

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens/dnr: Mårten Bergman/237/2015

Er referens/dnr: N2015/4305/TIF

2016-02-29

Remissyttrande

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Rapport TRV 2015:180)

Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade rapport och vill framföra följande synpunkter. Svenskt Näringsliv vill också hänvisa till rapporten ”**Infrastruktur och transporter för företagande och jobb – Svenskt Näringslivs inspel till regeringens infrastrukturproposition**” (januari 2016) samt förbundens separata och mer detaljerade remissvar.

Inledning

Näringslivet som jobbskapande kraft är beroende av väl fungerande infrastruktur och effektiva transporter. Konkurrensen för svenska företag ökar och en förbättrad tillgänglighet till marknader och kompetens är avgörande för handel 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 miljöbelastningen är i första hand smartare och energieffektivare transportupplägg, ett transportsnålt samhälle är inte eftersträvansvärt.

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.

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 att i framtiden skapa förutsättningar för att kunna utföra en mycket större andel systematiskt förebyggande underhåll. På längre sikt behövs omfördelning och en bättre användning av pengarna, utifrån mer effektiva åtgärdsval. Det förutsätter utvecklade samhällsekonomiska kalkyler. Ett

infrastrukturråd bör inrättas för att följa utvecklingen utifrån samhällsekonomisk effektivitet och i förhållande till de transportpolitiska målen.

Att minska transporternas klimatpåverkan är en stor utmaning som måste bemötas med åtgärder och smarta styrmedel som lägger grund för både hållbar utveckling och en ökad internationell konkurrenskraft, med det transporteffektiva och utsläppsnåla samhället som ledstjärna. För att uppnå detta krävs ett brett samarbete, exempelvis inom ramen för ett nationellt råd för transporternas klimatanpassning. Genom att stärka konkurrenskraften och ta marknadsandelar med sin, internationellt sett, koldioxidsnåla produktion bidrar Sverige med den största möjliga globala klimatnyttan.

Sammanfattande synpunkter:

- Utifrån det upprustningsbehov som finns i befintligt system, bör anslagen till drift och underhållsåtgärder på väg och järnväg höjas väsentligt under kommande planperiod. Eliminera det eftersläpande underhållet under en tolvårsperiod. Drift-, underhålls- och trimningsinsatser bör prioriteras framför stora nyinvesteringar. Sverige behöver stärka transportsystemets funktionalitet med den ursprungligen avsedda nivån som ett lägsta godtagbart minimum.
- Trafikverkets kunskap om järnvägens status måste öka. Utveckla en nationell underhållsplan. Återförstatliga inte järnvägsunderhållet. Beskriv effekterna av Trafikverkets arbete med produktivets- och effektivitetsförbättringar i samarbete med bygg- och anläggningsbranschen.
- Trafikverket bör vara drivande i att inrätta ett infrastrukturråd för att granska transportpolitikens måluppfyllelse, planeringens transparens samt utveckling och tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler.
- Åtgärder som ökar kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter bör tidigareläggas. Påskynda slutförandet av centrala stråkprojekt. Sambanden mellan internationell och nationell infrastrukturplanering bör bli tydligare.
- Utvecklingen av tillväxtregionernas infrastruktur och transporter bör inriktas mot att stärka pendlingsmöjligheterna och ett ökat bostadsbyggande. Attraktiviteten hos stadskärnor och dess trafikmiljöer bör stärkas genom förbifarter och ringleder för vägtrafiken, bättre möjligheter för stadens gång, cykel och kollektivtrafik och en förbättrad citylogistik.
- Nya banor för höghastighetståg kan inte finansieras inom ordinarie planeringsram. Detta måste tydliggöras av regeringen. Svenskt Näringsliv anser också att det behövs klarhet i en rad utestående centrala frågeställningar – så som marknadstillträde, ägarmodell, finansiering, projektets totalsumma och oklara samhällsnyttor – innan beslut kan fattas.
- Givet klimatfrågans angelägenhet och transporternas andel av klimatpåverkan är det viktigt att arbeta strukturerat och i bred samverkan. Bilda ett nationellt råd för transporternas klimatpåverkan, med det nationella trafiksäkerhetsrådet, ”noll-visionen”, som förebild, istället för att ytterligare införa kostnadsdrivande och konkurrenshämmande ekonomiska styrmedel.
- Trafikverket bör ta initiativ till att genomföra en samlad översyn av och kunskapsuppbyggnad

En kortsiktig räddningsplan för att eliminera infrastrukturens skulden

Trafikverket framhåller ofta 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 anser att det är en otillräcklig utgångspunkt att med dagens omfattande brister eftersträva att ”vidmakthålla funktionaliteten på dagens nivå”.

Svenskt Näringsliv anser att det behövs en plan, en räddningsplan, 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 infrastrukturen.

Ett flertal analyser och utredningar pekar på att Sverige under lång tid satsat för lite resurser på infrastruktur, speciellt med tanke på ökad trafikefterfrågan och accelererande slitage. Svenskt Näringsliv har tidigare lyft fram att Sverige under flera decennier byggt upp en infrastrukturens skuld.¹ Ett liknande resonemang återfinns i exempelvis SNS konjunkturråd 2012.²

Svenskt Näringsliv anser att inriktningsunderlag ger en tydlig bild av att det under lång tid funnits en diskrepans mellan tillgängliga resurser i form av statliga anslag och en allt accelererande bristande infrastrukturkvalitet. Inriktningsunderlagets huvudslutsatser sätter en prislapp på den sedan länge uppbyggda infrastrukturens skulden, vilket har medfört till vissa delar en kapacitetssvag och mycket sårbar svensk infrastruktur. Allra mest påtaglig inom järnvägen.

Underlåtenhet att satsa tillräckliga medel på infrastrukturen är förvånade. Förhållandet borde snarare vara det motsatta. Sverige är ett förhållandevis stort och glesbefolkat land i utkanten av Europa där vår gemensamma välfärd är starkt beroende av utrikeshandel. För att vår ekonomi ska kunna fungera är vi i hög grad beroende av att människor smidigt kan transportera sig mellan boende och arbetsplatser och att varor och tjänster kan flöda så fritt som möjligt.

Många företag i Sverige verkar också på en global marknad där konkurrensen är knivskarp. Effektiva och resurssnåla transporter, till konkurrenskraftiga priser, utförda på ett robust och kapacitetsstarkt transportinfrastruktursystem är därför ett viktigt konkurrensmedel och en ryggrad för hela det svenska samhället.

¹ För ett utvecklat resonemang och diskussion se ”Infrastrukturens skulden, Svenskt Näringsliv (2013)”, Se även ”Fem röster om godset – Industrins beroende av järnvägen, Svenskt Näringsliv (2012)”

² Se ”SNS konjunkturråd 2012, Enkla regler, svåra tider – behöver stabiliseringspolitiken förändras? (2012)”

Svenskt Näringsliv tillstyrker Trafikverkets bedömning att, utifrån det upprustningsbehov som finns i befintligt system, bör anslagen till drift- och underhållsåtgärder på väg och järnväg höjas väsentligt under kommande planperiod. Ambitionen bör vara en nivå på infrastrukturbudgeten som bibehåller dagens funktionalitet för drift och underhåll samt eliminerar det eftersläpande underhållet under en tolvårsperiod. Detta skulle utgöra en robust bottenplatta för den räddningsplan för infrastrukturen som vi efterlyser ovan.

Svenskt Näringsliv tillstyrker också Trafikverkets bedömning att, utifrån det upprustningsbehov som finns i befintligt system, i kommande nationella plan bör drift-, underhålls- och trimningsinsatser prioriteras framför stora nyinvesteringar.

Svenskt Näringsliv anser att Trafikverket bör, gentemot regeringen och riksdagen, ännu tydligare signalera att denna långsiktiga trend av eftersatt underhåll och investeringar i infrastruktur måste brytas. Långsiktighet och systematik måste spegla investeringar, drift och underhåll i infrastrukturen. Drift- och underhållsbudgeten får inte under kommande planperiod användas som en årsvis budgetregulator. En av grundpelarna för konkurrenskraft och en långsiktig svensk tillväxt är väl fungerande och robust infrastruktur. Detta får inte ytterligare eroderas på grund av exempelvis kortsiktiga ekonomiskt-politiska målsättningar.

I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket också fram att vikten av att få en större flexibilitet vad gäller trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Ett flertal näringslivsorganisationer har sedan länge efterfrågat en ökad grad av flexibilitet och kortare beslutsordning för mindre marknadsåtgärder, så som att skyndsamt eliminera akuta flaskhalsar i transportsystemet.

Svenskt Näringsliv tillstyrker därför Trafikverkets förslag att dagens nivå för trimningsåtgärder på 50 miljoner ska höjas till 100 miljoner under nästa planperiod. Detta skulle medföra en lite högre grad av flexibilitet för Trafikverket att snabbare kunna möta näringslivets relativt små men akuta behov av förbättringar i systemet.

Trafikverkets ska öka kunskapen och utveckla beställarrollen men inte återta drifts- och underhållsfunktionen i egen regi

I Utredningen om järnvägens organisation framkommer att Trafikverket brister i kunskapen om den svenska järnvägens status och talar för att det behövs utvecklas nya planeringsredskap. **Att Trafikverket tar till sig utredningens slutsatser är en grundförutsättning för bättre underbyggda beslut om vilka medel som ska satsas på underhåll och reinvesteringar.**

Inriktningsunderlaget behandlar frågan om det kommande arbetet med en ny nationell underhållsplan, vilken ska skapa nödvändiga förutsättningar för en central och 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 få kontinuitet i arbetet för att ge incitament till innovationer genom att aktivt använda funktionsbaserade kontrakt för underhållsarbetet snarare än

utförandeentreprenader. Regeringen bör underlätta för Trafikverket att utveckla ett mer effektivt och innovativt underhållsarbete.

Däremot finns en överhängande politisk osäkerhet i att det finns en uttalad ambition att återförstatliga drifts- och underhållsfunktionen på järnvägen.

Svenskt Näringsliv anser att ett återförstatligande av marknaden för drift- och underhåll skulle leda fel. Fokus ska inte läggas på vem som ska vara arbetsgivare för den som utför själva underhållsarbetet. Marknaden behöver fler aktörer, inte färre. Det skulle vara ologiskt, förknippat med stora kostnader och tidsförluster att låta Trafikverket återta drifts- och underhållsfunktionen i egen regi. Det centrala för Trafikverket är istället att öka kunskapen om järnvägens tillstånd och sen planera och följa upp samt granska resultatet av underhållsarbetet.

Redovisa arbetet med effektivitets- och produktivetsförbättringar

I inriktningsunderlaget presenterar Trafikverket ett antal generella osäkerheter. En av dessa är marknaden förmåga att utföra ett ökat underhåll. Där konstateras att *”Under perioden 2018–2029 behöver fler utländska aktörer vara etablerade på den svenska marknaden. Den svenska marknaden för väg kan troligtvis klara en ökning eftersom dessa aktörer redan i dag arbetar på den nordiska marknaden. Den inhemska marknaden för järnväg är kritisk med få aktörer. Inom båda områdena är det mycket viktigt att aktörerna och Trafikverket fortsätter främja produktivetsutveckling, teknikutveckling och kompetensutveckling. Genom att företagen arbetar systematiskt med innovation utvecklas effektivare metoder, vilket möjliggör att kontrakten genomförs mer kostnads- och tidseffektivt.”*

Svenskt Näringsliv anser att inriktningsunderlaget borde ha innehållit en redovisning av det effektivitets- och produktivetsarbete som pågår, kopplat till Trafikverkets övriga skrivningar om exempelvis det totala resursbehovet, den stora identifierade eftersläpningen vad gäller vidmakthållande, tillämpning av fyrstegsprincipen och resurs- och kostnadseffektivitet.

Under de senaste decennierna har produktivetsutvecklingen i bygg- och anläggningsbranschen varit föremål för diskussioner och ett stort antal offentliga utredningar. År 2012 kom den s.k. Produktivitetskommitténs betänkande som på ett bra sätt beskrev de nödvändiga åtgärderna som måste till för att öka produktiviteten i branschen. När den nuvarande nationella planen 2014-2025 beslutades ansåg Trafikverket att det skulle komma behövas en årlig produktivetsförbättring på 2-3 procent, utifrån gällande prisutveckling, för att kunna genomföra allt som finns med i den nu gällande planen.

Svenskt Näringsliv anser att inriktningsunderlaget borde ha beskrivit hur detta arbete utvecklats och på vilket sätt ambitionen att öka andelen totalentreprenader, där dessa är lämpliga, har ökat kreativiteten och innovationsgraden, och således produktivitet och kostnadseffektivitet, i branschen.

Trafikverket, som dominerande beställare, har ett särskilt ansvar för branschens utveckling och förutsättningar. De initiativ som tas av Trafikverket blir normbildande och kommer långsiktigt leda till en positiv utveckling. I och med Trafikverkets specifika beställarroll

finns stora möjligheter att nyttja branschens samlade resurser på ett effektivare och bättre sätt.

På längre sikt omfördelning som ställer högre krav på utveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna

Svenskt Näringsliv anser att det i ett kort tidsperspektiv behövs en gedigen räddningsplan för att stärka funktionaliteten i systemet. Som ett minimum behöver transportsystemets olika delar återställas till den nivå det är avsett för inom ramen för kommande tolvårsperiod. Det är den lägsta godtagbara miniminivån vad gäller kvaliteten på infrastrukturen utifrån ett näringslivsperspektiv. Vi anser därför att det kommer att krävas en kraftigt utökad infrastrukturbudget, med fokus på vidmakthållande, under den kommande planperioden.

Men infrastrukturbudgetens storlek och nivå är en minst sagt omtvistad fråga. I exempelvis Finanspolitiska rådets konjunkturrapport 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 beräknats vara negativ, 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 både utökad kunskap om den förslitning som infrastrukturen genomgått för att avgöra vad som är en ändamålsenlig nivå på infrastrukturanslagen och vidareutveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna (urvalskriterier för projekt) för att långsiktigt förvalta anläggningen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Att endast samhällsekonomiskt lönsamma projekt ska finnas med bland investeringar som man föreslår till regeringen är också en förenkling, vilket beror på att kalkylerna långt ifrån fångar samtliga nyttor.

Att effekter av infrastrukturåtgärder i form av större marknader inte tillräckligt väl fångas in i Trafikverkets nettonuvärdeskvoter är ett exempel. Det är en orsak till att många projekt som enligt kalkylen är olönsamma ändå ingått i de senaste investeringsplanerna. 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.

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 eller ökade kostnader för företagen vid snabba trafikslagsväxlingar och utebliven fakturering orsakad av en försening, vilket är av avgörande betydelse för varuägarna.

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 med säkerhet 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.

Trots allt är de samhällsekonomiska kalkylerna, baserade på vetenskap och beprövad erfarenhet, det bästa analysinstrumentet vi har. Alternativet är rena gissningar. Men det innebär också att kvalitetssäkring av kostnadskalkyler, samhällsekonomiska kalkyler, effektbedömningar och trafikprognoser måste ske kontinuerligt och i bred samverkan med berörda intressen. Utredningen om järnvägens organisation pekar också på att det finns brister vad gäller tillförlitlig statistik över godsflöden, något som givetvis måste åtgärdas för att öka den samhällsekonomiska effektiviteten. Näringslivets kunskaper och synpunkter bör tas tillvara i dessa processer.

Svenskt Näringsliv har tidigare påpekat att regeringen bör instifta ett infrastrukturråd för en kontinuerlig, oberoende och sammanhängande utvärdering av svensk infrastrukturpolitik och infrastrukturens förvaltning. 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. En ytterligare uppgift för infrastrukturrådet bör vara att utveckla modeller för det långsiktiga investeringsbehovet i transportinfrastruktur.

Genomför näringslivets centrala stråkprojekt och öka perspektivet på Norden och Europa

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 med hög trafikbelastning bör ges hög prioritet i arbetet med kommande nationella plan.**

Utöver detta måste Trafikverket intensifiera dialogen med näringslivet gällande utveckling av den kapillära infrastrukturen, vilket i högsta grad påverkar näringslivet i de ”producerande regionerna” med naturtillgångar och en tillverkningsindustri som är ytterst transportberoende.

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 sedan länge pekat ut. **Trafikverket behöver därför påskynda slutförandet av de centrala stråkprojekt som**

pekats ut men inte färdigställts. Åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter behöver tidigareläggas och färdigställas. Utvecklingen går entydigt mot att Europas transportsystem sammanflätas i ett gränsöverskridande nät. EU har fått en allt större betydelse för finansiering och planering av medlemsländernas 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 de hamnarna som ligger i de korridorer som EU och Sverige har enats om att prioritera.

Svenskt Näringsliv anser också att den svenska infrastrukturplaneringen i högre grad behöver ta hänsyn till och integreras med vad som planeras i den närmaste omvärlden, det vill säga i övriga Norden.

Utveckla infrastrukturen för att säkra kompetensförsörjning i tillväxtregionerna

Merparten av tillväxten och de nya jobben är koncentrerad till områden i Sverige där kollektivtrafiken och persontransporter med bil nu slår i kapacitetstaket. Där tillväxten är högst, är också arbetslösheten lägst, bostadsbristen störst och pendlingen intensivast. Många företag i exempelvis Stockholmsområdet anser att bostadssituationen idag allvarligt försämrar möjligheten att kunna anställa rätt kompetens och växa.

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 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.

Svenskt Näringsliv anser att utvecklingen av tillväxtregionernas infrastruktur och transporter bör inriktas mot att ytterligare stärka de regionala pendlingsmöjligheterna och skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Bättre möjligheter för cykling till arbetsplatser har också en potential att utvecklas, både för att öka attraktiviteten hos en stad eller ett område och för att avlasta kollektivtrafiken och hårt belastade bilvägar. Planeringen av nya bostadsområden och nya vägar bör därför inkludera ett cykelperspektiv likaväl som för innerstädernas befintliga gatumiljöer.

Trafikverket bör arbeta för att underlätta regionala och lokala beslut som förbättrar förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik i tillväxtområdena.

Det bör dock påpekas att för persontransporter handlar resandet om att den enskilda individen, utifrån syftet och funktionen med resan, kan genomföra denna så tillfredställande som möjligt. Vi använder olika transportmedel - bilen, cykeln eller kollektivtrafiken - för olika ändamål. Vi är exempelvis inte enbart bilister eller cyklister utan vi använder olika transportmedel under samma dag och till och med under en och samma resa. Varje transportslag måste ha förutsättningar att bli så effektivt som möjligt så att individen kan göra det "rätta" valet vid varje resa.

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 minska belastningen av innerstadsgatorna. Attraktiva stadsmiljöer ställer också krav på en smart citylogistik. Framför allt storstadskommunerna måste jobba nära transportbranschen och näringsidkare för att säkerställa en effektiv varuförsörjning.

Svenskt Näringsliv anser att attraktiviteten hos stadskärnor och dess trafikmiljöer bör stärkas genom förbifarter och ringleder för vägtrafiken och öka fokus på fungerande citylogistik.

Flyg och sjöfart är viktiga för näringslivet och en naturlig del av transportmixen

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 är en naturlig del av den svenska transportmixen, i synnerhet för persontrafik men också för högvärdigt gods. Flyget stärker också möjligheterna att rekrytera nyckelpersoner och medarbetare som bor på annan ort. För centrala funktioner i företag som till exempel forskning och utveckling eller säljorganisationer måste transporter av personer kunna ske snabbt och smidigt.

Transportalternativen till Stockholm och vidare ut i världen är i många fall mycket begränsade och kommer fortsatt vara så även om väg- och järnvägsnätet på olika sätt förstärks runt om i 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 införa fördyrande pålagor i syfte att minska flygtrafiken. Därigenom skapas osäkerhet om förutsättningarna för ett kommersiellt flyg och i förlängningen för de regionala flygplatserna.

Flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen, med både Bromma och Arlanda, är i dagsläget relativt god. Men Arlandas möjligheter att hantera både det ökande utrikesflyget och det för

näringslivet så viktiga inrikesflyget är osäkra i ett längre perspektiv. Trots Arlanda geografiska läge vill Svenskt Näringsliv framhålla att dess framtid i hösta grad är en nationell angelägenhet.

Den svenska besöksnäringen är i stark tillväxt och bidrar till arbetstillfällen i hela landet. Där är brist på tillgänglighet ett påtagligt hinder för många attraktiva och unika destinationer. Den ökade 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. Där utgör Stockholm/Arlanda en central väg in för det internationella resandet till Sverige.

För Sverige och den svenska ekonomin är det av avgörande betydelse att Arlanda flygplats tillåts, i ännu högre grad, att utvecklas för nationell och internationell flygtrafik. Sverige har, relativt vår marknadsstorlek, ett stort antal huvudkontor för multinationella företag. Arlandas roll som nav för den svenska flygtrafiken måste därför säkerställas för att inte denna position ska hotas. Trafikverket centralt och regionalt har ett stort ansvar att tillgodose exempelvis Arlandas och även andra flygplatsers behov av väl fungerande omkringliggande infrastruktur i form av vägar och järnvägar.

Svenskt Näringsliv vill också poängtera att den svenska ekonomins handelsberoende medför att en fungerande hamninfrastruktur och sjöfart är av stor vikt för näringslivets export och import.

En begränsad hemmamarknad har bidragit till att näringslivet sökt nya marknader för avsättning av varor och tjänster. Sveriges geografiska läge skapar här ytterligare en utmaning för transportsystemet. Med en allt tilltagande globalisering har också efterfrågan på varor från länder långt utanför Europa, vilket inneburit en starkt ökad import. Upp emot 90 procent av all varor och råvaror går sjövägen till och från Sverige.

Naturligtvis spelar de svenska hamnarna också en mycket stor roll som omlastningscentraler och viktiga noder i det svenska transportinfrastruktursystemet. Båt är exempelvis det vanligaste färdmedlet för utländska besökare till Sverige. Därför måste hamnar och övrig infrastruktur för sjötransporter utformas för besöksnäringens behov lika väl som för godstransporter.

Det finns inte något motsatsförhållande mellan investeringar i övrig transportinfrastruktur och en utvecklad sjöfart och hamninfrastruktur. Tvärtom behövs ytterligare förbättringar av väg- och järnvägsnäten för att sjöfarten i ännu högre grad, vilket trafikverket framhåller, ska kunna avlasta landtransporterna, i de fall detta är marknadsmässigt, relevant och kostnadseffektivt för transportörer och varuägare.

Det kan handla om dels själva anslutningarna till hamnarna, men också om ökad bärighet, breddning av vägar och andra förstärkningar långt inåt land. Det finns ett tydligt samband mellan sjöfart, hamnar och transportinfrastrukturstråken på land, vilket borde lyftas fram än tydligare i Trafikverkets inriktningsunderlag.

Trafikverket bör i kommande arbete med den nya nationella planen utgå från det faktum att den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige

idag utförs i ett begränsat antal godsstråk. I dessa stråk ligger ett antal hamnar som ytterligare bör utvecklas till att utgöra ett ännu effektivare och konkurrenskraftigare transportnav i en sammanhållen transportkedja. Trafikverket bör utarbeta en strategi och prioriteringsordning för dessa stråk och noder kopplat till framtida prioriteringar av satsningar på drift, underhåll och trimningsåtgärder i den befintliga infrastrukturen som ytterst syftar till att ge godstrafiken konkurrenskraftigare, robustare och tillförlitligare förutsättningar.

Synpunkter om byggande av ny stambana för höghastighetståg

En mycket viktig framtidsfråga för svensk transportinfrastruktur är planerna för ett eventuellt byggande av en ny stambana för höghastighetsjärnväg. Trots att projektet kommit långt, med exempelvis Sverigeförhandlingen och den redan inräknade Ostlänken i gällande nationella plan, finns det i dagsläget en rad essentiella frågor och oklarheter. Nedan listas några exempel:

- **Stora oklarheter gällande totalsumman**

Under alla år detta har utretts har totalsumman för projektet skiftat betydligt. Vad som är ytterligare oroväckande är att spannet som investeringsstorleken bedöms ligga inom tenderat blivit bredare för varje utredning. I exempelvis Kapacitetsutredningen (2012) gjordes en bedömning för höghastighetsbanorna Götalandsbanan och Europabanan att slutnotan borde ligga mellan 110-135 miljarder. I dagsläget har denna summa vuxit till mellan 190-320 miljarder men denna summa inkluderar inte de helt nödvändiga tilläggsinvesteringarna mellan exempelvis Järna och Stockholms C och Lund och Malmö C, kostnader för depåer i ändpunkterna och nödvändiga anslutningsspår utefter banan vilket givetvis kommer att öka totalkostnaderna ytterligare för projektet. **Svenskt Näringsliv anser att dessa oklarheter måste undanröjas innan slutgiltiga beslut kan fattas. Svenskt Näringsliv efterfrågar klarhet och tydliga besked från regeringen i kommande infrastrukturproposition.**

- **Oklar samhällsekonomisk nytta med projektet**

På samma sätt som kostnaderna och spannet ökat genom åren har också projektets förväntade samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler förändrats. Från början visade kalkylerna en svagt negativ nettonuvärdeskvot. Senaste beräkningarna visar att den samhällsekonomiska nyttan är mycket svagt positiv, men de bakomliggande antagandena har kritiserats. Det handlar bland annat om antaganden av konstanta biljettpriser, orimligt låg diskonteringsränta och orimligt hög trafiktillväxtprognos. En mycket relevant kritik är också att det inte finns någon sammanhängande alternativkostnadsberäkning av vad de dryga 300 miljarderna skulle innebära för förbättringar i det redan befintliga systemet, istället för att satsa på nya stambanor. **Svenskt Näringsliv anser att det bör göras en utredning av alternativkostnaden(nyttan) samt att en oberoende part, exempelvis Riksrevisionen, bör granska den samhällsekonomiska kalkylen bakom hela projektet med nya stambanor för höghastighetståg. Staten borde också överväga att testa lönsamheten i höghastighetsbaneprojektet genom att ta in anbud från privata finansörer, exempelvis internationella och nationella pensionsfonder.**

- **Oklarheter om finansiering, ägarmodell, marknadstillträde m.m.**

Trafikverket anger att en förutsättning för arbetet med inriktningsunderlaget är ett antagande om att höghastighetsbanorna finansieras på annat sätt, till exempel genom lån, än inom ramen för ordinarie planeringsram. **Svenskt Näringsliv delar denna uppfattning, något annat vore orimligt med tanke på de oacceptabla undanträngningseffekter i ordinarie budgeten detta skulle medföra. Men även lån kommer utgöra en mycket tung belastning för infrastrukturbudgeten i form av framtida räntor och amorteringar.** Generellt råder det i dagsläget stor osäkerhet hur detta projekt ska finansieras. Sverigeförhandlingens arbete med att bland annat förhandla om medfinansiering från berörda kommuner har fått stort utrymme i debatten men i realiteten utgör denna en mycket liten del av det totala investeringsbehovet (ca 5 till 10 procent av totalen). Sverigeförhandlingen har också pekat på att staten bör låna resterande 90 – 95 procent av beloppet. Samma gäller osäkerheter de förslagna nivåerna för banavgifterna, vilket i sin tur är avhängigt av vilken modell för marknadstillträdet (vilka operatörer?) som den framtida ägaren (staten, affärsverk eller annat?) av infrastrukturen väljer. Att exempelvis finansiera projektet med lokala fastighetsskatter (infrastrukturskatter) som föreslagits är mycket tveksamt. Även att på marginalen finansiera projektet med exempelvis en kilometerskatt på lastbilar är inte heller adekvat då samhällets totala resurser inte ökar och kan medföra stora negativa konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft.

Sverige har idag, något som också tydligt redovisas i Trafikverkets inriktningsunderlag, stora problem med ett underfinansierat befintligt transportinfrastruktursystem, speciellt på järnvägen. **Svenskt Näringsliv anser att stora investeringar behövs i närtid till drift, underhåll, investeringar och trimning i den befintliga infrastrukturen, vilka borde prioriteras i första hand.**

Svenskt Näringsliv anser att risken, med den (o)kunskap vi besitter idag, är överhängande att en eventuell satsning på höghastighetstrafik i Sverige kan komma att bli en mycket stor och samhällsekonomiskt olönsam investering. Risken är överhängande att denna kommer att belasta statskassan under lång tid framöver och ske på bekostnad av utvecklingen av den befintliga infrastrukturen.

Transporternas klimatutmaning är en gemensam långsiktig strävan mot en hållbar utveckling och ökad internationell konkurrenskraft

Klimatfrågan är en av de stora globala utmaningarna världen står inför samtidigt som det är en av de mest svårlösta. Inget enskilt land eller region löser den ensamt utan det måste ske i samverkan. Det är också inte ett enda område som har lösningen utan flera olika områden måste vara med och bidra. Transportsektorn är ett av dessa områden där många åtgärder måste vidtas, på många platser runt om i världen, för att ge effekt.

I dagsläget står transporter för cirka 30 procent av de totala svenska utsläppen av klimatgaser, globalt är siffran 13 procent av totalen. De svenska transporternas utsläpp har minskat sedan 1990, men deras andel av de totala svenska utsläppen har ökat. Detta hänger givetvis samman med att Sverige i princip har en koldioxidfri elproduktion och över tid 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.

Infrastruktur- och transportpolitiken måste därför formars 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.

Inom transport- och infrastrukturpolitiken måste alltid hänsyn tas till den rådande geografiska realiteten – Sverige är ett glesbefolkat land med långa avstånd till de stora marknaderna. Därför är väl fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter, såväl inom landet som internationellt, av central betydelse för Sverige och en grundförutsättning för ekonomisk utveckling, näringslivets konkurrenskraft och en god samhällsutveckling.

Regeringens uppdrag till Trafikverket var att redovisa tre prognoser för utvecklingen av transporterna. Trafikverket valde i inriktningsunderlaget att redovisa, baserat på de olika trafikprognoserna, 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 i praktiken 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 vägtrafikens utsläpp.

Som utgångspunkt menar Svenskt Näringsliv att betona en minskad transportefterfrågan, snarare än att optimera transporteffektiviteten, skulle försämra förutsättningarna för näringslivet. Detta särskilt om utnyttjandet av ekonomiska styrmedel tas till intäkt för att behovet av olika kapacitetshöjande åtgärder i systemet 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 också beroende av en politik som skapar förutsättningar för ökad effektivitet genom teknisk utveckling och ett bra samarbete mellan olika aktörer.

Näringslivet upplever en politisk saktfärdighet exempelvis när det gäller att tillåta längre, tyngre, högre och bredare fordon på både räls och väg. Åtgärderna skulle bevisligen

effektivisera transporterna och minska klimateffekterna, vilket gör den långsamma processen än mer olycklig och svårförståelig.

Svenskt Näringsliv upplever att transportpolitikens ambitioner att minska utsläppen från transporter bygger på orealistiska prognoser.

En av grundorsakerna till detta ligger i att den så kallade Fossilfriutredningen, FFF-utredningen (SOU 2013:84), på egen hand tolkat den långsiktiga prioriteringen om ”fossiloberoende fordonsflotta 2030”. Tolkningen har inneburit att de svenska transporternas utsläpp av växthusgaser ska minska med 80 procent från 2010 till 2030, vilket Svenskt Näringsliv och flera av dess medlemmar problematiserat och kritiserat.³

I scenariot har det bedömts att personbilstrafiken behöver minska med 30 procent och lastbilstrafiken med cirka 15 procent jämfört med basprognosen. 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 ökningarna av kollektivtrafik och godstransporter på järnväg krävs ett kraftigt ökat utbud och stora kapacitetsökningar. Trafikverket betonar dock i inriktningsunderlaget att det inte finns några politiskt beslutade och kvantifierade utsläppsmål kopplat till en ”fossiloberoende fordonsflotta 2030”. Trafikverket slår också fast att det till år 2030 inte är möjligt att åstadkomma betydande kapacitetsökningar i järnvägssystemet och att det därmed inte är möjligt att väsentligt ändra förutsättningarna för efterfrågan på transporter till år 2030.

I sammanhanget konstaterar Trafikverket 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 mycket låg. **Sammantaget konstaterar Trafikverket att de förutsättningar som presenteras i FFF-utredningen inte kan ligga till grund för en prognos och analys av förväntad transportutveckling till 2030 eller 2050, en uppfattning som Svenskt Näringsliv delar.**

Trafikverket konstaterar dock att fokus bör ligga på utsläppen från vägtrafiken och att ekonomiska styrmedel och regleringar har stor potential.

Svenskt Näringsliv vill därför påpeka att transportpolitiken generellt har en tendens till övertro på att kostnadsdrivande styrmedel ska minska utsläppen från transporter. Denna övertro leder bland annat till att vissa trafikslag pekas ut som ”alltid dåliga” och vissa som ”alltid bra”. Detta strider mot vår grundsyn att varje trafikslag behövs och måste kunna utvecklas utifrån sina egna förutsättningar.

³ Se exempelvis remissvar till ”Utredningen om fossilfri fordonstrafik – Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)”, Svenskt Näringsliv (27/2014)

Detta har också bidragit till att det på senare tid antagits ett antal kortsiktiga och dåligt analyserade styrmedelsförslag som helt saknar perspektiv på och som inte tar hänsyn till näringslivets konkurrenskraft.

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”. Syftet är att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Samma regering driver däremot igenom lagstiftning om en kraftigt höjd drivmedelsbeskattning och introducerar en helt unik modell för uppräknings av energiskatten (årliga uppjusteringar med KPI plus 2 procent) på bensin och diesel. Detta innebär att Sverige inom några år kommer att skilja sig markant från konkurrentländer vad gäller nivåer på drivmedelsbeskattning. Men någon konsekvensanalys av detta har inte redovisats.⁴

Regeringen har också aviserat införandet av en så kallad vägsplitageskatt för att den tunga trafiken, utan att utreda hur denna ytterligare påлага kommer att påverka den totala kostnadsbilden för näringslivet och i sin tur dess förmåga att konkurrera internationellt. Utöver detta eftersträvar regeringen att införa en flygskatt.

Det finns en allmänt stark politisk vilja och önskan att, av klimatskäl, flytta godstransporter från väg till sjöfart och järnväg. Det framgår inte minst av regeringens direktiv till Trafikverkets arbete med inriktningsunderlaget.

Förutsättningarna, som också lyfts fram i Trafikverkets inriktningsunderlag, för överflyttning till andra transportslag på kort sikt är 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.

Svenskt Näringsliv anser att skatter och avgifter på transporter fyller en funktion. Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet, exempelvis med transporternas klimatpåverkan och en hållbar väg bort från fossila bränslen. Poängen är att vi måste kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och balansen till de övriga transportpolitiska målen. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt kan näringslivets konkurrenskraft försvagas.

En strävan mot internalisering av transportslagens externa kostnader måste därför föregås av ordentliga konsekvensanalyser. Därför är en gedigen kunskap om kopplingen mellan

⁴ Se exempelvis remissvar ”Regeringskansliets promemoria om ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel”, Svenskt Näringslivs (168/2015)

transportkostnader och näringslivets konkurrenskraft avgörande för effektiva beslut. Det är ett otvivelaktigt faktum att näringslivets transporter genererar viktiga intäkter, arbetstillfällen och därmed ökad tillväxt till Sverige. Utan gedigen analys riskerar det sammanlagda resultatet av samtliga pålagor enbart blir generella svenska transportkostnadsökningar som riskerar urholka konkurrensförmågan. Till stora samhällsekonomiska kostnader och ingen klimatnytta alls.

Konsultfirman Copenhagen Economics presenterade i slutet av 2015 en rapport, på uppdrag av Svenskt Näringsliv, 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 är 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.⁵

Svenskt Näringsliv, Transportföretagen och Näringslivets Transportråd har i en skrivelse till regeringen i november 2015 framfört att det omgående bör tillsättas en särskild utredning om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft. I skrivelsen påpekar vi att den konsekvensanalys som exempelvis Trafikverket och andra myndigheter gör endast är en övergripande rimlighetsbedömning av förslagets effekter på näringslivets konkurrenskraft, inte någon djupare analys.⁶

Givet klimatfrågans angelägenhet och transporternas andel av klimatpåverkan anser Svenskt Näringsliv att det är viktigt att arbeta på ett mycket mer strukturerat sätt med att minska dess utsläpp. Dessutom borde rimligen arbetet också gälla hela transportsektorn och inte bara vägtrafiken.

För att klara en samhällsomvandling av denna dignitet kommer att innebära ett långsiktigt och brett samhällsövergripande samarbete med väl förankrade gemensamma delmålsättningar utifrån en kortsiktig och realistisk tidshorisont.

Svenskt Näringsliv har tillsammans med flera medlemsförbund vid flera tillfällen lyft fram att Trafikverket bör ta initiativ till och bilda ett **nationellt råd för transporternas klimatpåverkan**, med det nationella trafiksäkerhetsrådet, ”noll-visionen”, som förebild. En avgörande faktor för ett lyckat arbete är att alla berörda aktörer tillåts medverka och att rådet arbetar med väl definierade och genomanalyserade etappmål, ansvarsfördelning, åtgärder och smarta styrmedel som sedan kan fastställas av regering, riksdag och fungera som inriktningsunderlag i myndigheternas långsiktiga arbete.

Stockholm som ovan,

⁵ Se ”Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft”, Copenhagen Economics (2015)

⁶ Se ”Skrivelse: Tillsätt en särskild utredning om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft”, Svenskt Näringsliv/Transportföretagen/Näringslivets Transportråd, (20151127)

Mårten Bergman

Ansvarig Infrastruktur, Svenskt Näringsliv