

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
I2021/02884

Yttrande över rapporten Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 I2021/02884

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2021-11-30 beretts möjlighet att avge synpunkter på rapporten Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Rapporten presenterar de ekonomiska ramarna för utvecklingen och vidmakthållande av den svenska transportinfrastrukturen samt argumentation kring vad som är samhällsekonomiskt kostnadseffektiva och hållbart. 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 utökade ekonomiska ramar men det är inte tillräckligt

Transport är positiva till de utökade ekonomiska ramarna för utveckling och vidmakthållande av den svenska transportinfrastrukturen. Planen är ambitiös men den är inte tillräcklig för att möta samhällets behov eller upprätthålla det nuvarande skicket på väg och järnväg, vilket konstateras av Trafikverket. Tillståndet på svensk väg och järnväg är kraftigt eftersatt och Sverige har en underhållsskuld som växer. Med nuvarande anslagsnivåer kommer förslitningstakten vara högre än åtgärdstakten. Därmed anser Transport anser att mer resurser behöver tillföras för att förstärka underhållet och utvecklingen av transportinfrastrukturen.

Hela Sverige ska leva

Transport är positiva till att anslagen för utveckling och vidmakthållande görs för att skapa möjligheter i hela landet. Förbundet är även positiva till att investeringar görs i förbättrade pendlingsmöjligheter. Det kan ifrågasättas och efterfrågas transparens i hur valen av projekt har gjorts eftersom majoriteten av underhållsbehoven på glesbygden eftersätts återigen i planperioden. För ett levande Sverige behöver investeringar göras som i framtiden kan bidra

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
I2021/02884

till stora samhällsekonomiska effekter. Transport efterfrågar satsningar runt om i landet för att stärka infrastrukturen där det verkligen behövs.

Förstärkning av vägnätet

Planen föreslår en investering om 18 miljarder på att förstärka ett fåtal vägar till bärighetsklassen BK4. Bärighetsklassen innebär att 74 tons lastbilar är godkända att köra på dessa vägar. Berörda parter ska i dialog med Trafikverket arbeta fram vilka delar av vägnätet som ska inkluderas i förstärkningssatsningen.

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. Dessutom bör en ny körkortsklass införas för tunga, och eventuellt längre fordon, detta för att öka säkerheten på vägarna. Innan ett eventuellt godkännande av längre lastbilar kräver Transport att omfattande studier görs för att undersöka hur säkerheten påverkas för våra medlemmar som ska köra dessa fordon och om det finns en klimatnytta. 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 förtjänas 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.

Stambanor för höghastighetståg ska finansieras utanför plan

Transport anser att de nya stambanorna för höghastighetståg ska finansieras utanför planen, i enlighet med Trafikverkets inriktningsunderlag. Finansiering utanför plan skulle ge de bästa

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
I2021/02884

organisatoriska förutsättningar för projektet, sänka totalkostnaderna och tidigarelägga nyttorna av investeringarna. Nya stambanor skulle vara den största infrastrukturinvesteringen på flera generationer. Denna unika kostnads massa motiverar en särskild hantering av projektet.

Nollvisionens etappmål 2030 ryms inte i planen

Transport anser att det är oacceptabelt att nödvändiga åtgärder för att klara Nollvisionens etappmål 2030 inte ryms i planen. Trafiksäkerhet och arbetet för att förhindra att människor omkommer och skadas i trafiken borde ges högre prioritet för att säkerställa att etappmålet uppnås. Detta är även en viktig arbetsmiljöfråga för Transport, eftersom vägen är en arbetsplats för många av våra medlemmar, till exempel lastbilschaufförer.

Bristande kostnadskontroll väcker oro

Transport anser att Trafikverkets bristande kostnadskontroll är mycket oroväckande. Att planerade investeringar får skjutas på framtiden på grund av bristande kostnadskontroll är oacceptabelt. Trafikverket skriver att det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrningen, produktiviteten och effektiviteten i verksamheten. Trots att Trafikverket arbetar med stärkt kostnadsstyrning är det uppenbart att det inte är tillräckligt. Transport anser att det är rimligt att pröva om en bättre kostnadskontroll kan uppnås genom att delar av verksamheten sköts i egen regi.

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 dessa.

Förbundet uppmanar Trafikverket att inkludera skrivelser i den nationella planen om att säkerställa ordning och reda på svensk arbetsmarknad, värna goda arbetsvillkor med kollektivavtalade löner och arbetsvillkor samt förhindra arbetslivskriminalitet. Krav bör

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
I2021/02884

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 sanktioneras 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.

Utsläpp från transportsektorn och infrastrukturprojekt

Utsläpp från transportsektorn är en av de stora utmaningarna för att nå de klimatpolitiska målen om nettonollutsläpp 2045. Trafikverket menar att planförslaget bidrar till och passar in med klimatmålen samt att förslaget bidrar till en liten minskning av transporterernas koldioxidutsläpp. Enligt Trafikverket bekräftar det den vanliga slutsatsen att infrastrukturinvesteringar har mycket små effekter på utsläppen av växthusgaser. Transport anser att denna lilla minskning av transporterernas utsläpp inte är tillräckligt. Trafikverket bör göra mer för att minska transporterernas påverkan på klimatet, transportsystemet är en viktig del i att minska utsläppen i Sverige.

Transport ställer sig frågande till varför klimatberäkningar inte har gjorts av de olika projekten. Kompetens och teknik finns för att räkna på ett projekts klimatpåverkan i anläggning och användning. Genom att räkna på klimatpåverkan samt inkluderar överflyttningseffekter är det möjligt att rikta investeringarna rätt.

Samhällsekonomiska icke-kvantifierbara kostnader och vinster

Transport efterfrågar en tydligare redovisning kring hur de icke-kvantifierbara kostnaderna och vinsterna har resonerats fram, viktats mot varandra samt mot kvantifierbara kostnader och vinster. Dessutom är Trafikverket skyldig att analysera planen utifrån Agenda 2030 och förbundet anser denna redovisning bristfällig.

Det kan även ifrågasättas om de samhällsekonomiska modellerna som används i dagens analyser behöver moderniseras för att bättre spegla dagens samhälle och framtidens behov. Exempel på detta är att internalisera klimatpåverkan, detta är möjligt, ändå ses detta som en

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
I2021/02884

icke-kvantifierbar kostnad/vinst. Slutligen kan en modernare kostnadsanalys ta hänsyn till sociala delar som arbetsvillkor, säkerhet och hälsa, vilket inte görs i planen.

Stockholm den 24 februari 2022

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sandra Tenggren
Föredragande