

Göteborg, Magnus Bergendal

2017-11-08

N2017/05430/TIF Peab

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.sen.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar N2017/05430/TIF Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Inledning

Peab anser att Trafikverket utifrån givna förutsättningar gjort ett väl genomfört och väl avvägt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

Transportinfrastruktur för utveckling av viktig basindustri har beaktats på ett bra sätt. Sambandet mellan bostadsbyggnation och behov av infrastruktur har också tagits om hand på ett betydligt bättre sätt än tidigare planer.

Denna remiss tar, utöver direkta synpunkter på Trafikverkets förslag, även utgångspunkt i Trafikverkets förutsättningar för att genomföra den. Det vill säga sådant som inte står i själva planen, men bör innefattas i regeringens direktiv till Trafikverket när den skall genomföras. För att nå bästa möjliga samhällsnytta vid genomförandet och en långsiktigt hållbar utveckling av byggandet och förvaltandet av transportinfrastrukturen, så innefattas även förslag som regeringen bör överväga att fatta beslut om. Allt i syfte att stärka samhällsnyttan, skapa mer sysselsättning och få en attraktiv socialt hållbar bransch att arbeta i.

1. Övergripande reflektioner

Relationen mellan järnvägs- och väginvesteringar.

Förslaget har ett tydligt fokus på utveckling av järnvägen, vilket i sig är bra, men får till följd att medlen för väginvesteringar kan bli begränsande med hänsyn till den snabba utvecklingen. En betydande del av budgeten för väginvesteringar är bunden för redan pågående och avtalade projekt, exempelvis förbifart Stockholm. Det innebär att manöverutrymmet för behoven på vägsidan är mycket begränsad.

Peab Anläggning AB

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Org nr 556568-6721	Bankgiro 866-8980
..	Nellickevägen 22, 412 63 Göteborg			Säte Båstad	Plusgiro 77794-6
401 80 Göteborg		+46 733 37 34 65			

Den kraftiga utbyggnaden av bostäder, framför allt i storstadsområdena har i och för sig beaktats bra, då med fokus på förbättrad kollektivtrafik. En icke obetydlig andel av de som flyttar in i nya bostäder kommer dock fortsatt ha behov av bil som fortskaffningsmedel samtidigt som de nya bostäderna behöver försörjningstransporter in och ut. Det innebär att även om de allra flesta klarar sig bra med en väl fungerande kollektivtrafik så kan sannolikt ändå den totala trafikmängden öka. En ytterligare faktor är den snabba övergången till el-drivna fordon, där rörlig kostnad per kilometer bara är en bråkdel av kostnaden per kilometer för normala bensin- och dieseldrivna fordon. Även argumentet att minska CO₂-utsläpp genom att åka kollektivt faller. Således finns risk att trafikanterna väljer att köra egen bil, helt enkelt för att det är billigt och bedöms vara miljövänligt.

Sammantaget gör detta att den långsiktiga beredskapen för trimningsåtgärder och kapacitetsökningar i vägsystemet, framför allt i storstadsområdena, kan behöva ses över under planperioden.

Risk för undanträngningseffekter

Behoven är som alltid väsentligt större än tillgängliga medel. Åtgärdsplaneringen består av ett mycket stort antal små, medelstora och stora objekt, vilka har prioriterats fram av Trafikverket genom ett gediget arbete och dialog med många berörda. Att i samma budget hantera gigantiska samhällsutvecklingsprojekt som nya stambanor tycker vi innebär en för stor osäkerhetsfaktor, där förändringar kan få stora effekter för många planerade projekt. Vi tycker utbyggnad av nya stambanor skall hanteras i särskild budget, eller i vart fall som en helt avskild del av budgeten för att undvika kostsamma undanträngningseffekter och ryckighet i marknaden i senare skede.

2. Särskilt om nya stambanor

2.1 Om genomförande och finansiering

Utifrån förutsättningarna har Trafikverket gjort prioriteringar och ställningstaganden av teknisk standard med mera. Det är tydligt att förutsättningen att bygga stambanorna inom ramen för ordinarie budget får stora negativa konsekvenser för genomförandet, teknisk standard och möjligheterna för samhället att tillgodogöra sig nyttan.

1 Ekobrottsmyndigheten (2017) Kartläggning av svart och grå sektor i byggbranschen i Storstockholm,
2 FairPlay Bygg (2017) Första årsrapporten Stockholms byggmästarförening.
3 IVA och Sveriges Byggindustrier (2014) Klimatpåverkan från byggprocessen.

Peab anser:

- att hela det nya stambanesystemet skall byggas sammanhållet för att Sverige skall kunna nyttiggöra sig effekten och för att kunna upprätthålla hög produktivitet i byggproduktionen.
- att projektet till betydande del skall lånefinansieras för att göra det möjligt.
- att Trafikverkets prioriteringar och konsekvensanalyser, om de genomförs inom ramen för ordinarie budget är rimliga.

2.2 Om ballasterat respektive ballastfrittspår

Peab anser att det, som trafikverket föreslår, kan fungera väl med ballasterat spår. Dels för att det är lägre investeringskostnad och dels för att det inte är motiverat med ballastfritt spår på betydande delar av sträckorna, vilket utvecklas mer nedan. Vi tycker att Trafikverket bör ha en mer agil inställning till teknikval utifrån förutsättningarna på de olika delsträckorna. Det förekommer också en del faktauppgifter som bör förtydligas så att det inte misstolkas.

Peab anser:

- I underlagsrapporten förekommer en uppgift om att ballastfri banöverbyggnad skulle bli lönsam redan efter 20-30 år. Den uppgiften gäller ovanför banunderbyggnaden. Det vill säga i tunnlar, bergskärningar och på broar mm där undergrunden är fast. I Sverige växlar undergrunden ofta mellan berg och partier med mäktiga lager av lösa jordar, exempelvis lera. För att kunna bygga ballastfritt spår över mjuka jordar krävs därför omfattande grundförstärknings-åtgärder och omfattande övergångskonstruktioner, vilket gör att "pay-off"-tiden kan flerdubblas på de sträckorna. Det bör förtydligas.
- Trafikverket föreslår att stambanorna bör utformas för 250 km/h med möjlighet att gå upp till 320 km/h där spårgeometrin tillåter. Peab anser att 300-320 km/h i möjligaste mån fortsatt bör eftersträvas för själva banan även vid ballasterat spår eftersom merkostnaden, givet samma spårgeometri, är förhållandevis liten. Trafikverket bör undersöka möjligheterna att tillgodogöra sig erfarenheter från exempelvis Spanien och Frankrike, som har flera ballasterade spår, dimensionerade för över 300 km/h.

2.3 Organisations- och genomförandeformer av nya stambanor

Effektiviteten och möjligheterna till kompetensuppbyggnad vid genomförandet av nya stambanor är starkt kopplade till vilken organisationsform och vilka genomförandeformer man väljer. Idag drivs

1 Ekobrottsmyndigheten (2017) Kartläggning av svart och grå sektor i byggbranschen i Storstockholm,
2 FairPlay Bygg (2017) Första årsrapporten Stockholms byggmästarförening.
3 IVA och Sveriges Byggindustrier (2014) Klimatpåverkan från byggprocessen.

projekt Ostlänken, Göteborg-Borås respektive Lund-Hässleholm som relativt separata projekt inom Trafikverket.

Peab anser:

- Regeringen och/eller Trafikverket bör överväga att driva hela, eller i vart fall stora delar av utbyggnaden av stambanorna som ett projekt i en för ändamålet avsedd separat organisation, helst i bolagsform. Det finns flera väldokumenterade fördelar i erfarenheter från exempelvis Nye veier i Norge eller Öresundsförbindelsen.
- En separat dedikerad organisation blir i regel väsentligt mer effektiv genom att.
 - Uppdraget är tydligt avgränsat vilket ger en tydlig måbild.
 - En attraktiv arbetsgivare som drar till sig kvalificerad kompetens som vill medverka i att bygga höghastighetsjärnvägar.
 - Fokuserat arbetssätt skapar en betydligt effektivare optimering av samhällsnyttan om organisationen ges den friheten inom givna ramar.
 - Genomförandetiden kan kortas utifrån budgetoptimering.
 - Projektspecifika tekniska krav kan utvärderas för att optimera samhällsnytta mot kostnad.

Sammantaget bör regeringen analysera och överväga möjliga organisatoriska former som väsentligt skulle kunna effektivisera genomförandet.

3. Hållbart nyttjande av skattemedel, produktivitet, sysselsättning och sund konkurrens

622,5 miljarder av skattemedel avsätts för genomförandet av den nationella planen. Det är av stor betydelse för samhället och landet att det sker på ett effektivt sätt som skapar sysselsättning och utvecklar leverantörsmarknaden till en betydligt högre produktivitet än idag, samt att genererade skattemedel under genomförandet kan återföras till statskassan. Det är därför viktigt att det genomförs i en sund konkurrens och att vi har en attraktiv bransch att arbeta i, där alla som befinner sig på en arbetsplats har skäliga arbets- och anställningsvillkor och en god arbetsmiljö.

Detta har endast berörts ytligt i den nationella planen.

Idag präglas anläggningsbranschen av ett stort inslag av utländsk konkurrens, vilket i sig är berikande och sunt att så sker. Det är många innovativa och kreativa lösningar som kommit till nytta i flera projekt.

Det har också skett en internationalisering av leverantörsmarknaden till bygg- och anläggningsbranschen i Sverige på kort tid. Tyvärr har det öppnat för betydande inslag av omfattande ekonomisk brottslighet som innefattar undermåliga arbetsvillkor och arbetstider, undanhållande av skatter, fusk med ID06, brister i arbetsmiljö etcetera.^{1) 2)}

Det kan inte uteslutas att Trafikverkets pågående entreprenader har inslag av detta.

I Finland och i Norge har regering och branschorganisationer i samarbete inrättat system för att säkerställa att individer och bolag betalar skatter korrekt och att individerna arbetar efter gällande avtal. Det har gett avsevärda positiva effekter på sysselsättning och sund konkurrens. Då möjligheterna att konkurrera med tveksamma villkor minskat i grannländerna har trycket på Sverige ökat från utländska underentreprenörer och leverantörer med priser som inte går att hålla med svenska kollektivavtal.

Peab anser:

För att säkerställa effektivt användande av skattemedel med ökad sysselsättning, sund konkurrens och ökad produktivitet föreslås:

- System liknande den finska modellen bör eftersträvas där registrering av individ och företag skall göras hos skatteverket innan byggstart får påbörjas.
- Preliminär skatt ska utgå från första dagen, både för individ och för företag.
- Kopplingen mellan arbetsplats, myndighet, individen och individens arbetsgivare (bolag) skall finnas - uppföljning skall göras av närvaro och skattebetalningar på individnivå såväl av huvudentreprenör som myndighet.
- Arbetsgivaren ska vara skyldig att kontrollera identiteten på arbetstagare – att personen är den som anges på ID06 kortet.
- Utfärdare av ID-kort skall vara certifierade och ha tydlig myndighetskoppling. Giltigt ID kan utfärdas först när registrering av både individ och företag gjorts. Vid uttag av ID skall giltig legitimation visas upp.

1 Ekobrottsmyndigheten (2017) Kartläggning av svart och grå sektor i byggbranschen i Storstockholm,

2 FairPlay Bygg (2017) Första årsrapporten Stockholms byggmästarförening.

3 IVA och Sveriges Byggindustrier (2014) Klimatpåverkan från byggprocessen.

4. Fördjupat nordiskt samarbete

Det är bra att Trafikverket i den nationella planen visar att man arbetar med gränsöverskridande relationer, bland annat med åtgärdsvalsstudier de nordiska länderna emellan. Vi bedömer att ett fördjupat samarbete kan ge fördelar på flera områden.

- Fördjupade studier av järnväg i stråken mellan nordens större städer, i första hand Göteborg-Oslo och Oslo-Stockholm, där idag det mesta av trafiken går med bil, lastbil och flyg. Potentialen i gemensam samhällsnytta och miljönytta torde vara betydande.
- Många leverantörer arbetar idag med nordens som marknad (i första hand Norge-Sverige). Viss koordinering av regelverk, upphandlingsmodeller och generella krav skulle underlätta ett effektivare utnyttjande av leverantörsmarknaden.
- De nordiska länderna har bra kollektivavtal med förhållandevis bra ersättningsnivåer, arbetsvillkor och arbetsmiljö jämfört med många andra länder i Europa. Det gapet skapar starka krafter att på ett felaktigt sätt kunna användas som konkurrensmedel. Det är bra om kontrollapparaten för att säkerställa den nordiska modellen blir tydlig och jämförbar så att förväntad effekt på sysselsättning och samhällsnytta som redovisas i den nationella planen kan infrias.

5. Ekologisk hållbarhet

Det underliggande PM:et till den nationella planen "Åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser" behandlar på ett genomarbetat sätt hur val och prioritering av åtgärd påverkar klimatbelastningen ur ett trafikarbetsperspektiv. Utredningar visar att klimatbelastningen under byggnation av infrastruktur kan vara betydande i förhållande till allt transportarbete som går på infrastrukturen under hela dess livstid.³⁾ Det berörs med ett stycke i PM:et. Det finns många koldioxidoptimerade produkter och tjänster på marknaden som väsentligt kan sänka den totala koldioxidbelastningen vid genomförandet av den nationella planen, även på kort sikt. Exempelvis så finns högkvalitativa koldioxidoptimerade produkter inom betydande produktslag som asfalt och betong.

Peab anser att genom att ställa tydliga konkreta krav på koldioxidekvivalenter för ingående större materialvolym i enskilda projekt, kan en snabb betydande reduktion av koldioxidbelastningen göras

1 Ekobrottsmyndigheten (2017) Kartläggning av svart och grå sektor i byggbranschen i Storstockholm,

2 FairPlay Bygg (2017) Första årsrapporten Stockholms byggmästarförening.

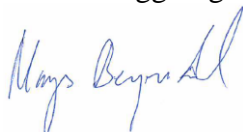
3 IVA och Sveriges Byggindustrier (2014) Klimatpåverkan från byggprocessen.

vid genomförandet av den nationella planen redan idag. Detta kan förfinas efterhand allteftersom maskiner och material utvecklas under planperioden.

Det är vår förhoppning att ovanstående synpunkter kan beaktas och bidra till att nyttan för samhället ökar, att produktiviteten kan öka och att alla som skall arbeta med att genomföra alla projekt får en utvecklande bransch att arbeta i.

Med vänlig hälsning

Peab Anläggning AB



Magnus Bergendal

Magnus.Bergendal@peab.se

0733-373465