

Återstarta Transportsverige



Återstarta Transportsverige

Innehåll

Sammanfattning.....	2
1. Välkommen till Återstarta Transportsverige.....	3
2. Förutsättningar för återstart av transportsektorn.....	4
2.1 Förändrade beteenden efter krisen	4
2.2 Ekonomisk bedömning i korthet – stor osäkerhet, brant fall och lång väg tillbaka.....	4
2.3 Transportsektorns teknikskifte.....	5
2.4 Transportsektorn och klimatmålen.....	6
3. De statliga stödpaketet och behov av fortsatta åtgärder	7
3.1 Stödåtgärder avslutas.....	7
3.2 Fortsatta åtgärder på kort och medellång sikt.....	8
4. Åtgärder för att skapa en svensk transportsektor i världsklass	12
4.1 En laddad framtid.....	12
4.2 Upphandling som drivkraft i hållbarhetsarbetet	14
4.3 Satsa på hållbar biodrivmedelsproduktion.....	14
4.4 Ökad transporteffektivitet genom längre och tyngre lastbilar	15
4.5 Satsa på BRT-system.....	15
4.6 Ökade satsningar på underhåll av väg- och järnvägsnäten	16
4.7 Tidigarelägg investeringar i infrastruktur	16
4.8 En översyn av statens ansvar och stöd till regionala flygplatser.....	16
4.9 Förbättra förutsättningarna för en sund och hållbar konkurrens på marknaden.....	17
4.10 Förenklade regler.....	17
4.11 Underlätta tillståndsansökningar för hamnar	17

Sammanfattning

Coronakrisen har slagit hårt och skoningslöst mot främst den delen av transportsektorn som transporterar människor, det vill säga persontransportsektorn. Den tillhör de delar av näringslivet som först drabbades av coronapandemins ekonomiska konsekvenser och mycket tyder på att persontransportsektorn tillhör den del av näringslivet som kommer att komma ut ur pandemin bland de sista.

Den värld som vi nu befinner oss i skiljer sig på många sätt från hur världen såg ut ”pre-Corona”. Beteenden har förändrats och ingen vet i vilken utsträckning de förändrade beteendena kommer att vara bestående. Den globala lågkonjunkturen får också påverkan på våra företagsvillkor liksom att Coronapandemin accelererar redan pågående trender såsom digitalisering och ökad e-handel.

Återstarta Transportsverige är ett program för hur vi kan rädda den svenska persontrafiksektorn men också utnyttja tillfället att skapa förutsättningar för en transportsektor i världsklass, oavsett om vi talar om person- eller godstransporter.

Några av de åtgärder på kort- och medellång sikt som Transportföretagen efterfrågar är:

- Förläng stöden
- Riktade satsningar till regionala flygplatser och flygtrafikledningen
- Tillåt kommuner och regioner att upphandla flygtrafik
- Ersätt kollektivtrafiken för förlorade biljettintäkter
- Lös problemen med återbetalning av biljetter och bokade resor
- Stöd till avställda turistbussar
- Förkortad karens för vid återbetalning av fordonsskatt
- Avvakta med generella avgifts- och skattehöjningar
- Förläng de gröna filerna inom EU
- Gör om bonus-malus

Några av de åtgärder som krävs för att skapa en transportsektor i världsklass:

- Massiv satsning på elektrifiering
- Upphandling som drivkraft i hållbarhetsarbetet
- Storskalig satsning på biodrivmedelsproduktion
- Längre och tyngre lastbilar
- Satsa på BRT-system (Bus Rapid Transit System), utnyttja stadsmiljöavtalen och låt regioner omfattas som sökande
- Ökade satsningar på underhåll av väg- och järnvägsnäten
- Tidigarelägg samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturinvesteringar
- En översyn av statens ansvar och stöd till landets regionala flygplatser
- Förbättra förutsättningarna för en sund och hållbar konkurrens på marknaden
- Förenklade regler
- Underlätta tillståndsansökningar för hamnar

I. Välkommen till Återstarta Transportsverige

Återstarta Transportsverige är ett program för hur transportnäringen kan fortsätta vara samhällets och näringslivets blodomlopp under och efter Coronakrisen.

Under Coronakrisen har samhället utsatts för påfrestningar större än på mycket länge. Coronakrisen visade både på transportnäringens betydelse och flexibilitet. Delar av branschen förändrades snabbt och anpassade verksamheten till nya behov. Samtidigt drabbades andra delar av branschen hårt. Medan godstransporterna klarade krisen förhållandevis väl är läget helt annorlunda inom persontransporterna. För persontransporterna blev fallet plötsligt och totalt. Redan i januari ställdes flygningar till Kina in och under våren 2020 drabbades all persontrafik inom alla segment svårt av krisen; flyg, buss, färjor, tåg, taxi och hyrbil.

I denna rapport presenterar vi hur vi bedömer att förutsättningar ser ut för en återstart. Vi pekar ut konkreta åtgärder som behövs nu och vilka som behövs på längre sikt för en lyckad återstart. Rapporten innehåller därmed inte alla frågor som är relevanta för transportsektorn. Rapporten behandlar t.ex. inte frågor kring trafiksäkerhet. De kortsiktiga åtgärderna handlar om att behålla transportsystemet intakt genom krisen. Det är nödvändigt för att Sverige ska kunna vara snabbt ur startblocken post Corona. Vi kan inte riskera att något transportslag slås ut på grund av krisen. De långsiktiga insatserna syftar till att skapa en snabb och effektiv omställning till klimatsmart, grön logistik. I det längre perspektivet behöver transportnäringen inte bara övervintra utan också få möjligheten att stärka sin konkurrenskraft. Inget annat än en svensk transportnäring i världsklass bör vara målet.

**Delar av denna rapport har vi tidigare publicerat i vår rapport om framtidens kompetensbehov. Den ekonomiska analysen har vi lånat av kollegorna på Svenskt Näringsliv som gjort en prognos vi helt delar. Hjärtligt tack!*



2. Förutsättningar för återstart av transportsektorn

I det här kapitlet diskuterar vi förutsättningarna för återstarten av transportsektorn, den omvärld transportsektorn ska starta om i. Förutsättningarna är dels ekonomiska och kopplade till Coronapandemin, men den andra stora krisen, klimatkrisen, måste också hanteras liksom ett tekniskifte som spås ske fortare till följd av Coronakrisen.

2.1 Förändrade beteenden efter krisen

En delvis ny verklighet möter oss på andra sidan Corona som kommer att påverka stora delar av näringslivet och samhället. Vi kan bara spekulera i hur, men vad kommer t ex introduktionen av digitala möten som vi "tvingats" till på grund av Coronapandemin betyda för resandet framöver? När till och med åldringarna börjat e-handla, vad betyder det för handeln och transportsektorn? Fler har köpt bil under krisen. Kommer bilåkandet att öka? Kollektivtrafiken blöder, kommer de regionala trafikhuvudmännen ha råd att fortsätta satsa på förnybart och utbyggd kollektivtrafik? Kommer företag och föreningar som vill kunna resa klimatsmart tillsammans kunna boka en buss när krisen lugnat sig? Hur ska en sund taxinäring kunna finnas kvar efter krisen? Och sist men inte minst, hur kommer flygbranschen att påverkas på sikt, innebär Corona en återgång till en flygmarknad med sämre konkurrens och högre biljettpriser?

Ja, listan med frågor kan göras hur lång som helst. Det enda vi kan säga med säkerhet är att Corona har förändrat och kommer att förändra förutsättningarna för transportsektorn. Vi vet bara inte hur än.

2.2 Ekonomisk bedömning i korthet – stor osäkerhet, brant fall och lång väg tillbaka

Osäkerheten om den ekonomiska utvecklingen har varit mycket stor sedan coronaviruset började spridas över världen. Coronakrisen är inte lik tidigare kriser. Nedstängningen av samhället har orsakat stora problem för annars livskraftiga och lönsamma företag. Förändringen skedde nästan över en natt. Företag som i januari i år planerade att investera och expandera sin verksamhet tvingades i stället att permittera sin personal, varsla och i vissa fall lämna in en konkursansökan.

Krisen har slagit brett och särskilt hårt inom ett antal sektorer. Besöksnäringen, detaljhandeln och persontransporterna har drabbats särskilt hårt av restriktionerna. Dagligvaruhandeln har däremot i huvudsak klarat sig bra. Tillverkningsindustrin har påverkats kraftigt både av störningar i leverantörskedjor och av fallande internationell efterfrågan. Tjänstesektorns negativa påverkan beror i hög utsträckning på vilken kundbas som respektive företag har. De stora byggprojekten har än så länge löpt på enligt plan, men bostadsbyggandet utvecklas svagt och byggmarknaden riskerar att drabbas med eftersläpning av konjunkturnedgången.

Fortfarande kan ingen med säkerhet veta hur länge virusspridningen kommer att fortgå eller hur olika vågor av smittspridningen kommer att slå. Flera länder, inklusive Sverige, har rapporterat om ökat antal smittade igen. Den svenska strategin för att begränsa smittspridningen har inneburit mindre inslag av förbud och mer av rekommendationer än vad som varit fallet i flertalet andra länder. Det här kan ha bidragit till att den svenska bruttonationalprodukten föll mindre än i många andra länder under andra kvartalet 2020. Den föll dock mer än i både Norge och Danmark, två länder som infört hårdare restriktioner än vi. Det senare antas bero på att Sverige har en större industri och blir därför ännu mer påverkad av förändringar i vår omvärld på grund av vårt stora exportberoende. Norge och Danmark har generellt också varit snabbare på att ge snabba och långsiktiga stöd till utsatta näringar.

Även om det svenska BNP-fallet var lägre än EU-snittet så var det historiskt stort och det ekonomiska läget är allvarligt. Omkring en miljon människor är antingen arbetslösa eller omfattas av

korttidsarbete. Det återstår att se hur många av de senare som har arbete att återgå till när korttidsarbetet löpt ut.

För helåret bedömer Svenskt Näringsliv att den svenska tillväxten sjunker med 4,4 procent för att vända upp med 3,2 procent 2021 och 3,0 procent 2022. Arbetslösheten väntas i år bli 8,7 procent och stiga till 9,5 procent 2021 för att minska något till 8,6 procent 2022. Från tidigare kriser vet vi att effekterna på arbetsmarknaden riskerar att bli långvariga. En stor utmaning är arbetslösheten som under tredje kvartalet förväntas bli den högsta sedan 90-talet.

Den ekonomiska bedömningen i siffror (tidigare bedömning inom parentes). Årlig procentuell utveckling om annat ej anges.			
	2020	2021	2022
BNP, faktisk	-4,4(-6,1)	3,2(3,4)	3
Arbetslöshet, procent av arbetskraften	8,7(9,7)	9,5(10,4)	8,6
Fasta bruttoinvesteringar	-8,1	0,1	7,7

Källa: Svenskt Näringsliv

Samtliga prognoser är givetvis förknippade med stora osäkerheter, långt mycket större än under ett normalläge. Utöver riskerna med en eventuellt förnyad smittspridning kan handelskonflikter mellan främst USA och Kina på nytt blossa upp. Att döma av hur lätt finansmarknaderna reagerar på minsta inskränkning av möjligheterna till handel med Kina kan sådan oro, vid sidan av virusoron, göra att börser faller med inverkan på realekonomin världen över. Det finns även andra osäkerhetsmoment av mer regional prägel, exempelvis fortsatt oklarhet kring Brexit och hur en del tillväxtekonomier ska kunna hantera ökade skuldnivåer i krisens spår.

Effekterna på ekonomin i landets regioner och kommuner är också osäker. Ökade kostnader för sjukvård och kollektivtrafik är en utmaning för landets regioner och kan på sikt påverka marknaden för kollektivtrafik.

Coronakrisen är inte över, inte på långa vägar. För vissa branscher såsom besöksnäringen och persontransportsektorn är krisen fortfarande djup. Och konsekvenserna kommer att vara kännbara långt efter det att Coronaviruset har släppt sitt grepp.

2.3 Transportsektorns teknikskifte

Transportsektorn står inför ett pågående teknikskifte som kan sammanfattas i tre ord; elektrifiering, uppkopplade fordon och autonoma fordon. Teknikskiftet hade påbörjats långt före Corona, men många bedömare spår att krisen kommer att påskynda utvecklingen.

Elektrifiering, uppkopplade fordon och autonoma fordon bör inte betraktas enskilt utan det handlar om en kombination. Tillsammans förstärker de varandra och kommer att innebära en betydande påverkan för transportsektorn de kommande decennierna. Teknikjournalisten Mats Lewan beskrev det i en rapport för Transportföretagen i november 2019 som en ”perfekt storm”.¹ Vart och ett leder teknikområdena till stora nya möjligheter men också krav på anpassningar hos företag som vill förbli konkurrenskraftiga.

Coronakrisen kommer att förstärka behovet av effektivisering och skynda på digitaliseringen i vid bemärkelse. Digitalisering är mycket mer än självstyrande och uppkopplade fordon. Det handlar om AI, robotisering, ersätta manuella processer på företagen med digitala m.m. Den kraftigt ökande e-handeln kommer att ställa nya krav på transportsektorn där digitalisering blir ett nödvändigt verktyg för att leva upp till kraven och underlätta en effektiv logistik. Inom

¹ <https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/kompetensforsorjning-nar-transportsektorn-digitaliseras-2.0.pdf?ts=8d79f200b165f80>

persontransportresor diskuteras hur mycket nya plattformar och begrepp som Mobility as a service, MaaS, kommer påverka resandet framöver.

2.4 Transportsektorn och klimatmålen

Även om Coronapandemin har fyllt världens media och nyhetsförmedling så betyder inte det att den andra krisen för jordklotet, klimatkrisen, har avklingat i betydelse. Tvärtom lär klimatfrågan få ökad betydelse framöver.

Vägtransportsektorn svarar för cirka 30 procent av de svenska koldioxidutsläppen. I Sverige, till skillnad från i de flesta andra länder, är energiförsörjningen i det närmaste fossilfri. Det kan delvis förklara varför Sverige i arbetet för att minska koldioxidutsläppen har satt väldigt tuffa mål just för transportsektorn. Vi har ett etappmål till år 2030 som lyder att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, ska minska med 70 procent jämfört med 2010. Målet är inskrivet i det klimatpolitiska ramverket, det vill säga svensk lagstiftning. Regeringen har tillsatt det Klimatpolitiska rådet som likt det Finanspolitiska rådet ska granska regeringens politik och årligen utvärdera utvecklingen.

EU har också rejält höjt sina ambitioner på klimatområdet. Enligt EU:s nya s k Green Deal ska Europa bli den första kontinenten i världen som blir helt klimatneutral till år 2050. I mitten av september presenterade EU-kommissionen ett förslag om att höja EU:s 2030-mål till 55 procent (från nuvarande 40 procent) för minskade växthusgasutsläpp jämfört med 1990 års nivåer.

Samtidigt som samhällets ambitioner att minska växthusgasutsläppen har skärpts pekar alla prognoser som inte är fria fantasier på att transportarbetet kommer att fortsatt öka de kommande decennierna. Det gäller inte minst lastbilstransporter som är det transportslag som ökat mest sedan 1960-talet och allt tyder på att ökningen kommer att fortsätta, om än förmodligen inte lika kraftigt som sedan 1960-talet.



Foto: Heart Aerospace

Flyget svarar idag för 2–3 procent av de globala koldioxidutsläppen och inrikesflyget för mindre än en procent av de svenska koldioxidutsläppen. Skulle vi fråga ”mannen på gatan” skulle denne sannolikt gissa på en betydligt högre andel. Men förväntningarna på flyget att fortsatt sänka sina koldioxidutsläpp kommer inte att minska, de kommer att öka. För att flyget ska nå klimatmålen krävs även framledes satsningar på hållbara flygbränslen och elektrifiering.

Bussbranschen ligger i täten vad gäller omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Idag kör över 85 procent av de svenska bussarna på förnyelsebara drivmedel och vi ser nu ett tekniskifte med elektrifiering av framförallt stadsbusstrafiken, pådrivet av upphandlingskrav från regioner och kommuner. I övriga sektorn kommer behovet av biodrivmedel vara stort.

Utmaningen för godstransporterna på väg i klimatfrågan är inte mindre. Att samtidigt som vägtransporterna förväntas öka, minska växthusgasutsläppen med 70 procent till 2030 kommer att bli en utmaning som heter duga. Utsläppen från vägtransporter har minskat med 19 procent mellan 2010 och 2018 (Naturvårdsverket), mycket tack vare ökad användning av HVO och andra biodrivmedel. För att nå 70-procentsmålet behöver utsläppen minska med åtta procent per år fram till år 2030 enligt Trafikverket.

3. De statliga stödpaketet och behov av fortsatta åtgärder

Under krisen har utgångspunkten för oss varit att om företag räddas blir återstarten av samhället snabbare och enklare. Vi formulerade tidigt att det som krävs för att företagen ska klara av att övervintra är ”kostnader ut - kontanter in”. Krisen är inte över och för många företag och vissa branscher behövs fortsatta stödåtgärder på kort- och medellång sikt.

Transportföretagen vill särskilt lyfta fram följande förslag på åtgärder:

- Förläng stöden
- Det krävs en strategi för Sveriges återöppning och att det blir möjligt att resa igen
- Riktade satsningar till regionala flygplatser och flygtrafikledningen
- Gemensamma europeiska insatser för riktlinjer och gränsvärden
- Tillåt kommuner och regioner att upphandla flygtrafik
- Ersätt kollektivtrafiken för förlorade biljettintäkter
- Lös problemen med återbetalning av biljetter och bokade resor
- Stöd till avställda turistbussar
- Förkortad karens för vid återbetalning av fordonsskatt
- Avvakta med generella avgifts- och skattehöjningar
- Avskaffa den extra indexeringen av bränsleskatterna permanent
- Förläng de gröna filerna inom EU
- Gör om bonus-malus

3.1 Stödåtgärder avslutas

I Sverige har riksdag och regering genomfört ett antal åtgärder för att mildra effekterna av krisen. Dessa stöd är nu avslutade eller kommer att avslutas innan årets slut.

Åtgärd	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt-Dec	Prognos mdkr (utfall mdkr)
Korttidspermittering									95 (27) justerad prognos 43
Förstärkt korttidspermittering									
Sänkta arbetsgivaravgifter									33 (27)
Omställningsstöd									39 (1,3)
Avskaffat sjuklöneansvar									16 (8)
Hysesstöd									5 (0,042)

- Förslag om förlängt omställningsstöd för maj, juni och juli
- Förslag om omsättningsstöd till egenföretagare (för förlorade intäkter) för mars-juli
- Förstärkt a-kassa gäller april 2020 – januari 2021
- Slopade karensdagar gäller från mars till årsskiftet

Korttidspermittering

När den förstärkta korttidspermitteringen upp till 80 procent, avslutades den sista juli omfattades över 570 000 anställda i Sverige av korttidspermittering.² För kategorin Transport och magasinering var siffran då på över 33 000 anställda.

Fram till årsskiftet är det nu åter möjligt med endast korttidspermittering till 60 procent. Det återstår att se, vid avstämningar, i vilken utsträckning och i vilka branscher stödet främst har använts. Systemet med korttidsarbete utformas ursprungligen för industrin och är inte anpassat för transportsektorn av naturliga skäl mer rörliga och flexibla verksamhet. Det finns ändå behov av att förlänga det system som nu finns, även för företag som redan använt stödet.

Omställningsstöd

Omställningsstödet gällde för mars och april 2020. Den 31 augusti stängde Skatteverket dörren för ansökan om omställningsstöd. 4 054 företag inom transportsektorn har ansökt om stödet. 3478 av dessa beviljades. Taxibolagen stod för flest antal ansökningar och mest medel gick till flygbolagen. Skatteverket hade när ansökningstiden gick ut sammanlagt betalat ut ca 1,3 miljarder kronor. Regeringen hade budgeterat 39 miljarder för stödet.

Av de företag som sökt stödet stod kategorin Transport och magasinering för näst högsta belopp efter hotell- och restaurangbranschen. De transportföretag som beviljats stöd hade i genomsnitt tappat 50 procent av sin omsättning. Av dem stod taxibolag för flest antal ansökningar men flygbolag för största beloppen.

De signaler som vi fått från företag är att det varit svårt att sammanställa alla uppgifter för ansökan. Det har varit rörigt kring vilka kostnader som ska räknas som fasta kostnader. Många företag hade sitt stora omsättningsfall under sommaren och inte under mars och april. Företag vittnar också om en oro om att göra fel och bli återbetalningsskyldiga.

Regeringen har i september skickat ut ett förslag om att förlänga stödet för maj respektive juni och juli, men det krävs då 40 respektive 50 procents omsättningsfall. I vårt remissvar påtalade vi bl.a. behovet av att förlänga stödet för hela sommarperioden, dvs. även augusti och september.

3.2 Fortsatta åtgärder på kort och medellång sikt

Förläng stöden

Generellt sett har de olika stödpaketen till företagen använts i mindre utsträckning än vad regeringen budgeterat för. Det gäller inte bara omställningsstöd och korttid utan även hyresstöd, kreditgarantier samt anstånd med arbetsgivaravgifter, skatt och moms. Det har den senaste tiden kommit oroande signaler om att detta skulle innebära att krisen är över eller krisen inte blev så djupt för näringslivet. Det vet vi inte och det stämmer verkligen inte för många hårt drabbade företag och branscher. Det behövs pricksäkra stödåtgärder för att sunda företag ska kunna övervintra krisen! Flera företag efterfrågar t.ex. fortsatt möjlighet med korttidsarbete till 80 procent och förlängt omställningsstöd. Korttidspermitteringen kan komma att behövas även efter årsskiftet, så länge krisen pågår. Besöksnäringen har fortsatt drabbats hårt av krisen under sommaren. Det inkluderar transporter eftersom resor inte arrangerats på samma sätt och många beställda resor till konferenser, mässor och andra mötesplatser avbokats. Det förlängda omställningsstödet

² Källa Tillväxtverket https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/tillvaxtdata_publick#page=1bfc35b3-1578-496c-a1b6-04a02c537636

behöver omfatta även augusti och september. Så länge det finns restriktioner som begränsar hela resebranschen kan stödet komma att behöva förlängas ytterligare.

Enmansföretag har inte kunnat använda korttidsarbete för ägarna. Taxibranschen har t.ex. många enmansföretag. I oktober kom ett förslag på remiss från regeringen om ett omsättningsstöd för enmansföretagare som ska täcka delar av omsättningstappet under samma perioder som gäller för omställningsstödet.

Det krävs en strategi för Sveriges återöppning och att det blir möjligt att resa igen

Människors hälsa går alltid först och transportnäringen och andra branscher tar ett stort ansvar, men då krävs rimliga möjligheter för att kunna planera och bedriva sin verksamhet. Regeringen och ansvariga myndigheter behöver därför skyndsamt presentera en tydlig plan framåt för hur och när ytterligare lättnader i restriktionerna kan komma. Den stora osäkerhet som nu råder om framtiden innebär i praktiken att investeringar och planer står på paus.

Gränser behöver öppna för alla som behöver resa för arbete, familj och fritid. EU:s medlemsstater har enats om att bättre samordna sina åtgärder samt begränsa inskränkningar i den fria rörligheten till följd av covid-19. Rekommendationen är ett steg i rätt riktning men mer måste till för att resandet ska kunna återupptas både inom EU samt till övriga världen. Utifrån att vi kommer att leva med smittan i samhället under en längre tid krävs troligen ett gemensamt system för tester som alternativ till karantän och begränsningar.

Att resa, mötas och uppleva är grundbulten i våra näringar men också ett viktigt fundament för vår livsstil som är värd att bevara.

Riktade satsningar till regionala flygplatser och flygtrafikledningen

Riksdagen har beslutat om ett kapitaltillskott om drygt 3,1 miljarder kronor till Swedavia AB som driver de statliga flygplatserna och 100 miljoner kronor till 22 av 32 regionala flygplatser. Tillskottet till de regionala flygplatserna motsvarar ungefär en tredjedel av det belopp SKR (Sveriges kommuner och regioner) ansåg behövs. Dessa flygplatser är en viktig del i infrastrukturen som riskerar att slås i spillror.

För att säkerställa Luftfartsverkets (LFV) kapacitet att upprätthålla flygtrafikledning för har riksdagen beslutat om ett resurstillskott på 900 miljoner kronor för att täcka upp för likviditetsbortfallet. Men flygtrafikledningen är avreglerad och övriga aktörer och företag i Sverige har lämnats utan stöd trots att krisen även utgör ett direkt hot mot deras överlevnad.

Utan regionala flygplatser och flygtrafikledning stoppas även samhällsviktigt flyg, som ambulans- och brandflyg.

Tillåt upphandling av flygtrafik av kommuner och regioner

I Sverige upphandlas flygtrafik nationellt av Trafikverket till utpekade orter i mellersta och norra Sverige. Under Coronakrisen har även Visby varit del av den upphandlade trafiken. Samtidigt finns det kommuner och regioner som skulle vilja satsa på upphandlad flygtrafik. Det bör tillåtas.

Ersätt kollektivtrafiken för förlorade biljettintäkter

Under hösten är rekommendationen från myndigheter att vi fortsatt ska avstå från icke nödvändiga resor med kollektivtrafiken. För att landets bussar ska kunna fortsätta transportera oss, behöver stödet för den regionala kollektivtrafiken ökas och utformas så att det också når fram till trafikföretagen som kör. De fem miljarder som hittills anslagits täcker knappt hälften av de förlorade biljettintäkterna i regiontrafiken.



Coronapandemin har halverat kollektivtrafikresandet i Sverige. Kollektivtrafikresandet har minskat från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 15,7 procent i maj enligt Kollektivtrafikbarometern. Det har lett till att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen går med en miljard kronor i förlust i månaden. För 2020 kan förlusten uppgå till över 9 miljarder kronor. Detta riskerar i sin tur att leda till en nedåtgående spiral av omfattande sparbeting från regioner och kommuner och ytterligare minskat kollektivtrafikresande.

För trafikföretag som är helt beroende av biljettintäkterna, såsom kommersiell buss- och tågtrafik, har det minskade resandet inneburit att viss linjelagd kollektivtrafik helt fått ställas in i perioder. Järnvägsstationer och bussterminaler förblev öppna men den dramatiska minskningen av antalet resenärer har en stor påverkan på fastighetsägare och näringsidkare vars intäkter är direkt beroende av att potentiella kunder besöker deras butik eller servering. Redan innan krisen väntades fyra regioner och drygt 20 kommuner att höja skatterna under 2020. Enligt SKR:s prognoser från hösten 2019 gick kommunerna in i ett allt svårare ekonomiskt läge och arbetade med effektiviserings- och besparingsplaner för att få ihop budget och plan för perioden 2020–2022. Sedan dess har regionernas och kommunernas kostnader i spåren av coronakrisen stigit brant. Att öka regionernas och kommunernas skattefinansiering av kollektivtrafiken är helt uteslutet, istället är risken stor att en del regioner och kommuner kommer att sänka skattefinansieringen för att täcka ökade kostnader i sjukvården och äldreomsorgen och vikande skatteintäkter genom att ge kollektivtrafiken spara ännu mer på kollektivtrafiken. Även för den helt kommersiellt finansierade, linjelagda kollektivtrafiken är det en utmaning att återgå till trafik i nivå med den som fanns före Coronapandemin och samtidigt upprätthålla möjlighet till social distansering. Den genomsnittliga vinstmarginalen i den svenska bussbranschen är exempelvis 4 procent och att endast köra halvtomma bussar på många turer riskerar att slå ut hela vinsten och därmed riskera företagets långsiktiga överlevnad med konsekvensen att exempelvis landets expressbussar kan försvinna.

Lös problemen med återbetalningen av biljetter och bokade resor

En återkommande fråga under krisen har varit frågan om återbetalning av biljetter, resor och evenemang m.m. som ställts in med anledning av Covid-19. En ny fondlösning för paketresor som kan lösa återbetalningar till resenärer behövs.

Stöd till avställda turistbussar och förkortad karens vid återbetalning av fordonsskatt

Under våren och sommaren stod tusen bussar som i vanliga fall används i turist- och beställningstrafik samt i kommersiell trafik avställda. Dessa företag är viktiga även utanför turist- och besöksnäringen. När exempelvis tågtrafik tillfälligt behöver ersättas eller region- och lokaltrafiken behöver förstärkas för att minska trängsel anlitas deras bussar. Nu behövs riktade åtgärder för att rädda denna transportkapacitet i persontrafiken.

- Ett riktat stöd på 1050 kronor per buss och dag för att täcka kapital- och räntekostnader.
- Möjliggör återbetalning av fordonsskatt, även om avställningen varat mindre än 15 dagar.

Avvakta med generella avgifts- och skattehöjningar

Regeringen bör göra en principdeklaration om att skatterna på arbete och företagande inte kommer att höjas, varken denna eller nästa mandatperiod. Den utfästelsen behöver även oppositionen ansluta sig till.

Många av myndigheterna och affärsverken finansierar sin verksamhet delvis eller helt med avgifter. Det är angeläget att avgifterna inte höjs i närtid för att ge transportsektorn en chans att återhämta sig. För att uppnå detta behöver berörda myndigheters finansiering säkerställas utan att avgiftsuttaget ska delas upp på ett, förhoppningsvis tillfälligt, minskat antal aktörer.

Avskaffa den extra indexeringen av bränsleskatterna

Den extra indexeringen av bränsleskatterna bör avskaffas, den var fel före Corona och den är fel efter Corona. Beslut om skattehöjningar på drivmedel ska fattas av riksdagen!

Förläng de gröna filerna inom EU

De s k gröna filerna för godstransporter inom EU har visat sig ovärderliga och bör om inte permanentas så åtminstone finnas kvar så länge inte gränskontrollerna återgått till pre-corona.

Gör om bonus-malus

Enligt januariavtalet mellan regeringen och samarbetspartierna C och L ska bonus-malussystemet ses över; förenklas och förstärkas. Flera myndigheter och forskare har kritiserat bonus-malus-systemet för att vara dyrt, ineffektivt och orättvist. Vi är övertygade om att fokus måste vara på förenkling. Systemet behöver ta hänsyn till transportnyttan. Tyngre fordon som lätta lastbilar, vilka används av hantverkare och distributionsföretag, kan inte jämföras med små elbilar. När nu budgeten presenterades i september kan vi konstatera att fokus inte blev förenklingar av systemet, fortfarande är regelverket för krångligt och vi hade hellre sett incitament och uppmuntran än förstärkt malus för att investera i miljövänligare teknik. Det behövs också ett eget system för lätta lastbilar. En lätt lastbil bör inte jämföras med en elbil i småbilsklassen.



4. Åtgärder för att skapa en svensk transportsektor i världsklass

Parallellt med coronakrisen lever vi med en klimatkris, vi måste kunna hantera båda. Den politiska ambitionen är mycket tydlig på såväl svensk som europeisk nivå – återstarten efter Corona kommer att ha hållbarhetsfokus. Ett land utan mobilitet och transporter är inget fungerande land. Låt oss se till att jaga utsläppen, inte transporterna. Klimatutmaningarna löses bäst med teknik och nya innovationer. Framtidstro är en bättre drivkraft än ångest och skam. Ångest leder till handlingsförlamning, inte agerande.

Transportföretagen vill peka ut några områden som särskilt angelägna för att skapa en transportsektor i världsklass:

Drivmedel

- Massiv satsning på elektrifiering – En laddad framtid
- Upphandling som drivkraft i hållbarhetsarbetet
- Storskalig satsning på biodrivmedelsproduktion

Fordon

- Effektivisering av transportsektorn genom tyngre och längre lastbilar
- Satsa på BRT-system (Bus Rapid Transit System), utnyttja stadsmiljöavtalen och låt regioner omfattas som sökande

Infrastruktur

- Ökade satsningar på underhåll av väg- och järnvägsnäten
- Tidigarelägg samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturinvesteringar
- En översyn av statens ansvar och stöd till landets regionala flygplatser

Regelverk och kontroller

- Förbättra förutsättningarna för en sund och hållbar konkurrens på marknaden
- Förenklade regler
- Underlätta tillståndsansökningar för hamnar

Kompetensförsörjning

Drivmedel

4.1 En laddad framtid

Ska Sverige närma sig 70 procentsmålet är en massiv elektrifiering av transportsektorn nödvändig. Och det brådskar. Staten behöver ta ett större ansvar. Riktade bidrag för installation bör främjas och förstärkas.

Inom personbilsmarknaden sker nu en snabb övergång till allt fler laddfordon och andelen laddfordon av nybilsregistrerarna spås stiga kraftigt för varje år. När det gäller tunga lastbilar går utvecklingen av naturliga skäl något långsammare. Lastbilar kräver stora batterier vilket förutom att det gör dem dyrare inkräktar på lastbilarnas lastförmåga. Eldrift inom den tunga godstrafiken lär först slå igenom i distributionstrafik i våra större städer, där behovet av batterikapacitet är mindre och fordonen kan laddas oftare.

Det är de stora batterierna för tunga lastbilar i fjärrtrafik som gör att elvägar kan vara ett intressant alternativ. Det minskar behovet av batterikapacitet då fordonen kan laddas under färd.

För närvarande leder Trafikverket processen kring att ta fram en pilot för elväg, antingen på väg 73 Nynäshamn-Jordbro eller E20 Örebro-Hallsberg. Trafikverket är i färd med att utveckla vägplaner för cirka 20–30 kilometer långa sträckor. Enligt flera kalkyler kan elvägar i större skala vara samhällsekonomiskt och företagsmässigt lönsamma (Börjesson et al., 2020; Trafikverket, 2020) men svårare att få ihop i liten skala. Trafikverket har i uppdrag att få till en 50-procentig medfinansiering av näringslivet för elvägsutbyggnaden. Eftersom det är en ny marknad med osäker efterfrågan anser vi att medfinansieringskravet från regeringen har skapat en barriär för den fortsatta utvecklingen. Coronapandemins ekonomiska konsekvenser har ytterligare förstärkt barriären. Kravet på att näringslivet ska finansiera hälften av elvägpiloten måste slopas. Detsamma gäller den vidare utbyggnaden av elvägar. Ska den kunna ske måste staten ta ansvaret för utbyggnaden.



Elvägar – ett intressant alternativ för godstransporter med lastbil. Fotot t v: Den eldrivna lastbilen som deltar i Gotlandsförsöket med induktiv, trådlös teknik. Till höger: Elväg med konduktiv teknik, luftledning, Sandviken.

Det är självklart också viktigt att Sverige vid val av teknik tar hänsyn till utvecklingen i andra länder. Eftersom förhoppningen är att elvägarna ska vara i bruk under många år framöver vill vi också lyfta fram att förutom att tekniken självklart ska vara driftsäker och kostnadseffektiv, också bör vara “modern”. Det är också en fördel om tekniken kan användas av såväl personbilar som större fordon och användas för såväl dynamisk som statisk laddning.

Likaså bör regeringen utreda hur staten kan stimulera eldriven varudistribution i storstäderna, genom t ex utökade leveranstider etc. Vidare behöver klimatpremien som ska stimulera inköp av fler elbussar, lastbilar som går på el eller gas, utökas. Den behöver också vara långsiktig så att företagen vet vad som gäller de kommande åren.

När det gäller personbilar sker en utveckling mot ökad elektrifiering i snabb takt. Enligt det internationella energirådet, IEA, kan Coronakrisen ge en möjlighet att påskynda övergången från förbränningsbilar till elbilar, som nu ökat med minst 30 procent årligen under det senaste årtiondet. Det krävs en långsiktighet i de stimulanser som införs för att stimulera övergången till fossil-drivna alternativ. Transportföretagen står bakom att trafiken ska betala de marginalkostnader den orsakar samhället. När trafiken blir tyst och utsläppsfri i framtiden kommer statens skatteintäkter från vägtrafiken att minska. Om staten är för angelägen att skatteintäkterna ska fortsätta trilla in från vägtrafiken genom att höja elskatten kommer omställningen att försenas betydligt.

När det gäller kollektivtrafiken med buss så behöver det säkerställas att nya och befintliga depåer har möjlighet att få tillräcklig elförsörjning. Det har funnits exempel de senaste åren när det har sagts inte vara möjligt, trots en uttalad önskan från en region om att elektrifiera hela sin busstrafik. Elskatten för alla kollektiva färdmedel – buss och tåg – bör jämsställas så att samma elskatt utgår. Det är möjligt enligt utlåtande från EU-kommissionen och ett krav som drivs av exempelvis Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag sedan många år.

Sverige har stolta anor när det gäller flygindustri. Trots vår litenhet har vi ända sedan 1930-talet haft egen flygplanstillverkning, såväl civil som militär. Tyvärr tvingas vi nu se att Sverige inte tar samma ansvar som våra grannländer och många andra länder inom EU för flyget, varken nationellt eller globalt. Diskussionen om flygets klimatutsläpp i Sverige tenderar tyvärr att bitvis vara ensidig och sällan lösningsorienterad. Nyckeln till klimatutmaningen är varken att sluta flyga, mötas eller träffa människor och ha utbyte med andra länder. Frågan om Sveriges konkurrenskraft kommer att bli än viktigare i återstarten av Sverige och här spelar flyget en avgörande roll. Sveriges roll på en global marknad är att konkurrera med kompetens och innovationer. För det krävs goda förbindelser med omvärlden. För att attrahera den spetskompetens som kommer att krävas inte minst inom techindustrin är flygförbindelser viktigt.

Sverige bör gå från flygskam till flygstolthet. Istället för att hamna på efterkälken i flygutvecklingen bör Sverige ta täten i utvecklingen i elflyg och stödja den industri som nu växer fram. Innovationsprogrammen för civil flygindustri i Sverige bör kunna utvecklas för att stödja flygets klimatarbete. Regeringen bör ta initiativ till ett brett forsknings- och utvecklingsprogram kring utveckling av elflyg i Sverige.

4.2 Upphandling som drivkraft i hållbarhetsarbetet

Varje år handlar det offentliga upp varor och tjänster till ett värde av omkring 700 miljarder kronor. Rätt använd kan den offentliga upphandlingen vara en drivkraft i hållbarhetsarbetet. Tyvärr tvingas vi konstatera att upphandlingarna alltför ofta tenderar till att leda till en jakt på lägsta pris. Det är en konsekvens av brister i tillämpningen i första hand, inte brister i lagen om offentlig upphandling. Men upphandling rör mer än kollektivtrafik. En tredjedel av alla upphandlingar årligen är t.ex. anläggning.

Transportsektorn är beredd att ställa om. Använd offentlig upphandling som en drivkraft och var beredd att betala för merkostnaden.

4.3 Satsa på hållbar biodrivmedelsproduktion

Även om det krävs en massiv elektrifiering av transportsektorn så löser inte elektrifiering allt. Biodrivmedel är och kommer att vara en viktig del för att nå klimatmålen för sjö- och luftfart liksom vägtransporterna.

I Sverige infördes reduktionsplikten den 1 juli 2018. I takt med att fler länder vill öka kvotplikten kommer det att råda huggsexa om biobränsle. Sverige importerar 80 procent av de biodrivmedel vi använder och förbrukar en stor andel av all HVO som finns i Europa. Sverige måste skyndsamt ta fram en strategi för ökad tillgång av biodrivmedel och avsätta resurser till såväl forskning som testanläggningar för ny teknik såsom vätgas. Regeringen måste dessutom arbeta för att möjligheten att ge skatteundantag för biodrivmedel permanentas inom EU.



Foto: Roger Boork

Fordon

4.4 Ökad transporteffektivitet genom längre och tyngre lastbilar



Längre lastbilar är bra för klimatet, för produktiviteten och för trafiksäkerheten. Foto: Volvo

Sverige har en hög transporteffektivitet tack vare våra tyngre och längre lastbilar. Den 1 juli 2018 blev det tillåtet att på ett utpekad vägnät transportera med lastbilar upp till 74 ton, det så kallade BK4 vägnätet. Regeringen behöver tilldela Trafikverket mer resurser så att utbyggnaden av vägnätet kan ske snabbare. I nuvarande takt kommer endast 40 procent av de vägar som kan vara aktuella vara BK 4 vid planperiodens utgång, 2029.

Trafikverket har också utrett och föreslagit att 450 mil väg öppnas för transporter med lastbilar upp till 34,5 meter. Trafikverket har visat att det är en reform med mycket stor samhällsekonomisk nytta. Utredningen är remissbehandlad och det är nu dags att regeringen går från ord till handling och ger uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram de föreskrifter som krävs och till Trafikverket för att förbereda vägarna.

Tyngre och längre lastbilar, så kallade High Capacity Transport, är en av de lägst hängande frukterna i arbetet för mindre klimatpåverkan från tunga godstransporter på väg.

4.5 Satsa på BRT-system

BRT - Bus Rapid Transit - är bussystem med hög medelhastighet, turtäthet, komfort och attraktivitet. Nu är tiden inne att på allvar satsa på lösningar för kapacitetsstark och attraktiv busstrafik (BRT). Konceptet är vanligt i många länder runt om i världen, såväl i Europa som i andra världsdelar. I Danmark tas t.ex. tretton 24-meter långa BRT-bussar (Plusbussar), i trafik i Ålborg 2023. Sverige har två världsledande leverantörer av dessa system, Scania och Volvo Bussar som ännu inte sålt sitt första kompletta system till den svenska marknaden. Helhetsplaneringen möjliggör att önskade egenskaper kan byggas in i systemet på ett helt annat sätt än vad som är möjligt med traditionell busstrafik. Samtidigt kvarstår bussens största fördel – flexibiliteten.

BRT går i allmänhet på separerade bussbanor där kurvorna kan doseras och det inte krävs stor sidoförflyttning vid hållplatserna. Detta i kombination med planerade inbromsningar gör att medelhastigheten och åkkomforten blir hög. Samtidigt gör bussens flexibla egenskaper att systemet får en låg störningskänslighet samtidigt med hög trafiksäkerhet för både passagerare och övriga trafikanter.

De BRT-liknande system som de senaste åren etablerats i Sverige omfattar som regel enstaka linjer eller mindre områden. För att uppnå den fulla effekten av BRT behövs större satsningar än så, även om det som införts är lovligt och populärt hos resenärerna! Ett alternativ kan vara att utnyttja stadsmiljöavtalen och låta regionerna vara sökande.

Infrastruktur och regelverk

4.6 Ökade satsningar på underhåll av väg- och järnvägsnäten

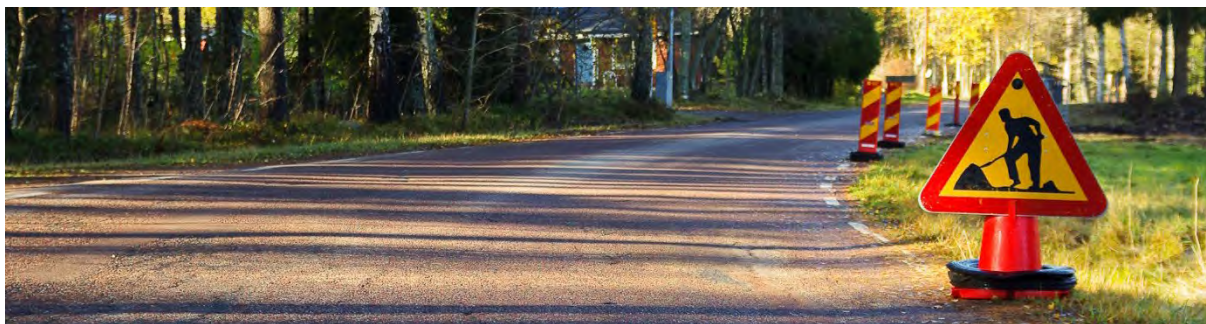


Foto: Kristin Eklöf

Regeringen behöver utöka underhållsanslaget för väg och järnväg. Ett kraftfullt utökat anslag till väg- och järnvägsunderhåll är en relativt snabb åtgärd som tar oss ett steg närmare att långsiktigt återta det eftersatta underhållet. Det uppstår även en samhällsekonomisk effekt på längre sikt med ett mer robust och tillförlitligt gods- och persontransportsystem. Vägarna i de mindre tätbefolkade delarna av landet kommer att vara i sämre skick vid planperiodens utgång 2029 än vad de är idag. Det är inte acceptabelt. Enligt Trafikverkets egen bedömning saknar de 3 miljarder kronor per år för att klara behoven. Det bör tas fram en långsiktig, och finansierad, underhållsplan för både väg- och järnvägsinfrastrukturen för att ta igen det eftersläpande underhållet.

4.7 Tidigarelägg investeringar i infrastruktur

Tidigarelägg investeringar i infrastruktur. Satsningar på investeringar i infrastruktur är tillväxtfrämjande under en lång följd av år och hjälper till att stärka Sveriges konkurrenskraft framöver. Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att skyndsamt utreda vilka planerade nyinvesteringar i transportsystemet som kan tidigareläggas (byggstart inom tre år) inom den befintliga nationella planen för transportsystemet. Processen från beslut till byggstart av nyinvesteringar tar lång tid. Trafikverket har en 12-årig åtgärdsplan och är bundna av en strikt planeringsprocess. Byggstartsbeslut för större projekt tas av regeringen. Det finns ett stort behov av översyn, i ljuset av pandemin, av vad som skulle kunna startas tidigare och även vissa omprioriteringar.

Nyinvesteringar bör i ännu högre grad fokuseras på de stora transportstråken, viktiga för näringslivets transporter, riktas till de som ger störst samhällsekonomisk nytta och kapacitetsförstärkning ur ett systemperspektiv. En kraftsamling behövs också för att modernisera storstadsområdenas eftersatta transportsystem. Detta både för att underlätta för gods och fortsätta att utveckla storregional arbetspendling.

4.8 En översyn av statens ansvar och stöd till regionala flygplatser

Ett väl fungerande flyg, internationellt och nationellt, är av stor betydelse för Sverige. På bara några månader har den globala flygsektorn slagits i spillror. Sverige är ett avlångt land med betydande avstånd till våra viktigaste marknader. Vårt export- och handelsberoende näringsliv är beroende av fungerande flyg. Men även det nationella flyget spelar en stor roll för ett land som Sverige med långa avstånd. De regionala flygplatserna blöder i spåren av coronakrisen och oron är stor för att några av de kommer att tvingas stänga. Regeringen bör fullfölja och redovisa den utlovade flygplatsöversynen om statens ansvar och stöd till de regionala flygplatserna. Lars Hultkrantz förslag inom ramen för Stockholms Handelskammars Omstartskommission som presenterades i augusti om att bilda ett statligt bolag som ansvarar för flygplatserna finns det även anledning för regeringen att titta närmare på.

4.9 Förbättra förutsättningarna för en sund och hållbar konkurrens på marknaden

Långsiktig hållbarhet förmår hålla många aspekter i luften samtidigt. Klimatfrågan är naturligtvis akut, men så även social hållbarhet. Konkurrensen mellan aktörerna på vägtransportmarknaden måste ske på sunda och rättvisa villkor. Transportköparna har självklart en viktig roll, men det krävs också en effektiv trafikövervakning och kontroll av regelefterlevnaden. I vårt avlånga land finns det idag sammanlagt omkring 400 trafikpoliser och bilinspektörer. Det behövs fler trafikpoliser och bilinspektörer men det behövs också en ny organisation för kontrollerna av yrkestrafiken på väg. Den skulle t.ex. kunna organiseras som en egen enhet inom Polismyndigheten eller genom att en ny myndighet bildas dit trafikpoliser och bilinspektörer flyttas. En utredning tittar f.n. på hur kontrollen av den yrkesmässiga trafiken ska organiseras.

Det behövs införas ett system med vite eller varning för Transportstyrelsens företagskontroller av kör- och vilotidsreglerna. De är fyrkantiga och saknar verklighetsanpassning och det är i det närmaste omöjligt att klara en kontroll utan anmärkning. Förbättringar har skett gradvis under senare år, men systemet saknar helt lärandeinslag. Samtidigt upplever branschen att det stora fusket på vägarna går under radarn på grund av bristen på trafikpoliser. Det här riskerar urgröpa förtroendet för rättsväsendet och företagskontrollernas legitimitet minskar.

4.10 Förenklade regler

Under Coronakrisen har vi sett flera exempel på att myndigheterna har kunnat införa regel-förenklningar för att underlätta för företagen. Men när vi återgår till en tid efter krisen finns all anledning att eftersträva att regelförenkla för att underlätta i uppbyggnadsfasen och inte ta tillbaka regler eller krav som inte behövs. Näringslivets regelnämnd (NNR) har t.ex. tagit fram förslag som kan bidra till lättnader i återuppbyggnadsfasen för svenska företag och stärka deras konkurrenskraft. Det har i många år talats om en väg in i myndighetssverige, utan att det har blivit genomfört. Det hade kunnat underlätta för företagen. Under Coronakrisen så har avsaknaden av en väg in varit extra tydlig. Företag har behövt vända sig till flera olika myndigheter för att lämna olika och ibland samma uppgifter för att få del av olika stöd. Nu finns chansen att en gång för alla komma till rätta med detta och införa på riktigt en väg in i myndighetssverige.

4.11 Underlätta tillståndsansökningar för hamnar



Sveriges hamnar äger och självfinansierar investeringar i sin infrastruktur. Hamnutveckling innebär ofta utbyggnader, muddring eller annan omgivningspåverkan som behöver miljötillstånd och som hanteras av Länsstyrelserna. Erfarenheterna visar att trots samma lagstiftning så skiljer sig tolkningar liksom handläggningstider kraftigt runt om i landet. Transportföretagen menar att det inte är rimligt att processer blir stillastående under långa tider i vissa delar av landet när det går smidigt i andra. Sveriges hamnars funktion är inte sällan direkt avgörande för det lokala eller regionala näringslivets transportbehov, långsamma och otydliga processer för tillståndsgivning kan således få långtgående effekter.

Kompetensförsörjning

Den svenska transportsektorn har ett långsiktigt rekryteringsbehov. Ska vi räkna med att ha en stark, hållbar och konkurrenskraftig transportsektor behöver kompetensförsörjningen stärkas och säkras. Detta gäller även under Coronakrisen. Rekryteringsbehovet är stort till både föraryrken, sjöfart och verkstäder. Transportnäringen är en förutsättning för handeln, industrin och för att hela samhället ska fungera. Och om branschen inte lyckas rekrytera i framtiden kan konsekvenserna bli allvarliga.



Vi behöver fler fordons- och transporttekniska utbildningsplatser i gymnasieskolan. Kvaliteten i utbildningssystemet måste höjas och säkras. Det behövs en bättre samverkan mellan näringslivet och skolorna. Vidare måste antalet utbildningsplatser inom vuxenutbildningen med koppling till transportsektorn öka.

transportforetagen.se



@transportforetagen



@Transportft

Regionkontor

Falun

Box 1958, 791 19 Falun
Tel 023 580 00

Göteborg

Box 404, 401 26 Göteborg
Tel 031 62 94 00

Malmö

Box 186, 201 21 Malmö
Tel 040 35 25 00

Umeå

Sveagatan 8, 903 27 Umeå
Tel 08 762 71 00

Växjö

Södra Järnväggsgatan 4A, 352 29 Växjö
Tel 0470 74 84 00

Örebro

Köpmangatan 23-25, 702 23 Örebro
Tel 019 19 57 00

Transportföretagen

Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress Storgatan 19
Tel 08 762 71 00
info@transportforetagen.se
transportforetagen.se

