



Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Datum
2017-11-29

Vår referens
Maria
Olwæus/Magnus
Kolsjö
Er referens
Dnr.
N2017/05430/TIF

Ert datum
2017-08-31

Fackförbundet ST:s yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029.

Fackförbundet ST har tagit del av Trafikverkets ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029” och trots att remissen innehåller flera förslag som berör våra medlemmar har ST inte inbjudits att svara på remissen.

Fackförbundet ST har medlemmar som är verksamma inom allt från planering, styrning, produktion, uppföljning, analys och forskning om infrastruktur. Tack vare de yrkesverksammas erfarenheter har vi en unik möjlighet att ta oss an frågor om infrastruktur.

Sverige behöver en god infrastruktur och många av våra medlemmar arbetar med och nära infrastruktur. Hos oss ryms bland annat anställda på Trafikverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut. Hos oss finns även anställda på de statliga bolagen SJ, Green Cargo, Infranord och Swedavia samt de som arbetar på bolag med statlig anknäpning, till exempel MTR, Aviator och Menzies.

En väl fungerande infrastruktur är därtill en viktig förutsättning för en god statlig service i hela landet. Utan den möjligheten som infrastrukturen ger skulle det inte vara möjligt att fullgöra det statliga uppdraget, det vill säga det uppdrag som riksdagen har beslutat om för att uppnå målen om ett rättssäkert välfärdssamhälle, oavsett om detta uppdrag utförs av en statlig myndighet eller ett bolag.

Fackförbundet ST anser att det nu finns goda förutsättningar för Sverige att systematiskt, långsiktigt investera och underhålla infrastrukturen så att förutsättningar skapas för tillväxt och konkurrenskraft i näringsliv och samhälle i en allt hårdare internationell konkurrens. Det är därför viktigt att transportpolitiken är sammanhållen och bidrar till en jobbskapande tillväxt, välfärd, hållbarhet och konkurrenskraft. Tyvärr konstaterar Fackförbundet ST att delar av inriktningen på transportpolitiken riskerar att försvåra detta. Det är en god ambition att en större andel av de långväga godstransporterna ska gå på järnvägar och sjöfart, men trots denna ambition fortsätter höjningarna av banavgifterna och dessa avgifter kommer dessutom att indexregleras. Det är vår bedömning att höjda banavgifter riskerar att leda till motsatt effekt för godstrafiken, det vill säga att färre långväga godstransporter kommer att ske på järnväg.

I vårt yttrande har vi valt att följa samma kapitelindelning som i Trafikverkets remiss för att underlätta läsningen. Vi har valt att göra yttrande under vissa avsnitt i remissen och har därmed numrerat synpunkterna efter det kapitel där det hör hemma.

Fackförbundet ST vill understryka vikten av att staten snarast åtgärdar den underhålls- och förtroende skuld som finns. För att uppnå det funktions- och miljömål som ställs upp behöver staten bland annat göra följande åtgärder:

- Besluta om åtgärder som stimulerar den spårbundna gods- och persontrafiken.
- Avstyrka de förslagen om höjda banavgifter
- Vidta åtgärder för att frigöra och utöka kapacitet på spåren
- Fatta beslut om vägslitageavgifter
- Fatta beslut om höghastighetsbanor som är dimensionerade för minst 320 km/h

Fackförbundet ST

Box 5308, 102 47 Stockholm

Besök: Sturegatan 15

Tfn: 0771-555 444 Fax: 08-24 29 24 ST Direkt: 0771-555 444

E-post: st@st.org Webbplats: www.st.org

Organisationsnummer: 802003-2101

Pg: 11 44-5 Bg: 365-60 71

- Besluta om alternativa finansieringsvägar utöver stabbudgeten för att få till stånd en snabb utbyggnad av höghastighetsbanor.

1. UPPDRAG OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

1.2. Utgångspunkter för transportpolitiken och övergripande utmaningar

Utmaningarna för infrastruktur är många och handlar om kapacitetsbrister, bristande underhåll, försämrade arbetsvillkor, oschyst konkurrens samt bristande styrning och samordning. Men det handlar också om en förtroendeskuuld, där infrastrukturen inte möter de förväntningar som finns och där det saknas en sammanhängande tanke om hur infrastrukturen ska fungera som ett sammanhållet system.

De närmaste åren måste staten åtgärda både den underhållsskuuld och den förtroendeskuuld som finns. Mer resurser måste också skjutas till för att kontrollera och lagföra brott mot EU:s cabotageregler. Det behövs dessutom en satsning på att förstärka kunskapen om trafiksystemen och övrig infrastruktur hos de som planerar och fattar beslut om dessa. Det är endast med hjälp av ökad kunskap Sverige kan bygga en mer sammanhållen och välfungerande infrastruktur. Det behövs också kunskap för att bättre identifiera bristerna i styrning och samordning och åtgärda dem. Ett mål för statens investeringar i och drift av infrastruktur måste vara att det ska vara möjligt att bo och arbeta i hela landet.

1.7. Miljö- och klimatpåverkan

Begreppet infrastruktur förknippas lätt med miljöskadliga utsläpp, betong samt motorvägar och banvallar med stor påverkan på landskapsbilden och miljön men en bra infrastruktur kan hålla nere miljöpåverkan och binda samman samhällen och människor. Infrastrukturens påverkan på miljö och klimat måste därtill också vägas in, liksom infrastrukturinvesteringens möjlighet att påverka människors beteende till att vara mer klimatsmarta.

För att inte riskera att de ambitioner som Sverige har på klimat- och miljöområdet går om intet är det viktigt att bryta den utveckling som pågått under lång tid med att högre banavgifter. Banavgifterna är nu så höga att järnvägstrafiken riskerar att få svårt att konkurrera med vägtrafiken. Den plan som nu gäller innebär kraftigt höjda banavgifter under planperioden 2014–2025. I sitt förslag till ny nationell plan för transportsystemet beräknar Trafikverket att uttaget av banavgifter ska öka ytterligare under den nya planperioden 2018–2029 till följd av redan beslutade och fortsatta höjningar under gällande planperiod. Fullföljs den planen är Fackförbundet ST oroat över att det kommer att försvåra järnvägstrafikens konkurrenskraft i framtiden.

Vi ifrågasätter starkt att miljömålen om kraftigt minskade CO₂-utsläpp kan nås när exempelvis en fyrdubbling av banavgifterna, höjda och indexreglerade farledsavgifter och höjda lotsavgifter för sjöfarten kraftigt fördyrar de transportsätt som man vill stimulera användandet av. Det saknas inte förslag för att med positiva styrmedel främja en ökad användning av järnväg och sjöfart men som ännu inte lett fram till skarpa förslag från regeringen. En illustration är att Trafikverket på regeringens uppdrag, 2015 tog fram ett förslag om förutsättningarna för att miljökompensera transporter på järnväg men som ännu inte lett fram till beslut trots att resurser – om än på en låg nivå jämfört med redan genomförda banavgiftshöjningar avsatts i tidigare budgetar.

5. ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR ANVÄNDNINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET

Transporter på lika villkor

Regeringen anger i budgetpropositionen att en differentierad vägslitageskatt nu utreds och att man avser att återkomma till riksdagen före mandatperiodens slut. I sammanhanget bör också cabotagereglerna beaktas eftersom dessa inte underlättar en möjlig överföring av gods från väg till järnväg då priset får alltför stor inverkan på vilket trafikslag som slutligen kommer att väljas för godstransport. Fackförbundet ST menar att det är viktigt att en ökad ambitionsnivå, vad gäller såväl investeringar som underhåll av infrastrukturen, inte går förlorad på grund av en transportpolitik med motstridiga mål.

Frigörande av kapacitet på spåren

Fackförbundet ST ser att satsningar på innovation inom gods på järnväg måste säkras och att det dessutom säkerställs möjligheter till att köra längre godståg. Det skulle frigöra kapacitet på spåren om det gick att köra längre och tyngre godståg. Tåglängden har stor betydelse och vi förordar en infrastrukturuppgradering som medger godståg upp till 750 meter. Fackförbundet ST stödjer fullt ut de två pågående projekten Marathon och Elvis. Därutöver anser Fackförbundet ST att det är viktigt att det byggs separata sidospår med plattform för regional- och lokaltåg för att underlätta och snabba upp fjärrtågen, för både gods- och persontrafik, då dessa regionala/lokala trafikslag gör många stopp vilket bromsar upp hela trafikflödet. Trafikverket har redan genomfört en utbyggnad på ett antal platser men Fackförbundet ST förordar att denna utbyggnad sker snabbare och i större omfattning.

7. TRIMNINGSÅTGÄRDER

Fackförbundet ST ger sitt stöd till Trafikverket att inom ramen för trimningsåtgärder föreslå att 1,2 miljarder avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg under planperioden för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet.

8. NAMNGIVNA INVESTERINGAR

8.4.1. ERTMS

Fackförbundet ST välkomnar att Trafikverket föreslår utredning av möjligheterna till medfinansiering av ombord utrustning för att underlätta införandet av ERTMS. Bakgrunden är att Sverige hade valmöjligheten att dubbeltrasta banan med ATC och ERTMS men föredrog parallell utfasning av det gamla systemet. I samband med detta beslut borde det även ha tagits beslut om finansieringsupplägg eftersom den så kallade "fordonsstrategin" – förutsätter installation på fordon innan någon investering ger något som helst värde eller nytta för operatörerna. Vi förutsätter att en adekvat finansieringsmodell påtagligt kommer kunna bidra till att öka branschens engagemang i utrollningen av det nya signalsystemet och förordar en grundlig utredning av finansieringsmodell som innefattar två delar. Dels en bidragsdel som omfattar den del av utrustningen ombord som inte är infrastruktur, dels en lånedel med en skälig avbetalningsplan kopplad till när nyttorna med systemet uppstår. Därutöver förutsätter Fackförbundet ST att Trafikverket tar det övergripande systemansvaret och i samråd med berörda aktörer tar fram en införande plan av ERTMS.

10. NYA STAMBANOR

10.3. Höghastighetsbana

Gällande byggandet av höghastighetsbana måste denna dimensioneras för minst 320 km/h och byggtiden snabbas upp. Höghastighetsjärnväg genererar stora samhälleliga fördelar vad gäller konkurrenskraft, arbetsmarknad, pendling och inte minst den sociala friheten att bo och arbeta där man vill. Det är en nödvändighet att en höghastighetsbana byggs och att det sker med tempo för att Sveriges klimatmål ska uppnås inom den tidsram som stipulerats av regering och riksdag. Detta kräver en annan typ av finansieringsplan än anslagsfinansiering, förslagsvis lånefinansiering och/eller i kombination med andra lösningar (se STs synpunkter under ekonomisk ram och finansiering).

Höghastighetsbyggnaden enligt Trafikverkets förslag (begränsat av direktiven) riskerar endast bli en etappvis utbyggnad med hastigheter upp till 250 km/h vilket antyder en politisk låsning i frågan. I dessa tider med hög befolkningsökning är de direkta riskerna med en 70-årig projekttid påtagliga – låg samhällsekonomisk vinst och uteblivna investeringar i bostäder och tåg – och innebär i förlängningen att befintliga stambanor kommer behöva klara ökande kapacitet under flera årtionden. Vi konstaterar därför att förslaget till Nationell plan i princip innefattar en välkommen uppgradering av existerande järnvägssystem. Fackförbundet ST vill dock understryka vikten av att ett höghastighetsprojekt – med hastigheter om 320 km/h eller högre – pågår parallellt med planerad uppgradering. Det är väsentligt att höghastighetsprojektet sker med tempo i utbyggnaden för att säkra Sveriges behov av transporter i framtiden i södra delen av landet där hög befolkningstillväxt och ökande behov av arbetspendling sker kontinuerligt. Detta är särskilt viktigt för de nödvändiga förbättringar som behövs för godstransporterna.

För att uppfylla klimatmålen och erhålla maximal samhällsekonomisk vinst måste höghastighetsbanan dimensioneras för minst 320 km/h. Vinsten med den lägre byggkostnaden för 250 km/h och ballasterat spår torde vara uppäten inom relativt kort tid, detta beroende på högre underhållskostnader och att de samhälleliga vinsterna inte kan beräknas på samma sätt som i 320 km/h alternativet. Viktigt är att utbyggnaden sker med en alternativ finansiering (se synpunkter under kap 13.) som möjliggör tempo i projektet och tar sikte på ett färdigställande 2035 - 2040. En snabb utbyggnad minskar kostnaderna över tid och frigör dessutom kapacitet från befintliga stambanor, vilket underlättar underhåll och kapacitetsförbättringar på dessa banor till gagn för övriga trafikslag.

Underhåll och investeringar i befintlig infrastruktur

Vad gäller framtida höghastighetsbanor har Trafikverket lämnat ett förslag utifrån regeringens direktiv att: Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet. Trafikverkets förslag minskar risken för utträngning av angelägna projekt på befintlig infrastruktur men risken för detta är inte undanröjd.

Fackförbundet ST anser oavsett vilken hastighet som det slutligen fattas beslut om får utbyggnaden av nya stambanor/höghastighetsbanor inte ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Det är väsentligt att dagens funktionalitet åtminstone upprätthålls och att åtgärder för att eliminera eftersläpande underhåll eller eliminerandet av flaskhalsar stärks i viktiga stråk för näringslivets godstransporter respektive persontrafiken.

11. FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER PER STRÅK

Ytterligare fokus behövs på näringslivets godstransporter

Fackförbundet ST stödjer det tydliga stråkperspektiv som finns i planförslaget där viktiga stråk och noder för godstransporter anges och sätter in dessa i ett internationellt perspektiv. Därmed illustreras hur viktigt väl fungerande transporter är för alla transportslag i Sverige och de internationella kopplingarnas betydelse för näringslivets konkurrenskraft och Sveriges konkurrenskraft som nation. Samspelet mellan transportslagen måste fungera. Betydelsen av väl fungerande sjöfart och flygförbindelser tillsammans med vägar och järnvägar kan inte nog understrykas.

Det är positivt att anslagsramen för investeringar och underhåll för åren 2018--2029 ökar med 100 miljarder jämfört med gällande infrastrukturplan, till totalt 622,5 miljarder de kommande 12 åren.

Det är bra att Trafikverket i sitt förslag till ny infrastrukturplan lyfter fram betydelsen av att förbättra den befintliga infrastrukturen. Med ökade satsningar på att eliminera flaskhalsar, på drift, underhåll och reinvesteringar. Ett större fokus måste läggas på att påskynda slutförandet av redan beslutade centrala stråkprojekt för näringslivet men som ännu inte färdigställts. På järnvägsområdet anser Fackförbundet ST att det finns tre prioriterade centrala godsstråk som är av riksintresse:

- Dubbelspår Hallsberg – Mjölby.
- Ökad kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Vänern.
- Dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs Hamn.

Dessa tre stråkprojekt har sedan flera decennier varit med i tidigare infrastrukturplaner men ännu inte slutförts.

Trafikverket föreslår i sitt planförslag för 2018–2029 att tre etapper för slutförandet av dubbelspår Hallsberg-Mjölby nu senareläggs ytterligare med planerad byggstart först under senare delen av planperioden, åren 2024--2029. Den av Trafikverket föreslagna senareläggningen går varken ihop med skrivningarna i planförslaget om att ”förbättra förutsättningarna för näringslivet” eller regeringens skrivning i direktiven att ”Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen”. Kvarstående enkelspår på sträckan Hallsberg-Mjölby innebär flaskhalsar som istället hämmar godsets framkomlighet. Dubbelspår Hallsberg-Mjölby är ett av flera exempel på avsaknad av tempo och verkställighet. Det är viktigt för näringslivet med genomförande av investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan och Väster om Vänern. Mot bakgrund av hela godsstråkets möjligheter att avlasta den hårt trafikerade Västra stambanan anser fackförbundet ST att Trafikverket genom att påskynda investeringar och underhållsinsatser för ökad kapacitet och bärighet tar tillvara möjligheten att separera gods- och persontrafik på Västra Stambanan.

Det är också viktigt att fullfölja utbyggnaden av ett komplett dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs Hamn och inte bara med ”partiellt dubbelspår” som anges i planförslaget. Som Trafikverket själva skriver i det nya planförslaget är en utbyggnad av Hamnbanan ”av stor strategisk betydelse för näringslivet i hela Sverige”, eftersom Göteborgs hamns järnvägspendlar försörjer stora delar av Sverige med containeriserat gods. Åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet bör tidigareläggas då godsets framkomlighet är en prioriterad fråga.

11.3. Norra Sverige

Fackförbundet ST anser att det är viktigt att i samband med att utbyggnaden av Norrbottenbanan sker att det också dras spår förbi Luleå Airport för att binda samman de olika transportslagen för att förbättra tillgängligheten och effektiviteten.

11.7. Västra Sverige

Det är viktigt att det finns en spårförbindelse till Landvetter flygplats.

11.8. Södra Sverige

Öresundsregionen är ett viktigt tillväxtområde för hela Sverige, där sydvästra Skåne och Köpenhamnsregionen tillsammans bildar Skandinavien största storstadsregion. För att öka tillgängligheten i regionen är det viktigt att det dras en spårförbindelse mellan Malmö Airport, Malmö och Kastrup.

13. EKONOMISK RAM OCH FINANSIERING

Traditionell finansiering

Investeringar i infrastruktur ska som huvudregel finansieras via anslag i statsbudgeten. Anslagen utgår från en flerårig planering, där de olika projektens kostnader belastar budgeten varefter de uppkommer. Riksdagen kan också besluta att ta upp lån i Riksgälden för att finansiera infrastrukturprojekt, och regeringen eller Trafikverket kan träffa överenskommelser med kommuner och enskilda om medfinansiering.

Det finns både för- och nackdelar med att finansiera infrastrukturinvesteringar med löpande anslag. Till fördelarna hör att det underlättar budgetkontrollen och motverkar att staten bygger upp stora skulder som framtida generationer måste betala. Till nackdelarna hör att investeringar i infrastruktur, vilka har ett bestående värde och en långsiktig avkastning, konkurrerar om budgetutrymmet med mer andra angelägna utgifter.

Alternativa finansieringsformer

Kostnaden för dessa investeringar är så stor att den inte kan finansieras via stabbudgeten, för då omöjliggör det nödvändiga underhåll och upprustningsbehov som finns i existerande infrastruktur.

Andra finansieringsalternativ måste därför användas. ST är tveksamt till offentlig privat samverkan och föreslår att andra aktörer och lånefinansiering kan vara alternativ såsom föreslås av den statliga Sverigeförhandlingen och Infrastrukturkommissionen.



Britta Lejon

FÖRBUNDSORDFÖRANDE