

Näringslivets Transportråd

– för transportköpare

REMISSYTTRANDE
2018-03-27

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring. SOU 2017:95 N2017/07438/FF

Näringslivets Transportråd har fått betänkandet från utredningen om Sveriges besöksnäring på remiss och anför följande:

Det är ett ambitiöst grepp som tas av utredningen för att formulera en samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring. Näringslivets Transportråds synpunkter har fokus på kapitel 9 i utredningen om Trafikutbud och transporter. Våra synpunkter fokuserar på godstransporter och godslogistik.

Transporter är ett resultat av många aktiviteter i ett välfärdssamhälle t.ex. en växande turism och besöksnäring

Näringslivets Transportråd instämmer helt i utredningens inledande skrivning om transportsystemets betydelse för besöksnäringen att: "Transporter är grundläggande i det samlade tjänsteutbudet inom turism och besöksnäring. Definitionen av turism ... bygger på att människor förflyttar sig, dvs. på transporter". Till detta ska läggas behovet av väl fungerande godstransporter.

Vi delar utredningens skrivning att: "Väl fungerande transporter, inklusive varutransporter, spelar således en stor roll för svensk ekonomi och för tillgänglighet till, mellan och inom destinationer och besöksmål och därmed möjligheten att utveckla svensk besöksnäring. De spelar också en roll som jobbskapare och pådrivare av utveckling och innovation genom de företag som levererar och utvecklar transporttjänster".

Näringslivets Transportråd menar i likhet med utredningen att en växande turism och besöksnäring är starka drivkrafter för ökad rörlighet såväl inom Sverige som över nationsgränserna. Det illustrerar att transporter är ett resultat av många aktiviteter i ett välfärdssamhälle som bl.a. en växande turism och besöksnäring.

Näringslivets Transportråd understryker att tillväxt i ekonomin är en förutsättning för en ambitiös klimatpolitik. Det handlar således inte om att straffa fram en minskning av transporter och därmed rörligheten i ekonomi och samhälle inom och mellan länder. Det gäller istället att skapa förutsättningar för att de varor och tjänster som både näringslivet och konsumenterna efterfrågar kan transporteras effektivt, hållbart och uthålligt för miljön. De viktigaste medlen för att påverka utvecklingen av transporter är ständiga förbättringar genom effektiviseringar, teknisk utveckling och ett förtroendefullt samarbete mellan de olika aktörerna t.ex. politiska beslutsfattare och transportmyndigheter, som genom lagstiftning och utformning av regler, infrastrukturinvesteringar och underhåll, positiva incitament och styrmedel, skapar förutsättningarna och villkoren för transportköpare och transportföretag.

I kapitel 9 görs en utförlig genomgång av förutsättningar med fokus på persontransporter inom turism och besöksnäring. Näringslivets Transportråd hade gärna sett en motsvarande utförlig genomgång i utredningen av förutsättningar för godstransporter och godslogistik. Det finns punktviss i kapitlet bra skrivningar som kunde ha byggts ut om att: "Även förutsättningarna för godstransporter har stor betydelse för besöksnäringens företag. Alla verksamheter i näringen inkluderar varutransporter. I vissa av branscherna handlar det om mycket stora godsvolymer, inte minst inom handeln. Detaljhandeln är den enskilt största branschen i besöksnäringen, och såväl butiker i tätorter och städer, som köpcentrum utanför städerna, har behov och utmaningar kopplat till varutransporter. Även arenor, hotell och restauranger är mottagare av stora mängder varor, och behöver också lämna ifrån sig stora mängder avfall, tvätt mm".

Handeln och besöksnäringen har behov av väl fungerande infrastruktur och transporter i hela Sverige

Det är viktigt att beakta handelns och besöksnäringens behov av väl fungerande infrastruktur och transporter i hela Sverige. Som anges i utredningen är turismen och besöksnäringen i Sverige under stark tillväxt och genererar arbetstillfällen såväl i storstadsregioner som landsbygd och i glesbygd. Särskilt i glest befolkade delar av landet kan turismen och besöksnäringen många gånger vara en av få näringsgrenar som växer, och för flera kommuner har turism och/eller handel inneburit ett rejält uppsving i arbetstillfällen och skatteintäkter. Utanför storstadsregionerna har på många håll handelsplatser vuxit fram – ett tecken på att handel och transporter är starkt integrerade i besöksnäringen.

För att skapa förutsättningar för fler framgångsrika handelspräglade destinationer som t ex de gränshandelspräglade Haparanda, Charlottenberg, Töcksfors och Strömstad samt Ullared med Gekås krävs god tillgänglighet som förutsättning för effektiva transporter av varor och kunder. Här kan ofta infrastrukturen vara avgörande för etableringen av nya företag och för deras möjligheter att erbjuda sysselsättning. Infrastrukturens kvalitet, liksom tillgången till effektiva förbindelser via bil, flyg, tåg, färjor och buss (var för sig eller i kombination) är med andra ord avgörande för svenska turistdestinationer, inklusive handelsplatserna. Det är mot denna bakgrund positivt att Trafikverket i sitt förslag till Nationell Plan för Transportsystemet 2018–2029 har ett mer strategiskt synsätt på turismen och besöksnäringen och näringens behov i infrastrukturplaneringen på motsvarande sätt som sker för andra näringsgrenar.

Väl fungerande transporter har således stor betydelse för turism och besöksnäring. Särskilt angeläget är att vägarna till turistdestinationer och besöksmål har tillräcklig kapacitet, underhålls och är i gott skick. Trafikverket skriver i det nya planförslaget att vägar och järnvägar med låga trafikflöden kommer att uppleva försämringar under planperioden 2018–2029. Näringslivets Transportråd utgår från att Trafikverket i kommande genomförande av den av regeringen beslutade infrastrukturplanen genom en förfinad indelning av infrastrukturen i vägtyper och bantyper säkerställer funktionaliteten på de vägar och järnvägar som är viktiga för olika delar av näringslivet inklusive för turism och besöksnäring.

Handelns varuflöden importerar i hög utsträckning, vilket borde avspeglas tydligare i infrastrukturen i Sverige. Många handelsföretag vill använda sig av järnvägstransporter i större utsträckning för att minska miljöpåverkan och för att konsumenterna efterfrågar hållbara transporter. Tågtransporter måste då vara mindre störningskänsliga, mer flexibla och billigare. Person- och godstrafik måste kunna ske utan att godstrafiken prioriteras lägre.

Järnvägs- och lastbilstransporter måste fungera under hela året med så få avbrott som möjligt. Exempelvis omfattas livsmedelsdistribution av strikta krav på hygien och hållbarhet vad gäller lagerhållning och distribution, vilket ställer krav på att transportkedjan inte utsätts för avbrott eller förseningar. Dagligvaruhandelns försörjningsansvar borde väga tungt vid infrastrukturplanering och vid värdering av vad det kostar för butikerna i utebliven försäljning i händelse av förseningar.

Regeringens aviserade godsstrategi bör inkluderas bland relevanta strategier för turism och besöksnäring samt att transportmyndigheterna underlättar horisontella samarbeten

I utredningen anges att: ”Relevanta strategier i trafik och transporter är Flygstrategin, Cykelstrategin, Nystart för nollvisionen och Maritima strategin”. I tillägg till dessa vill Näringslivets Transportråd även inkludera den nationella godsstrategi som regeringen aviserat under våren 2018.

Näringslivets Transportråd vill peka på de möjligheter som horisontella samarbeten skapar för transportekonomiskt, klimat- och miljömässigt effektivare godsflöden mellan transportköpare och transportföretag verksamma inom turism och besöksnäring. Horisontella samarbeten effektiviserar företagens logistik, sänker kostnader, minskar utsläpp och ökar fyllnadsgraden. Detta sker idag på enskilda initiativ av transportköpare och transportföretag. Dagens samarbeten sker dock ad hoc mellan företag och det finns stora fördelar att skala upp dessa samarbeten. För detta krävs dock stöd från myndigheter som kan agera som facilitator och underlätta möjligheterna till horisontella samarbeten, t ex genom att bidra till förbättrad transparens i godsflöden.

Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen ger Trafikverket och Trafikanalys i uppdrag att analysera möjligheter till horisontella samarbeten och att föreslå en lämplig aktör men god kännedom om transportsystemet 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. Ytterligare ett sätt att effektivisera transporterna är att snabbt implementera längre, tyngre och större tåg och lastbilar.

Säkerställ rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller

Utredningen föreslår att Trafikverket inom ramen för sitt uppdrag att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, i högre utsträckning än i dag, integrerar frågan om effekter kopplade till besöksnäringen, utifrån vad som är metod- och resursmässigt möjligt.

Till detta ska läggas att det även behövs bättre analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Näringslivets Transportråd har länge efterlyst en samhällsekonomisk värdering av godstransporter som speglar dess betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Näringslivets Transportråd har under flera år och i en rad olika sammanhang framfört till regeringskansliet, Riksdagens Trafikutskott och Trafikverket att beslutsunderlagen för drift och underhåll och investeringar i infrastruktur bör omfatta ett bredare perspektiv på samhällsnyttan av godstransporter och kostnaderna vid störningar i transportkedjan. Vi vill ånyo framhålla vikten av att godsnyttor och störningskostnader liksom nyttan av internationella stråk på ett rättvisande sätt inkluderas i kalkylmodellerna.

Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen ger Trafikverket, VTI och Trafikanalys i uppdrag att utvärdera, uppdatera och utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar så att samhällsnyttan av godstransporter liksom effekter kopplade till besöksnäringen syns på ett rättvisande sätt. Risk föreligger annars för att genomförandet av den nya nationella transportplanen 2018--2029 kommer att baseras på ett ofullständigt och icke rättvisande beslutsunderlag.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark
Ordförande



Guy Ehrling
Kanslichef