



HANDLÄGGARE/ENHET

Sven Nyberg
Näringspolitiska enheten

DATUM

2007-10-08

DIARIENUMMER

20070482

ERT DATUM

2007-07-06

ER REFERENS

N2007/6036/IR

Näringsdepartementet
Infrastrukturenheten
Kerstin Lokrantz
103 33 Stockholm

LOs yttrande över ”Inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019”

Sammanfattning

- LO anser att betydande satsningar behöver göras på infrastrukturen för väg- och järnvägstransporter i syfte att säkerställa medborgares rörlighet, näringslivets utbyggnad och regional utveckling i övrigt.
- LO anser att en grundläggande prioritering av drift och underhåll behöver göras i dagsläget vilket samtidigt innebär att resursförstärkningar krävs för att även klara en kraftig investeringsökning.
- LO anser att det framtida planeringsarbetet behöver göras mer samordnat mellan sektorerna i syfte att utveckla ett mer integrerat och trafikslagsövergripande transportsystem.
- LO anser att inriktningsplaneringen inom vägsektorn bör sikta på de högre alternativen för drift och underhåll respektive investering förutsatt att vägtrafikens trend mot ökade utsläpp av växthusgaser kan brytas.
- LO anser att inriktningsplaneringen inom järnvägssektorn bör sikta mot de högre alternativen för driftledning och underhåll samt investering för att klara större framtida järnvägsprojekt.
- LO anser att en mer långsiktigt inriktad modell för statlig projektfinansiering behöver utvecklas.

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Bamhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

Allmänt

LOs synpunkter på den framtida infrastrukturplaneringen begränsas till vissa övergripande frågor och prioriteringar samt angivande av de planeringsnivåer som bör bilda utgångspunkt för det fortsatta arbetet. LO lägger i detta skede inga närmare synpunkter på enskilda projekt.

För LO är en förstärkning av transportsektorns infrastruktur en helt nödvändig förutsättning för framtida sysselsättning och välfärd. Infrastrukturens betydelse för tillväxt och regional utveckling är komplex men också varierande. LO ser kravet på samhällsekonomisk lönsamhet som grundläggande för prioriteringen mellan olika projekt.

De underlag som trafikverken redovisar är värdefulla och uttömmande, om än olika uppbyggda och bara delvis samordnade. LO ser positivt på att den s.k. fyrstegsprincipen (transportbehov-befintlig infrastruktur-ombyggnadsåtgärder-nyinvestering) bildar utgångspunkt för analyser och planeringen. LO anser att principen är riktig, men sektorstänkandet medför svårigheter att tillämpa den helhetssyn modellen förutsätter. Enligt vad LO erfar från de särskilda projekt som genomförts inom Västra Götaland- och Skåne-regionerna ger stärkt regionalt ansvar ökade förutsättningar för sådan helhetssyn. LO anser överhuvudtaget att en mer samordnad planering med sikte på trafikslagsövergripande och intermodala lösningar behöver utvecklas för framtiden.

LO anser att det är nödvändigt att i dagsläget ge generell prioritet åt satsningar på drift och underhåll - inklusive tidigare eftersatta åtgärder. Förutom att ökade underhållsinsatser är helt nödvändiga i sig är de samtidigt ett sätt att fullt ut tillgodogöra sig gjorda investeringar. Underlagsmaterialen för såväl väg som järnväg anger också nivåer på underhållet som i stort markerar en sådan prioritering. Med anledning av den fråga som ställs i remissen om annan avvägning mellan underhåll och investering vill LO dock klargöra att den nu aktuella betoningen av underhållsbehovet inte får tas till intäkt för att skjuta fram angelägna investeringar. För att säkra fortsatt hög rörlighet, underlätta regionförstoring och stärka näringslivets konkurrenssituation via effektiva transporter krävs ordentliga resursförstärkningar även på investeringssidan. För detta kan det enligt LOs uppfattning snarare bli nödvändigt att utveckla dagens finansieringsformer och fördela kostnaderna mer över tiden.

Inriktningsplaneringen handlar i första hand om att ange nivåer för de framtida insatserna. LO lägger heller inga närmare synpunkter på de enskilda projekt som planerna omfattar. LO anser det dock ur ett nationellt perspektiv

vara viktigt att lösa flaskhalsproblem i storstäderna eftersom detta får återverkningar långt ut i kringliggande regioner samt att resurser tillförs så att gjorda åtaganden inom exempelvis ”trollhättepaketet” kan fullföljas utan att tränga ut andra angelägna projekt.

I remissen efterfrågas även jämställdhetsaspekter. När infrastruktur byggs ut för att underlätta regionförstoring riskerar mäns och kvinnors ofta skilda villkor i trafiken att förstärkas om insatserna alltför ensidigt inriktas mot enskilt bilåkande, eftersom detta sannolikt främst gynnar en utvidgning av den ”manliga” arbetsmarknaden. LO vill därför understryka att tydliga satsningar på regiontåg och kollektivtrafik i övrigt är en förutsättning för en jämställd infrastrukturplanering.

Vägsektorn

Vägverket redovisar tre alternativa nivåer för infrastrukturplaneringen mellan 2010 och 2019. Genomgående för alternativen är att viktiga satsningar görs på drift och underhåll för att säkra en funktionell och samhällsekonomiskt effektiv standard. Vidare garanteras sektorsinsatser för trafiksäkerhet och klimatarbete. Samtliga alternativ bedöms också ge en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. LO instämmer i dessa grundläggande prioriteringar.

Den lägsta nivån uppgår till 180 miljarder kr och omfattar förutom drift och underhåll vissa satsningar på bärighet m.m. Medelnivå på 216,7 miljarder kr omfattar dessutom betydande satsning på eftersatt underhåll samt mer investering i de regionala och nationella vägnäten. Den högre nivån på 236,7 miljarder kr bedöms klara det i dag eftersatta underhållet i sin helhet samt flera större satsningar på det nationella vägnätet.

Som nämnts ovan anser LO det vara nödvändigt att fullt ut klara eftersatt underhåll men även säkra en hög nivå på nyinvesteringarna, vilket talar för det högre av de tre alternativen. Att det finns stora projekt som inte ryms ens inom detta dyrare alternativ vittnar om behovens omfattning.

Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser förväntas enligt det nyligen presenterade underlaget till svensk klimatstrategi att fortsätta öka till 2020. En förutsättning för mer omfattande nyinvesteringar i vägnätet är att denna trend kan brytas och utsläppen av fossil koldioxid efterhand minskas. På remissfrågan avseende miljö och klimat svarar LO att åtgärderna måste handla om teknikutveckling avseende fordon, bränslen och hybrid/eldrift samt effektivare logistik och satsning på en ny generation kollektivtrafik - inte att motverka förbättrad vägstandard eller trafikarbetet i sig.

När det gäller s.k. sektorsinsatser vill LO rikta uppmärksamhet på det arbete LO, med stöd av bl.a. Vägverket, utför tillsammans med NTF i föreningen QIII avseende upphandling av tunga vägtransporter. Utifrån de tre kriterieområden - trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö - som bedömningsarbetet grundas på har QIII:s upphandlingsverktyg börjat bilda norm för många företags och offentliga verksamheters upphandling av vägtransporter. LO anser det vara angeläget att denna typ av frivilliga insatser får fortsatt stöd.

Järnvägssektorn

Banverket betonar i sin rapport värdesäkringen av transportsystemet. Man redovisar tre nivåer för driftledning och underhåll där den lägsta nivån inte säkrar nuvarande standard på nätet medan medelnivån möjliggör viss kvalitetshöjning. Denna nivå bör ses som ett absolut minimum. I första hand bör det högre alternativet för underhållet eftersträvas för att motsvara en höjd investeringsnivå och därmed förväntad trafikökning.

När det gäller investeringssidan redovisas fem alternativ. De lägre nivåerna (45,5 respektive 68,2 miljarder kr) innebär snarast försämringar jämfört med nuvarande inriktning och först det tredje alternativet (91 miljarder kr) motsvarar gällande plan. LO ser nivå fyra på 113,7 miljarder kr som ett grundalternativ för att klara strategiska insatser för regionförstoring samt nödvändig terminalutbyggnad, men menar att siktet behöver ställas mot den högsta nivån (136,5 miljarder kr) vilken kan inkludera större projekt som exempelvis Götalandsbanan. Andra objekt som nämns är Östlänken och Västlänken samt igångsättning av det mer långsiktiga projektet Norrbotnia-banan. LO vill med detta markera att planeringsramarna bör omfatta betydande nyinvesteringar i större järnvägsprojekt, även om det här inte finns förutsättningar att ta ställning till enskilda objekt.

När det gäller detta högsta alternativ anger Banverket att järnvägens godskapacitet kan utökas med upp till 50 procent, varav en betydande del tas från andra transportslag via utvecklad kombitrafik. LO ser en kraftigt ökad godstrafik på spår som angelägen, vilket förutsätter såväl hög underhålls- som investeringsnivå. Av rapporten framgår dock inte närmare hur detta alternativ är avvägt mot den ganska begränsade konkurrensytan och begränsade överföringsmöjlighet som i dag anses finnas mellan väg och järnväg. LO instämmer i de båda trafikverkens förslag om att närmare studera utbytbarheten mellan transportslagen.

Finansieringsfrågor

Det har inte legat i trafikverkens uppdrag att ta fram finansieringslösningar för de olika förslagen. Dock konstateras att nuvarande inriktning och ramar inte kommer att räcka till för att säkra mer ambitiösa satsningar på väg- och baninvesteringar. Investeringar i infrastrukturen har i allmänhet reglerats via anslagsfinansiering över statsbudgeten, även om vissa större projekt på senare tid klarats via särskild upplåning. Vägverket ser i sin rapport gärna alternativa finansieringsformer, bland annat s.k. OPS-lösningar (offentlig-privat-samverkan) för att vidga och påskynda finansieringen av angelägna projekt.

LO vill inte utesluta sådan samverkan, men menar att den bara bör komma ifråga när det ger uppenbara samhällliga fördelar. Risk finns för att sådana lösningar medför otillbörlig påverkar på den samhällliga prioriteringen mellan olika projekt. All erfarenhet talar dessutom för att statlig upplåning blir billigare än privat. Nuvarande situation med stora investeringsbehov samtidigt med en ständigt omprövad finansiering är dock inte tillfredsställande. LO anser därför att starka skäl talar för att se över nuvarande finansiering i syfte att utveckla en modell för mer långsiktig projektfinansiering, där medel säkras via ökad statlig upplåning vid sidan av anslagsfinansieringen.

Landsorganisationen i Sverige
Stockholm som ovan

Wanja Lundby-Wedin

Sven Nyberg