



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

15 april 2024

INRIKTNINGSUNDERLAG FÖR INFRASTRUKTURPLANERINGEN FÖR PERIODEN 2026-2037

Dnr: LI2023/03919

Fackförbundet ST representerar knappt 100 000 medlemmar som arbetar inom staten eller på statligt uppdrag. Vi har därför djupgående kunskaper om hur det är att arbeta inom statlig verksamhet och om ansvaret som kommer med att arbeta på medborgarnas uppdrag. Därtill har vi särskilda kunskaper på infrastrukturområdet, eftersom många medlemmar återfinns inom transportinfrastrukturen. Medlemmarna arbetar på myndigheter och affärsverk, som Trafikverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut. De finns också på statliga bolag så som SJ, Infranord och Swedavia samt på bolag med statlig anknytning, till exempel Aviator och Menzies.

Fackförbundet ST har tagit del av Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 som tagits fram på uppdrag av regeringen. Vi inkommer härmed med vårt yttrande.

Infrastrukturpolitiken behöver ledas av ett flerdimensionellt perspektiv

Vårt land behöver en välfungerande infrastruktur som är tillgänglig, hållbar och pålitlig. Det är en viktig grund för en hållbar ekonomisk utveckling, en god välfärd, en god beredskap och i förlängningen för en stark demokrati.

Fackförbundet STs övergripande inställning är att infrastrukturplaneringen och statens investeringar, drift och underhåll av infrastruktur ska präglas av en helhetssyn där de olika transportslagen hänger ihop och kompletterar varandra utifrån sina styrkor. Vi menar att följande aspekter behöver vara vägledande i det fortsatta planeringsarbetet:

En tillgänglig infrastruktur behövs för att hela landet ska leva

En välplanerad, 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. Därför menar Fackförbundet ST att investeringar i och drift av infrastruktur behöver göra det möjligt för människor att bo och arbeta i hela landet. Därtill behöver investeringar och utformningen av infrastrukturen också ta hänsyn till olika samhällsgruppers sätt att nyttja den.

Fackförbundet ST har under många år påpekat att det finns en tydlig underfinansiering av vår gemensamma infrastruktur. Avsaknaden av satsningar och uppskjutet underhållsarbete leder inte bara till sämre infrastruktur och svårigheter för medborgarna att kunna bo och leva i hela landet – det är inte heller kostnadseffektivt.

När vi inte genomför de insatser som så tydligt behövs med god framförhållning, riskerar fler problem bli fler och hanteringen mer omfattande. Insatserna kommer därmed både bli dyrare och mer senfärdiga än de borde. Samtidigt som medborgarna får betala priset för denna bristande framsynthet i form av upplevda kvalitetsförsämringar.

Vi beklagar i synnerhet regeringens beslut att inte fullfölja satsningarna på höghastighetsbanor. Vi anser fortsatt att det finns stora samhällsvinster med en sådan utbyggnad. Dels hade det varit en viktig utbyggnad för möjligheterna att hela landet ska hänga ihop, dels hade det varit en viktig pusselbit i omställningen mot mer hållbara resor samt godstransporter. Det är olyckligt att en sådan viktig satsning med syfte att nå upp till klimatmålet bortprioriteras i regeringens planer.

Klimatet bör få en större roll i infrastrukturplaneringen

Transportinfrastrukturens utformning och kapacitet är en viktig förutsättning för att Sverige skall kunna ställa om mot ett mer hållbart samhälle och för att nå målet om nettotonn utsläpp av växthusgaser till 2045. Av den anledningen menar Fackförbundet ST att staten behöver utforma styrmedel och metoder som syftar till att transportarbete leder till minsta möjliga miljö- och klimatpåverkan.

De senaste åren har vi sett en rad extrema väderhändelser. Det finns ingenting som tyder på att dessa kommer att bli färre i framtiden, snarare tvärtom. Eftersatta vägar och järnvägsspår kommer att ha svårare att stå emot dessa händelser, vilket gör att skadorna och därmed kostnaderna ökar. För att rusta samhället för denna utveckling och i längden kostnadseffektivisera, bör vi satsa nu för att minska ännu större kostnader i framtiden.

Vi ser att en välfungerade luftfart är nödvändig för långväga kommunikationer inom landet liksom för Sveriges tillgänglighet internationellt. En långsiktig förutsättning för detta är utvecklingen av och därmed tillgången till mer hållbara drivmedel. Här menar Fackförbundet ST att staten behöver ta ett större ansvar för att stimulera denna utveckling.

Investeringar i transportinfrastruktur är en viktig del av Sveriges klimatomställning men även vägen dit är viktig. Staten bör därför använda de många offentliga upphandlingar som

görs inom området som ett av sina verktyg för att bidra till klimatomställningen. Fackförbundet ST anser att staten måste gå före i klimatomställningsarbetet, vid varje givet tillfälle, och det gäller särskilt på upphandlingsområdet där stora klimatvinster går att göra.

En förutsättning för att staten ska kunna gå före i klimatomställningsarbetet är att kompetensförsörjningen på området säkras. Det gäller exempelvis just på området offentliga upphandlingar. Kompetensutveckling, kompetensväxling och att staten lyckas attrahera ny personal med relevanta kunskaper är nödvändigt för att staten ska kunna möta framtidens klimatutmaningar på bästa sätt.

Förändrat omvärldsläge ställer högre krav

En välutbyggd infrastruktur är vital ur ett beredskapsperspektiv, vilket har aktualiserats av de senaste årens förändrade säkerhetsläge. Totalförsvaret är beroende av goda transportmöjligheter och Sveriges nyliga inträde i Nato kommer därtill ställa allt högre krav på förmågan i vårt infrastrukturens system.

Fackförbundet ST ser positivt på att inriktningsunderlaget inkluderar behoven att beakta den ökade hotbilden mot landet i samband med infrastrukturplaneringen. I och med den alarmerande mängd förväntade säkerhetsintrång mot de myndigheter och andra aktörer som arbetar med samhällskritisk infrastruktur, bör ökad resiliens för dessa system ligga högt upp på prioriteringslistan.

Även i detta avseende behöver kompetensförsörjningen säkerhetsställas. Om vi hamnar i en situation där samhällskritiska system attackeras, kommer detta få stora och negativa konsekvenser. Denna risk kan delvis hanteras genom ökade personella satsningar på området.

Vidare betyder den förhöjda hotbilden att det ställs nya och utökade krav på myndigheter och övriga aktörer inom infrastrukturen. Förutsättningarna att leva upp till dessa är dock bristfälliga givet den historiska underfinansieringen av infrastrukturens system. Detta är även något Forsvarsdepartementet, vilket framgår av inriktningsunderlaget, bedömer påverka totalförsvarets förutsättningar negativt.

Hög tid för betydande satsningar på infrastrukturområdet

Fackförbundet ST anser att det finns ett stort behov av och är hög tid för betydande satsningar på infrastrukturpolitikens område. Det är nödvändigt för att leva upp till den högt ställda kravbilden som landets invånare har på infrastrukturens system, men också för att vi ska kunna möta klimathotet liksom hantera det oroliga omvärldsläget.

Den infrastrukturens skuld som finns i Sverige är välkänd och framkommer tydligt även i Trafikverkets inriktningsunderlag. Stora delar av transportsystemet är uråldrigt och slitet på grund av att ekonomiska medel och därmed såväl löpande åtgärder som utvecklingsinvesteringar varit underdimensionerade under lång tid. Utmaningarna dagens

transportsystem står inför omfattar allt från kapacitetsbrist, bristande underhåll, försämrade arbetsvillkor, oschyst konkurrens samt bristande styrning och samordning.

Trafikverkets sammantagna bedömning är att den ekonomiska ramen för kommande planeringsperiod behöver ökas med omkring 15 procent för att bibehålla infrastrukturens funktionalitet och för att genomföra investeringarna i gällande plan i planerad takt. Givet de stora behoven som finns anser Fackförbundet ST att denna bedömning bör vara vägledande och att en ökning av ramen om *minst* 15 procent måste vara en utgångspunkt i det fortsatta planeringsarbetet. Som Trafikverket poängterar finns det starka samhällsekonomiska skäl till att utöka den ekonomiska ramen i enlighet med deras bedömning, då ytterligare medel skulle skapa nyttor i form av ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt minskade långsiktiga underhållskostnader.

Därutöver menar Fackförbundet ST att det finns goda skäl att gå bortom en ökning om 15 procent för att möjliggöra än fler investeringar i trimnings- och miljöåtgärder och för att återta eftersatt underhåll. Dessutom skulle det möjliggöra utvecklingsinvesteringar som med en mindre ekonomisk ram skulle prioriteras bort med hänsyn till att de relativt sett andra prioriteringar har en lägre samhällsekonomisk lönsamhet. Att vissa investeringar har lägre samhällsekonomisk lönsamhet visavi andra är däremot inte detsamma som att de inte ska genomföras. I synnerhet inte i ljuset av att de historiska prioriteringar som gjorts har renderat i dagens eftersatta infrastruktursystem.

Alternativet, att inte höja den ekonomiska ramen i enlighet med Trafikverkets bedömning eller mer, vore att – återigen – ålägga besparingar på infrastruktursystemet som helhet. Det skulle riskera leda till ytterligare kvalitetsförsämringar i transportsystemet. Det i sin tur skulle spä på infrastrukturskulden och i ett vidare perspektiv den stora förtroendeskuld som redan finns bland medborgarna. Det är en besparing Sverige inte har råd med.

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 infrastruktursatsningar, och att detta bör diskuteras inom ramen för den översyn som idag

görs av det finanspolitiska ramverket. 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.

I sammanhanget vill Fackförbundet ST också uppmärksamma att det finns ett specifikt behov av en översyn av finansieringsmodellen för luftfarten. Trafikverkets underlag pekar på de svagheter som uppstår på en avreglerad marknad då ansvarsfördelningen inte är tydlig, vilket i förlängningen ger upphov till finansieringsproblem. Att en översyn görs och att luftfartens finansiering säkerställs är viktigt av flera anledningar, inte minst för att aktuella transportslag ska kunna spela sin roll i beredskapssystemet.

Oscar Eriksson

Utredare, Fackförbundet ST

Björn Hallberg

Utredare, Fackförbundet ST

Britta Lejon

Förbundsordförande, Fackförbundet ST