

Infrastrukturdepartementet

25 februari 2022

Dnr: I2021/02884

FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN 2022–2033

Fackförbundet ST har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 som presenterats av Trafikverket på uppdrag av av regeringen.

Fackförbundet ST organiserar arbetstagare inom staten eller med statligt uppdrag. Vi representerar över 97 000 medlemmar och har därför djupgående kunskaper om hur det är att arbeta inom staten samt ansvaret som kommer med att arbeta på medborgarnas uppdrag. Inom transportinfrastrukturen organiserar vi anställda inom Trafikverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut. Vi organiserar även anställda på statliga bolag så som SJ, Infranord och Swedavia samt de som arbetar på bolag med statlig anknytning, till exempel MTR, Aviator och Menzies

En väl planerad, sammanhållen och modern infrastruktur skapar goda förutsättningar för tillväxt, jobb och företagande runt om i landet. Det är också en förutsättning för medborgarnas tillgång till den statliga servicen. Transportinfrastrukturens utformning är dessutom en viktig förutsättning för att Sverige skall kunna ställa om mot ett mer hållbart samhälle och för att nå målet om netto-noll utsläpp av växthusgaser till 2045.

Fackförbundet ST menar att det både är viktigt och nödvändigt att investera i området för att bygga en långsiktig och hållbar transportinfrastruktur som underlättar för människor att leva i hela landet. Trots att regeringen tilldelat Trafikverket en historisk hög ekonomisk ram, präglas förslaget av besparingar, omprioriteringar samt senareläggningar av projekt vilket vi menar är olyckligt. Sverige bör ha välfungerande infrastruktur som är sammanhållen och tillgänglig för alla medborgare.

Otillräckliga resurser inom transportinfrastrukturen

Det finns en infrastrukturskuld i Sverige till följd av ett uråldrigt och slitet transportsystem som präglats av underdimensionering i flera decennier. Utmaningarna är många och inbegriper alltifrån kapacitetsbrist, bristande underhåll, försämrade arbetsvillkor, oschyst konkurrens samt bristande styrning och samordning.

Fackförbundet ST välkomnar att regeringen höjer ambitionen inom infrastrukturområdet genom att öka det ekonomiska ramverket till en historisk nivå. Trafikverkets förslag visar däremot att det finns behov av ytterligare resurser till transportinfrastrukturen då det är mycket som ska inrymmas inom uppdraget.

Trafikverket föreslår ett antal besparingar och senareläggningar av projekt på grund av otillräckliga resurser. Det finns en övergripande risk för kvalitetsförsämringar på grund av de föreslagna besparingarna. Detta menar vi riskerar att späda på den förtroendeskuld som finns bland medborgare där infrastrukturen inte möter de förväntningar som finns. Vidare är det viktigt att inte använda senareläggningar av objekt som en besparingsåtgärd då det försvårar stadsplanering, statens tillgänglighet för medborgarna och näringslivets möjligheter att etablera sig i delar av landet. I en tid där transportinfrastrukturen blir alltmer föråldrad är det viktigt att lämna utrymme för nya investeringar och minska på antalet besparingar samt senareläggningar.

Trafikverket uppger också att det finns stora behov av rekonstruktion och underhåll av väg- och brokonstruktioner. Anledningen till detta är att det statliga vägnätet är i huvudsak byggt för den trafik som fanns före år 1970. Trots att planen presenterar en höjning av anslaget på 13 procent, bedömer Trafikverket att nedbrytningstakten är snabbare än rekonstruktion- och underhållstakten av vägnätet. Vägnätet kommer alltså att vara i sämre skick när planen är fullföljd år 2033 än det är idag. Detta är inte acceptabelt. Fackförbundet ST anser att målet för statens investeringar i och drift av infrastruktur måste vara att det ska vara möjligt att bo och arbeta i hela landet. Framför allt ser vi att det bristande underhållet kommer att drabba delar av landet där järnvägstrafiken inte är utbyggt.

En offensivare finansiering av infrastrukturen

För närvarande finansieras investeringar i infrastruktur via anslag i statsbudgeten. Utgångspunkten är en flerårig planering, där projektens kostnader belastar budgeten varefter de uppkommer. Fördelen med att finansiera infrastrukturinvesteringar med löpande anslag är att det underlättar budgetkontrollen och motverkar att staten bygger upp stora skulder. Samtidigt har investeringar inom infrastruktur ett bestående värde och ger en långsiktig avkastning.

Det finns också möjlighet för riksdagen att besluta om att ta upp lån i Riksgälden för att finansiera infrastrukturprojekt, och regeringen eller Trafikverket kan träffa överenskommelser med kommuner och enskilda om medfinansiering. Detta är ett sätt att undvika att investeringar i viktig transportinfrastruktur konkurrerar om budgetutrymmet med andra kortsiktigt angelägna utgifter. Fackförbundet ST anser att det bör finnas en större öppenhet för att lånefinansiera till infrastruktuursatsningar. Detta tror vi kan bidra till en mer offensiv satsning inom området, särskilt i en tid då samhället ska ställa om mot en fossilfri framtid. Denna finansieringsform har även tidigare förordats av Sverigeförhandlingen och infrastrukturkommissionen.

Öka takten och se över finansieringen av höghastighetsbanor

Fackförbundet ST anser att byggtakten för höghastighetsbanor måste öka. Det finns stora samhällsliga fördelar med en snabb utbyggnad av höghastighetsbanor och det är en viktig pusselbit i omställningen mot mer hållbara resor samt godstransporter. Vidare skapar det även förutsättningar för en mer dynamisk arbetsmarknad där anställda har frihet att bo och arbeta där de vill.

I planen föreslås dock en rad besparingsåtgärder som innebär sämre tillgänglighet, färre spår, sänkta hastigheter. Fackförbundet ST vill understryka vikten av att balansera tillgängligheten av höghastighetsbanorna så att så många som möjligt kan utnyttja dem, samtidigt som restider ska kunna hållas korta för genomfärd av hela banan.

Vidare är vi även kritiska till Trafikverkets bedömning att utforma systemet med ballasterat spår som en besparingsåtgärd. Initialt innebär detta en lägre investeringskostnad och utsläpp av växthusgaser men över tid kan valet medföra högre underhållskostnader och utsläpp. Valet av ballasterat spår innebär också en begränsning då hastigheter över 300 km/h anses vara olämpliga. I en tid då teknikutvecklingen går framåt och där spårtrafik förväntas ersätta inrikesflyg blir detta en stor begränsning. För att uppfylla klimatmålen och erhålla maximal samhällsekonomisk vinst anser vi att höghastighetsbanan måste dimensioneras för minst 320 km/h.

Trafikverket kommenterar även begränsningarna med den nuvarande finansieringsformen av stambanorna. Omfattningen av anslaget och konsekvenserna av små förskjutningar får stora konsekvenser för att planera och driva andra nödvändiga infrastrukturobjekt. Således bedömer Trafikverket behovet av lånefinansiering för att kunna upprätthålla utvecklingen av vissa av de befintliga objekten. Fackförbundet ST är positiva till förslaget om lånefinansiering. Vi menar att detta möjliggör tempo i projektet och undviker en fördröjd, etappvis utbyggnad som riskerar att kostnaderna skjuter i höjden. En snabb utbyggnad frigör också kapacitet från befintliga stambanor, vilket påskyndar underhåll, kapacitetsförbättringar då den snabba persontrafiken flyttas till de nya spåren och separeras från den långsamma godstrafiken.

Upphandlingar som tar hänsyn till klimatet

Transportinfrastrukturen förknippas oftast med stora utsläpp, och investeringar inom området har stora effekter på samhället. Här menar vi att staten har en utmärkt möjlighet att bidra till klimatomställningen genom att vara den sektorn som går före andra sektorer och minskar sina utsläpp. Det är viktigt att offentliga upphandlingar inte ensidigt fokuserar på att hushålla med offentliga medel utan också tar hänsyn till andra eftersträvarvärda mål så som att bidra till klimatomställningen. Investeringar i transportinfrastruktur är en viktig del av Sveriges klimatomställningen men även vägen dit är viktig. Staten bör därför använda upphandlingar inom området som ett av sina verktyg till att uppnå nollutsläpp i sektorn.

Shervin Vahedi

Utredare, Fackförbundet ST

Britta Lejon

Förbundsordförande, Fackförbundet ST