

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Sammanfattning av Transports hållning

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2024-01-15 beretts möjlighet att avge synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Inriktningsunderlaget bygger på regeringens och EU:s mål, inriktningar och beslutade strategier och bedömningar av den långsiktiga utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer, till exempel ekonomi, demografi och teknisk utveckling. Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen, att vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot och att hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda. Transport anser att vissa delar i planen är bra, däremot anser förbundet att det finns vissa brister i planens slutsatser och åtgärdsförslag.

Förbundets synpunkter

Transport har synpunkter på rapporten och förslagen som presenteras. Nedan följer de kommentarer som Transport anser särskilt viktiga.

Positivt med fokus på att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen men det är inte tillräckligt

Transport är positiva Trafikverkets förslag om att ge ökade resurser för underhåll, med fokus på att komma i kapp eftersatt underhåll och klimatförändringar som leder till underhållsbehov. Transport har vid tidigare remissyttranden påpekat att tillståndet på svensk väg och järnväg är kraftigt eftersatt och att Sverige har en underhållsskuld som växer. Det är ambitiöst men är inte tillräckligt för att möta samhällets behov. Ytterligare resurser bör komma till för utvecklingen av infrastrukturen. I dagsläget finns inget utrymme för nya investeringar alls. För ett levande Sverige behöver investeringar göras som i framtiden kan bidra till stora samhällsekonomiska effekter. Transport efterfrågar satsningar runt om i landet för att stärka infrastrukturen där det verkligen behövs.

Transport ställer sig kritiska till frågan om alternativ finansiering av svensk infrastruktur. Privata intressen ska inte vara med och besluta om det som ägs gemensamt av oss. Bristen på investeringar handlar snarare om regeringens ovilja att investera i och satsa på svensk infrastruktur. Nuvarande regering har dock visat att det finns pengar och som mycket väl skulle kunna omfördelas till att bli flera satsningar på infrastrukturen. Vi såg det inte minst när regeringen valde att prioritera sänkta skatter för de allra rikaste i samhället. Vi önskar därför att regeringen i stället omprioriterar och ger mera anslag till Trafikverket.

Transport tycker vidare att det är positivt att myndigheten prioriterar upprustning av signalsystemet.

Prognosen om att trafiken ska öka går emot klimatmålet om 70 procents minskning av utsläppen 2010–2030

Trafikverket beskriver i sitt underlag att trafiken förväntas öka fram till 2040. Enligt prognosen ökar enbart personresande med bil med knappt 25 procent under samma period. Trafikverket gör sin prognos utifrån parametrar som befolkningstillväxt, utvecklingen i tätorterna samt hur det sett ut historiskt. Idag sker omkring 70 procent av biltrafiken utanför tätorterna, och i prognosen ökar andelen till omkring 74 procent. Samtliga län får en viss ökning av biltrafiken, även de som har en minskande befolkning.

Transport anser att prognostiseringen av ökad trafik är djupt problematisk. Inte för att prognosen i sig är fel eller har gjorts på fel grunder, utan eftersom resultatet av prognosen tas med sådan lätthet. I stället bör det vara ett kraftigt varningstecken. Vi kan inte hoppas på att vi ska nå klimatmålet om 70 procents minskning av utsläppen 2010–2030 samtidigt som andelen transporter och trafik förväntas att öka ständigt.

Trafikverket nämner elektrifieringen av transportsystemet som den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen ner till noll. Det är bra. Elektrifieringen av fordon kommer dock inte vara tillräckligt för att minska växthusgasutsläppen, särskilt i kombination med trafiken prognostiseras att öka. För att elektrifieringen av fordon ska ske på ett ändamålsenligt sätt krävs det en utbyggnad av elnätet, laddningspooler och att industrin

tar ansvar för att så också sker. Något som Trafikverket också påpekar inte är under myndighetens kontroll och ansvar.

I den omställning som sker vill Transport påpeka vikten av att ha dialog med och att inkludera branschen i de beslut som tas om ökad elektrifiering. En ny studie från Swedish Environment Institute (SEI) visar att transportarbetare allt som ofta blir åskådare när elektrifiering, digitalisering och automatisering införs i branschen och att det finns en brist på involvering av arbetare när vissa beslut fattas. Ökad elektrifiering av fordon och hur laddningsstationer utformas, samt vart de placeras, har stor påverkan på transportarbetares arbetsdag. Laddning innebär ett behov av att stanna och tid för att ladda fordonen. SEI:s studie visar att förarna ser svårigheter med fordonens höga driftfrekvens, där förarnas behov kan försummas på grund av påtryckningar från arbetsgivarna att upprätthålla ett visst antal utförda resor. Det kan leda till ökad arbetstid för att upprätthålla samma leveransservicenivåer som i dagsläget. En annan aspekt är ruttplaneringen. Det finns en oro för den lägre flexibiliteten hos batteridrivna elfordon (BEV) och ruttplaneringen. För lastbilsförare kan avbrott i arbetsdagen på grund av laddning öka förarens stress och påverka hälsan, anställningstryggheten och yrkets attraktionskraft. Förarna har redan svårt att hitta lämpliga platser för vila och sömn, vilket ytterligare skulle kompliceras av införandet av en elektrifiering en elektrifiering som inte sker på transportarbetarnas villkor. Om laddningen är kopplad till reglerade raster förutser vissa förare utmaningar med att hitta tillgängliga laddstationer, särskilt på rastplatser som trafikerar populära rutter och erbjuder bra service. Det kan också leda till att man måste köa länge, särskilt för snabbbladdare och eftersom antalet elfordon växer med tiden. Nattladdning begränsar störningarna, men det finns fortfarande osäkerheter kring batteriernas förmåga att klara ett helt arbetspass på en enda laddning.

Elektrifiering kan ytterligare öka komplexiteten i hur logistiken fungerar idag. Det kan bli svårt att leverera i linje med kundernas förväntningar eftersom elektrifierade godstransporter kan ta längre tid, vilket strider mot det nuvarande systemet där de flesta varor levereras nästa dag.

Osäkerheten kring anställningstryggheten ökar ytterligare när det gäller arbetsgivarnas förmåga att hantera de kostnadskonsekvenser som är förknippade med elfordon.

Taxichaufförer diskuterar till exempel anställningstrygghet i samband med hur laddning påverkar deras förmåga att ta sig till specifika rutter och hur de ska kommunicera schemaändringar till chefer. Minskad lastkapacitet på grund av tyngre batterier och laddning kan tvinga lastbilschaufförer att anpassa sina körscheman och arbetstider.

Transport är fortsatt negativa till längre och tyngre lastbilar

Trafikverket föreslår att fortsatt öppna upp för större vägnät för tyngre och längre lastbilar. Från och med 2018 har en allt större del av vägnätet öppnats för tyngre lastbilar (bärighetsklass BK4, upp till 74 ton). Hittills har cirka 3 700 mil väg öppnats, och ambitionen till 2029 är att 70–80 procent av det strategiska vägnätet för tyngre transporter ska öppnas.

Transport anser att förstärkningar i vägnätet enligt BK4 enbart bör genomföras på vägar som saknar parallella järnvägar eller möjlighet att frakta gods sjövägen. På så sätt undviks negativa överflyttningseffekter från järnväg och sjöväg till väg. Förbundet anser även att BK4 inte är att likställa med längre lastbilar. Att det finns en klimatnytta i längre lastbilar stämmer inte. Enligt Cabotagestudien (Sternberg et al., 2020) är gränsen ca 25 meter, längre än detta blir överflyttningseffekten och klimatnyttan negativ. Ju mer effektivt och därför billigare ett transportslag blir, desto större blir även dess efterfrågan, vilket leder till att efterfrågan av mindre klimatvänliga transporter, såsom lastbilstransporter kommer att öka.

Därtill anser vi att det bör införas en ny körkortsklass för tunga, och eventuellt längre fordon, detta för att öka säkerheten på vägarna. Transport kräver att omfattande studier görs för att undersöka hur säkerheten påverkas för våra medlemmar som ska köra dessa fordon och om det finns en klimatnytta. I dag saknas det såväl utredningar som utvärderingar av hur trafiksäkerheten på svenska vägar påverkas av längre och tyngre lastbilar på våra vägar. Vi motsätter oss införande av regler enbart efter påtryckningar från näringslivet.

Kravet på BK4 har en tydlig koppling till näringslivet och deras efterfrågan om längre och tyngre lastbilar för fortsatt billiga transporter. Andra viktiga mål och krav som projekten ska leva upp till bör analyseras mot näringslivets behov. En aspekt som bör ställas mot detta är det underhållsunderskott som finns i det perifera vägnätet där vägen är det enda valet för transporter, både privat och professionellt. Många underhållsprojekt som skjuts på i framtiden

är projekt i det perifera vägnätet med, redan idag, stora underhållsbehov. Dessa vägar är Transports medlemmars arbetsplats och de ska inte behöva riskera sina liv varje dag på grund av bristande underhåll.

Transport tycker det även är olyckligt att Trafikverket beskriver effektivitet i termer av kostnader, där myndigheten uppmuntrar till att hålla priserna på transporter så nära transporternas marginalkostnader som möjligt. Vi vill påpeka att det är just denna inställning som skadar transportsystemet, bidrar till lönedumpning och kriminalitet i branschen, där arbetsgivare tvingas anlita underleverantörer med arbetare från andra länder. Transporter ska få kosta.

Inkludera ordning och reda på arbetsmarknaden i planen

Transport anser att Trafikverket som upphandlande myndighet måste värna ordning och reda på arbetsmarknaden. Transport vill uppmärksamma departementet på planens bristande analys av de stora problem med fusk, social dumpning och illojal konkurrens som vi ser i transportsektorn. Som sektorsmyndighet bör Trafikverket tydligare uppmärksamma dessa problem och föreslå åtgärder mot desamma.

Förbundet uppmanar Trafikverket att inkludera skrivelser i inriktningsunderlaget om att säkerställa ordning och reda på svensk arbetsmarknad, värna goda arbetsvillkor med kollektivavtalade löner och arbetsvillkor samt förhindra arbetslivskriminalitet. Krav bör ställas i upphandling på särskilda arbetsrättsliga villkor samt att arbetet ska utföras i enlighet med gällande svenska regler, när det kommer till exempelvis krav på arbetstillstånd samt skattskyldighet. Kraven ska löpande följas upp och bör beläggas med kraftfulla sanktioner. Detta är viktigt inte bara för att skydda arbetstagares villkor och svenska skatteintäkter utan också för att ge svenska företag och arbetare en schysst möjlighet att konkurrera på lika villkor och på så sätt säkerställa att en större del av det välstånd som skapas i arbetet med att bygga nya vägar och järnvägar kommer den svenska ekonomin till del.

Viktigt att Trafikverket nämner kompetensbristen i branschen

Transport håller med myndigheten om att det behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen för att säkra kompetensförsörjningen i branschen. Arbetet för ökad jämställdhet

Infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se
LI2023/03919

och mångfald är viktiga verktyg för att förbättra kompetensförsörjningen. Transports erfarenheter pekar på att det hittills inte har varit lönsamt för vissa utbildningsanordnare att ha utbildningar inom transportsektorn, och att det därför ytterst tveksamt om de vågar starta upp klasser som ibland inte är helt fulla. Det kan vara en orsak till att det i norra delarna av Sverige nästan inte finns några utbildningsplatser alls. Det här behöver ändras.

Trafiksäkerhet

Transport tycker att det är bra att myndigheten fokuserar på trafiksäkerhet bland annat genom att peka ut hastighetsbestämmelser, högre kontroll, cykelhjälm samt mittenseparering av vägar.

Att mittseparera vägar med hastighetsgräns 90–100 km/h till så kallade 2+1 vägar minskar risken för dödliga skador. Detta är även en viktig arbetsmiljöfråga för Transport, eftersom vägen är en arbetsplats för många av våra medlemmar, till exempel lastbilschaufförer.

Transportsektorn är en sektor som är överrepresenterad vad gäller olyckor på jobbet. Det här behöver ändras. Trafiksäkerhet och arbetet för att förhindra att människor omkommer och skadas i trafiken borde därför ges högre prioritet för att säkerställa att etappmålet om nollvision till 2030 uppnås.

Stockholm den 11 april 2024

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sirin Celik
Föredragande