



SVENSKT NÄRINGSLIV

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens/dnr:
104/2015

Er referens/dnr:
N2015/3479/TIF

Stockholm, 2015-09-08

Remissvar

Delbetänkande från utredningen om järnvägens organisation: Koll på anläggningen (SOU 2015:42)

Svenskt Näringsliv har tagit del av det rubricerade delbetänkandet och lämnar följande synpunkter.

Inledning

Sverige är en liten handelsberoende ekonomi med stora avstånd inom landet och till våra viktiga avsättningsmarknader. Därför är väl fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter, såväl inom landet som internationellt, av central betydelse för Sverige och en grundförutsättning för ekonomin, näringslivets konkurrenskraft och en positiv samhällsutveckling.

Ett väl fungerande transportsystem är avgörande för Sveriges tillväxt och välstånd. Alla trafikslag behövs och måste tillåtas utvecklas för att på bästa sätt komplettera varandra, för att tillgodose näringslivets och individers behov och efterfrågan av transporter och mobilitet.

Ett flertal utredningar av det svenska järnvägssystemets funktionssätt och kapacitet har utförts de senaste åren. Slutsatserna pekar i samma riktning. Systemet har, efter flera decenniers försummelse och oförmåga att möta senare års kraftiga trafikefterfrågan, utvecklats till en i delar kapacitetssvag och nedsliten anläggning.

Otaliga näringslivsföreträdare har på senare år vittnat om detta. För många företag är järnvägen det enda reella alternativet att få ut sina produkter på en global marknad. En marknad där konkurrensen många gånger är knivskarp. Svenskt Näringsliv presenterade för några år sedan rapporten "Fem röster om godset – Industrins beroende av järnvägen".¹ Huvudsyftet var att ge en röst till och en verklighetsbeskrivning av de järnvägsberoende företagens situation, något som ofta glöms bort i debatten, kopplat till företagets bidrag till svensk tillväxt.

¹ "Fem röster om godset – Industrins beroende av järnvägen", Svenskt Näringsliv, april 2012

I diskussionerna om lösningen på denna problematik har fokus ofta riktats mot att det behövs mer resurser till järnvägen. Även Svenskt Näringsliv deltar i denna diskussion och presenterade för en tid sedan rapporten "Infrastrukturskulden". Den visade på att nivån på de samlade svenska investeringarna i infrastruktur mer än halverats, som andel av BNP, de senaste 50 åren. Under denna period har det samlade värdet av infrastrukturen (kapitalstocken) vuxit väsentligt långsammare än BNP, förslitningen av kapitalstocken har varit snabbare än uppbyggnaden, vilket resulterat i en infrastrukturskuld.²

Men en viktig slutsats i rapporten är att mängden pengar bara är en, om än viktig, orsak till de problem som finns idag. Anslagsnivåer för drift och underhåll av järnvägen och reinvesteringar samt till nybyggnation är en viktig nyckelfråga men det är också av stor vikt att de knappa ekonomiska resurserna till utvecklingen av transportinfrastruktursystemet används så effektivt som möjligt. Svenskt Näringsliv välkomnar att delbetänkandet tar upp, om än i korta ordalag, denna diskussion.

Det finns dock en tendens i dagens akademiska diskurs att man tittar på frågan om anslagens storlek och statsbudgetens fördelning (makroekonomiskt perspektiv) till infrastruktur för sig och frågan om den samhällsekonomiska effektiviteten i val av investeringsobjekt (mikroekonomiskt perspektiv) för sig. Ett tydligt exempel på kraftigt övervikt mot det mikroekonomiska perspektivet återfinns exempelvis i Finanspolitiska rådets rapport Svenskt Finanspolitik 2015.

Svenskt Näringsliv menar att denna uppdelning är olycklig. Det är viktigt att akademien fortsättningsvis utreder båda perspektiven ytterligare men också det viktiga samspelet mellan dessa båda.

Delbetänkande beskriver på ett förtjänstfullt sätt kunskapsluckor och är en god genomgång av problem och potentiella förbättringsområden.

I allt utvecklings- och förändringsarbete är fakta och kunskap avgörande för ett lyckat resultat. Detta erhålls genom grundliga och väl utförda analyser.

I de utredningar som gjorts på senare år angående järnvägen framträder en bild av att de problem som finns idag för den svenska järnvägsanläggning bottnar i en kombination av (1) decennier av underlåtenhet att satsa tillräckliga ekonomiska resurser (framförallt till drift och underhåll samt reinvesteringar på järnvägen), (2) en tendens att i hög utsträckning prioritera samhällsekonomiskt olönsamma projekt och (3) att dagens kunskap om anläggningens status och funktionssätt är mycket bristfällig.³

När det gäller den sista punkten – kunskap om anläggningens status – anser Svenskt Näringsliv att det rubricerade delbetänkandet fyller ett viktigt syfte.

Delbetänkandet är en till delar oroväckande läsning. I problembeskrivningen konstateras det bland annat att Trafikverket (och tidigare Banverket) sedan lång tid har brister vad gäller helheten och kunskapen om anläggningen och dess användning. Att få ordning på detta grundproblem är en essentiell del av att ta itu med den sedan länge uppbyggda infrastrukturskulden. En väl fungerande och konkurrensutsatt järnväg är en av

² "Infrastrukturskulden", Svenskt Näringsliv, april 2013.

³ Angående punkt (2) bör påpekas att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna ger en viktig indikation på lönsamheten av ett infrastrukturprojekt, dock tar den långt ifrån upp alla nyttor. Ett välkänt exempel är att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna systematiskt undervärderar godstransporter som får för låga och därför inte rättvisande kalkylvärden.

grundförutsättningar för effektivare transporter, ett konkurrenskraftigare näringsliv, tillväxt och välstånd.

Svenskt Näringsliv har sedan starten välkomnat "Utredningen om järnvägens organisation" och ställer oss även bakom strukturen för den processmodell (och förslagen) som presenteras i delbetänkandet. Vi anser att detta är rätt väg att gå och borde i många stycken vara en stor tillgång för regeringen att fatta beslut samt ett verktyg för regeringen att effektivt styra de ansvariga myndigheterna.

Svenskt Näringsliv välkomnar delbetänkandets tydliga slutsats att det varken är effektivt eller praktiskt genomförbart att återförstatliga drift och underhållsfunktionen på järnvägen

Under flera år har organisationsformen av järnvägsunderhåll varit en omdebatterad fråga, inte minst politiskt. Ofta har det rört sig om bristfälligt analyserade och kortsiktiga utspel där majoriteten tycktes anse att den viktigaste lösningen på problem med det eftersatta underhållet var ett återförstatligande av drift och underhållsfunktionen på järnvägen, en analys som ofta stöddes av ihåliga argument.

Svenskt Näringsliv har hela tiden motsatt sig detta. Lösningen är inte att nostalgiskt blicka tillbaka på det gamla systemet där järnvägsunderhållet utförs av en statlig monopolist.

Trafikverket måste tillåtas utveckla sin beställarroll och underhållet borde skötas av de som är bäst på det och det måste skapas förutsättningar för utveckling genom långsiktiga spelregler. Det är viktigt att ge plats åt nya företag som på en konkurrensutsatt marknad utvecklar innovativa och kostnadseffektiva metoder som i slutänden leder till en bättre fungerande järnväg. För Svenskt Näringsliv är detta en viktig principfråga och de vetenskapliga studierna på området, som också tas upp i delbetänkandet, pekar på signifikanta kostnadsfördelar med en konkurrensutsatt marknad.

Svenskt Näringsliv välkomnar och tillstyrker därför delbetänkandets tydliga slutsats att ett förstatligande av järnvägsunderhållet varken är effektivt eller praktiskt genomförbart.

Stockholm som ovan,



Mårten Bergman
Ansvarig för infrastrukturfrågor