



Vitaminer för infrastrukturen

– Tillväxt för Sverige

En rapport från TransportNäringsen i samverkan

Vitaminer för infrastrukturen

– Tillväxt för Sverige

Frågan om infrastrukturens långsiktiga hållbarhet berör alla och konsekvenserna av underlåtenhetssynder blir både märkbara och dyra på sikt. Infrastruktur, precis som fordon eller fastigheter, måste underhållas regelbundet efter att projekten färdigställts. Allt annat är ett rent resursslöseri. TransportNäringsen i Samverkan vill bjuda in till en bred, konstruktiv dialog med myndigheter och politiker för att undvika att både säkerhet och kapacitet börjar sjunka i den svenska transportinfrastrukturen.

Politiker och potentater ställer gärna upp på pampiga invigningar av infrastrukturens satsningar. Band, ballonger och pressbevakning gör säkert sitt till – men också möjligheten att förknippas med något stort och viktigt som hamnar i historieböcker och bildarkiv.

Mindre prestigefulla är de otaliga men minst lika viktiga drift- och underhållsprojekten. Detta trots att underhållet i mångt och mycket utgör infrastrukturens bidrag till att både skapa välstånd och gynna miljön.

Vad handlar det om? Jo, att det ”gråa” drift- och underhållsarbetet regelmässigt prioriteras ned på bekostnad av stora nya infrastrukturens satsningar.

Transportnäringen lever dagligen med baksidan av felaktiga prioriteringar och uteblivna ”småprojekt”. Vi ser ett stort behov av en nyordning för såväl planering som finansiering av en långsiktigt hållbar infrastruktur.

NÅGRA AV DE VIKTIGASTE ÅTGÄRDERNA SOM BÖR GENOMFÖRAS ÄR:

Ändra besluts- och planeringsprocesserna:

- Stärk ansvarigt departement i relation till finansdepartementet.
- Se till att drift- och underhållsbudgeten växer i samma takt som transportbehovet och upphör att nyttja den som en ständig buffert för att täcka underskott i nya projekt som blir dyrare än planerat.
- Lär av Danmark m fl – undvik onödiga förseningar och fördyringar av nödvändiga och i demokratisk ordning beslutade projekt.

Skapa en ny transportmyndighet för infrastruktur:

- Bryt ner gamla gränser byggda på transportslag.
- Utgå från att anslagen för nyinvesteringar, drift och underhåll av infrastrukturen ska följa samhällets och brukarnas behov snarare än politiska och byråkratiska gränser.
- Prioriteringen av infrastrukturens satsningar bör i allmänhet utgå från stora flöden i transportstråk – överskridande både geografiska gränser och transportslag.

Samhällets blodomlopp behöver näring!

Drift och underhåll betraktas som vardag och rutin. Det sker löpande och i det tysta. Det är först om underhållet inte skötts som det ska som vi drabbas av effekterna. De flesta vet av egen erfarenhet vad det betyder när vägar inte underhållits, när järnvägstrafikens växlar inte fungerar eller om trafikledningssystem för flyget havererar. Köer, förlorade affärer och försenade kolleger kostar pengar för enskilda och företag. Stress när hämtningen av barn på skola och fritids blir en halvtimme försenad. Och ilska över att semesterresan blir uppskjuten eller inställd.

Kostnaderna ökar när godset inte kommer fram som planerat. För att inte tala om de miljölförluster som uppstår på samhällsnivå till följd av undermålig infrastruktur. Gods- och persontransporter som fastnar i köer i storstäder bidrar definitivt inte till en hållbar miljö och ett klimatsmart samhälle.

En långsiktigt hållbar situation för gods- och persontrafik kräver löpande investeringar i såväl nya projekt som underhåll av befintlig infrastruktur. Vågsålen har dock under en lång rad av år allt mer tippat över till förmån för nya, storskaliga projekt på bekostnad av underhållet.

Drift- och underhållsbudgeten är mycket eftersatt och har inte följt utvecklingen inom transportnäringen. Slitaget och trycket har blivit större i och med att utnyttjandegraden ökat. Ett större och mer utbyggt transportnät med nya vägar och järnvägar kräver också mer resurser till drift och underhåll.

Situationen är på väg att bli alarmerande. Den tekniska livslängden för infrastrukturen överskrids redan i dagsläget på många håll till följd av uteblivna satsningar. Resultatet av många års försummelser är nära nog dagliga störningar i både gods- och persontrafiken. Frågan om prioriterade satsningar på underhåll måste upp högst på den politiska dagordningen om inte både säkerhet och kapacitet ska sjunka radikalt i transportnätet. Samtidigt måste en dialog inledas om vad som ska prioriteras eftersom behoven är större än resurserna. Det gäller att satsa utifrån ett helhetsperspektiv på infrastrukturen. Miljö, säkerhet och ekonomi måste styra också på underhållssidan.

Historien visar att medel som var tänkta för drift och underhåll snabbt gått åt när kostnaderna för nybyggnation av vägar och järnvägar dragit iväg. Det har blivit alltför vanligt att anlagen till drift och underhåll har blivit en buffert för nyinvesteringar.

Kraftsamlingar kan betyda fördyringar – konkreta exempel

Det finns åtskilliga exempel på att tillväxten hotats av bristande kapacitet – transportnätet har helt enkelt inte vuxit i samma takt som resten av Sverige. De samhällsekonomiska kostnaderna för utebliven tillväxt och förseningar är på väg att vida överstiga kostnaderna för nya infrastrukturinvesteringar. För att klara sin verksamhet och upprätthålla ett grundläggande behov av transporter i ett område har flera aktörer, företag, län och myndigheter gått

ihop och samverkat för att få upp kapaciteten i trångsektorer genom att prioritera bland drift- och underhållsåtgärder.

TROLLHÄTTEPAKETET

Ett känt exempel är Trollhättan, där SAAB och andra tunga industrier år 2004 stod inför risken att förlora stora affärer delvis på grund av för dåligt underhållen och utbyggd infrastruktur. Regeringen satte samman Trollhättepaketet, en satsning på järnvägar, vägar, forskning och utveckling som skulle få General Motors att välja Trollhättan framför Rüsselsheim som "site selection" för företagets nya mellanklassbilar.

Trollhättan förlorade trots ansträngningarna den striden, men Trollhättepaketet ansågs vara så angeläget att det skulle genomföras ändå. Projektet för infrastruktur har döpts om till "BanaVäg i Väst". Vägverket och Banverket arbetar sida vid sida för att på kortast möjliga tid och till lägsta kostnad förbättra kapacitet och framkomlighet i trångsektorer. För 10 miljarder kronor innehåller BanaVäg i Väst en högklassig fyrfältsväg och ett dubbelspår. Nya lokalvägar ska förbinda samhällena i Göta älvdalen, nya gång- och cykelvägar byggs, förorenad mark vid gamla industrier tas om hand, älven skyddas med bättre reningssystem, nya pendelstationer byggs bland mycket annat.

MÄLARDALSPROGRAMMET

Hösten 2007 var situationen för tåg- och pendeltågsresenärer i Mälardalen så akut att något var tvunget att göras. Till dess att Citybanan och annan nödvändig infrastruktur byggts ut behövs andra lösningar för att minska antalet störningar i järnvägsnätet i Mälardalen. Uppre-

pade förseningar och inställda tåg fick Banverket, SL och SJ att se över det störningskänsliga nätet. Samarbetet har resulterat i ett program med 44 punkter för bättre tåg- och pendeltågs- trafik i Stockholm och Mälardalen där olika aktörer tilldelas olika ansvar. Försöket har resulterat i att två liknande projekt nu startas i Västra Götaland och Öresundsregionen.

Resurser till akuta åtgärder kostar som regel mer än de som planerats långsiktigt. De tas ur redan ansträngda budgetar och leder till att andra angelägna åtgärder försenas ytterligare. Regeringens satsning på Trollhättepaketet väckte stor uppståndelse i resten av landet eftersom det fick till följd att andra regioner fick se sina sedan länge efterfrågade infrastrukturinvesteringar skjutas ännu längre in i framtiden.

Transportslagens status och behov

FLYGET - KUNSKAP ÄR NYCKELN. Flygets infrastruktur finansieras fullt ut av brukarna genom att en avgift tas ut för nyttjande av flygplats och trafikledningstjänster. För flyget är det därför **viktigt att det sker ett öppet informations- och planeringsutbyte mellan de olika trafikslagens infrastrukturhållare och andra planeringsorgan.** Då minskar risken för suboptimerade investeringar i de olika trafikslagens infrastruktur.

TÅGET – BROTT I EN KONTAKTLEDNING DRABBAR MÅNGA KUNDER. Järnvägen är i dag hårt belastad och underhållet eftersatt. Speciellt allvarligt och oroväckande är det ökade antalet kontaktledningshaverier. Dessa medför stopp som drab-

bar många och som får stora konsekvenser för tågtrafiken. **Banverket bör öka utbytestakten i de mest utsatta delarna av nätet och främst på sträckor med störst trafikvolym.**

LASTBILEN – HELA VÄGNÄTET MÅSTE FUNGERA. För att hela landet ska leva behövs en tillräckligt bra standard på det statliga vägnätet. I dag finns stora brister i underhåll och bärighet. **Vinterväghållningen måste bli bättre för att främja trafiksäkerheten.** Det finns stora möjligheter till förbättringar i storstädernas distributionstrafik genom ökad samlastning. Men då behövs skyddade hållplatser/lastzoner och bättre tillgång till gaturummet.

BUSS – FRAMKOMLIGHETEN MÅSTE GARANTERAS. Framkomligheten är avgörande för kollektivtrafikens utveckling och konkurrenskraft. Förutsättningarna förbättras än mer med **signalprioritering, busskörfält och hållplatser. Uppgraderad bärighetsklass 1 (BK1)** för fler vägar, broar och tillfartsleder vid turistmål gör situationen ännu bättre. När bussen blir snabbare ökar incitamenten för att välja kollektivtrafik.

TAXI – EN DEL AV KOLLEKTIVTRAFIKEN. För många är taxi det enda sättet att ta sig till ett annat transportmedel och taxi fyller ett stort transportbehov ute i landet. **Funktionella angöringsplatser behövs för av- och påstigning vid resecentrum och andra terminaler.** Precis som lastbilen och bussen behöver taxi också ha lätt att komma fram i vinterväglag.

HAMNARNA – BORT MED FLASKHALSAR. Statens infrastruktursatsningar kring hamnar måste ha tydliga riktlinjer, industrins behov måste vara vägledande. Sverige behöver satsa mer på in-

frastruktur för att stå sig i den internationella konkurrensen. Fokus bör ligga på att få bort de **flaskhalsar i infrastrukturen** som hindrar trafiken från att flyta på och som försvårar näringslivets transporter.

Vi ställer inga orimliga krav. Det handlar om basbehov för ett fungerande transportnät där framkomligheten måste kunna garanteras oavsett årstid och transportslag.

Politiska beslut – slut på buffertzonen?

Infrastrukturminister Åsa Torstensson har i flera tal sagt att behovet av att ge drift och underhåll ska få högre prioritet. Nu är det dags att gå från ord till handling!

ÖKADE ANSLAG OCH HÖGRE PRIORITERING

Ökade drift- och underhållsanslag är helt nödvändiga för att klara dagens trafik. Samtidigt måste vi satsa på ny infrastruktur. Det betyder att ansvariga departement och myndigheter måste få de resurser som behövs för att prioritera.

Infrastrukturplaneringsprocessen måste reformeras så att det blir lättare att skapa öronmärkta anslag för drift- och underhållsobjekt.

- Processen måste förenklas så att insatserna kan samordnas både efter transportstråk liksom transportslagsövergripande
- Dagens ordning med ett starkt regionalt inflytande, parat med att infrastrukturplaneringen följer trafikverkens uppdelning på

transportslag leder till att resurserna inte används på bästa sätt.

På flera plan är man engagerad med att förbättra just dessa delar men arbetet är i sin linda och det kommer att krävas målmedvetenhet och tydliga riktlinjer för att förändra synsättet.

NY LAGSTIFTNING – BÄTTRE BESLUT

Framtiden kräver en reformerad infrastruktur-lagstiftning och visionära investeringar. TransportNäringsen i Samverkan uppmanar riksdag och regering att följa det danska exemplet att stifta anläggningslagar för infrastrukturprojekt. Den svenska modellen för infrastrukturprojekt är mycket omständlig. Åratal av utredande och överklaganden följs av åratal av försenat byggande. De höga kostnader som detta för med sig kan raderas med förändrad lagstiftning.

Det uteblivna Dennispaketet kommer enligt nyligen gjorda beräkningar av NUTEK ha kostat samhället omkring 70 miljarder år 2020. En internationell jämförelse mellan 15 västeuropeiska länder visar att Sverige investerar förhållandevis lite i infrastruktur, särskilt i underhållsinvesteringar.

Ett exempel på de långa planerings- och byggtiderna i Sverige är Västkustbanan, där det tagit 36 år att bygga 29 mil järnväg. Detta är ett tydligt tecken på att det finns ett inbyggt systemfel i processen.

Goda exempel finns – internationellt!

Goda europeiska exempel på förenklade och snabba besluts- och planeringsprocesser finns i Danmark och Portugal. Stockholms Handelskammare har analyserat olika regleringsmodeller för infrastrukturbeslut i en rapport. Den nuvarande svenska kallas ramverksmodellen och leder till en kostnadsdrivande och tidskrävande process. Den ger framförallt minoriteter möjlighet att fördröja och fördyra demokratiskt fattade beslut.

DEN DANSKA MODELLEN

Danmark använder en lagmodell som förenklat går ut på att man gör en prövning redan vid det politiska investeringsbeslutet. Infrastrukturprojekt beslutas i enskilda lagar så kallade anläggningslagar. Lagen kan bland annat reglera en viss period för överklagande som ger riksdagen möjlighet att på relativt kort tid låta samtliga berörda parter få säga sitt samtidigt som invändningar snabbt kan rättas till eller förkastas. Den juridiska gången blir lättöverskådlig för både folkvalda och allmänhet. Lagmodellen flyttar därmed den övergripande diskussionen om hur infrastrukturens satsningar ska prioriteras till det folkvalda parlamentet, där den hör hemma.

SNABBA PROCESSER I PORTUGAL OCH SPANIEN

I ett annat avlångt land, Portugal, ser regeringen stora samhälleliga vinster med att satsa på höghastighetståg. I slutet på år 2000 påbörjades förstudier som låg till grund för beslut 2005 om att bygga tre nya linjer för höghastighetståg och mixad trafik. De nya linjerna sträcker sig mellan Lissabon och Porto, Lissabon och Mad-

rid samt från Porto till Vigo. År 2013 ska linjen för snabbtåg mellan Lissabon och Madrid stå klar och 2015 förväntas hela systemet vara i drift. Delar av linjerna ingår, liksom delar av det svenska nätet i det prioriterade TEN-T nätet och uppbär därför delvis finansiering från EU. I kombination med att några projekt i utbyggnaden drivs och finansieras med s.k. OPS/PPP finansiering vill den portugisiska regeringen försäkra sig om att den finansiella bördan inte blir alltför betungande. Med denna finansieringsmodell uppnår man minimering av riskerna för staten, garantier om att hålla tidsfrister för byggprocessen och hög kvalitet.

Ersätt den svenska ramverksmodellen med en enklare och effektivare besluts- och planeringsprocess, åtminstone för stora infrastrukturprojekt av nationellt intresse.

Läs mer om den svenska modellen för infrastrukturbesluts konsekvenser och effekter i den fullständiga analysen ”Bättre beslut om infrastruktur – med Danmark som förebild” på www.chamber.se.

Läs mer om hur nedlagda och försenade trafiksatningar under 1990-talet fortfarande kostar samhället gigantiska belopp i intäktsbortfall i NUTEK:s årsbok 2008 på www.nutek.se.

TransportGruppen med sina åtta förbund tillsammans med sju av transportnäringens branschorganisationer:
Föreningen Svenskt Flyg, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska
Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag, SLTF, Svenska Petroleuminstitutet

