

2017-11-29

Diarienummer: Ä 2017-1306

Näringsdepartementet

Remissvar: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Tillväxtverket arbetar för att stärka företagens konkurrenskraft. Det gör myndigheten genom att skapa bättre förutsättningar för företagande och attraktiva regionala miljöer där företag utvecklas. Trafiksystemet är en viktig förutsättning för företagens konkurrenskraft. Tillväxtverket arbetar med flera insatser för att stärka sambanden mellan näringslivsutveckling och den fysiska samhällsplaneringen. Tillväxtverket har även en särskild roll som ansvarig myndighet för turism och besöksnärlingsfrågor. Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Sammanfattning

- **Sverige har under lång tid inte investerat i transportinfrastrukturen i tillräcklig utsträckning.** Tillväxtverket anser att det är positivt med utökade anslag för transportsystemet eftersom Sverige under en längre period inte investerat i infrastruktursatsningar i tillräckligt stor utsträckning. Under denna period av förhållandevis låga investeringar har det byggts upp brister i infrastrukturen som påverkar näringslivets internationella konkurrenskraft negativt.
- **Näringslivsperspektivet behöver breddas.** Det finns ett stort behov av att utveckla transportsystemet för att möjliggöra för svenskt näringsliv att vara fortsatt konkurrenskraftigt trots Sveriges perifera läge och långa avstånd till större marknader. I en allt mer kunskapsbaserad ekonomi där tjänstenäringar och kunskapsintensiva näringar utgör en allt större del av ekonomin behöver dock även behoven av dessa näringar få ett ökat fokus när investeringar i transportsystemet föreslås. Transportsystemet behöver möjliggöra för effektivitet oberoende av trafikslag. Det innebär att ett trafikslagsövergripande perspektiv är av största vikt.
- **Nya stambanor bör byggas ut i betydlig snabbare takt och med finansiering utanför den nationella planen.** Tillväxtverket anser att den föreslagna utbyggnadstakten är alldeles för långsam och det äventyrar nyttan med projektet. Tillväxtverket anser att höghastighetsjärnvägen mellan storstäderna ska byggas ut i snabbare takt och med högre maxhastighet än vad Trafikverket föreslår i den nationella planen. På så sätt kan nyttorna i form av minskad restid, överflyttning från flyg, ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad punktlighet realiseras tidigare. För att detta ska bli möjligt förespråkar

Tillväxtverket att höghastighetsjärnvägen finansieras utanför den nationella planen.

- **En grundläggande tillgänglighet och transportförsörjning i hela landet.** En försämring av transportsystemet i de delar av Sverige som redan har en svag utveckling är inte rimligt och Tillväxtverket vill betona att förslaget i denna mening inte skapar de rätta förutsättningarna för ett konkurrenskraftigt näringsliv i alla delar av landet. Tillväxtverket är i sammanhanget dock positiva till att en ny vägtyp tas fram för att fokusera på vägar som är speciellt viktiga för landsbygden. Tillväxtverket är även mycket positiva att specifika åtgärder görs för ökad tillgänglighet till större turistdestinationer samt till prioritering av forskning och innovation för effektivare transportsystem på landsbygden.
- **Ökat fokus på hantering av digitaliseringens möjligheter inom transportsystemet.** Tillväxtverket ser det som mycket positivt att ett större grepp kring digitaliseringens möjligheter har hanterats inom ramen för förslaget. Tillväxtverket ser positivt på samtliga de initiativ som Trafikverket föreslår inom området.

Sverige har under lång tid inte investerat i tillräcklig utsträckning i transportinfrastrukturen.

Tillväxtverket anser att det är positivt med utökade anslag för transportsystemet eftersom Sverige under en längre period inte investerat i infrastruktursatsningar i tillräckligt stor utsträckning. Under denna period av förhållandevis låga investeringar har det byggts upp brister i infrastrukturen som påverkar näringslivets internationella konkurrenskraft negativt. Denna underinvesteringstakt bekräftas även av bl.a. OECD som konstaterar att Sverige under perioden 2000–2013 investerat en lägre andel av BNP i transportinfrastruktur än genomsnittet för OECD. Vi menar även att de medel som finns inom ramen för de europeiska regionalfonderna som Tillväxtverket förvaltar behöver utnyttjas bättre och på sådant sätt bidra till att förbättra transportsystemet utan att belasta statsbudgeten. Detta perspektiv är även något som bör lyftas i diskussionen inför kommande programperiod inom regionalfonderna. En utökad dialog mellan Trafikverket och Tillväxtverket i denna fråga efterfrågas.

Näringslivsperspektivet behöver breddas.

Det finns ett stort behov av att utveckla transportsystemet för att möjliggöra för svenskt näringsliv att vara fortsatt konkurrenskraftigt trots Sveriges perifera läge och långa avstånd till större marknader. Detta förutsätter bland annat väl fungerande godstransporter vilket Tillväxtverket anser att Trafikverket i sitt förslag tagit god hänsyn till. Transportsystemet behöver möjliggöra för effektivitet oberoende av trafikslag. Det innebär att ett trafikslagsövergripande perspektiv är av största vikt.

I en allt mer kunskapsbaserad ekonomi där tjänstenärings- och kunskapsintensiva näringar utgör en allt större del av ekonomin behöver dock även behoven av dessa

näringar få ett ökat fokus när investeringar i transportsystemet föreslås. Enligt Tillväxtverkets undersökning *Företagens villkor och verklighet 2017*¹ framkommer att företagets största hinder för tillväxt är tillgången till rätt arbetskraft. Ett väl fungerande transportsystem är mycket viktigt ur det perspektivet.

Tillväxtverket anser att för stor vikt tillskrivs de direkta kortsiktiga sysselsättningseffekterna av infrastrukturinvesteringarna. Mer intressant ur ett sysselsättningsperspektiv är vilka de långsiktiga effekterna av ny eller förbättrad infrastruktur har på sysselsättningen och ekonomin som helhet. Långsiktiga sysselsättningseffekter uppstår exempelvis genom att arbetslösa genom bättre transportmöjligheter kan söka jobb i större arbetsmarknadsregioner och genom att en bättre matchning på arbetsmarknaden förbättrar näringslivets funktionssätt.

Tillväxtverket anser att det finns ett fortsatt stort behov av att utveckla och bredda näringslivsperspektivet i hanteringen av investeringar i transportsystemet. I jämförelse med tidigare planförslag har detta perspektiv förbättrats men det är fortfarande huvudsakligen fokus på godstransporter samt tillverknings- och råvarunäringsarna.

De samhällsekonomiska kalkylerna som används på infrastrukturuområdet fångar inte i tillräcklig grad infrastrukturens betydelse för näringslivets ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekter för Sverige. Sammantaget menar Tillväxtverket att för stor vikt tillskrivs de direkta och kortsiktiga sysselsättningseffekterna av investeringarna i transportinfrastrukturen. Tillväxtverket arbetar aktivt tillsammans med Trafikverket för att utveckla kunskap för att effekterna utifrån det kunskapsbaserade näringslivets perspektiv ska kunna omhändertas på ett bättre sätt. Här menar dock Tillväxtverket att ytterligare insatser krävs och frågan behöver prioriteras ytterligare framöver. Tillväxtverket bidrar gärna med sin kompetens och tillgängliga verktyg även framöver för att förbättra kunskapen kring detta.

Vi tillstyrker Trafikverkets förslag att avsätta särskilda medel till näringslivsåtgärder på järnväg genom en näringslivspott. Tillväxtverket är mycket positivt till att möjligheter ges för näringslivet att påverka prioritering av och mellan åtgärder, för att med kort varsel få till stånd åtgärder i järnvägsinfrastrukturen för ökad kapacitet och effektivitet.

Nya stambanor bör byggas ut i betydlig snabbare takt och med finansiering utanför den nationella planen.

Tillväxtverket anser att utbyggnadstakten för föreslagna nya stambanor är allt för långsam och äventyrar nyttan med projektet. Järnvägen dras i dag med stora problem med bristande kapacitet och förseningar när det gäller persontrafiken. Även gällande godstransporterna finns liknande problem. Detta hämmar den regionala utvecklingen längs den tänkta bansträckningen genom att arbetspendling och annat resande försvåras, när den del av detta resande som sker med tåg istället borde underlättas genom nya snabba tågförbindelser. Genom en relativt snabb utbyggnad av höghastighetsjärnväg skulle denna problematik kunna minskas. Samtidigt görs en investering i en omställning mot ett mer hållbart samhälle. Sveriges internationella

¹ *Företagens villkor och verklighet 2017*

konkurrenskraft skulle med en arbetsmarknadsregion med cirka 10 miljoner människor inom en restid på 2–3 timmar stå sig starkare i den globala konkurrensen.

Det aktuella förslaget till hur höghastighetsjärnvägen ska byggas ut är problematiskt av flera skäl. Trafikverket har tidigare planerat för hastigheter på upp mot 320 km/h. Enligt det nu aktuella förslaget ska maxhastigheten istället vara 250 km/h, vilket inte är väsentligt högre än för dagens stambanor. På detta sätt kan investeringskostnaden minskas, men samtidigt blir underhållskostnaden enligt Trafikverket väsentligt högre. Vidare minskar nyttan av restidsminskningarna. Tillväxtverket anser att Trafikverket resonerar helt logiskt när det anför att det är svårt att motivera de högre kostnader som en maxhastighet på 320 km/h skulle medföra eftersom nyttorna av detta skulle nås först långt fram i tiden. Just därför är det viktigt att bygga höghastighetsjärnvägen i en väsentligt högre takt och med en maxhastighet på 320 km/h.

En viktig aspekt för utbyggnaden av höghastighetsjärnväg är att det finns tågoperatörer som är villiga att investera i nya höghastighetståg. I de dialoger som Trafikverket har haft med tågoperatörerna framkommer det att dessa behöver känna trygghet att de kommer att kunna trafikera stora delar av banan i höga hastigheter inom en rimlig tidshorisont för att de ska vara beredda att göra nödvändiga investeringar. Om förslaget till plan genomförs är alltså risken att ingen operatör kommer att investera i nya tåg, vilket minskar nyttan av de investeringar som görs.

För att detta ska bli möjligt förespråkar Tillväxtverket att höghastighetsjärnvägen finansieras utanför nationella planen. På detta sätt kan byggnationen ske i snabbare takt. Tillväxtverket anser även att det kan finnas fördelar utöver de finansieringsmässiga genom offentligt privat samarbete (OPS) vilket kan vara ett alternativ.

En grundläggande tillgänglighet och transportförsörjning i hela landet måste säkerställas.

Enligt Trafikverket kommer både det lågtrafikerade vägnätet och det lågtrafikerade järnvägsnätet att få en försämrad tillståndsutveckling under planperioden 2018–2029. Tillväxtverket anser inte att detta är en acceptabel utveckling. För att alla delar av Sverige ska ha en rimlig chans att fungera och utvecklas krävs att transportsystemet åtminstone inte försämras. En försämring av transportsystemet i de delar av Sverige som redan har en svag utveckling är inte rimligt och Tillväxtverket vill betona att förslaget i denna mening inte skapar förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv i alla delar av landet. Tillväxtverket är i sammanhanget positiva till att en ny vägtyp tas fram för att fokusera på vägar som är speciellt viktiga för landsbygden. Vi ställer oss dock frågande till hur vägtyp 5 kommer att definieras i förhållande till vägtyp 3, 4 och 6. Vägar som är viktiga för näringslivet samt för arbetspendling kan överlappa och således kan blir effekterna av en ny vägtyp 5 bli relativt små, då utpekade vägsträckor redan har status som vägtyp 3, 4 eller 5.

Tillväxtverket ställer sig bakom förslagen till specifika åtgärder för ökad tillgänglighet till större turistdestinationer. Tillväxtverket vill dock även lyfta fram att besöksnäringen utöver de största destinationerna i stor utsträckning är beroende av de mer lågtrafikerade transportnätet och att den enligt förslaget försämrade tillståndsutveckling

är negativ för denna allt mer betydelsefulla besöksnäringen. Besöksnäringen omsatte år 2016 296 miljarder kronor, varav 113 miljarder i export².

Trafikverket framhåller att stora satsningar har gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer, samtidigt som kunskapen om landsbygdens behov av olika transporter inte är lika omfattande. Trafikverket föreslår således att ett jämställt och inkluderande transportsystem för landsbygd och stad prioriteras som ett forsknings- och innovationsområden under 2018–2029. Tillväxtverket är positiva till denna prioritering av forskning och innovation för att möjliggöra effektivare transportsystem för landsbygden. Inom detta område har Tillväxtverket lång erfarenhet av arbete med att främja tillgängligheten till kommersiell service, kunskaper som verket gärna delar med sig av och bidrar med.

Ökat fokus på hantering av digitaliseringens möjligheter inom transportsystemet.

För att nå Trafikverkets målbild för tillgänglighet i ett hållbart samhälle menar de att digitaliseringens möjligheter måste tas tillvara och dess risker hanteras. Rätt nyttjad kan digitaliseringen bidra till en effektiv och långsiktigt hållbar tillgänglighet. Det gäller för utvecklingen av respektive trafikslag, men också i hög grad för utveckling av samverkan mellan trafikslagen. Ökad tillgång till data i olika former innebär nya möjligheter att få en gemensam bild av nuläge, behov, brister och lösningsförslag som höjer förmågan att planera, vidmakthålla, bygga och trafikleda transportsystemet utifrån en balans mellan miljöhänsyn, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Tillväxtverket instämmer i fullo i med Trafikverket i detta avseende och ser det som mycket positivt att ett större grep kring digitaliseringens möjligheter har hanterats inom ramen för förslaget. Tillväxtverket ser positivt på samtliga de initiativ som Trafikverket föreslår inom området.

Tillväxtverket ser speciellt positivt på Trafikverkets förslag att Trafikverket får i uppdrag att utreda det offentliga åtagandet inom området. Vi anser likt Trafikverket att de inte på egen hand kan skapa alla de positiva effekter som en digitalisering av transportsystemet kan ge. För att verkligen uppnå effekter krävs samverkan med såväl offentliga som kommersiella aktörer. Tillväxtverket instämmer i att det finns ett behov av att utreda vilka initiativ som staten genom exempelvis Trafikverket ska ansvara för. Tillväxtverket ser även att det är av särskilt vikt att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar samtliga trafikslag görs tillgänglig genom att en öppen och tillgänglig plattform för att stödja både myndigheter och kommersiella aktörer.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Gunilla Nordlöf. Isaac Karlsson har varit föredragande. I handläggningen har också Christina Nyström, Cecilia Österlind, Ingela Wahlgren, Jan Persson, Josefine Lindell, Stefan Elmroth, Stefan Larsson, enhetschef Åsa Bjelkeby samt avdelningschef Lars Wikström deltagit.

² www.tillvaxtverket.se

Gunilla Nordlöf

Isaac Karlsson