

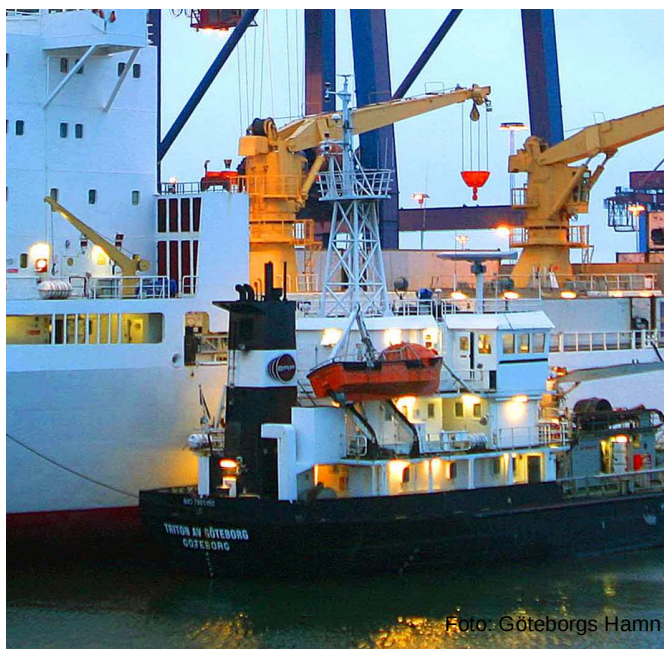


Foto: Göteborgs Hamn



HANDLINGSPLAN FÖR LOGISTIK OCH GODSTRANSPORTER

- RAPPORT FRÅN EN ARBETSGRUPP INOM LOGISTIKFORUM



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

Logistikhandlingsplan – ett naturligt nästa steg för Logistikforum

De senaste åren har den transportpolitiska debatten dominerats av i huvudsak två frågeställningar eller områden:

- hur stora satsningar kommer det att göras på infrastrukturen?
- hur ska myndighetsvärlden organiseras på ett modernt och effektivt sätt?

Det här är viktiga frågor och vi har alla engagerat oss i debatten. Både i Logistikforum och i andra sammanhang. Men logistik och godstransporter är så mycket mer än infrastruktur och myndighetsstruktur. Effektiva logistiklösningar och väl fungerande transporter är själva blodomloppet i ekonomin.

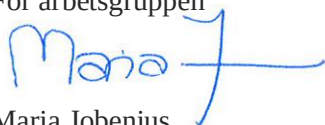
Det är bakgrunden till att en arbetsgrupp inom Logistikforum har fått i uppdrag att ta fram en handlingsplan för logistik och godstransporter. Arbetsgruppen har bestått av Maria Jobenius, sammankallande, Eric Nilsson, Jan Sundling och Marie Winslow Andersson. Som konsult har Sören Belin bistått gruppen. Ann-Katrin Berglund, Jonas Waidringer, Anders Wärmark och Anna-Lena Peterson på konsultföretaget WSP har också varit engagerade i arbetet.

Det har varit både angeläget och inspirerande för oss i arbetsgruppen att ta oss an denna uppgift. Logistik i världsklass har varit ett genomgående tema i gruppens arbete. Vi är duktiga i Sverige, men kan vi bli ännu bättre? När konjunkturen på allvar vänder, på vilka områden behöver bli ännu bättre rustade? Vi vet att konkurrensen är stenhård och det blir inte lättare i framtiden. Vi tror att nyckeln till framgång är att bygga vidare på ett starkt svenskt koncept: samverkan. Som inte minst Logistikforum självt är ett bra uttryck för.

I arbetet har vi valt perspektivet 2030. Men flertalet av de åtgärder vi föreslår behöver inledas redan i år, t ex arbetet med en nationell godstransportstrategi. Vi har fokuserat på det vi behöver och kan göra i Sverige, men med utblick mot Europa och världen. Vad är de stora utmaningarna? Vilka åtgärder bör prioriteras? Vems är ansvaret? Vad ligger naturligt på regering och riksdag? Vad måste företagen själva ordna? Och vad kan vi göra tillsammans?

Resultatet som det nu presenteras är en beskrivning av dessa utmaningar och behov av insatser. Vi föreslår konkreta åtgärder på ett antal områden. Handlingsplanen är arbetsgruppens förslag. Vi inbjuder nu till en öppen dialog kring denna.

För arbetsgruppen



Maria Jobenius



HANDLINGSPLAN FÖR LOGISTIK OCH GODSTRANSPORTER

- RAPPORT FRÅN EN ARBETSGRUPP INOM LOGISTIKFORUM

Logistikforum är regeringens rådgivande organ i logistikfrågor, där transportköpare, transportsäljare, akademi och staten möts. I handlingsplanen för logistik och godstransporter presenteras utmaningar och prioriterade insatser för att Sverige även i fortsättningen ska hålla världsklass på logistik och transportlösningar. Målet är att genom ständiga förbättringar fortsätta bidra till en ökad välfärd och internationell konkurrenskraft som utgår från hållbara lösningar.

GEMENSAMMA UTMANINGAR

- Öka kunskapen om godstransporternas betydelse för tillväxt och välfärd
- Ökad innovationstakt
- Efterfrågeanpassade transporter med mindre miljö- och klimatpåverkan
- Utnyttja transportinfrastrukturen bättre
- Utvecklad stadsdistribution för bättre service och livsmiljö
- Transporter av våra varor utförs till stora delar utomlands
- Snabba, effektiva och säkra transporter
- Klara ökad konkurrens om arbetskraft
- Minskade effekter av störningar

ÅTGÄRD	EFFEKT	MEDVERKAR
Ta fram en offensiv godsstrategi	Helhetssyn och samverkan	Huvudansvar: Trafikverket Övriga: Näringslivet
Stimulera forskning, utveckling och demonstration	Hållbara och effektivare transporter	Huvudansvar: Regeringen Övriga: Trafikmyndigheterna, näringslivet och akademien
Förbättra beslutsunderlagen och planeringshjälpmedlen	Bättre beslut	Huvudansvar: Regeringen, trafikmyndigheterna och näringslivet Övriga: akademi
Stöd utvecklingen av gröna korridorer	Hållbara internationella stråk	Huvudansvar: Regeringen Övriga: Logistikforum och trafikmyndigheterna
Samverka för framtidens stadsdistribution	Bättre service och miljö	Huvudansvar: Näringslivet Övriga: Stat och kommun
Internationalisera transportpolitiken	Rätt perspektiv	Huvudansvar: Regeringen Övriga: Näringslivet och trafikmyndigheterna
Öka nyttan genom ett harmoniserat, balanserat och tidsenligt regelverk	Större effekt till lägre kostnader	Huvudansvar: Regeringen och trafikmyndigheterna Övriga: Näringslivet
Säkra godslogistikbranchens kompetensförsörjning	Tillgång till arbetskraft	Huvudansvar: Näringslivet Övriga: Stat och kommun
Lyft blicken	Handlingsberedskap	Huvudansvar: Regeringen Övriga: Logistikforum, trafikmyndigheterna och näringslivet
Systematisk och uthållig kommunikation	Faktabaserad debatt	Huvudansvar: Näringslivet Övriga: Logistikforum och trafikmyndigheterna

Innehåll

UTGÅNGSPUNKTER.....	2
Sverige ska vara ledande inom logistik och godstransporter.....	2
GEMENSAMMA UTMANINGAR.....	3
<u>Öka kunskapen om godstransporternas betydelse för tillväxt och välfärd</u>	<u>3</u>
<u>Ökad innovationstakt</u>	<u>4</u>
<u>Efterfrågeanpassade transporter med mindre miljö- och klimatpåverkan.....</u>	<u>5</u>
<u>Utnyttja transportinfrastrukturen bättre.....</u>	<u>7</u>
<u>Utvecklad stadsdistribution för bättre service och livsmiljö</u>	<u>9</u>
<u>Transporter av våra varor utförs till stora delar utomlands</u>	<u>10</u>
<u>Snabba, effektiva och säkra transporter.....</u>	<u>11</u>
<u>Klara ökad konkurrens om arbetskraft</u>	<u>12</u>
<u>Minskade effekter av störningar</u>	<u>14</u>
PRIORITERADE ÅTGÄRDER.....	15
<u>Ta fram en offensiv godstransportstrategi</u>	<u>15</u>
<u>Stimulera forskning, utveckling och demonstration</u>	<u>17</u>
<u>Förbättra beslutsunderlagen och planeringshjälpmedlen</u>	<u>19</u>
<u>Stöd utvecklingen av gröna korridorer.....</u>	<u>21</u>
<u>Samverkan för framtidens stadsdistribution</u>	<u>23</u>
<u>Internationalisera transportpolitiken</u>	<u>25</u>
<u>Öka nyttan genom ett harmoniserat, balanserat och tidsenligt regelverk.....</u>	<u>27</u>
<u>Säkra godslogistikbranschens kompetensförsörjning.....</u>	<u>30</u>
<u>Lyft blicken.....</u>	<u>32</u>
<u>Systematisk och uthållig kommunikation.....</u>	<u>34</u>
HUR GÅ VIDARE?	36

Utgångspunkter

Logistik spelar en avgörande roll för att förenkla vardagen för människor och företag. Västland och ekonomisk tillväxt bygger på arbetsdelning, specialisering och utbyte av varor och tjänster. Tillgång till material, kunskap och marknader är därför en omistlig förutsättning för moderna ekonomier. Till stor del är det transporterens uppgift att säkerställa denna tillgänglighet. Väl fungerande gods-transporter är en viktig förutsättning för vår välfärd.

Sverige ska vara ledande inom logistik och godstransporter

Svensk logistik är i världsklass. Samtidigt förändras omvärlden. Handelsmönster, globalisering, miljö-, klimat- och säkerhetsutmaningar ger nya förutsättningar. Vi vill säkerställa att de snabbt fångas upp och omsätts i lösningar som gör att vi behåller och flyttar fram vår position som en ledande nation när det gäller hållbara godstransporter. Logistikforum är regeringens rådgivande organ i logistikfrågor. Logistikforums arbetsgrupp konstaterar att omställningen till ett mer hållbart samhälle innebär stora utmaningar inom en lång rad samhällssektorer. **Målet för logistik och godstransporter är att genom ständiga förbättringar bidra till en ökad välfärd och internationell konkurrenskraft som utgår från hållbara lösningar.**

Sverige har ett transportsystem som i de flesta avseenden kan mäta sig väl med den funktionalitet och standard som finns i andra utvecklade ekonomier. Sveriges position som en nation i utkanten av de globala huvudstråken och med en befolkningstäthet och ortstruktur som ger ett begränsat trafikunderlag innebär särskilda utmaningar men vi vill samtidigt vara med och leda den utveckling som sker i den internationella frontlinjen. Detta förutsätter dels en förmåga att tidigt fånga upp förändringar i kundernas behov av logistik och godstransporter, dels godstransport- och logistiksystem som kan möta mycket högt ställda krav i teknologiska och systemmässiga avseenden.

Detta handlingsprogram för logistik och godstransporter är ett första steg. Vi har nu formulerat en gemensam syn mellan transportköpare, transportsäljare och staten på var vi står idag och vad som är prioriterat att göra. Vi är olika aktörer med olika uppgifter och infallsvinklar som också kommer att driva frågor utöver den gemensamma plattformen, men vi ser vårt samarbete och den samsyn vi nått som en styrka. Vi har identifierat gemensamma utmaningar som vi behöver tackla för att stå väl rustade fram emot 2030. Vi presenterar också de åtgärder som Logistikforums arbetsgrupp har funnit vara högst prioriterade för att säkerställa att logistiken och godstransporterna fortsatt kan bidra till att utveckla välbefindandet och livskvaliteten i vårt land.

Gemensamma utmaningar

Öka kunskapen om godstransporternas betydelse för tillväxt och välfärd

Praktiskt taget alla samhällsfunktioner är beroende av en god försörjning med logistik- och godstransporttjänster. Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder. Exporten utgör 50 procent av Sveriges BNP och importen 40 procent. Även transporterna inom näringslivets koncerner är i allt högre grad internationella. Logistik- och godstransporttjänster utgör helt enkelt en central livsnerv som allas vår försörjning och varje jobb inom industri och handel är totalt beroende av.

Till vardags fungerar detta utan större dramatik och det är inget som den stora allmänheten behöver bekymra sig om. Godstransporterna står inte överst på tillväxtpolitikens agenda. Men när transportsystemen råkar ut för störningar och försörjningssystemen bryts blir transporternas avgörande betydelse för våra liv och verksamheter plötsligt uppenbarad. Men det är persontransporterna som tenderar att uppmärksammas mest. Detta märks t.ex. under hårda vintrar som vintern 2009/10.

Det finns en tendens att bilden av godstransporterna blir stereotyp och förenklad. Många förknippar godstransporter med förflyttningen av tunga varor som timmer, malm och byggmaterial. Men de godsströmmar som väger tyngst, rymmer den största volymen eller tar mest plats är inte alltid de ekonomiskt mest betydelsefulla. De godsflöden som dominerar värdemässigt består istället av förädlade industriprodukter och konsumtionsvaror. I andra sammanhang kan uppmärksamheten vara så helt inriktad på en viss nisch av godstransportmarknaden, t.ex. kombitransporterna och flödena av containergods, att man till synes är beredd att behandla alla godstransporter utifrån de speciella förutsättningar som gäller för denna nisch. Med detta perspektiv är det snarast de mer kapacitetskrävande och volymmässigt dominerade transportströmmarna som riskerar att bli försummade. Kunskapen om godstransporternas betydelse och villkor behöver öka.

Ökad innovationstakt

Forskning, innovationer, kunskapsspridning och effektiv utveckling av produkter och tjänster behövs för att Sverige ska kunna ha den ledande position inom logistik och godstransporter som är motiverad av vårt stora beroende av väl fungerande transporter både inom och utom landet. Trycket på omvandling av godstransportsektorn kommer att vara stort så länge handelsutbyte och trafik ökar och kraven på säkra, effektiva, miljö och klimatvänliga transporter inte är fullt ut är tillgodosedda.

Logistik och transportområdet har fördelen att vara konkret och påtagligt och kulturen är sådan att de som verkar inom området gärna vill arbeta med data och fakta. Samtidigt är systemen omfattande och komplicerade och både pris, plats, tid och riktning spelar roll för logistik och transporter. Tekniska lösningar kan också ha stor betydelse. Idag är statistiken liksom prognos- och analysmodellerna betydligt mer utvecklade för persontransporter än för godstransporter. En faktabas för logistik och godstransporter accepterad av alla parter som korrekt är ett oundgängligt krav för att kunna agera effektivt i framtiden.

Slår man samman alla varugrupper och ser till de totala transportflödena i vikt och volym framträder flödena som mycket starkt koncentrerade. Sjöfartens betydelse för detta marknadssegment framgår tydligt genom att de största flödena återfinns längs södra Sveriges kuster och västerut från Göteborg. Måts flödena i pengar blir bilden dock en annan. Nu är det i stället de största vägarna, och i första hand E4, som framträder som landets viktigaste godspulsådor. Flödena är också betydligt mera utspridda och finförgrenade än viktflödena.

En slutsats man kan dra av de mönster som framträder är att olika transportslag och transportkorridorer har olika betydelse för olika varugrupper och branscher. Olika delmarknader ställer således skilda krav på transportsystemet. Exempelvis kräver tungt gods högre axellast medan högvärdigt gods kräver högre frekvens och flexibilitet. För att kunna hitta smarta lösningar på framtidens problem behövs forskning som ger god kunskap om vad som efterfrågas och driver transportutvecklingen inom olika delmarknader så att innovationer som löser viktiga problem och utmaningar lättare kan komma fram.

Vår slutsats är att en handlingsplan måste kunna tränga förbi de vanligaste schablonerna om logistik och godstransporter och utformas med hänsyn till de mycket varierande krav och förutsättningar som gäller för olika delar av gods-transportmarknaden. Kunskapen om marknadens mångformighet och de varierande möjligheter och begränsningar som gör sig gällande inom olika delar av logistik- och godstransportsystemet behöver öka, särskilt inom politik och samhällsplanering. Med så många intressenter som är direkt och indirekt involverade blir formerna för informationsspridning och samverkan mellan forskning och tillämpning viktig. Hur denna samverkan ska se ut behöver klarläggas.

Efterfrågeanpassade transporter med mindre miljö- och klimatpåverkan

Samhället och näringslivet har en stor gemensam utmaning. Godstransporterna – liksom transportsystemet som helhet – måste på sikt bli klimatneutrala och förenliga med en god miljö i övrigt. Utmaningen ligger alltså i att utforma logistik- och godstransportsystemen så att de har så liten negativ effekt på människors livskvalitet som möjligt samtidigt som vi kan fortsätta att dra nytta av transporternas positiva effekter på tillväxt och välfärd. Detta innebär att godstransporterna måste förbruka mindre energi och bli mer effektiva, renare och mindre störande med avseende bl.a. på buller och vibrationer. De behöver organiseras effektivare så att mer trafik inte också betyder mer utsläpp av föroreningar och klimatgaser, mer buller och andra störningar samt mer trängsel och större markanspråk. Den fossila energi som transporterna förbrukar är ett problem i sig eftersom det handlar om en ändlig resurs som många konkurrerar om. Även bortsett från att förbrukningen skadar klimatet och miljön, kommer denna energi att bli allt mera svåråtkomlig och dyrbar att använda.

Förändringar ligger också i godstransportbranschens eget intresse. Buller och andra miljöstörningar och hälsorisker som orsakas av godstransporterna kommer inte att accepteras i ett samhälle som i övrigt ställs om mot långsiktig hållbarhet. Hur viktiga godstransporterna än är för samhällsekonomin och sysselsättningen finns det därför inget annat val än att arbeta intensivt för att minska dessa störningar. Problem med att få acceptans för behovet av tunga transporter är redan nu tydligt i många städer och orter runt om i landet.

Syftet med godstransporterna är inte att upprätthålla en viss trafikproduktion utan att knyta samman produktionsprocesser och marknader. De viktigaste drivkrafterna bakom godstransportmarknadens utveckling på längre sikt behöver sökas i de förändringar som sker på användarsidan och som yttrar sig i hur efterfrågan på godstransporter utvecklas. Med användarna som utgångspunkt blir det tydligare att godstransportmarknaden är mycket differentierad och att den består av många delmarknader med vitt skilda förutsättningar. Bilden av de utvecklingslinjer som gör sig gällande blir då samtidigt mer sammansatt, vilket kan ge anledning till en mer nyanserad bedömning också av effekterna av olika åtgärder inom godstransport- och logistikområdet.

Det finns en stark segmentering av godstransportmarknaden i Sverige. De olika delmarknaderna har i stor utsträckning karaktären av tekniska monopol vilket framgår av att transportmönstret varit mycket stabilt över tiden. De förändringar i transportslagens andel av den totala marknaden som uppmärksammats mycket i den allmänna debatten har således i mycket liten utsträckning att göra med att transportslagen tagit marknadsandelar i konkurrens med varandra. I stället är förändringarna till största delen resultatet av att transportvolymerna inom de olika marknaderna har utvecklats i olika takt och olika riktning. Förändringen hänger också mer samman med den ekonomiska utvecklingen i stort och struk-

turomvandlingen i näringslivet än med transportpolitikens utformning. Men även om utvecklingen av godstransportmarknaden i stort i huvudsak bestäms av andra faktorer är det naturligtvis fortfarande av största vikt att de ekonomiska, transportpolitiska och miljöpolitiska styrmedel som påverkar sektorns utveckling utformas effektivt.

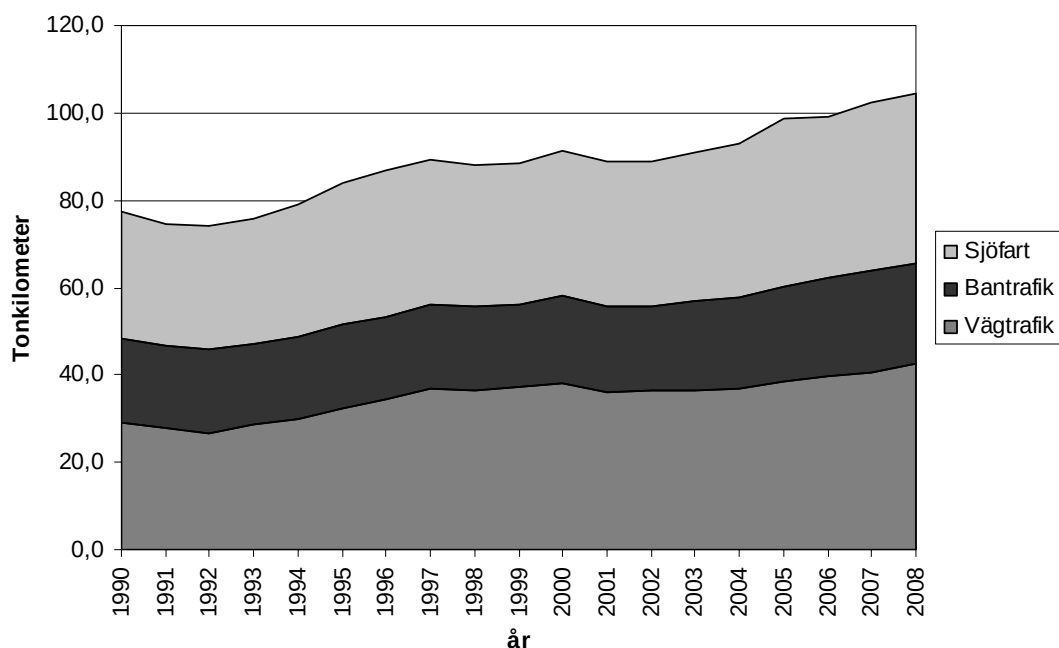
En central utgångspunkt i svensk transportpolitik är att det är användaren själv som bör bestämma hur resan eller transporten ska genomföras. I förändringsarbetet är det viktigt att ha respekt för att även företag som är verksamma inom samma bransch och arbetar med liknande produktion kan skilja sig åt i många avseenden som påverkar uppläggningsen av transporterna, t.ex. var företaget ligger geografiskt, hur det är invävt i olika transportkedjor, avstånd till viktiga marknader etc. Det är därför inte önskvärt att detaljstyra utformningen av gods-transporterna och logstiksystemen. Statsmakternas uppgift är främst att ange de övergripande ramarna för transportsystemets funktion och med generella styrmedel säkerställa att gemensamma intressen och hänsyn beaktas på ett riktigt sätt i de val som enskilda användare gör.

På europeisk nivå ger förberedelserna för en ny vitbok om transportpolitik – senast manifesterad genom EU-kommissionens skrift *”A sustainable future for transport – towards an integrated, technology-led and user-friendly system”* – intryck av att ytterligare steg kommer att tas i riktning mot en mer användarorienterad syn på transporterna med ökat fokus på generella styrmedel och en mer decentraliserad planeringssyn. Detta sammanfattas i EU-kommissionens övergripande slutsats att en europeisk transportpolitik av år 2010 bör prioritera uppgiften att åstadkomma en bättre samverkan mellan transportslagen för att öka transportsystemets samlade effektivitet och att höja takten när det gäller utvecklingen och ianspråktagandet av innovativ transportteknik – allt inom ramen för en strävan att ständigt ha användarna av transportsystemet och de som producerar transporttjänsterna i fokus för utformningen av politiken. Vår bedömning är att denna övergripande inriktning medför att den europeiska och svenska transportpolitiken därmed ger en bra grund för utvecklingen. I Sverige innebär också den förändring av myndighetsstrukturen som genomförts med bl.a. bildandet av Trafikverket och Transportstyrelsen ökade möjligheter att se helhetslösningar för logistik som omfattar flera transportslag.

Utnyttja transportinfrastrukturen bättre

En av de utmaningar som måste hanteras är den snabba tillväxt av godstransporterna som enligt de flesta bedömningar kommer att följa i spåren av en fortsatt globalisering och allt längre driven internationell arbetsdelning och specialisering.

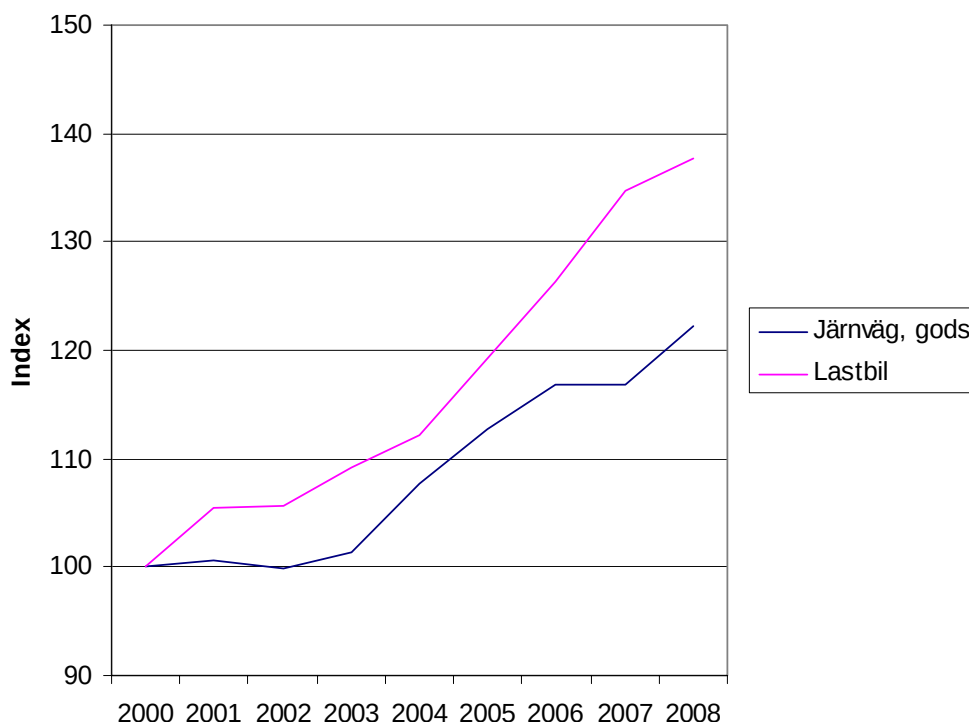
Figur 1. Godstransportarbetet (mdr tonkm) i Sverige 1990 - 2008. Källa SIK/SCB



Samtidigt som godset transporteras längre och längre både inom Sverige och ut i världen går det i många fall åt allt mer trafik för att transportera en viss mängd gods.¹ Det beror på att handeln och transportutbytet i allt högre grad består av högvärdigt gods med låg vikt i förhållande till volymen. Detta får till följd att antalet fordonskilometer ökar ännu snabbare än transportarbetet. Och fordonskilometrarna är ju det som är godstransporternas fysiska uttryck i samhället och som ytrar sig lastbilar på vägen, godståg på spåren och lastfartyg i hamnar och farleder. Det är fordonskilometrarna som tar plats, bullrar, smutsar ner och förorenar miljön.

¹ Detta gäller främst vägtransporterna medan utvecklingen inom järnvägsområdet motverkas genom kapacitetsutbyggnader som medger högre axellast och större lastprofil. Även på sjöfartsområdet finns en motverkande trend i form av större fartyg.

Figur 2 Trafikarbete med godståg (tågkilometer) och lastbil (fordonskilometer) i Sverige 2000 - 2008. Källa: SIKA/SCB.



En snabb ökning av godstrafiken innebär en växande utmaning för samhället och transportföretagen när det gäller att säkerställa att utvecklingen inte leder till flaskhalsar och trafikinfarkter som begränsar tillgängligheten och skadar svensk ekonomi. Det gäller också att hantera sådana konflikter mellan gods- och persontrafik som kan uppstå om infrastrukturkapaciteten inte utvecklas i takt med efterfrågan på trafik.

Mot bakgrund av det övergripande transportpolitiska målet, som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, måste det vara en prioriterad uppgift att höja effektiviteten i godstransportsystemet och att utnyttja den befintliga infrastrukturen på bästa sätt. En rimlig utgångspunkt är att kapaciteten i transportsystemet är en begränsad resurs. Det kommer inte att vara möjligt att möta hela den förväntade tillväxten i transportefterfrågan genom att bygga ut infrastrukturen. Ekonomiska och statsfinansiella skäl, liksom omsorgen om naturen, miljön och människors livskvalitet, talar för det.

Insatserna behöver därför även inriktas mot en effektivare användning av transportsystemet och att genomföra olika trimningsåtgärder för att höja trafikanläggningarnas kapacitet. I detta ligger också att skapa bättre anslutningar och övergångar mellan olika trafikslag för att skapa ett väl integrerat transportsystem där styrkan hos varje trafikslag kan utnyttjas optimalt för att öka kapaciteten och transportkvaliteten i systemet som helhet. För att göra detta möjligt måste involverade parter i en logistik- och godstransportkedja kunna utbyta information på ett effektivt, standardiserat och transparant sätt.

Utvecklad stadsdistribution för bättre service och livsmiljö

I större städer och en del medelstora städer finns idag en omfattande logistikverksamhet. Denna verksamhet är kopplad till en mängd olika trafikslag, terminaler, speditörer, logistikföretag, varuägare och konsumenter. Utvecklingen av denna verksamhet har inte kännetecknats av hållbar utveckling varför en rad trängsel- och miljöproblem kopplade till godstransporter uppstår. Trängseln innebär problem för godsägare och transportutövare genom störningar, förseningar och ökade kostnader. Miljöproblematiken och transportsektorns del av utsläppen är erkända och godstransporterna är den del av vägtransporterna som ökar mest.

Situationen återfinns i många stadsregioner i världen varför framgångsrika lösningar, i form av innovativa transportsystem, bedöms ha en stor marknadspotential. Det är också så att utvecklingen av logistiksystemens effektivitet hämmas av den trängsel den är med att skapa vilket bidrar till att ytterligare resursförbrukning (bränsle, fordon osv.) och miljöproblem uppstår. Det saknas idag en övergripande idé om hur man ur miljö-, energi- och transporteffektivitetsperspektiv bör lokalisera transportintensiv verksamhet. De terminaler som används idag har många gånger fått sin geografiska lokalisering baserad på ett historiskt arv. Vid nyetablering och flytt av terminaler har det oftast varit tillgång på mark som styrt lokaliseringen och inte hur de negativa effekterna av en lokalisering kan minimeras. Studier som gjorts i bland annat Göteborg har visat att ett kort avstånd till centrum är att föredra framför en mer perifer lokalisering då det ger kortare transportavstånd och mindre bränsleförbrukning. Det beror på att terminalens leveranspunkter i första hand ligger i de centrala delarna av staden.

Varje aktör effektiviserar sina transporter efter de förutsättningar som styr den aktuella verksamheten. Oberoende av om det handlar om speditörernas verksamhet eller firmabilsdistributionen innebär det att vi får en suboptimering med flera parallella system. Ur ett systemperspektiv är detta långt ifrån ett effektivt transportsystem. Samlastning av distributionsgods har testats på ett flertal platser med skiftande resultat. Vad som händer på en övergripande nivå har inte studerats.

Transporter av våra varor utförs till stora delar utomlands

Om man ser till det totala godstransportarbetet i samt till och från Sverige sker över 80 procent utanför Sveriges gränser². Ungefär samma andel får man för transporttiden. Detta beror främst på att långa, transoceana sjötransporter dominerar när man beräknar transportproduktionen i tonkilometer eller timmar. Flygfrakten är helt försumbar om man ser till godsets vikt men svarar däremot för en betydande del av godsvärdet. Även här är det långväga utrikestransporter som dominerar.

Detta perspektiv är viktigt för agerande och prioriteringar. För att hitta bra lösningar är internationella samarbeten helt nödvändiga. Samarbete och kunskaps-spridning mellan olika aktörer behövs för att identifiera och lösa problem och hinder för effektiva och hållbara transporter som görs både utanför och inom Sveriges territorium. Viktiga frågor är t.ex. vilka konkreta hinder som påverkar transporter som berör Sverige och hur de kan lösas. Det kan t.ex. handla om effektivare tullhantering, olika tekniska system eller harmonisering av regelverk.

Efterhand som EU växer tätare samman som en ekonomisk och politisk enhet behöver transportpolitiken och analysen av prioriterade åtgärder i allt högre grad ta sin utgångspunkt och utformas utifrån ett europeiskt perspektiv. Det betyder också att en svensk handlingsplan för logistik och godstransporter inte enbart kan vara nationellt orienterad. Den måste i lika hög grad vara inriktad på att utveckla EU:s transportpolitik så att den understödjer den utveckling av godstransportförsörjningen som vi önskar se från svensk horisont. Kartläggningar av godsflöden visar bl.a. att de stora flödena in och ut från Sverige går via västra och södra Sverige, men också att handeln mellan Sverige och Östeuropa, länderna som tidigare utgjorde Sovjetunionen samt Kina växer starkt. Logistikfokus i Europa skjuts österut bl.a. genom ökade leveranser från östländerna och ökad konsumtion i dessa länder. Det innebär att även om de nord-sydliga stråken dominerar så ökar intresset för öst-västliga stråk.

Eftersom godstransporterna till och från Sverige är invävda i ett globalt system blir handlingsplanen till och med för snäv om den avgränsas till ett europeiskt perspektiv. Många av de frågor som står i fokus för godstransporternas långsiktiga utveckling är sådana att de måste få en global lösning. Samtidigt är EU en viktig kanal för Sveriges medverkan i att få sådana lösningar till stånd.

² Stråkanalyser för godstransporter SIKA rapport 2001:1 sid 18.

Snabba, effektiva och säkra transporter

Växande trafikvolym, ökad arbetsbelastning inom transportindustrin, risker förknippade med transport av farliga ämnen och hotande naturkatastrofer i kölvattnet av ett mer nyckfullt klimat gör att frågor om trafiksäkerhet och infrastrukturens tillförlitlighet måste vara fortsatt prioriterade. Till detta kommer också de säkerhetsfrågor som aktualiseras genom behoven att skydda försörjningskanalerna mot terroristhot och storskalig ekonomisk brottslighet.

Globaliseringen och det därmed sammanhängande beroendet mellan olika länder har gjort godstransporterna mera sårbara. Att förstärka säkerheten i försörjningskedjorna och därmed också förbättra skyddet för dem som arbetar i godstransportnäringen är en gemensam uppgift för staten och godstransportnäringen i vid mening. Det behövs ett kontinuerligt internationellt samarbete för att förbättra skyddet av transporter och handelsförbindelser. Att höja trafiksäkerheten, bl.a. med utgångspunkt i den tunga trafiken på vägarna, måste även det betraktas som en gemensam uppgift för transportbranschen som trafikutövare och för stat och kommun som väghållare.

Samtidigt är det en betydande utmaning att utforma de åtgärder som behövs för att förstärka säkerheten och skyddet på ett sådant sätt att de inte går ut för mycket över transporternas effektivitet och snabbhet eller medför att den ekonomiska och administrativa belastningen på trafikföretag och myndigheter ökar i oacceptabel grad. Det gäller med andra ord att både i Sverige och internationellt finna rätt balans när det gäller säkerhetskrav och skyddsåtgärder av olika slag som ger människorna och företagen i Sverige en optimal nivå på transportförsörjningen.

Beräkningar som gjorts i Sverige visar att näringslivets kostnader för att uppfylla olika typer av bestämmelser i transportregelverken ibland är höga och att de varierar på ett sätt som inte alltid verkar stå i proportion till reglernas betydelse. Samtidigt bör det sägas att även otydliga bestämmelser eller avsaknad av regelverk på områden där sådana behövs skapar osäkerheter och risker som ger upphov till kostnader för näringsliv och samhälle.

Den rätta balansen mellan risker och skyddsåtgärder innebär att man i vissa fall måste acceptera att det inträffar avbrott, störningar och förseningar i godstransportflödena. En mer sofistikerad infrastruktur kan här ibland medföra att känsligheten för yttre störningar snarast ökar. Kostnaderna för att bygga bort alla sådana risker blir oöverkomliga. Detta förhållande, i kombination med ökad yttre påverkan genom bl.a. klimatförändringarna, gör det viktigt att undersöka hur man på andra sätt kan undvika att störningarna får alltför stora negativa konsekvenser för transportörer och godskunder. Inte minst en utbyggnad av olika ITS-tjänster för att följa godsflödena, skapa varningssystem för faktiska eller förväntade störningar, information om alternativa transportvägar/transport sätt eller omledningsmöjligheter i trafiken, etc. skulle kunna vara effektiva hjälpmedel för att begränsa skadeverkningarna för transportbransch och näringsliv.

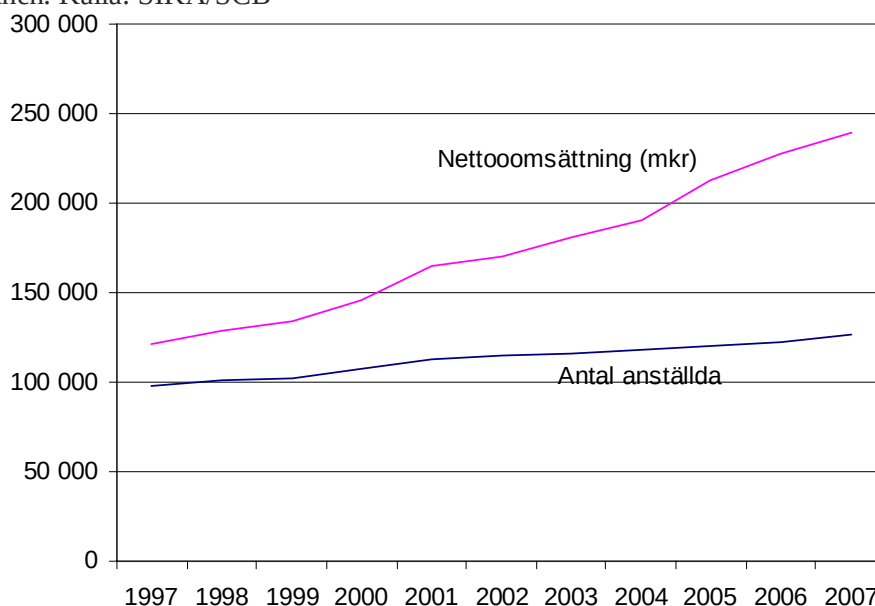
Klara ökad konkurrens om arbetskraft

Kraven på kompetens och utbildning skärps successivt inom alla näringar och samhällssektorer. Transportnäringen verkar i ett globalt sammanhang. Logistiksystemen är i dag världsomspännande och verksamheten pågår utan avbrott dygnet runt. Samtidigt får man räkna med att tilltagande specialisering, tekniska och organisatoriska innovationer samt allt hårdare internationell konkurrens i grunden kommer att förändra arbetsvillkoren och kompetenskraven i logistik- och godssektorn. Ökade kunskaps- och kompetenskrav gör sig redan nu gällande och medför att brist på tillräckligt väl utbildad arbetskraft kan bli ett problem inom branschen redan på kortare sikt.

Parallellt med att godstransporternas betydelse för ekonomi i stort har ökat, har också transport- och logistiksektorn expanderat mätt i sysselsättning och omsättning. Inom transportbranschen fanns år 2007 närmare 13 000 aktiva företag. Antalet anställda inom de aktiva aktiebolagen uppgick samma år till drygt 126 000. Jämfört med tio år tidigare är det en ökning med närmare 28 000 anställda, vilket motsvarar en tillväxt på ca 28 procent. Under samma period har nettoomsättningen i branschen nästan fördubblats. Den uppgick år 2007 till närmare 240 miljarder kronor, en ökning med mer än 118 miljarder kronor jämfört med tio år tidigare.

Personalen är en nyckelfaktor för att gods- och logistiksektorn ska kunna utvecklas framgångsrikt. Det gäller både mycket kvalificerad arbetskraft som utvecklar sektorn vidare och arbetskraft som ser till att den dagliga driften av systemet fungerar. Pressen att möta strikta leveranstider väntas bara öka och det är ett viktigt ansvar för trafikutövarna och andra berörda företag att se till att de anställda får rimliga arbetsvillkor.

Figur 3 Nettomsättning och anställda i aktiva aktiebolag inom transportbranschen. Källa: SIKA/SCB



En åldrande befolkning, med färre invånare i förvärvsarbetande åldrar, kan förväntas göra det ännu mycket svårare att tillgodose behovet av väl utbildad personal under de årtionden som ligger närmast framför oss. I framtiden kommer därför branschens internationella konkurrenskraft, och dess utsikter att kunna mäta sig i attraktivitet med andra näringar och samhällssektorer i landet, bl.a. att bero på huruvida företagen förmår att vidareutbilda sin personal så att de får den kompetens och utbildningsnivå som krävs.

Genom att kraven på de anställda ökar och att konkurrensen från andra yrkesinriktningar skärps, blir det också viktigare och viktigare att skapa sådana anställningsförhållanden att personalen kan motiveras att ta ett ökat ansvar och engagera sig i verksamheten. Det är samtidigt statsmakternas ansvar att utforma effektiva arbetsmarknads- och konkurrensregler och att övervaka att de följs.

Minskade effekter av störningar

Transportsystemet har byggts upp under lång tid, är omfattande och består av en mängd komplexa tekniska system. Det används mycket av många olika människor och företag och det påverkas av väder och vind. Ibland uppstår störningar i systemet. Det kan vara trängsel efter en olycka, konflikter om den begränsade kapaciteten mellan olika användare, väderförhållanden som begränsar användningen av delar av infrastrukturen, problem vid gränspassager eller bristande information. Med tanke på den viktiga samhällsfunktion som transporter och logistik har är det viktigt att förutse vilka störningar som kan uppstå och söka lösningar som begränsar antalet störningar och som förhindrar allvarliga störningar i transportsystemets funktion.

Prioriterade åtgärder

Logistikforums arbetsgrupp har identifierat ett antal åtgärder som vi bedömer är viktiga för att åstadkomma ständiga förbättringar av logistik och hållbara gods-transporter som bidrar till ökad välfärd och internationell konkurrenskraft. De flesta åtgärderna bör genomföras i samverkan mellan transportköpare, transportsäljare och staten. Även akademien bör bidra.

Ta fram en offensiv godstransportstrategi

Utgångsläget

Trafikverken har arbetat på en mängd sätt med godsfrågor t.ex. i åtgärdsplaneringen, i Banverkets godsstrategi (hösten 2009), i trafikslagsövergripande handlingsplan för ITS (publikation 2010:16), i fordonsforskningsprogrammet som också syftar till mer miljövänliga godstransporter inklusive miljöeffektivare logistiklösningar och i förslag till styrmedel för effektivare godstransporter på väg i EET-strategin. Trafikverken har också deltagit i en mängd olika grupperingar för EU-frågor om t.ex. Gröna transportkorridorer, revidering av TEN-T och Urban Freight. Den 1 april 2010 startade det nya Trafikverket sin verksamhet och där överväger man att på sikt ta fram en särskild godsstrategi.

Åtgärdernas inriktning

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med berörda intressenter inom näringslivet ta fram en transportslagsövergripande godsstrategi som utgår från förväntade förändringar i efterfrågan i Sverige och internationellt och som syftar till ständiga förbättringar av logistik och godstransporter i riktning mot hållbarhet, ökad välfärd och konkurrenskraft. Strategin bör ange hur logistik och godstransporter bidrar till övergripande mål, men också ange mätbara mål avseende vad som ska åstadkommas inom några år. Strategin ska lyfta fram utmaningar och förutsättningar på olika delmarknader för gods som också fångar upp viktiga trender i efterfrågan hos transportköpare och hinder för hållbara svenska transporter utanför landets gränser.

Strategin ska utgå från en systemsyn och omfatta alla trafikslagen och också särskilt uppmärksamma den intermodala marknaden med noder och knutpunkter. Samspelet mellan transportslagen i stråken behöver fungera. Det är också positivt om det finns flera transportalternativ som konkurrerar med varandra och driver på utveckling av transportsäljarnas erbjudanden och dynamiken inom branschen. Godsstrategin bör fästa stort avseende vid att prioritera hamnar, flygplatser och järnvägs- och lastbilsterminaler som kan utvecklas till intermodala knutpunkter i godstransportsystemet och då dra nytta av de analyser som tidigare är gjorda av t.ex. Godstransportdelegationen.

Vidare är det av stor betydelse att utveckla användningen av avancerade trafikledningssystem inom alla trafikslag för att få bättre överblick över trafikflödena och kunna sprida ut trafikbelastningen för att utnyttja den tillgängliga infrastrukturen mera jämnt. På så sätt kan medel för utbyggnad av infrastrukturen koncentreras dit de bäst behövs. Godsstrategin bör ligga till grund för Sveriges agerande inom nordiskt samarbete och inom EU på infrastruktur-, transport- och logistikområdet. Strategin bör därför också beskriva hur analyser av logistik och godstransportfrågor kontinuerligt ska hållas uppdaterade.

Åtgärdens effekter

Åtgärden har som syfte att öka kunskapen om logistiken och godstransporternas betydelse för den svenska tillväxten och klargöra vilka områden som är strategiskt viktiga för svenska intressen och hur de kan bearbetas. En strategi underlättar t.ex. att identifiera vilka frågor som bör hanteras i internationella samarbeten och ger bättre underbyggda beslut om prioritering av samhällets insatser för att förvalta och utveckla godstransportsystemet.

Genomförandeansvar

Staten genom Trafikverket tar fram strategin i nära samarbete med näringslivet. Vägverkets arbete med kundgruppsdokument kan vara en input och en förebild. Ansvar för att genomföra strategin ligger sannolikt hos flera parter såsom regeringen, trafikmyndigheterna, näringslivet och forskningsorgan.

Finansiering

Framtagandet av strategin genomförs som en del i Trafikverkets ordinarie verksamhet. Näringslivet ställer upp på egen tid upp för avstämningsmöten.

EU-relevans

Även om godsstrategin är svensk så kommer den ha stor EU-relevans, t.ex. som diskussionsunderlag med kommissionen eller andra EU-länder och som input för vilka ställningstaganden Sverige bör göra i EU-frågor.

Genomförandeperiod

Godstransportstrategin tas fram under 2010 och bör presenteras vid Transportforum 2011. Tidsperspektivet i strategin bör vara vad som behöver göras fram till år 2030.

Stimulera forskning, utveckling och demonstration

Utgångsläget

Forskningen inom logistik och transportområdet är idag fragmenterad. De olika kompetenscentra som finns är i liten grad samordnade och många försöker bli bäst på allt. Det saknas en spets inom forskningen som kan förflytta Sveriges position i takt med omvärldens utveckling. Samarbetet mellan näringslivet och akademien fungerar bra inom Fordonsforskningsprogrammet men inom övriga områden är det betydligt mindre effektivt, framför allt är andelen demonstrationsprojekt för låg.

En statlig utredning har tillsatts med uppgift att utarbeta en strategi med förslag på förbättrad samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem (SOU N2009:13). Utredningen ska vara klar under hösten 2010 och kommer att påverka denna åtgärd. Här följer Logistikforums arbetsgrupps förslag till åtgärder under våren 2010, innan utredningen lagt fram sitt betänkande.

Åtgärdernas inriktning

Åtgärderna inriktas mot att mer medvetet utnyttja våra nationella resurser inom transportforskningen på ett mer effektivt sätt. En viss specialisering är nödvändig för att skapa spets på internationell toppnivå, samtidigt som viss konkurrens behövs mellan forskningsutförarna för att möta krav på excellens i forskningen. En nationell, transportslagsövergripande strategi för logistik och godstransporter och en tydlig samarbetsmodell för samhälle, akademi och näringsliv upprättas där ansvaret för grundforskning, behovsmotiverad forskning och tillämpad forskning samt demonstration och spridning av resultat klarläggs. Tillämpad forskning och demonstration bör i högre grad ha en involvering från näringslivet vad avser finansiering, aktivt deltagande och att formulera utmaningarna för forskningen.

Åtgärdernas effekter

Åtgärderna har som syfte att öka effektiviteten i innovationsprocesserna för logistik och godstransporter. En bättre balans mellan akademins fokus på vetenskapliga resultat och näringslivets fokus på ekonomiska resultat kommer att uppnås. Med en tydlig struktur och ett större engagemang och deltagande från näringsliv och samhälle kan implementeringstakten för nya tillämpningar öka samtidigt som den mer grundläggande forskningen får den frihet som är nödvändig.

Genomförandeansvar

Staten genom regeringen, trafikmyndigheterna och forskningsorganen, har huvudansvaret för att genomföra åtgärderna. Arbetet med att ta fram en transports-

lagsövergripande forskningsstrategi kommer som en naturlig följd av den pågående utredningen och bildandet av Trafikverket. Näringslivet och akademien måste, var för sig, finna former för ett effektivt deltagande och relevanta mandat i genomförandet av åtgärderna.

Finansiering

Finansieringen av utredning och framtagande av en strategi är ett statligt ansvar. Näringsliv och akademi bidrar med resurser och egen tid.

EU-relevans

Åtgärderna har stor EU-relevans då FOU är ett prioriterat område inom såväl Rådet som Kommissionen. Sverige bör agera tidigt i de processer som leder fram till konkreta förslag.

Genomförandeperiod

Åtgärderna inom detta område ska genomföras snarast och samordnas med resultatet av den pågående utredningen (N2009:13) och en ny godstransportstrategi. Dessa ska presenteras vid Transportforum 2011. En konkret handlingsplan med tydliga mandat från staten, akademien och näringslivet som sträcker sig fram till 2015, ska också läggas fram.

Förbättra beslutsunderlagen och planeringshjälpmedlen

Utgångsläget

Informationen om godstransporterna och den svenska godstransportmarknaden är bristfälliga i många avseenden. Statistik, nulägesbeskrivningar, prognosmodeller och planeringsmetoder behöver förbättras avsevärt för att komma i nivå med vad som gäller för persontransporterna. De modeller för samhällsekonomiska kalkyler som utvecklats inom ramen för infrastrukturplaneringen har utformats främst utifrån behoven av att analysera persontrafik och har därför sämre precision när det gäller godstransporter. För godstransporter finns det ofta också starka skäl att beskriva och analysera effekterna i ett stråkperspektiv.

Åtgärdernas inriktning

Åtgärderna inriktas mot att stegvis bygga upp och utveckla de beslutunderlag och planeringshjälpmedel som behövs för att fatta väl avvägda beslut om de gemensamma insatser som behöver göras för att utveckla godstransportsystemet på kortare och längre sikt. Detta arbete måste bedrivas systematiskt och med stor uthållighet och bl.a. inriktas på att samla in sådan grundläggande information som behövs för att utveckla bättre prognos- och analysmodeller och förse beslutsunderlag som samhällsekonomiska kalkyler med säkrare och mera heltäckande indata.

Åtgärdens effekter

Åtgärderna har som generellt syfte att ge statsmakterna och myndigheterna djupare insikter i godstransportsystemets funktionssätt och nansera bilden av godstransportmarknaden. Åtgärderna väntas också få till effekt att olika företrädare för varuägare och transportbransch kan skaffa sig en bättre bild av de avvägningar mellan olika intressen och aktörer som måste göras på övergripande transportpolitisk nivå och vad som i övrigt styr planeringen och besluten på denna nivå.

Mera specifikt väntas åtgärderna bidra till bättre underbyggda beslut om hur samhällets insatser för att förvalta och utveckla godstransportsystemet ska utformas och prioriteras samt ge säkrare underlag för göra avvägningar mot andra typer av insatser inom och utom transportsystemet.

Genomförandeansvar

Staten genom regeringen och trafikmyndigheterna har huvudansvaret för att genomföra åtgärderna. I många av dessa frågor är det också viktigt att involvera forskarsamhället. Ett avgörande hinder för utvecklingen är dock svårigheter att inhämta information om logistik- och godstransportverksamheten och där nuvarande insamlingsmetoder visat sig otillräckliga för att höja precisionen i infor-

mationsunderlaget. Varuägare och transportföretag åtar sig därför att förse myndigheterna med den mera detaljerade information som behövs. Som motprestation åtar sig regeringen att ge Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och andra berörda myndigheter i uppdrag att forcera uppbyggnaden av högklassiga analys- och beslutsverktyg för gods- och logistikområdet. Inriktningen ska också vara att informationen görs tillgänglig snabbare och effektivare än idag.

Finansiering

Finansieringen av utvecklingen av verktygen är ett statligt ansvar.

EU-relevans

Åtgärderna har viss EU-relevans, dels genom att statistik, nulägesbeskrivningar, prognosmodeller och planeringsmetoder måste inkludera transporterna till och från Sverige, dels genom att de förbättrade planerings- och beslutsunderlag som byggs upp även ska användas som grund för prioriteringen och utformningen av Sveriges insatser på gemenskapsnivå.

Genomförandeperiod

Åtgärderna inom detta område måste genomföras systematiskt, stegvis och med stor uthållighet. Beslutsunderlagen och planeringshjälpmedlen kommer alltid att behöva finslipas för att öka precisionen och anpassa dem till en omvärld under ständig omställning. För det nivålyft som är i fokus här bedömer vi dock att det krävs i storleksordningen en femårsperiod innan det går att nå full utväxling i nya eller väsentligt förbättrade analysverktyg och beslutshjälpmedel. Vägen dit kommer dock att leda till stegvisa framsteg i form av bättre statistik och nulägesanalys.

Stöd utvecklingen av gröna korridorer

Utgångsläget

Gröna korridorer har sitt ursprung i EU-kommissionens logistikhandlingsplan från 2007 och andra initiativ inom EU för att utveckla en grönare transportpolitik som både möter klimatutmaningen och ökar EU:s konkurrenskraft.

Logistikforum är initiativtagare i Sverige till att utveckla Gröna korridorer som projekt och samarbetsform. Ett tiotal prioriterade projekt, som är inriktade mot ny teknik, pilottester eller ökad kunskap, visar på praktiska vägar till miljövänligare transporter. Tanken med multimodala gröna transportkorridorer är att de ska stärka logistikbranschens konkurrenskraft och skapa hållbara lösningar idag och i framtiden.

Den svenska regeringen har under ordförandeskapet i EU hösten 2009 aktivt medverkat till att åstadkomma genomslag för konceptet Gröna korridorer och insatser för att realisera sådana transportkorridorer.

Åtgärdernas inriktning

Det fortsatta arbetet bör bedrivas på olika nivåer. Inom EU gäller det bl.a. att arbeta för att gröna korridorer får en tydligare koppling till TEN-T, sjömotorvägar och de särskilda järnvägskorridorerna. I Östersjöregionen pågår flera projekt med direkt koppling till Gröna korridorer: East West Transport Corridor II (EWTCII), Scandria och TransBaltic. Via Logistikforum sker ett nära samarbete med dessa projekt för att åstadkomma synergieffekter.

I Sverige går arbetet med Gröna Korridorer in i en ny fas för att åstadkomma ett konkret innehåll av värde för köpare och utförare av transporter. Tre stråk har valts ut för att i samarbete med andra länder och olika aktörer skapa fungerande korridorer: Oslo-Rotterdam, Narvik-Neapel samt det öst-västliga stråket som projektet EWTCII omfattar. Här handlar arbetet både om utveckling av logistiklösningar och förbättringar av infrastrukturen. Särskilda uppdrag kommer att ges till Trafikverket och andra myndigheter att medverka i arbetet med Gröna Korridorer.

Åtgärdens effekter

Åtgärden skapar på kort sikt arenor och testbäddar för storskaliga försök med nya affärsmodeller, logistiklösningar och ny teknik. Den öppnar på sikt för effektivare, mer miljövänliga och klimatsmarta transporter samt fler transportalternativ.

Genomförandeansvar

Staten genom regeringen, trafikmyndigheterna och forskningsorganen har huvudansvaret för att driva på frågan i EU-arbetet. Näringslivet ger stöd genom att driva frågorna via sina kontakter och genom att enskilda företag engagerar sig i utvecklingsprojekt. Gröna Korridorer bedrivs även i fortsättningen som ett projekt inom ramen för Logistikforum, som också är den arena där de olika intressenterna möts i sitt gemensamma engagemang. Trafikverket m.fl. myndigheter ges via regeringsuppdrag ett uttalat operativt ansvar för utveckling och genomförande.

Finansiering

Finansiering sker inom ramen för regeringens och trafikmyndigheternas ordinarie arbete samt via existerande och nya stödformer inom EU.

EU-relevans

Arbetet med gröna korridorer är en direkt form för samarbete inom EU som också kan utveckla EU-arbetet vidare.

Genomförandeperiod

Arbetet med Gröna Korridorer blir intensivt under en treårsperiod, 2010-2012, på grund av att insatser sker samtidigt på EU-nivå, inom Östersjöregionen och i Sverige. Åtgärderna inom området måste genomföras systematiskt, stegvis och med stor uthållighet. Korridorerna kan kontinuerligt förbättras.

Samverkan för framtidens stadsdistribution

Utgångsläget

Transporter är en förutsättning för hög service och god levnadsstandard. En levande innerstad behöver dagliga leveranser av varor och tjänster. En levande innerstad är inte bara attraktivt för invånarna och för att behålla trivselen i staden. Den utgör också en förutsättning för fortsatt turism och för att långsiktigt attrahera arbetskraft.

De senaste tjugo åren har trenden gått mot mindre och mindre sändningsstorlekar för paket och gods, där man beställer mindre kvantiteter oftare. E-handeln växer och med det ökar hem- och ombudsleveranserna. Det sker också ökningar av trafiken i innerstäderna med bilar, kollektivtrafik, cyklister, fotgängare m.fl. Det blir trängre i våra städer, vilket påverkar distribution av varor och valet av inköpsställen.

Om vi vill ha kvar våra städer som attraktiva mötesplatser måste logistiken och strukturen för distribution av gods och varor ses över. Hänsyn måste även tas till fjärrtransporternas inverkan på stadsdistributionen genom leveranstider och eventuella omlastningar. Flera olika pilotprojekt har genomförts med inriktning mot att effektivisera verksamheten och samordna transporterna. Projekten i sig har varit lyckade och lett fram till ny och viktig kunskap i utvecklingen av framtidens stadsdistribution, men de har inte fått något stort genomslag i organisationen av stadsdistributionen.

Åtgärdernas inriktning

Att minska miljöpåverkan, hälsoriskerna och trafikproblemen är av största vikt för att behålla innerstans attraktionskraft och hålla staden levande.

För att veta vilken eller vilka åtgärder som krävs behövs ett bättre informationsunderlag än idag. Flödesanalyser (antal bilar i olika storlekar som passerar utvalda vägsträckor) finns på många orter medan det däremot saknas information om godsmängder och godsflöden (fyllnadsgrader). Det finns få eller inga incitament för transportföretag att dela med sig av godsvolymdata, snarare motverkas detta av konkurrensskäl. Att få tillgång till neutral indata som behandlas av tredje part är just nu en viktig fråga att lösa för att kunna presentera en bra bild på nuläget.

Viktigt är att säkerställa helhetssynen, där tidsaspekten är en viktig parameter i stadsdistribution. Trängselskatt och zoner för t.ex. miljöbilar och bilar med renare bränsle kan vara medel att stimulera utvecklingen. Samlastningseffekterna bidrar till mindre trängsel och mindre miljöpåverkan, men kan uppfattas negativt av transportörer om det medför extra kostnader och tidsförluster. Detta kan undvikas med bra koordinering och effektiva samlastningsnoder. Ett första steg

för att kunna etablera en eller flera av ovanstående förslag är att genomföra samhällsekonomiska och företagsekonomiska studier för att utröna dess potentialer och effekter.

Åtgärdens effekter

Perspektivet för denna åtgärd är att åstadkomma totalt sett effektivare godstransporter i staden. Effektiviteten syftar här både på effektivitet från energi- och miljösynpunkt och kostnadseffektivitet och åtgärden har bäring både på strävandena att göra transportsystemet mera hållbart och att utveckla hållbara städer.

Genomförandeansvar

Fokus är att staten och staden genom ett medvetet och väl underbyggt agerande ska kunna påverka transporternas omfattning och organisering genom att ge näringslivet rätt förutsättningar att utföra transporterna på ett så effektivt sätt som möjligt. För detta krävs ett samarbete mellan näringslivet och myndigheter på lokal, regional och nationell nivå. I genomförandet ligger också att ge transportindustrin ökade incitament för att utveckla hållbara distributionslösningar genom t.ex. prioriterad tillgång till gatuutrymme och parkeringsfria lastzoner för samdistributionslösningar samt ett ökat tillsynsansvar från myndigheternas sida.

Finansiering

De lösningar som eftersträvas innebär en rationalisering jämfört med dagens distributionssystem och bör på sikt bli självfinansierande. Finansieringen av den löpande verksamheten bör därmed huvudsakligen vara ett ansvar för näringslivet. Initialt kan dock krävas forskningsinsatser och olika former av stimulansinsatser från centrala, regionala och lokala myndigheter.

EU-relevans

Åtgärden ligger inom den nationella kompetensområdet men har kopplingar till de utvecklings- och forskningsinsatser inom EU som är inriktade mot hållbara städer och att skapa förutsättningar för en uthållig rörlighet i tätorter.

Genomförandeperiod

Att ställa om stadsdistributionen så att den blir mer förenlig med ett hållbart transportsystem och hållbara städer kräver sin tid. En genomförandeperiod om ett tiotal år får nog betraktas som ett minimum. Däremot bör det gå att ställa upp etappmål som ligger närmare i tiden, exempelvis för när en plan för effektiv och hållbar stadsdistribution senast ska vara beslutad i någon av våra storstäder.

Internationalisera transportpolitiken

Utgångsläget

Logistik och godstransporter är verksamheter som till mycket stor del måste bedrivas på internationell basis eftersom en stor del av godstransportarbetet till och från Sverige går utomlands och inget tyder på att den trenden håller på att brytas. Det betyder att många viktiga frågor behöver avgöras på internationell nivå. Bristande transportkapacitet på kontinenten eller pirater vid Afrikas horn är en nationell svensk angelägenhet om transportförsörjningen till och från Sverige påverkas!

Exempel på frågor som Sverige driver på Europeanivå är gröna transportkorridorer och Östersjöstrategin som bl.a. handlar om säkra en hållbar utveckling när nya transportmönster uppstår i Östersjöregionen. Förbindelserna med kontinenten är nyckelfråga för Sveriges godstransportförsörjning i stort och här är det viktigt att det sker en samverkan och samplanering från ett Norden-perspektiv. Det pågår också en utveckling av EU:s transportpolitik i riktning mot mera marknadsorienterade utgångspunkter som kan medföra att svenska och europeiska transportpolitiska mål och principer kommer mera i linje med varandra.

Åtgärdernas inriktning

Syftet är att identifiera konkreta hinder för att nå hållbara svenska transporter både inom och utanför landets gränser, samt att sprida information om frågor som är aktuella i olika internationella fora och kunskap om och erfarenhet av olika tänkbara lösningar. I detta ligger också att Sverige som nation kan behöva bli mer proaktiv i förhållande till utvecklingen av transportpolitiken och godstransportsystemet på europeisk och global nivå. Vi måste tidigt kunna identifiera faktorer som formar de globala transportmönstren och värdera hur de påverkar på den svenska godstransportförsörjningen. Även inrikes transporter påverkas av t.ex. EG-lagstiftningen och det är viktigt att delta i arbetet med att utforma den.

Vi bör också mot bakgrund av sådana analyser försöka komma fram till en gemensam syn på vilka svenska intressen som ska prioriteras på europeisk och global nivå och utforma strategier för att genomdriva dessa intressen. En central del i detta är att åtgärderna inriktas mot ett ökat informationsutbyte mellan godstransportkunderna, transportnäringen och staten. Vi samlar resurser och koordinerar våra ståndpunkter inför arbetet på bl.a EU- och FN-nivå – allt i syftet att nå det övergripande målet att godstransporterna även fortsättningsvis ska bidra till att höja vår livskvalitet. Särskilt fokus bör riktas mot möjligheterna att med den nya svenska myndighetsstrukturen utveckla en transportslagsövergripande plattform för att driva svenska frågor på olika internationella arenor.

Åtgärdens effekter

Åtgärderna förväntas resultera i ökad effektivitet i det internationella arbetet. Ökad informationsspridning om problem och lösningar mellan olika svenska intressenter kan bidra till ökat genomslag för förbättringar för logistik och svenska godstransporter i internationella samarbeten. Åtgärderna väntas också bidra till bättre underbyggda beslut om hur det svenska transportsystemet bör utvecklas som en del av det internationella samt leda till en större förståelse mellan olika aktörer avseende vad som är problem och möjliga lösningar.

Genomförandeansvar

Ansvaret för att genomföra åtgärderna inom detta område är delat mellan staten, transportbranschen och övriga näringslivet. Staten har, främst genom regeringen och trafikmyndigheterna, det formella ansvaret för att förankra och lägga fast svenska positioner och ställningstaganden. Särskilt i de tidiga skeden av det internationella samarbetet när frihetsgraderna är som störst, har dock även företrädare för transportbranschen och godskunderna/näringslivet ofta stort inflytande över arbetets utgångspunkter och inriktning. För att säkra gemensamma svenska intressen är det viktigt att även dessa tidiga faser av det internationella utvecklingsarbetet kan innefattas i ett nationellt koordineringsarbete. Logistikforum bör vara den naturliga arenan för detta informationsutbyte.

Finansiering

Finansieringen av verksamheten är huvudsakligen ett statligt ansvar och bör kunna inrymmas i nuvarande anslagsramar. I de internationella processer och sammanhang där transportbranschen och näringslivet redan nu är engagerade bör verksamheten finansieras som nu.

EU-relevans

Frågan är uppenbart EU-relevant, både genom att det många gånger handlar om frågor som diskuteras och beslutas i EU och genom att bra genomslag i EU kan öka tyngden i viktiga frågor som diskuteras i andra internationella samarbeten.

Genomförandeperiod

Insatserna inom detta område är av sådan natur att de bör genomföras fortlöpande. Exempelvis är ett regelbundet informationsutbyte en viktig del i åtgärden. Samtidigt kräver de internationella beslutsprocesserna en framförhållning som vanligen inte medger att konkreta effekter av åtgärderna i form av internationella beslut, investeringar eller regelverk kommer att kunna avläsas inom en näraliggande framtid.

Det kan därför vara lämpligt att avgränsa en kortare genomförandeperiod på tre till fem år. Därefter bör det vara möjligt att göra en utvärdering av i vilken utsträckning den nya inriktningen har avsatt resultat i form av nya svenska transportpolitiska utgångspunkter och/eller mera koordinerade svenska ståndpunkter i olika internationella fora.

Öka nyttan genom ett harmoniserat, balanserat och tidsenligt regelverk

Utgångsläget

Sverige har moderna transportpolitiska principer som utgår från ett marknadsorienterat och transportslagsövergripande synsätt. Man kan säga att det finns ett transportpolitiskt ramverk på plats som tar höjd för de nya utmaningar som ligger i tiden. Samtidigt är det en utmaning i sig att utnyttja den potential som finns, vilket bl.a. bör ske genom att införa ett modernt och harmoniserat regelverk tvärs över hela transportsektorn.

Visionen att svåra skador och dödsfall i trafiken ska bringas ner till ett minimum i kombination med ökade risker och hot av olika slag leder också till skärpta säkerhetskrav och behov av skyddsåtgärder. När tidigare monopol öppnas för konkurrens mellan många aktörer uppstår också i allmänhet nya behov av att reglera det som tidigare skötts mera informellt. En svår utmaning i alla dessa fall är att utforma de åtgärder som behövs så att de inte försvårar transportverksamheten onödigt mycket.

Åtgärdernas inriktning

Att förbättra trafiksäkerheten, minska sårbarheten i försörjningskedjorna och skydda dem som arbetar i godstransportnäringen är en gemensam uppgift för staten och godstransportnäringen i vid mening. Det regelverk som behövs för att förstärka säkerheten och skyddet på olika sätt får dock inte utformas så att det går ut för mycket över transporternas effektivitet och snabbhet eller medför att den ekonomiska och administrativa belastningen på trafikföretag och myndigheter ökar. Den administrativa bördan måste snarare minska. Det gäller med andra ord att finna den rätta balansen i utformningen av det regelverk som styr transporterna i Sverige och internationellt så att människorna och företagen i Sverige får en optimal nivå på transportförsörjningen. Nyttan av reglerna behöver vägas mot deras kostnader.

I Sverige har ansvaret för normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom alla trafikgrenar och flertalet transportverksamheter nu samlats till en myndighet – Transportstyrelsen. Det betyder dels att nya möjligheter har skapats för att harmonisera regelverken och tillsynsmetoderna mellan trafikgrenarna samtidigt som en ny kritisk massa och gemensam plattform etablerats för ömsesidigt lärande för en snabbare utveckling och modernisering av regler och tillsyn. Möjligheterna att förenkla och effektivisera verksamheten med hjälp av bl.a. modern informations- och kommunikationsteknik kan antas vara mycket stora. Detta bör också ge Sverige ett försteg i förhållande till de flesta andra länder och vara ett avstamp för att Sverige ska kunna ta en pådrivande roll inom EU på detta område. När det gäller den del av transportvillkoren som har mer med inf-

rastrukturhållningen att göra har liknande effektiviserings- och harmoniseringsmöjligheter skapats genom det nya Trafikverket.

Åtgärdens effekter

Åtgärderna förväntas resultera i ett regelverk som successivt ger starkare effekt, större precision och lägre kostnader. Förhållandet mellan kostnad och nytta i enskilda regler och i regelverket som helhet väntas bli starkt förbättrad. De möjligheter och begränsningar som regelverken medför för logistik- och godstransporttjänsterna förväntas också bli utjämnade mellan trafikgrenarna och samtidigt mera anpassade efter de olika transportslagens och enskilda transporternas särskilda förutsättningar. Sveriges möjligheter att driva på för ett modernare och mer träffsäkert regelverk inom EU och globalt bör öka betydligt om vi kan bli en förebild i utvecklingen av det nationella regelverket. Även om detta inte enbart har med myndighetsorganisationen att göra bör ett allmänt genomslag för det transportslagsövergripande perspektivet även medföra en ökad drivkraft för att olika transporters verksamhetsbetingelser i stort blir mer jämförbara. Detta kan också stärka Sveriges möjligheter att inom EU driva krav på rättvisa konkurrensförutsättningar mellan transportslag och länder.

Genomförandeansvar

I huvudsak är detta statens och Transportstyrelsens respektive Trafikverkets ansvar. Men det behövs också kunskapsunderlag och erfarenhetsöverföring från näringsliv och transportbransch. För att finna en rimlig balans mellan olika insatser behövs exempelvis uppgifter från näringslivet som kan läggas till grund för samhällsekonomiska analyser av effektiviteten i regelverken.

Finansiering

Finansieringen av verksamheten är huvudsakligen ett statligt ansvar och påverkas inte av åtgärderna som sådana. Målet att nå ett väl avvägt regelverk med avseende på kostnad och effekt kan dock innebära att utgifter för statliga investeringar i teknik för att stödja moderna regelverk, tillståndsprocesser och tillsynsmetoder kan behöva vägas mot de nyttor eller kostnadsbesparingar som uppkommer i transportbranschen eller andra delar av näringslivet. Sannolikt finns det dock en betydande besparingspotential även när det gäller statens kostnader för att förvalta regelverket.

EU-relevans

Åtgärden har stor EU-relevans, både genom att grunderna för en stor del av regelverken för transporter och trafik utformas inom EU och genom Sveriges har stort intresse av att driva på för ett modernare och mera träffsäkert regelverk inom EU och globalt.

Genomförandeperiod

Till en del handlar åtgärderna om att skapa instrument för en fortlöpande och smidig anpassning av transportregelverken till en värld i ständig omvandling.

Uppgiften att sudda ut omotiverade skillnader mellan trafikgrenar och transportslag och placera hela regelverket i administrationens och teknikens frontlinje bör dock kunna vara avklarad inom en tioårsperiod. En plan för denna omställning, som prioriterar de samhällsekonomiskt mest angelägna insatsområdena, bör dock presenteras av Transportstyrelsen inom två år.

Transportbranschen och näringslivet medverkar med underlag för de bedömningar som ligger till grund för denna prioritering och åtar sig också att föra en dialog med Transportstyrelsen i avvägningsfrågor som gäller regelverk, tillståndsgivning och tillsyn inom logistik- och godstransportområdet. Logistikforum bör vara det samlade forumet för transportbranschen och övriga berörda delar av näringslivet.

Säkra godslogistikbranschens kompetensförsörjning

Utgångsläget

Logistik- och godstransportsektorn behöver medarbetare med allt högre kompetens efterhand som tjänsterna blir mera avancerade och komplicerade. Samtidigt ökar konkurrensen om arbetskraften. För att fortsatt kunna säkra sin kompetensförsörjning är det ett måste för gods- och logistikbranschen att minst hålla jämna steg med övriga arbetsmarknaden i attraktivitet – helst bör nog attraktiviteten öka relativt andra näringar och yrkesbanor. Samtidigt måste det finnas utbildningsmöjligheter och karriärvägar som leder in i logistik- och godsverksamheterna.

Åtgärdernas inriktning

Att säkra kompetensförsörjningen genom att vara en attraktiv bransch med attraktiva företag och verksamheter förutsätter åtgärder med många inriktningar och som genomförs på flera olika plan samtidigt. Vissa åtgärder hör hemma på branschnivå medan andra kan vara knutna till en speciell arbetsplats eller typ av befattning. Ibland kan det till och med handla om enskilda individers utvecklingsmöjligheter. Logistik- och godstransportsektorn sysselsätter många personer i Sverige. Kompetensen hos dessa personer är avgörande för effektiviteten i branschen. Kontinuerlig vidareutbildning och ”att lära i arbetet” är en viktig del av kompetensutvecklingen, men den grundläggande kompetensen inom logistik bör byggas redan i gymnasieskolan med program på samma sätt som inom t.ex. bygg, hotell och fordon.

Allt detta kan inte specificeras i detalj här och nu. Men det handlar naturligtvis delvis om traditionella arbetsmarknadsfrågor som lönenivåer, anställningstrygghet och arbetsmiljö. De villkor som logistik- och transportbranschen erbjuder i dessa avseenden måste uppfattas som någorlunda i paritet med vad övriga arbetsmarknaden erbjuder om man vill framstå som ett attraktivt alternativ. Något som troligen växer i betydelse är vidare att branschen kan erbjuda stimulerande arbetsuppgifter som ger personlig tillfredsställelse och som ger individen möjligheter att växa och utvecklas. Utrymme för att bygga på kompetensen genom fortbildning och ett varierat utbud av karriärvägar inom och utom branschen är troligen särskilt viktigt om man vill locka till sig mera kvalificerad personal. Detta underlättas säkert om kunskapsinnehållet i olika verksamheter och befattningar kan ökas.

Om logistik- och godstransportbranschens allmänna attraktivitet kan förstärkas är säkert mycket vunnet. Då kommer också utbildningsväsendet och andra typer av kompetensförsörjningskanaler att anpassa sig så att de i högre grad blir inriktade mot logistik och godstransporter. Detta hindrar dock inte att det från statmakernas eller kommunernas sida finns anledning att fortlöpande verka för att

det finns centrala och lokala utbildningsalternativ tillgängliga för den som vill söka sig till logistik och godstransporter.

Åtgärdens effekter

Åtgärderna syftar till att behålla och stärka logistik- och godssektorns attraktivitet för att långsiktigt säkra kompetensförsörjningen och underlätta rekryteringen av mer kvalificerad personal i takt med att tjänsternas kunskapsinnehåll ökar. Om detta lyckas blir effekten att sektorn kan hävda sig i konkurrensen om arbetskraften i tider när antalet personer i arbetsför ålder minskar samtidigt som arbetskraften blir alltmer välutbildad och selektiv i valet av karriär. Om detta inte lyckas kan ett alternativ vara att logistik- och godstjänsterna importeras i ännu högre grad än idag. I värsta fall kan dock resultatet bli att det svenska logistik- och godstransportsystemet inte förmår prestera de alltmer avancerade tjänster som kommer att efterfrågas av det svenska näringslivet.

Genomförandeansvar

Utmaningen att lösa kompetensförsörjningen ligger främst på näringslivet, t.ex. genom att skapa attraktiva arbetsförhållanden och svara för fortbildning av personalen. Även statsmakterna och kommunala myndigheter har dock ett ansvar genom att anpassa utbildningssystemet till rekryteringsbehoven. Statsmakterna är med och utformar internationella regelverk som påverkar arbetsmiljön inom logistik och transportområdet och avstämningar med näringslivet behövs för att stämma av vilka konsekvenser ändringar av regler får för sektorn.

Finansiering

Åtgärderna måste huvudsakligen finansieras av de enskilda företagen i transportbranschen. Stat och kommun har dock ansvar för de allmänna insatser i utbildningssystemet som kan fordras.

EU-relevans

Åtgärderna har viss EU-relevans, framför allt genom att transporter till stor del är en internationell verksamhet som kräver vissa gemensamma utgångspunkter när det gäller arbetsvillkor, konkurrensövervakning, etc.

Genomförandeperiod

Åtgärderna måste i huvudsak anses vara verksamma på längre sikt även om branschens förmåga att attrahera medarbetare och kunskap naturligtvis hela tiden måste hålla jämna steg med arbetskrafts- och kompetensbehoven. Det betyder att insatserna i princip måste täcka hela perioden från nu fram till vårt horisontår 2030.

Lyft blicken

Utgångsläget

De flesta prognoser för godstransporterna utgår från att transporterna har ett påtagligt samband med nivån på de ekonomiska aktiviteterna. Vanligen utvisar också prognoserna att transport- eller trafikarbetet inom godstransportsystemet kommer att fortsätta att växa starkt framöver. Samtidigt vet vi att utvecklingen på olika delar av transportmarknaden kan vara mycket olika med perioder av språngvis utveckling för vissa transportslag eller varor blandat med perioder av konsolidering. Alla seriösa prognoser är konservativa i den meningen att de bygger på tidigare erfarenheter och samband som skattats på tidsserier som sträcker sig bakåt i tiden. Trendbrott kan därför inte fångas med traditionella prognosmetoder. Eventuella trendbrott måste istället ringas in genom mer eller mindre väl underbyggda spekulationer och deras konsekvenser beskrivas med back-casting-teknik, dvs. en beskrivning av en tänkt framtida situation och hur vägen dit kan se ut.

Även om de flesta bedömare tror på en fortsatt stark tillväxt av godstransporterna som en följd av en allt längre driven arbetsdelning och specialisering på global nivå finns också vissa hypoteser och teorier om att utvecklingen – helt eller delvis – kan komma att ta en annan vändning. När det gäller varuförsörjningen i tätort finns det t.ex. vissa tecken på att konsumenterna med stöd av modern informationsteknik börjar välja andra inköpsställen och försörjningskanaler än tidigare. Om detta blir en mer allmän företeelse kommer det även att påverka transportmönstren och hela uppläggnings- och varudistributionen i tätort. På motsvarande sätt finns det hypoteser om att den internationella arbetsdelningen kan komma att anta nya mönster när allt fler länder når samma utvecklingsnivåer som Europa och USA.

Åtgärdernas inriktning

Denna åtgärd syftar till att ta fram alternativa och mer spekulativa framtids-scenarier för det internationella och svenska godstransportsystemets utveckling genom back-casting-teknik. Syftet är inte att ersätta traditionella godstransportprognoser utan att komplettera dem och erbjuda en vidare referensram för att pröva hur robusta olika åtgärder för att utveckla godstransportsystemet är inför olika tänkbara utvecklingsförlopp. Skillnaden mot flera tidigare och pågående insatser av liknande slag är att verksamheten utgör ett fortlöpande underlag för Trafikverkets och statsmakternas planeringsverksamhet.

Åtgärdens effekter

Åtgärden väntas dels ge en bättre grund för att värdera hur sannolika olika typer av trendbrott är, dels ge underlag för att pröva hur robusta olika åtgärder för att utveckla godstransportsystemet är inför alternativa utvecklingsförlopp med avseende på bl.a. transportefterfrågan. Detta kan i sin tur påverka bedömningen av vilka åtgärder som i första hand bör genomföras och hur de bör utformas.

Genomförandeansvar

Ansvar för att göra framtidsscenarierna läggs på Logistikforum i samverkan med regeringen/Näringsdepartementet. Skälet att organisera verksamheten på detta sätt är dels att de ingångsdata som ska bilda utgångspunkten för framtids-scenarierna måste hämtas från dem som är verksamma inom transportbranschen i Sverige och utomlands och har sådana positioner att de har förutsättningar att upptäcka trendbrott. Vidare är det viktigt att dessa mer spekulativa utblickar skiljs tydligt från den traditionella prognosverksamhet som Trafikverket ska bedriva och som är en integrerad del av den ordinarie planeringen och löpande policyutvecklingen.

Även om framtidsscenarierna produceras fristående inom Logistikforums ram ska de utgöra en utgångspunkt exempelvis för den godstransportstrategi som vi tidigare föreslagit att Trafikverket ska få i uppdrag att utveckla och uppdatera fortlöpande. Detta kan lämpligen markeras genom att regeringen i den aviserade propositionen om planeringssystemet på transportområdet redovisar hur Logistikforum kan förse Trafikverket och övriga som deltar i planeringsprocessen med kompletterande underlag i godstransport- och logistikfrågor.

Finansiering

Åtgärden finansieras av regeringen inom ramen för finansieringen av Logistikforums verksamhet.

EU-relevans

Scenarierna kan omfatta olika tänkbara utvecklingar av transporterna inom EU, och väcka nya frågor som kan behöva hanteras i EU-arbetet.

Genomförandeperiod

Åtgärden kan i sin första fas genomföras under det närmaste året. Det betyder att resultatet kan utgöra underlag för en första revidering av den godstransportstrategi som vi föreslagit att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utarbeta. Den vägledning scenarioanalyserna kan ge bör ha en hållbarhet om minst fem år. Åtgärden bör dock ses som en kontinuerlig verksamhet som återkommer med lämpliga intervall.

Systematisk och uthållig kommunikation

Utgångsläget

Fastän logistik och godstransporter i grunden är ett uttryck för människors vardagliga behov kan dessa tjänster av många uppfattas som något avlägset, komplicerat och svårfångat. Känslan av att godstransporternas förutsättningar och villkor egentligen angår var och en i deras vardagsliv och yrkesroller kan därför vara något som inte kommer av sig själv. Vi har tidigare betonat betydelsen av att kunskapen om logistik och godstransporter ökar. Vi tror att systematisk och uthållig kommunikation om logistikens och godstransporternas betydelse och roll för enskilda och för samhället i stort är en viktig del i detta. Att sådan information sprids och ger ökade insikter är en angelägenhet för alla dem som erbjuder godstransport- och logistiktjänster av olika slag. Men även andra samhällsfunktioner och de enskilda medborgarna har nytta av att vara välinformerade om logistik- och godstransportverksamheterna.

Åtgärdernas inriktning

Åtgärden inriktas på att ta fram en kommunikationsplan för en systematisk och uthållig information om logistik- och godstransporttjänsterna. Informationen kan handla om vad de betyder för samhällsekonomin och för olika individer, aktiviteter och verksamheter i skilda samhällssektorer; under vilka förutsättningar och villkor som godstransporterna bedrivs; hur de påverkas av olika förändringskrafter i samhället och omvärlden samt ge exempel på hur logistiktjänsterna och transporterna kan utvecklas och anpassas för att ligga i linje med konsumenternas önskemål och samhällets krav. Syftet är att verka för att de aktiviteter av detta slag som redan pågår blir mera systematiska, samordnade och uthålliga.

Åtgärdens effekter

Åtgärden väntas få till effekt att intresset för och kunskaperna ökar och att insikten om logistiktjänsternas och godstransporternas betydelse för samhällsutvecklingen i stort och för enskilda individers och hushålls levnadsvillkor växer.

Genomförandeansvar

Ansvar för att genomföra denna åtgärd ligger i första hand på transportbranschen. Även näringslivet i vidare mening bör dock kunna ha ett intresse av att medverka till genomförandet av åtgärden. Detta eftersom näringslivet som helhet är direkt beroende av godstransporter och också svarar för den verksamhet som genererar huvuddelen av godstransporterna.

Finansiering

Ansvar för finansieringen sammanfaller med genomförandeansvaret. Åtgärden innebär en ambitionshöjning mot idag, vilket kan antas medföra behov av utökad finansiering.

EU-relevans

Åtgärden har ingen direkt EU-relevans. Möjlighet kan dock finnas till erfarenhetsutbyte eller viss samordning i förhållande till liknande aktiviteter i andra EU-länder.

Genomförandeperiod

Åtgärden avser en fortlöpande verksamhet. Detta betyder att genomförandeperioden sträcker sig minst fram till 2030, som markerar horisonten för detta handlingsprogram. Uppgiften att ta fram en kommunikationsplan som närmare beskriver omfattningen och inriktningen av en systematisk och uthållig kommunikationsinsats bör dock kunna genomföras under 2010.

Hur gå vidare?

Logistikforums arbetsgrupp har tagit ett första steg i en längre process. Vi ser en stor styrka i att ha en gemensam arena/mötesplats för transportköpare, transportsäljare, akademien och staten där det förs en aktiv dialog om frågor som är viktiga för internationellt konkurrenskraftig och hållbar logistik och godstransporter. Där kan också utvecklingen av efterfrågan och av logistik och godstransporter i förhållande till utmaningar och prioriterade åtgärder följas upp.

Med en samsyn på centrala utmaningar och prioriterade åtgärder ökar vi möjligheterna att lyckas både inom Sverige och internationellt. Med bra former för informationsutbyte får vi väl spridd information om hur var och en avser att bidra och förutsättningarna för ett fruktbart samarbete ökar. Vi föreslår därför att ett möte om svensk logistik i världsklass genomförs mellan infrastrukturministern och ledare för några centrala aktörer i juni eller augusti 2010.