

Artikel

Transportforum, Linköping 8 januari 2009 av Åsa Torstensson,
Infrastrukturminister

Åsa Torstenssons tal på Transportforum 2009

Det talade ordet gäller!

Tack för inbjudan att inledningstala på Transportforum. I en tid då Sverige och övriga världen står inför stora utmaningar såväl kortsiktigt ekonomiska som stora klimatåtaganden, har VTI:s Transportforumdagar kanske ett än tydligare uppdrag och syfte än på många år. Regionalutveckling, fordonsutveckling, jämställdhet, kilometerskatt, teknik för klimatsmarta och säkra transporter, är områden som vi i seminarieform kommer att diskutera och utveckla.

I ett läge då arbetsmarknaden är dystert och var och en av oss dagligen följer svensk fordonsindustris utveckling samtidigt som vi följer amerikansk inrikespolitik så är det oerhört viktigt att finna mötesplatser som kan inbjuda till en öppen diskussion, som ger inspiration och visar på möjligheter och lösningar för både nationella och internationella utmaningar. Och VTI:s beslut att tillsammans med Vinnova och Västra Götalandsregionen investera i en världsunik körsimulator innebär en forskningsmiljö i världsklass i det hårt pressade fordonsklustret.

En etablering för långsiktig utveckling som sammanfaller väl med regeringens stora reformsatsningar på totalt över 40 mdr det kommande året med inriktning

- som stärker företagandet,
- som ger pengar till forskning och
- och investeringar i infrastruktur

Gemensamt för många av de ämnen som kommer att diskuteras här är det som handlar om "framtidens resor och transporter", vilket också är inriktningen för regeringens infrastrukturproposition och vars förarbete i många fall bygger på det som här lyfts till debatt.

Att veta hur vårt samhälle och våra kommunikationer kommer att se ut om 10 eller 20 år kan vara svårt samtidigt som 10 år är en kort tid när det gäller att planera infrastrukturen och utveckla transportsystemet.

Men att ha en framtidsbild, med mål för hur vi vill att vårt samhälle skall utvecklas är ju politikens drivkraft. Och våra kommunikationer är naturligtvis en del av en helhet och kan aldrig brytas ut från sitt sammanhang.

Men jag måste också dagligen utgå från människors behov av att få ihop vardagen. Och vara på plats runt om i Sverige - för att så här mitt i krisens tecken - studera regionala olikheter och svenskt näringslivs olika behov. Sverige är ett land vars jobb är oerhört starkt beroende av handel med utlandet och därmed effektiva och hållbara transporter för att kunna vara konkurrenskraftiga.

Jag tycker att det är viktigt att möta verksamheter som har fortsatt fokus på tillväxt eller t.o.m. nya tankar om utveckling. Vi har t.ex. något så ursvenskt som svensk gruvindustri som expanderar och efterlyser investeringar i nya mer effektiva godstransporter på spår.

Jag möter entusiaster som har utvecklingsplaner som knyter ihop norra Sverige och Finland på ett sätt som inte gjorts på 200 år. Och gods som flyter iväg från Blekinges hamnar på väg österut till nya marknader. Detta var och ett för sig leder till nya jobb, företagsidéer och ändrade rese och transportrörelser som på ett spännande sätt förändrar Sverige kartan både avseende regioners utveckling och nya möjligheter till handelsutbyten och nya möjligheter till miljöeffektiva transporter.

För mig är målet att fler och växande företag i hela landet skall ges möjligheter att effektivt nå sina kunder såväl lokalt som globalt. Det är deras behov som jag utgår från när jag argumenterar för ökad regional delaktighet, för det är företagets framgång som skapar jobb och utveckling och kunskap om dem finns lokalt och regionalt. Sveriges struktur har behov av alla transportslag och kommunikationssätt. Därför skall vi ha en samlad planering och synsätt som inkluderar väg, järnväg, flyg, sjöfart och IT. För på så sätt minskas antalet transporter, förbättras de transporter som behövs och skapar en säkrare resa och bättre logistik med utgångspunkt från hela resan.

Ett ökat samarbete mellan det offentliga, näringslivet och forskningen, som t.ex. Schenker, Preem, Chalmers och Vägverket ger nya möjligheter att klimatneutralisera godstransporterna på väg.

Min vision att godset har ett effektivt järnvägsstråk genom Sverige och ut i Europa känns ibland mycket avlägset speciellt om jag pratar med Volvo och Ikea. Men det är det som driver mig och regeringens Logistikforum i projektet gröna transportkorridorer.

Sveriges utbyte med omvärlden har förstärkts och vi arbetar konkret inom transportområdet med att knyta ihop de nordiska-baltiska staterna och med att föra alla länder runt Östersjön närmare varandra. För det behövs gemensamma åtagande för att klara miljön i och kring Östersjön. Luftfarten är redan på väg in i EU:s handel med utsläppsrätter och jag ser att sjöfartens internationella miljöåtaganden stärks.

Kollektivtrafiken skall vara stommen i allt större arbetsmarknadsregioner. Med resenären i fokus och med transportslagsövergripande planering så kommer fler människor pendla i allt större arbetsmarknadsregioner utan att fundera på vilka administrativa kommun eller länsgränser man passerar. Detta till gagn för boende i hela landet. Samtidigt som det minskar arbetsmarknadens konjunkturkänslighet.

På söndag startar den gemensamma Öresundstrafiken i södra och västra Sverige. En historisk händelse då fem trafik huvudmän, Skåne, Blekinge, Halland, Kronoberg och Västra Götaland, för första gången tar gemensamt ansvar att skapa en modern kollektivtrafik på spår utan att resenären behöver fundera på vilka administrativa gränser hon passerar.

För att ytterligare stärka det pågående arbetet med att skapa "en smart transportsektor", är det främst tre områden staten behöver utveckla:

- bra infrastruktur
- rätt regler och lagstiftning
- god tillsyn och kontroll

Och jag vill här nämna några av de åtgärder som regeringen gör.

*En rejäl närtidssatsning på järnväg och väg i syfte att så snabbt som möjligt lösa de mest akuta bristerna i infrastrukturen. Grundläggande i denna satsning är att säkra framkomlighet och tillgänglighet i hela landet.

*Regeringen har, sen den tillträdde, kontinuerligt stärkt drift och underhållsanslaget. Nu senast i december. År 2010 kommer därmed järnvägens underhåll att ha stärkts med drygt 35% och vägunderhållet med drygt 25%. Det betyder skillnad i vardagen för alla de frustrerade pendlare som under 2008 med rätta har klagat över bristerna på järnvägsinfrastrukturen.

*Regeringen har lagt en infrastrukturproposition med en långsiktig ekonomisk ram på 417 miljarder som är fullt ut finansierad. I dagsläget finns det också medfinansiering på över 30 miljarder

*Stafettpinnen går nu vidare och åtgärdsplaneringen fortsätter nu under 2009 i regioner och trafikverk. Avsikten med både medfinansiering och åtgärdsplanering är att skapa ökad regional insyn, delaktighet och medansvar för de prioriteringar som måste göras. Detta ställer på ett positivt sätt ökade krav på att ingångna avtal hålls men också på att den lokala nivån med kommuner, näringsliv och enskildas delaktighet stärks. Jag är en stark regionalist som tänker återupprätta förtroendet för staten som part. För mig är det självklart att de projekt som nu startats och genom medfinansiering prioriteras i närtidssatsning också har prioritet när vi går vidare i åtgärdsplaneringen.

*En omfattande reformering av myndighetssektorn inom transportområdet pågår med syfte att förenkla myndighetsstrukturen, effektivisera arbetet på den statliga nivån och på så sätt sätta medborgarens och näringslivets behov i centrum.

*För några dagar sedan inledde Transportstyrelsen sin verksamhet. Transportstyrelsen, med kunskap om både väg, järnväg, luft och sjöfart får nu ta sig an ett transportslagsövergripande arbete.

*Och för några dagar sedan började också bolagen Vectura och Svevia sin verksamhet, ni kan möta dem här, vilket kommer att skapa förutsättningar att öka produktiviteten och förbättra konkurrensen på marknaden för väg- och järnvägsområdet.

*Vi ser även över Banverket Produktion i syfte att kunna bolagisera. Även Luftfartsverket ses över och fordonsbesiktningen kommer att konkurrensutsättas. Och jag anser att det är viktigt att rollfördelningen mellan myndighet och utförare tydliggörs. Jag vill få mer infrastruktur för pengarna och samtidigt ta tillvara kunskapen hos marknadens aktörer.

*I infrastrukturpropositionen anger vi 2% som en årlig rimlig effektivisering. De åtgärder som vi vidtar syftar till att säkerställa detta. Och låt mig påminna om att de handlar om resurser som motsvarar en Förbifart Stockholm eller en Norrbottniabana, d.v.s. 25 mdr kronor under en planeringsperiod.

*Nils Gunnar Billinger utreder trafikverkens kvarvarande verksamhet. Ledordet för utredningen är transportslagsövergripande och ett gemensamt verk kan bli resultatet.

*Före jul beslutade regeringen att ta nästa steg med höghastighetsbanor. Och utredaren Gunnar Malm arbetar nu med att analysera om en ev. utbyggnad av höghastighetsbanor kan bidra till att uppnå samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar. Han skall utreda effekter, kostnader och finansiering och föreslå en översiktlig sträckning av höghastighetsbanor samt ev. etappindelningar.

Jag har stark tilltro till att höghastighetsbanor kommer att kunna effektivisera hela landets transportsystem, sänka transportkostnaderna och stärka konkurrenskraften för svensk industri och skapa förutsättningar för ett utvecklat transportsystem för 2000-talets Sverige.

*Utredningen om ökad konkurrens på spåren har precis remissbehandlats av er och nu pågår en beredning i regeringen med målet att presentera en proposition som ökar resenärernas och samhällets nytta genom ökad valfrihet, prisvärda resor och ett ökat utbud.

*Regeringen kommer också under våren att ta emot en utredningen från Ulf Lundin som ser över den kollektivtrafiklagstiftning som verkat sedan 1970-talet.

*Idag på morgonen har regeringen fattat beslut om att vi i år ska ta ytterligare steg mot den klimateffektiva fordonsparken. Det är viktigt att staten går före i omställningen så från och med den 1 februari 2009 ska statliga myndigheter endast köpa miljöfordon. Färdriktningen är klar. När myndigheterna handlar upp taxiresor eller hyrbilar är det miljöbilar som gäller. Den statliga fordonsparken ska också successivt förse med alkolås. De bilar man köper in eller leasar ska i största möjliga utsträckning vara utrustade med alkolås. Och man ska eftersträva att minst 75% av fordonsflottan ska ha alkolås 2012. Regeringen kan återkomma med ett skärpt regelverk om utvecklingen under 2009 inte bedöms uppfylla kravet "i största möjliga utsträckning" vad gäller alkolås i nya fordon.

*Varje dödsolycka i trafiken är en olycka för mycket men idag kan vi blicka tillbaka på ett år med färre dödade och svårt skadade inom vägtrafiken. Vi ser en minskning inom alla åldersgrupper och alla fordonsslag. Detta ger naturligtvis ytterligare energi till det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och för de åtgärder som nu är aktuella för att stärka vårt trafiksäkerhetsarbete ytterligare.

- obligatorisk riskutbildning införs för alla bil- och mc körkortsaspiranter
- alkolås erbjuds rattfylleri dömda
- skärpta regler för säkrare mopedkörning
- skärpta trafiksäkerhetskrav på statliga fordon
- nya hastigheter som bättre motsvarar vägens standard
- fler livräddare i form av hastighetskameror
- investeringar i fler mil mötteseparerad väg

*Regeringen kommer också under våren att presentera en proposition om nya transportpolitiska mål. Mål som fokuserar på nyttan av transportsystemet men också den hänsyn transportsystemet måste ta för att vara samhällsekonomiskt försvarbart och långsiktigt hållbart.

Det finns många kommunalråd i lokalen och jag vet att många av er känner igen er när jag säger att när jag började som kommunalråd så hade jag stora ambitioner att bl.a. snabba på utbyggnaden av pulsådern E6 genom Bohuslän och ett sätt trodde jag var att försöka öka takten i planeringsprocessen. Jo tack det gick inte så bra den är inte klar ännu...men låt mig ta ge några exempel på den omfångsrika lagstiftning som är aktuell. Plan- och bygglagen, Vägglagen, Vägförordningen, Lag om byggande av järnväg, Förordning om byggande av järnväg, Miljöbalken, MKB-förordningen, Kulturminneslagen, Kommunallagen, Förvaltningslagen m.fl. Systemet är så krångligt att det helt enkelt inte går att överblicka.

Naturligtvis är samhällsplanering är en process med många inblandade som av demokratiska skäl måste få ta tid. Däremot ser jag absolut ingen poäng med att ha regler och dubbelarbete som krånglar till planeringen i onödan och fördyrar processen.

Vid en hearing på Näringsdepartementet den 16 december undrade SL om det överhuvudtaget kommer gå att bygga ny tunnelbana eller spårväg i Stockholm

med dagens regler. Mitt svar är: Jag vet inte. Men jag kommer i alla fall att göra vad jag kan för att se till att vår lagstiftning gör att det går att bygga spårväg i Sveriges tätorter även under 2000-talet.

Jag har mött många av er som kommit med många bra och intressanta förslag om hur man kan gå till väga i processer för specifika utpekade objekt. Dock har jag inte mött någon frivillig som har sett lösning på hela systemet. Någon frivillig utredare här inne? Nja skämt åsido. Regeringen kommer dock inom kort att tillsätta en parlamentarisk utredning för att se över den fysiska planeringsprocessen och den kommande ordföranden i utredningen Bo Bylund kommer naturligtvis att behöva inspel från er som finns i den här salen och som på olika besitter lång och gedigen kunskap om fysisk planering.

Vad händer mer 2009?

På svenskt initiativ har Kommissionen fått i uppdrag att ta fram en Östersjöstrategi till juli 2009. I detta är satsningar på infrastruktur och fortsatt utveckling av moderna elektroniska kommunikationer viktiga beståndsdelar. Trafiksäkerhet, isbrytning och transportlogistik är andra områden där vi ska vidga gränserna och se transportsystemet som gemensamt i ett större geografiskt område än idag.

Vi står inför ett spännande transportår 2009! Som ni alla känner till övertar vi ordförandeklubban i EU den 1 juli, men sjöfarten har vi tagit ansvaret för redan från 1 januari. Med all sannolikhet så kommer klimatet och den finansiella krisen vara frågor som kommer att stå högt under vårt ordförandeskap. Att möta klimatutmaningen blir den avgörande viktigaste uppgiften som måste gå hand i hand med arbetet för att stärka Europas ekonomi och konkurrenskraft.

För att bidra till utvecklingen av ett hållbart europeiskt transportsystem så kommer Sverige att prioritera godslogistik och införande av ny teknik under vårt ordförandeskap. Och, det här blir inte mindre viktigt när nya godsflöden växer fram i öst-västlig riktning, från Kina, Ryssland, Baltikum till Sverige och övriga länder i norra Europa.

Både logistik och ny teknik blir viktiga medel för att minska bördan på klimatet och miljön men också för att verksamt bidra till minskade kostnader och nya möjligheter för företagen och samhället. SIKKA har fått i uppdrag att genomföra en SWOT- analys av EU:s transportsystem. Vi vill få en genomgång av det europeiska transportsystemets styrkor och svagheter för att föra en bred dialog om Europas framtida transportagenda.

Vi kan inte acceptera att hälften av godsvagnarna går tomma, när väl fungerande logistik bygger på att transportslagen är konkurrenskraftiga. Genom kommissionens förslag om järnvägsnät för konkurrenskraftiga godstransporter och sjöfartsområden utan gränser ska de utvecklas.

Dessa Transportforumsdagar inleder ett spännande transportår. Under 2009 kommer transportfrågorna diskuteras flitigt vid flera tillfällen - från den mindre arbetsgruppen till stora internationella möten.

Jag ser fram emot året och arbetar samtidigt långsiktigt i riktning mot min framtidsbild. Och jag behöver er alla med på den resan. Transportområdet är brett och förändringsarbetet för en smart transportsektor spänner över hela området. Politiken kan bidra med en del men avgörande är det breda engagemanget och samverkan med forskning och näringsliv!

Ämnesområde: Kommunikationer, infrastruktur och IT, Näringsliv, handel och regional tillväxt, Miljö, energi och klimat
Statsråd: Åsa Torstensson