

Er referens
N2017/05430/TIF

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens
Kristoffer Arvidsson Thonäng

Mobilnummer
0727332780

E-post
kristoffer.arvidsson@seko.se

Sekos yttrande över ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029”

Seko har inte fått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet på remiss, vilket är anmärkningsvärt då Seko representerar en stor majoritet av de som verkar inom det svenska transportsystemet. Förbundets medlemmar återfinns inom alla transportslagen för både person- och godstrafiken.

Järnvägsunderhåll

Trafikverket har fått betydligt större ramar för järnvägsunderhåll jämfört med tidigare planperiod. Det kommer givetvis ha positiva effekter på järnvägssystemet. Jämförs de tilldelade medel Trafikverket fått av regeringen med Trafikverkets inriktningsunderlag för drift, underhåll och trafikledning av järnväg när de tilldelade medeln dock med nöd och näppe upp till den nivå Trafikverket kallar ”bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet”. Faktum är att det saknas 3,5 miljarder för att nå upp till denna nivå.

Seko anser att det är får lågt siktat av regeringen. Regeringen bör ha ambitionen att järnvägssystemet levererar i världsklass. Ska företag såväl som privatpersoner motiveras att ställa fossildrivna fordon hemma för att istället ta tåget krävs att järnvägen som transportsätt prioriteras. Så som situationen är idag och har varit under lång tid finns en stor infrastrukturell skuld med kraftigt uppdämt behov. Utan rätt resurser under lång tid kommer detta eftersläpande underhåll inte tas ikapp.

Ska det eftersläpande järnvägsunderhållet betas ikapp under planperioden krävs mer resurser. Utöver dagens 152,4 miljarder behöver tillföras nästan 40 miljarder för drift, underhåll och trafikledning för eliminering av underhållsskulden.

Förbundet anser vidare att regeringen skyndsamt bör ge Trafikverket i uppdrag att skaffa sig egna resurser för utförande av järnvägsunderhåll. Tidigare i år meddelades att Trafikverket skulle påbörja besiktning i egen regi. Detta är ett lämpligt första steg som måste fyllas på relativt omgående. Ska de resurser som nu tillförs Trafikverket mynna ut i effektivt arbete i spår anser Seko att myndigheten ska ha egna resurser.

Seko anser att Trafikverket bör ha en betydande del av underhållet i egen regi, runt 50 procent av marknaden. Vilket också är ungefär den andel av underhållsmarknaden staten har idag via bolaget InfraNord. Utifrån denna aspekt bör InfraNord därför på lämpligt vis inkorporeras i Trafikverket. Detta ligger även i enlighet med Stefan

Seko Förbundet

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnummer: 802004-5509
Plusgironummer: 58-8

Löfvens vallöfte där statsministern ansåg att InfraNord ska in som en enhet i Trafikverket.

Påverkan på marknaden utifrån ovanstående förslag är endast marginell. För det första innebär det faktum att InfraNord inkorporeras i Trafikverket att den totala marknadsandelen för de privata företagen hålls på motsvarande nivå som idag, det vill säga över 50 procent. För det andra konstaterar Trafikverket (i rapporten "Järnvägsunderhållets organisering, N2016/03922/TIF) att de områden som inte upphandlas i konkurrens även fortsatt kommer förlita sig på en viss mängd anlitade underentreprenörer. Det innebär alltså att de mindre företag, som idag är underentreprenörer till de stora företagen på underhållsmarknaden, inte påverkas nämnvärt då dessa i framtiden kommer vara underentreprenörer till Trafikverket.

I Trafikverkets rapport konstateras även att myndigheten anser sig kunna bli en bättre beställare och få ökad kunskap om anläggningens tillstånd av att bedriva underhåll i egen regi.

Vägunderhåll

För vägunderhållet, sett till resurstilldelningen, ser det inte lovande ut. Detta gäller framförallt under senare delen av planperioden och i synnerhet för de mindre trafikerade vägsträckorna. För att garantera säkerheten på dessa vägsträckor kommer troligtvis hastighetsnedsättningar få göras.

Regeringen tilldelar Trafikverket 164 miljarder för drift och underhåll av vägar, vilket ska jämföras med de 189 miljarder Trafikverket anser behövs för att bibehålla dagens funktionalitet i vägnätet. Om resurserna slås ut jämnt över planperioden innebär det årligen att 2 miljarder saknas för vägunderhåll. Det finns därmed uppenbara risker för kraftigt försämrat vägnät kommande 12 års-period.

Sett till klimatmålen kan det vara motiverat från regeringen att hålla nere satsningarna på vägsidan för att omlokalisera och prioritera järnvägsnätet. Huruvida regeringen gjort en sådan prioritering samt gett Trafikverket i uppdrag att prioritera klimatet är dock oklart eftersom Trafikverkets bedömning är att planförslaget har liten påverkan på transportsektorns klimatmål.

Seko vill även påpeka vikten av säkerhet vid vägarbeten. Vårdslös körning och hastighetsöverträdelser förbi vägarbetsplatser är vardagssyn för många vägarbetare. Studier visar att flertalet trafikanter kör för fort vid vägarbeten. Det finns flera åtgärder som går att vidta för att få ner antalet olyckor vid vägarbeten och under senare år har även Trafikverket skärpt kraven i upphandlingar i dessa delar.

Seko vill noga understryka vikten av omledning av trafik vid vägarbeten. Det är den i särklass viktigaste åtgärden för att säkerställa hög säkerhet.

Men det är långt ifrån alltid som omledning är möjlig. I de fall det inte är möjligt handlar det om att sänka hastigheterna. Övervakning i form av kontroller och fartkameror har visat sig vara ett effektivt sätt att få trafikanter att hålla gällande fartbegränsningar. Tyvärr är det en möjlighet som sällan utnyttjas.

Vidare förespråkar Seko att dubbla fortkörningsböter införs vid vägarbeten som ett

sätt att ytterligare förstärka incitamenten för trafikanterna att hålla gällande hastighet.

Nyinvesteringar transportinfrastrukturen

Sverige är ett glesbefolkat land med en stor exportberoende industri. För att överbrygga nackdelen i att ha långt till marknaderna, där industrin säljer sina varor, samt ha små lokala regioner krävs infrastruktur som länkar samman landet. Industrin behöver kompensera sitt avståndshandikapp till den europeiska marknaden med en infrastruktur som presterar i världsklass.

Sverige har under lång tid investerat relativt lite i infrastrukturen. Seko anser att det krävs en ambitionshöjning inom infrastrukturen motsvarande att 1 % av BNP årligen går till nyinvesteringar. De aviseringar regeringen gjort når endast upp till en nivå om 0,65% av 2018 års BNP om resurserna i infrastrukturpropositionen fördelas jämt över ramperioden. År 2018 saknas cirka 16 miljarder för att hålla infrastrukturinvesteringarna på en rimlig 1%-nivå. 16 infrastrukturmiljarder extra innebär en sysselsättningseffekt om 25 000 – 30 000 människor ytterligare. Ska Sverige nå de högt satta klimatmålen krävs investeringar som motiverar människor och företag att göra de klimatsmarta valen.

Höghastighetsjärnväg

Trafikverket har i planförslaget lagt in två etapper av höghastighetsjärnvägen, Ostlänken (Järna-Linköping) samt Hässleholm-Lund. Det föreslås att de nya stambanorna byggs för en maxhastighet på 250 km/h. Tidigare har inriktningen i planeringen varit för hastigheter upp emot 320 km/h.

Anledningen till hastighetssänkningen från Trafikverkets sida är att med hänsyn taget till de resurser som tilldelats kan inte en snabb utbyggnad ske och därmed nyttan av höghastighetsnätet i rimlig takt vara uppnådd. Samtidigt konstaterar Trafikverket att med finansiering på annat sätt, exempelvis genom lån, skulle utbyggande kunna ske snabbare och därmed ökar nyttan vilket skulle motivera högre hastighet på järnvägen.

Seko anser att regeringen bör frångå principen om anslagsfinansiering för att istället låna till utbyggnad av höghastighetsjärnväg för hastigheter upp emot 320 km/h. Lånas pengarna kan Sverige ha höghastighetsbanor om 20 år. Utan lån skulle byggtiden i bästa fall fördubblas, dock med lägre topphastighet.

Sverige är i behov av nya stambanor. Befintlig järnväg är redan överutnyttjad. Men nya höghastighetsbanor skulle kapacitet frigöras på den redan idag existerande järnvägen, vilket skulle bereda utrymme för både godstrafik och lokal samt regional tågtrafik.

Tågets hastighet har stor betydelse för möjligheterna att konkurrera med flyget. Kan sträckan Stockholm-Göteborg kortas till två timmar, och sträckan Stockholm-Malmö till två och en halv timme uppnås konkurrenskraftiga restider. Det dagliga arbetsresandet kan dessutom öka genom att höghastighetståget också kan stanna i mellanliggande städer. Detta är bland annat till gagn för hela arbetsmarknaden då det förbättrar matchningen mellan företag och arbetstagare.

Om regeringen menar allvar med att få ett fossilfritt samhälle måste det bli en snabb utbyggnad. Det är inte förrän hela höghastighetsnätet står färdigt som samhället också

drar nytta av hela investeringen. Såvitt vi idag kan överblicka är dessutom tågtrafik det ur klimatsynpunkt klokaste trafikslaget, även om det kanske är rimligt att anta att själva byggandet av banorna kan innebära en avsevärd miljöbelastning.

Banavgifter

Nuvarande nationella plan innebär kraftigt höjda banavgifter. En ökning från 600 miljoner i banavgifter år 2010 till cirka 2,4 miljarder år 2025. Totalt under innevarande period beräknas uttaget vara 22,8 miljarder kronor. I den nya nationella planen beräknas intäkterna från banavgifterna vara 27,4 miljarder kronor.

Seko ser hur godstrafiken på järnvägen lider av höjda kostnader i kombination med tuff konkurrens från lastbilssidan. Att fortsatt höja banavgifterna anser inte förbundet vara lämpligt i dagsläget. Faktum är att godset på järnväg, mätt i tonkilometer, minskat sedan år 2010 i Sverige. Under samma period har även järnvägens andel av det fraktade godset, mätt i tonkilometer, minskat jämfört totala mängden fraktat gods. Förbundet anser en fortsatt höjning av banavgifterna riskerar att ytterligare drabba en hårt utsatt bransch och förespråkar därför ett moratorium på höjda banavgifter. Kombinationen av höjda banavgifter samt införandet av ERTMS anser Seko ytterligare förstärker argumenten för ett moratorium.

Vidare anser Seko att det är av vikt att det råder konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Centralt är även att lägga in ett klimatperspektiv i utformandet där klimatsmarta transportslag och transportsätt premieras framför andra när detta är möjligt.

Med vänliga hälsningar
Seko, Service- och kommunikationsfacket



Valle Karlsson
Ordförande Seko



/Kristoffer Arvidsson Thonäng
Utredare