

14 PUNKTER FÖR SVENSK LOGISTIK

Svensk logistik är i världsklass. I Världsbankens nya ranking av olika länders konkurrenskraft inom logistik 2010 placerar sig Sverige på en imponerande tredje plats. Det finns historiska skäl till detta – vi är en exportnation med långa avstånd till många marknader och relativt gles befolkning vilket gjort det nödvändigt att skapa effektiva godstransportsystem för att klara den svenska konkurrenskraften. En annan följd av den jämförelsevis lilla befolkningen är att infrastrukturen i Sverige fungerar i huvudsak väl med förhållandevis små trängselproblem. Det finns också en god tradition hos de offentliga myndigheterna till dialog med den privata sektorn vilket i många fall möjliggjort minskad byråkrati, vilket också bidrar till en effektiv logistik.

Vi har således en bra plattform för att öka Sveriges och näringslivets konkurrenskraft. Samtidigt förändras omvärlden, handelsmönster och globalisering ger nya förutsättningar som den svenska logistiken måste anpassas till. Även om mycket redan gjorts inom miljö- och säkerhetsområdena återstår många problem att lösa. Särskilt klimatpåverkan från godstransporterna utgör en mycket stor utmaning där den svenska logistiken har en viktig roll att spela. Våra näringslivsorganisationer, som är representerade i Regeringens Logistikforum vill med denna skrivelse föreslå 14 prioriterade åtgärder som vi menar skulle bidra till att Sverige kan upprätthålla och ytterligare flytta fram sin position i logistikvärlden även i framtiden. Många av dem kräver samtidigt aktivitet även i internationella fora för att bli effektiva.

1. **UTARBETA EN SAMLAD SVENSK GODSSTRATEGI BASERAD PÅ REGELBUNDNA GODSTRANSPORTANALYSER**
Det nya sammanhållna Trafikverket ger en bra grund för en omorientering av statens planering inom transportområdet. Trafikverket bör av regeringen ges i uppdrag att utarbeta en samlad svensk godsstrategi baserad på regelbundna analyser av hela logistik- och godstransportsystemet, inklusive regelverk, skatter, avgifter och infrastruktur. På så sätt kan problem identifieras och åtgärdas ur ett nationellt och internationellt övergripande systemperspektiv snarare än uppsplittrat på många aktörer. Godsstrategin bör ligga till grund för Sveriges agerande inom EU på infrastruktur-, transport- och logistikområdet.
2. **BYGG BORT FLASKHALSARNA I DEN SVENSKA INFRASTRUKTUREN**
Att svara för investeringar och underhåll av viktiga godsstråk och anslutningar till noder i det svenska transportsystemet tillhör statens kärnverksamheter. Helheten – samspelet mellan transportslagen i godsstråken - måste fungera. De godstransportrelaterade flaskhalsarna i de stora stråken är väl identifierade! På järnvägsområdet har näringslivsorganisationerna prioriterat dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan/Väster om Vänern med investeringar för ökad bärighet och kapacitet samt dubbelspår på Hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn. Härutöver finns behov av en rad kapacitetshöjande åtgärder i andra viktiga stråk. Ostkustbanan och kopplingen till Botniabanen är ett sådant exempel. De tre av oss högst prioriterade godsstråken är en riksangelägenhet. Senast år 2015 måste dessa vara åtgärdade!
3. **SATSA PÅ DEN INTERMODALA MARKNADEN**
Den intermodala godstrafiken har under senare år utvecklats positivt, en följd bl.a. av ökad containerisering men också ökat intresse för kostnadseffektiva transportkedjor med minskad miljöpåverkan. Denna marknad är samtidigt lätttrörlig och nya terminaler och tågförbindelser kan snabbt etableras och växa. Trafikverket bör i sin godstransportstrategi särskilt uppmärksamma den intermodala marknaden, och finna former där infrastrukturinsatser snabbt kan komma till stånd för att möta marknadens behov av ett tillräckligt antal terminaler och som kan bidra till ökad konkurrenskraft för

intermodala lösningar. Trafikverket bör ges möjlighet att besluta om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen, både på väg- och bansidan som relativt plötsligt kan dyka upp p.g.a. marknadsförändringar, omläggning av logistiska flöden i näringslivet och för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Det skapar en ökad flexibilitet i medelsanvändningen.

4. PLANERA FÖR MER JÄRNVÄGSTRAFIK MOT KONTINENTEN

Det är redan nu trångt på anslutningarna till Öresundsbron – 2018 öppnar Fehmarn Bält! Börja nu planeringen och säkra utbyggnaden av kapacitet för hur ökningen av internationellt järnvägsgods skall kunna tas omhand – både i de svenska stråken och i förbindelserna över Öresund. Infrastrukturplaneringen får inte ta slut vid gränsen! En samordnad planering av infrastrukturutbyggnader mellan ansvariga myndigheter i Sverige, Danmark, Norge och Finland är angelägen.

5. ÖKA TRANSPORTSEKTORNS MOTSTÅNDSKRAFT MOT YTTRE PÅVERKAN

Årets vinterproblem har visat på godstransporternas stora betydelse i samhället, men också att - enligt vår mening tämligen normala snöförhållanden - kan få mycket stora konsekvenser för tillförlitligheten. Genomför en uppgradering av krisplanering och åtgärder för ökad motståndskraft i samverkan med näringslivet.

Anslaget till drift, underhåll och reinvesteringar på järnvägsområdet behöver långsiktigt öka jämfört med nivån i trafikverkens förslag till Nationell Plan för Transportsystemet 2010-2021. Trafikverken anger i planförslaget från september 2009 - innan årets snökaos bröt ut - att "Ett långsiktigt säkerställande av standard på järnvägsanläggningen kräver att utbytes- och upprustningstakten ökar. Om inte återställningstakten ökar kommer de anläggningar som finns i järnvägsnätet att ha en betydligt högre medelålder 2021 än 2008".

På det lågtrafikerade vägnätet föreligger ett betydande underhållsbehov och en flaskhalsproblematik för den tunga industrins råvarutransporter. Här behövs ökade bärighets- och tjälsäkringsåtgärder.

6. SATSA PÅ LOGISTIKRELEVANTA UTBILDNINGAR INOM GYMNASIET, UNIVERSITET- OCH HÖGSKOLOR OCH PÅ KY-UTBILDNINGARNA.

Den demografiska utvecklingen i Sverige med ökande antal pensionärer och färre unga människor som kommer ut på arbetsmarknaden har ett påfallande stort genomslag för många av branscherna inom det svenska godstransport- och logistikområdet. Konsekvensen är brister i kompetensförsörjningen generellt liksom problem naturligt förknippade med en stigande åldersstruktur. En annan utmaning är kvaliteten på den utbildning som tillgängliggörs till följd av en stigande medelålder och bristande återväxt bland yrkeslärare. Satsningar som syftar till att trygga kompetensförsörjningen inom logistikområdet är av största vikt. Detta kan ske genom riktade satsningar som tillgängliggör utbildningsplatser – på gymnasial nivå och/eller högre utbildning – med ett innehåll som efterfrågas av den svenska logistikbranschen. Av vikt är även ett långsiktigt arbete som syftar till att förbättra återväxten av yrkeslärare.

7. LÖS KOLDIOXIDPROBLEMET GENOM SAMVERKAN MELLAN ALLA AKTÖRER I LOGISTIKKEDJAN

Ingen part i logistikkedjan kan ensam klara den omställning som krävs av logistiksystemet för att möta klimatutmaningen. Men om alla parter, från fordons- och farkosttillverkare via varuägare, bränsleleverantörer, infrastrukturhållare, logistikföretag, transportörer och ytterst slutkunden klimatoptimerar sina delar går det att lösa. Stöd och incitament från politiken som leder till en mer kostnadseffektiv logistikhantering bör systematiskt tas tillvara och utformas i dialog med näringslivet för att ge rätt effekt! Det på kort sikt mest verkningsfulla sättet för att begränsa utsläppen av koldioxid inom transportsektorn är att arbeta för effektivisering av transportflöden och bränsleanvändning. En kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet och framkomlighet och med möjlighet att köra tyngre och längre tåg och vägfordon lägger grunden för climateffektiva transporter.

8. VERKA FÖR KONKURRENS PÅ LIKA VILLKOR

Det är angeläget att åtgärder för exempelvis minskade utsläpp av växthusgaser och utformningen av olika miljöregler sker samordnat och med ett sammodalt synsätt som inte snedvrider konkurrensförutsättningarna för företag mellan olika länder och olika delar av Europa. Den svenska regeringen bör på transport- och logistikområdet kontinuerligt aktualisera dessa frågor inom EU i syfte att tillskapa konkurrensneutrala regler inom hela EU i linje med den inre marknaden. De nya IMO-reglerna vad gäller utsläpp från sjöfarten utgör en illustration till nödvändigheten av att skapa likvärdiga konkurrensförutsättningar.

9. BIDRA TILL SNABBARE INTRODUKTION AV EFFEKTIVA ITS-LÖSNINGAR

IT-lösningar kan ge stora bidrag till ökad effektivitet och hållbarhet i logistiken genom förbättrad informationsspridning och optimeringspotential. En särskild fokusering bör ske på tillämpning och användning av ITS-applikationer. Staten kan bidra till ett snabbare genomslag på marknaden genom forskningsanslag till introduktion, utveckling och demonstration av användarorienterade lösningar.

10. STÖD UTVECKLINGEN AV GRÖNA KORRIDORER

Uppslutningen runt projektet att utveckla gröna korridorer mellan Skandinavien och kontinenten är ett av Logistikforums mest positiva resultat. Sverige har här en unik chans att sätta dagordningen även för den europeiska utvecklingen tillsammans med EU-kommissionen. Nu krävs mer resurser och kraft i projektet för att kunna dra nytta av positionen! En tydligare koppling av gröna korridorer måste ske visavi den nationella infrastrukturplaneringen i berörda länder och arbetet med Transeuropeiska Transportnätverk (TEN-T) inom EU. Ett samlat grepp bör tas inom EU i arbetet med TEN-T, gröna korridorer, sjömotorvägar och arbetet med särskilda järnvägskorridorer för godstransporter. Trafikverket och den svenska regeringen måste proaktivt presentera svenska kandidatprojekt för stöd enligt EU-förordningen om TEN-T.

11. SAMVERKA FÖR EFFEKTIVARE OCH HÅLLBARARE STADSDISTRIBUTION

Intresset för godstransporter och logistik i stadsmiljö har tilldragit alltför lite uppmärksamhet, med tanke på den stora betydelse de kortväga godstransporterna har för hela systemet och även omfattningsmässigt. Det finns stora möjligheter att skapa ökad effektivitet och hållbarhet här, men det krävs ett nära samarbete mellan näringslivet och myndigheter på både lokal, regional och nationell nivå för att genomföra. Ge transportindustrin ökade incitament för hållbara distributionslösningar genom t.ex. tillgång till kollektivfiler och parkeringsfria lastzoner.

12. GE LÅNGSIKTIGT ÖKADE RESURSER TILL FORSKNING, UTVECKLING OCH DEMONSTRATIONSPROJEKT INOM TRANSPORT- OCH LOGISTIKOMRÅDET

En långsiktig satsning på forskning, utveckling och demonstrationsprojekt är angelägen för att säkerställa att Sverige även framgent är en attraktiv marknad för logistik och att skapa förutsättningar för att ytterligare flytta fram landets logistikkompetens till den absoluta världstoppen. En kunskapsutveckling bör ske i nära samverkan mellan näringsliv, akademi och samhälle. En viktig framgångsfaktor är förmågan att utnyttja resultaten från logistik- och transportforskningen genom en nära samverkan mellan forskning, användare och avnämare. Demonstrationsprojekt är viktiga för spridningen av nya forskningsresultat. Trafikverket, Sjöfartsverket och Vinnova bör i rollen som finansärer av FUD initiera och stimulera en bredare samverkan mellan olika aktörer inom transport- och logistikforskningen och i projekt av betydelse för näringslivet.

13. FÖRBÄTTRA STATISTIK OCH ANALYSMODELLER FÖR LOGISTIK GENOM ETT SÄRSKILT REGERINGSUPPDRAG TILL TRAFIKVERKET OCH TRAFIKANALYS

Det finns stora brister i både i den statistiska belysningen av logistiken idag och i kalkylmodellerna för planering och utbyggnad av infrastruktur och andra åtgärder. Det är ett känt faktum att kalkylerna för godstrafikeffekter innehåller större osäkerheter än kalkylerna för persontrafik. Därför bör metoderna för att beskriva effekter för detta område när det gäller olika infrastrukturåtgärder utvecklas vidare för att tydliggöra effekterna av investeringar, drift och underhåll i ett samlat stråkperspektiv. I

beslutsunderlagen bör samlade effekter för transportkvaliteten på viktiga godsstråk föreligga. Kopplingar till viktiga frågor i EU som Trans-Europeiska Transportnätverk, gröna korridorer, särskilda järnvägskorridorer för godstransporter och sjömotorvägar bör framgå. Det är också viktigt att effektbeskrivningarna gör det tydligt var både beräkningsbara och andra nyttor uppstår, eftersom det ofta inte bara är exakt på den plats där investeringen genomförs. Ett särskilt uppdrag ges därför till Trafikverket och Trafikanalys att förbättra statistik och analysmodeller för logistik i nära samverkan med näringslivet.

Det är viktigt att Trafikverket i sitt arbete med att konkretisera de av riksdagen antagna transportpolitiska målen formulerar tillgänglighets- och servicemål för stråk och noder exempel vad gäller framkomlighet (kapacitet) och hög transportkvalitet genom användning av benchmarking och key performance index (KPI). Sådana mål- och mätetal är ett viktigt underlag för infrastrukturplaneringen.

14 SKAPA ÖKAD KUNSKAPSUPPBYGGNAD I SJÖFARTS- OCH LUFTFARTSFRÅGOR GENOM ETT NÄRA SAMARBETE MELLAN TRANSPORTMYNDIGHETERNA

Det nya Trafikverket ska ansvara för en långsiktig planering för alla transportslag för ett integrerat transportsystem. De tidigare verksamheterna inom Vägverket och Banverket utgör en betydande del av den nya organisationen. Det är endast två personer som kommer att övergå till Trafikverket från Sjöfartsverket och de tar med sig frågor som rör långsiktig infrastrukturplanering och riksintressen. Situationen är likartad vad gäller luftfartsfrågor från Transportstyrelsen in i Trafikverket. För att uppnå syftet med det nya Trafikverket är det angeläget att kunskapsuppbyggnaden i sjöfarts- och luftfartsfrågor förstärks genom ett nära samarbete mellan det infrastrukturansvariga verket samt Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och de nya aktörerna på flygområdet sedan Luftfartsverket nu delats i ett flygplatsbolag och ett affärsverk för flygtrafiktjänst.

Stefan Back
TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUNDET

Guy Ehrling
NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Mikael Castanius
SVERIGES HAMNAR