



HANDLÄGGARE/ENHET
Näringspolitiska enheten
Sven Nyberg/CA

DATUM
2007-12-14

DIARIENUMMER
20070777

ERT DATUM
2007-10-05

ER REFERENS
N2007/804 /IR

Näringsdepartementet
□Jakobsgatan 26
□103 33 STOCKHOLM

LOs yttrande över "Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet" (SOU2007:59)

Sammanfattning

- LO tillstyrker principerna bakom utredningens förslag om strategiska transportnoder.
- LO anser att innebörden av ett intermodalt transportsystem behöver klargöras för svensk del mot bakgrund av pågående debatt inom EU.
- LO anser att transportsystemets marknadsanpassning måste ske inom ramen för en statlig samordning vad gäller långsiktig utformning av transportslag och transportstråk.
- LO anser att möjligheten till långsiktig statlig projektfinansiering av infrastruktur bör prövas närmare.

Prioritering av kombiterminaler

Kombiterminalutredningen har i samordning med hamnutredningen arbetat fram förslag till en nodstruktur för det svenska godstransportsystemet. LO har i flera sammanhang betonat samhällets ansvar för att utveckla ett mer intermodalt arbetande transportsystem och ser utredningens förslag som en grund för att utveckla detta synsätt.

Utredningen betonar emellertid inte själv denna inriktning. Man refererar istället till 2006 års översyn av EUs transportpolitik och diskussionen om sam-modalitet (co-modality) där varje transportslag förutsätts optimera sin egen logistik. Skälen till denna inriktning uppges bland annat vara nya förutsättningar beroende på EUs utvidgning samt betoningen av respektive transportslags miljöansvar. LO konstaterar dock att man i EU-debatten samtidigt har kvar samverkansansvaret. LO anser att utredningen borde ha

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

utvecklat denna diskussion ytterligare i syfte att skapa ökad klarhet vad gäller svenska förutsättningar att utveckla intermodala transporter nationellt och internationellt.

Utredningen föreslår vissa principer – stora produktions- och konsumtionsområden, naturliga start- och slutpunkter, mötespunkter för stora stråk samt lokalisering till naturliga byteslägen – som styrande för urvalet av strategiska kombiterminaler. LO har inga invändningar emot dessa principer, även om vi ej tar ställning i detalj till den slutliga prioriteringen av orter. Som utredningen konstaterar har de stora godsflödena visat sig förhållandevis stabila över tid. En samhällelig prioritering av strategiska noder bör rimligen bidra till fortsatt stabilitet.

Övriga synpunkter

I ett avslutande avsnitt kommenterar utredningen nod- och stråksystemets förhållande till den globala utvecklingen. Transportmässigt förväntas den föreslagna strukturen vara väl anpassad till denna utveckling. Den faktor som förmodas få störst påverkan på de globala transporterna antas vara miljökravens påverkan på efterfrågan på olika slag av transporter – en fråga som utredningen finner omöjlig att utveckla vidare. Det är givetvis riktigt att resultatet av framförallt pågående klimatförhandlingar måste avvaktas innan någon mer precis bedömning kan göras. Principiellt menar dock LO att det i första hand är stränga teknik-, fordons- och drivmedelskrav som bör vara vägledande för detta arbete liksom stöd till projekt av typ koldioxidfria transportlösningar, snarare än restriktioner av trafikarbetet. Ett nodsystem som underlättar en rationell användning av transportapparaten medverkar också i sig till minskad klimatpåverkan.

I anslutning till detta vill LO även kommentera utredningens inledande beskrivning av det svenska godstransportsystemet som i dag helt marknadsstyrt. Det är riktigt att området är helt konkurrensutsatt och bör drivas av transportköparnas efterfrågan, men det finns även skäl att markera att marknadslösningen är ett medel snarare än ett mål i sig. LO vill betona att transportsystemets centrala funktion i samhället och de stora värden de samhällliga insatserna omfattar motiverar att staten har instrument för att inte bara skapa förutsättningar för marknadens aktörer att verka utan även för att långsiktigt kunna korrigera brister och styra densamma. Det gäller så vitala frågor som prioritering av transportslag och transportstråk samt krav på transportsamordning i enlighet med övergripande transportpolitiska mål. Detta behov är inte minst föreliggande utredning ett uttryck för.

Frågan om offentlig-privat samverkan (OPS) i finansieringen av infrastruktur berörs endast delvis i de nu aktuella utredningarna, men redovisas som en möjlighet när det gäller finansiering av kombiterminaler. LO utsluter inte att privat medfinansiering i vissa fall kan övervägas men vill, med tanke på den debatt som pågår i frågan, erinra om att de studier som gjorts

kring privat medfinansiering (Ekonomistyrningsverket m.fl.) knappast påvisar några fördelar med OPS-lösningar, men väl att staten genomgående har en billigare upplåning än övriga aktörer. Framförallt anser LO att man bör pröva möjligheten att utveckla en mer långsiktigt inritad statlig projektfinansiering som alternativ till såväl OPS som nuvarande anslagsfinansiering.

Landsorganisationen i Sverige
Stockholm som ovan

Wanja Lundby-Wedin

Sven Nyberg