



2010-12-09

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

registrator@enterprise.ministry.se

gunvor.persson@enterprise.ministry.se

Remissyttrande över Transportinfrastrukturkommitténs betänkande ”Effektivare planering av vägar och järnvägar” SOU 2010:57

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är Sveriges största handelskammare med ca 2 800 medlemsföretag i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronoberg och södra Hallands län. Handelskammaren har under lång tid arbetat för bättre infrastruktur och ett reformerat planerings- och finansieringssystem för den samma. Handelskammaren vill härmed lämna följande synpunkter på Transportinfrastrukturkommitténs betänkande.

Sammanfattning

Infrastrukturen spelar en central roll för näringslivets konkurrenskraft och Sveriges välfärd. När kraven ökar på företagens anpassnings- och omställningsförmåga växer behovet av att kunna utveckla infrastrukturen med rimliga ledtider. Dagens utdragna och ineffektiva planeringsprocess orsakar stora kostnader för samhället.

Handelskammaren välkomnar Transportinfrastrukturkommitténs betänkande, men konstaterar att planeringstiden måste kortas ytterligare. Fortsatta ansträngningar i form av åtgärder och utredningar måste göras bland annat när det gäller:

- kopplingen mellan den ekonomiska och fysiska planeringen,
- det överdrivna antalet prövningar och tillhörande överklagandemöjligheter,
- möjligheterna att korta planeringstiden för större, strategiska projekt,
- effekterna av ett systematiskt användande av nya kommunikationskanaler, sociala medier och gestaltningsmöjligheter samt
- för att säkra tillräckliga handläggningsresurser och korta handläggningstider.

Infrastrukturen är viktig och behoven är stora

Infrastrukturen är en del av företagens konkurrenskraft. Bra kommunikationer spelar en avgörande roll för möjligheterna att rekrytera personal. I takt med att specialiseringen ökar växer behovet av att vidga arbetsmarknadsregionerna för att finna rätt kompetens. Effektiva godstransporter är helt avgörande för vår öppna ekonomi med dess stora beroende av utrikeshandel. Krav på reducerad kapitalbindning och därmed lägre kostnader gör att snabba och tillförlitliga transporter blir allt viktigare. Regionförstoring innebär en rad fördelar som att både antalet branscher och konkurrensen i regionen ökar på samma sätt som nyföretagandet. Regionen blir mindre sårbar när arbetsmarknaden utökas och breddas samt och får samtidigt en högre produktivitet.



Den stora betydelsen av infrastruktur har inte gett genomslag i de senaste decenniernas statsbudgetar. Nutek har visat att Sverige under de tre senaste decennierna har investerat betydligt mindre i infrastruktur än jämförbara västeuropeiska länder. Enligt Handelskammarens beräkningar innebär detta ett infrastrukturunderskott om minst 150 miljarder kronor. Sannolikt är underskottet större, eftersom våra satsningar på drift och underhåll har varit ännu lägre jämfört med våra konkurrentländer. Det är därför angeläget att öka investeringarna i vägar och järnvägar. Det finns många samhällsekonomiskt lönsamma projekt som skapar resurser till samhället, men som ofta bara behandlas som kostnadsposter för staten.

Långsamma offentliga processer skapar kostnader för företagen

Som en följd av bland annat globaliseringen och teknikutvecklingen blir produkters livscykler allt kortare. Samtidigt blir de mer och mer kunskapsintensiva. Detta innebär att företagen investerar mer i varje produkt, men har kortare tid att säkra en fullgod avkastning. Av denna anledning är det centralt att företagen har en hög grad av omställningsförmåga, snabbhet och flexibilitet för att vara konkurrenskraftiga.

Samtidigt är tendensen att offentliga beslutsprocesser snarast tar längre tid, ofta i en ambition att säkerställa demokratisk insyn och/eller miljöhänsyn. Handelskammaren menar att det inte nödvändigtvis finns något samband mellan längden på en beslutsprocess och dess kvalitet. Ofta handlar det mer om otympliga lagar, otillräckliga resurser eller en ovilja hos ansvariga politiker att fatta beslut.

Mot bakgrund av näringslivets ökade behov av att kunna agera snabbt så orsakar långa offentliga beslutprocesser stora kostnader för företagen. De genererar osäkerhet, fördröjer nödvändig anpassning, minskar handlingsutrymmet samt gör att företagets investeringar får sämre utväxling. Detta är särskilt tydligt på infrastrukturuområdet, där utdragna planeringsprocesser ger ledtider om minst 8-10 år. När investeringar i väg och järnväg fördröjs minskar även utväxlingen på företagets investeringar. Att effektivisera flöden och processer inom ett företag kan vara poänglöst om omgivande infrastruktur har sådana brister att leveranstider inte kan garanteras.

Även invånare drabbas av långsamma planeringsprocesser

Det förtjänar att nämnas att den långsamma planeringen av infrastrukturinvesteringar också genererar en osäkerhet för de invånare som berörs av en utbyggnad. Osäkerheten i planerna kan lägga en "våt filt" över utvecklingen av ett samhälle eller en bygd, vilket bland annat drabbar privatpersoner som äger eller vill köpa eller sälja sin fastighet.

Den utdragna och ineffektiva planeringsprocessen är mycket kostsam

Sverige satsar för lite i infrastruktur och vi får för lite infrastruktur för pengarna. E22 AB, som har bildats av Handelskammaren, Regionförbundet Östsmå, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge och Region Skåne, har låtit konsultföretaget WSP studera hur kilometerkostnaden sjunker ju längre vägavsnitt som byggs. Medellängden för de 110 större vägobjekt (över 50 miljoner kronor) som



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

byggdes 1998-2008 var ca 10 km. I många fall består de av sträckor som ligger grannar med varandra. Om man i stället hade byggt dessa sträckor i dubbelt så långa stråk skulle besparingen ha blivit ca 20 procent, motsvarande ca 10 miljarder kronor. Vi skulle dessutom ha fått snabbare tillgång till infrastrukturens dynamiska effekter, som inte fångas upp i traditionella samhällsekonomiska modeller, om vägar och järnvägar hade byggts i mer sammanhängande stråk. Ett talande exempel är Väst kustbanan, där flaskhalsar bedöms finnas kvar även efter år 2021 och därmed reducera banans attraktivitet och järnvägens konkurrenskraft.

Det finns flera anledningar till att infrastruktur byggs i alltför korta snuttar. En viktig anledning är den utdragna och alltför byråkratiska planeringsprocessen. Ju längre en väg- eller järnvägssträcka är, desto större risk för överklaganden eller andra problem som fördröjer processen och därmed medför en ökad fara att något steg eller moment måste göras om. Nuvarande planeringsprocess bidrar alltså till dyrare infrastruktur genom att den driver mot mindre projekt.

Planeringsprocessen innebär naturligtvis stora direkta kostnader, vilket tydliggörs i kommitténs bedömning att ett års kortare planeringstid sparar ca 200 miljoner kronor. I en del fall har effekterna av planprocessen blivit absurda, när kostnaden för en åtgärd understiger utrednings- och planeringskostnaden. Detta kan till exempel vara fallet med större busshållplatser. Som kommittén helt riktigt konstaterar finns det också stora fördelar med att investeringar och åtgärder tidigareläggs, vilket uppskattas ge en samhällsekonomisk vinst i storleksordningen 1,35 miljarder kronor.

Bara ett steg på vägen

Sammantaget finns det alltså mycket goda och starka skäl för en betydligt kortare och mer effektiv planeringsprocess än i dagsläget. Mot bakgrund av detta har Handelskammaren sett fram emot Transportinfrastrukturkommitténs betänkande.

Kommittén föreslår ett antal åtgärder för att reducera planeringstiden men lyckas endast spara ett års planeringstid, vilket motsvarar en reduktion om ungefär 10 %. Mot bakgrund av de starka skälen för att snabbare kunna utveckla infrastrukturen är detta inte tillräckligt. Därför måste utredningsarbetet fortsätta med syfte att korta tiden ytterligare. Nuvarande betänkande är bara ett steg på vägen.

Flera konstruktiva förslag i betänkandet

Handelskammaren välkomnar förslaget att skapa en sammanhållen process för den fysiska planeringen i stället för dagens tre skeden. Därmed minskar antalet moment och risken för dubbelarbete reduceras delvis. Detta är tydligt när det gäller förslaget att det "bara" skall krävas en miljökonsekvensbeskrivning.

Vidare är det positivt att den obligatoriska tillåtighetsprövningen tas bort och att det skapas möjlighet till förenklade förfaranden. Likaså är det välkommet att kravet på miljökonsekvensbeskrivning tas bort för projekt som inte innebär betydande miljöpåverkan. Förenklingar i processen frigör resurser som kan användas i mer



känsliga ärenden. Att anpassa planeringen efter det aktuella projektet är därmed ett sätt att allokera utredningsresurser dit de gör mest nytta.

Det är en välkommen förändring att järnvägsplanen även kan reglera byggande av väg som är en följd av järnvägen och vice versa. Den nya möjligheten att planera väg- och järnvägsobjekt i samma process är rationell och naturlig.

Det är positivt att det skapas incitament för Trafikverket och kommunerna att gemensamt finna lösningar genom att man därmed kan undvika att det faller på regeringen att besluta om väg- eller järnvägsplan. Det är dock osäkert om detta är tillräckligt för att undvika att kommuner blockerar beslut av strategisk regional eller till och med nationell betydelse. Erfarenheterna från planeringen av fyra spår på Södra Stambanan mellan Flackarp och Arlov förskräcker och illustrerar behovet av att kunna fatta beslut som går emot enskilda kommuners uppfattning.

Fortsatta behov

Handelskammaren instämmer med kommitténs konstaterande att en långsiktig och stabil finansiering spelar en avgörande roll för att skapa den nödvändiga säkerheten i planeringsprocessen. Att införa en "förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen" (sid 126) är en rimlig åtgärd, som har möjliggjorts genom bildandet av Trafikverket. Åtgärden ter sig dock inte tillräcklig för att säkra stabiliteten i finansieringssystemet, vilket sannolikt kräver ytterligare förändringar av dagens planeringssystem.

Överklaganden orsakar stora förseningar och betänkandet föreslår inte tillräckligt med åtgärder för att reducera mängden överklaganden. Den dubbla eller till och med tredubbla prövning som sker i dagsläget enligt PBL, väg- och banlagen samt miljöbalken (sid 121 för en översikt), med tillhörande möjligheter att överklaga, är inte rimlig. Detta är en fråga som uppenbarligen behöver studeras närmare.

Det är förvånande att kommittén föreslår att Naturvårdsverkets rätt att överklaga Trafikverkets beslut utvidgas. Det är en mycket tveksam ordning att myndigheter överklagar varandras beslut och nödvändig samordning bör i stället ske under processens gång. Det finns gott om tid för detta och den miljömässiga kompetensen hos Trafikverket är hög, vilket borgar för en bra myndighetsdialog.

Det är alltså välkommet att mindre projekt kan hanteras enklare. Kommittén bedömer också att planeringstiden för större projekt kommer att kunna kortas med två år, men eftersom dessa tider i dagsläget ofta överstiger tio år är det inte tillräckligt. Det är olyckligt, då kommittén därmed ger intryck av att acceptera långa planeringsprocesser i de projekt som sannolikt har störst strategisk betydelse. Som Handelskammaren konstaterat verkar det inte finnas något givet samband mellan kvalitet i besluten och längd på processen.



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Handelskammaren saknar en diskussion kring vad nya kommunikationskanaler, sociala medier och gestaltningsmöjligheter kan innebära för att påskynda processen. Erfarenheterna från försöksprojekt mellan Vägverket Region Skåne och Sveriges Lantbruksuniversitet kring inte bara tidig dialog med medborgarna utan också mer aktiv visualisering av föreslagna utbyggnader har haft en positiv effekt på planeringstiden. Dessa möjligheter har inte heller behandlats i Trafikverkets *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet* (2010-02-26) och skulle förtjäna en egen utredning eller ett regeringsuppdrag till Trafikverket.

Vidare är det avgörande för betänkandets effekt att det implementeras med erforderliga resurser. Dagens handläggningstider är alltför ofta alldeles för långa. Kommittén anger till exempel själv den genomsnittliga handläggningen av tillåtighetsärenden av regeringen till ett år och tio månader. Likaså måste överklaganden hanteras snabbare av regeringen, vilket är av intresse både för den som överklagar och staten. Handelskammaren menar att det bör fastställas vilken handläggningstid som är acceptabel. Kommittén för ett resonemang kring vilken tid som är acceptabel och jämför med kravet på förvaltnings- och kammarrätterna, vilka har som krav att hantera 75 % av ärendena inom 6 månader. Handelskammaren menar, mot bakgrund av samhällets behov av snabb hantering av infrastrukturobjekt, att kraven på handläggningstid bör sättas högre. De måste också följas upp av sanktionsmöjligheter för att göras verkningsfulla. Kraven på korta handläggningstider bör omfatta samtliga instanser som är involverade i planeringsprocessen.

Avslutningsvis konstaterar Handelskammaren att det finns mycket starka skäl som talar för en snabbare och mer effektiv planeringsprocess och att Transportinfrastrukturkommitténs betänkande är ett första steg på vägen som bör följas upp av ytterligare åtgärder och initiativ.

Med vänlig hälsning
HANDELSKAMMAREN

Stephan Muechler
VD

Henrik Andersson
Analyschef