrenskraften för näringslivet och i förlängningen tillväxten och välfärden.





www.industriradet.se