

Ärendenummer / Referens

LI2025/01587

Vår referens

Emilia Wikström Melin

E-post

emilia.wikstrom-melin@seko.se

Telefon

072-553 17 41

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Sekos yttrande gällande förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

Seko har fått möjlighet att yttra sig kring förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037. Vi vill framföra synpunkter på den nationella planen med utgångspunkt i att det vi gör idag kommer ha stor betydelse för vilka möjligheter vi i framtiden kommer att ha att tackla stora klimatmässiga utmaningar, vår beredskap och hur vi får hela landet att hålla ihop.

Motivering

Seko har i generellt ingen åsikt kring vilka enskilda projekt som prioriteras i den nationella planen. För oss är det viktigaste att det finns en fungerande transportinfrastruktur i hela landet. Trafikverket utgår från en grundprincip om att planförslaget ska skapa största möjliga samhällsnytta. Det är i grunden en sund inställning men Seko vill framföra att det är viktigt att se samhällsnytta som en långsiktig prioritering. Vi menar att det inte bara går att fokusera på vad som ger mest nytta för pengarna här och nu utan att ta hänsyn till de samhällsekonomiska vinsterna på lång sikt. Den infrastruktur som vi bygger idag ska tjäna oss i många år. Samhällsnytta är också mycket mer än bara nytta för pengarna. Samhällsnytta är också att det ska gå att ha en pålitlig transportinfrastruktur över hela landet, att Sveriges beredskap är god och att både företag och privatpersoner ska känna en tillit till transportinfrastrukturens punktlighet och kapacitet.

Underhåll av vägar och järnväg

Seko välkomnar de satsningar på underhåll av vägar och järnvägar som föreslås i planen. Under många år har de avsatta medlen för underhåll av infrastruktur långt ifrån tillräckliga vilket har lett till en stor underhållsskuld som nu ska betas av. Underhållsskulden för alla trafikslag måste betas av utan att sänka ambitionerna för utvecklingen av järnvägen.

Seko välkomnar att Trafikverket prognostiserar att underhållsskulden på vägnätet ska vara åtgärdade innan den aktuella planperiodens slut 2037. Seko ser också positivt på att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen (BK4) för vägar påskyndas. Att transporteffektiviteten ökar är givetvis önskvärt. Särskilt för de ställen där det inte finns ledig godskapacitet på järnvägen, eller dit det helt enkelt inte finns järnväg. Det är dock viktigt att inte blunda för att de satsningar som presenteras i den nationella planen riskerar att premiera vägtransporter på bekostnad av sjöfart och järnvägar.

Underhållsskulden är akut på den svenska järnvägen. Enligt Trafikverkets prognos kommer det ta fram till 2050 innan underhållsskulden på järnvägen är åtgärdad. Det **Seko, Service- och kommunikationsfacket**

gäller dock bara för *”högtrafikerade banor, viktiga omledningsbanor samt samhällsviktiga järnvägsstråk”* och med förbehållet att *”de ekonomiska resurserna stegvis och stabilt ökar samtidigt som branschens samlade förbättringsinitiativ realiserar”*. Givet hur stor underhållsskulden på järnvägen är och hur viktig järnvägen är för resenärer, företag och gods anser Seko att ambitionen om att underhållsskulden ska vara åtgärdad 2050 inte är tillräcklig. Takten måste öka och mer resurser sättas in för att snabbare få en välfungerad järnväg. Järnvägen är dessutom mångfaldigt mer energi- och klimatsnål än vägtrafiken och att öka person- och godstrafiken på järnvägen är därför även en mycket effektiv klimatåtgärd.

För att öka takten i järnvägsunderhållet och för att säkerställa att nödvändiga resurser finns anser Seko att järnvägsunderhållet ska återförstatligas genom att en ny myndighet bildas. Genom att järnvägsunderhållet sköts av en statlig myndighet garanteras den interna kompetensen kring anläggningens status vilket kommer underlätta planeringsarbetet men också skapa förutsättningar för en god beredskap.

Sekos samlade bedömning att planen inte är tillräckligt ambitiös och satsningarna är omotiverat skeva till fördel för vägtrafiken. Det är också beklagligt om Trafikverkets analys om att ökade satsningar på underhållet innebär att satsningar på investeringar trängs undan. Fler dubbelspår och nya järnvägssträckningar har potential att öka kapaciteten, resiliensen och redundansen på järnvägen. Detta skulle förenkla underhållet och har potential att öka efterfrågan för banburen gods- och persontransport.

Kompetensförsörjning

Seko delar Trafikverkets analys om att det råder brist på kompetens inom infrastruktursektor och att kompetensbrist utgör ett hot mot genomförandet av den nationella planen. Fler utbildningsplatser måste till och det måste finnas möjlighet att utbilda sig på flera ställen i landet. Yrkesutbildningen måste därmed byggas ut så att antalet deltagare i yrkesinriktad arbetsmarknadsutbildning ökar. Arbetsförmedlingen måste samtidigt garanteras resurser för den kapacitetsförstärkning som krävs för att stötta detta. Det måste också säkerställas att Trafikverksskolan i Ängelholm kan fortsätta att bedriva utbildningsverksamhet. Även finansieringen till Järnvägsskolan måste säkerställas.

För att branschen ska vara lockande att söka sig till krävs det också goda arbetsvillkor och skäliga löner. Det krävs också att säkerheten runt väg- och järnvägsarbetsplatser förbättras. Idag riskerar de som arbetar med att bygga och reparerar Sveriges infrastruktur sina liv i en utsatt arbetsmiljö där både bilar och tåg ofta passerar nära i höga hastigheter.

Beredskap

Seko tycker det är bra att Trafikverket lyfter hur planförslaget bidrar till Sveriges beredskap och totalförsvaret. Ett mer robust infrastruktursystem är till nytta för totalförsvaret i både freds- och krigstid. Redundans i järnvägssystemet gynnar inte bara förmågan att kunna förflytta trupp och materiell i krigstid, utan ger även gynnsamma förutsättningar för resenärer och frakt av gods på järnväg i fredstid. Utifrån vad som framgår i planen, ställer sig Seko dock frågan till om den föreslagna

planen kommer räcka för att leva upp till Sveriges nya Nato-antaganden kopplade till järnvägen.

I beredskapsperspektivet ingår också att transportinfrastrukturen ska klara av väderhändelser. Under de senaste åren har det blivit tydligt att klimat och väder utsätter både vägar och järnvägar för hårda påfrestningar. Behoven av att satsa på klimatanpassning för att säkra infrastrukturens resiliens är stora och kommer med all sannolikhet att växa. Det är avgörande att säkra en långsiktig finansiering för att klimatanpassa infrastrukturen och för att minska riskerna för skador i infrastrukturen orsakade av extrema väderhändelser.

Seko beklagar att medlen som i planen avsätts för klimatanpassning är högre för väg (5 miljarder kr) än för järnväg (1,4 miljarder kr). Seko efterlyser en mer jämlik resursfördelning mellan transportslagen.

Upphandling och OPS

Som nämnt ovan anser Seko att staten ska ta tillbaka kontrollen över järnvägsunderhållet genom att återförstatliga det och placera det i en ny myndighet. Idag upphandlar Trafikverket nästan hela sitt kärnuppdrag vilket Seko anser är en stor anledning till den dåliga kostnadskontrollen, svårigheterna att leverera infrastrukturobjekt i utsatt tid och kvalitetsproblem. Trafikverkets saknar idag erfarenhet att underhålla den egna infrastrukturen. Genom att ta tillbaka rådighet över den egna infrastrukturen kan sådana kompetenser och förmågor stärkas över tid.

Seko motsätter sig att Trafikverket ska genomföra projekt genom offentlig-privat samverkan (OPS). När satsningarna och ambitionerna för infrastrukturens underhåll och investeringar behöver höjas, anser Seko det som orimligt att nya komplicerade upphandlingsexperiment ses som en lösning. Risken är uppenbar att de privata företagen kommer välja ut de mest lönsamma projekten medan staten behöver ta ansvar för resten. Satsningar borde i stället göras på att öka Trafikverkets egen kompetens. Myndigheten behöver få mer resurser för att internt kunna lösa sitt uppdrag. Sveriges transportinfrastruktur har inte råd med fler kostsamma upphandlingsexperiment.

Trafikverkets myndighetsanslag

Den nationella planen är denna generations hittills mest omfattande satsning på svensk transportinfrastruktur. Ambitionshöjning innebär att kraven på Trafikverkets förmågor att leverera fungerande infrastruktur höjs.

Regeringen har dock i 2026 års budgetproposition aviserat att Trafikverket åläggs ett generellt sparbetingande om 900 miljoner kronor över tre år. Besparingen föregicks 2024 av ett generellt sparbetingande om 600 miljoner kronor, som verkställdes under 2024 och 2025. För den kommande besparingen föreslår Trafikverket att 135 miljoner årligen besparas på anslaget för administration och myndighetsutövning, vilket innebär att dessa verksamheter väntas minska med 36 procent över tre år.

Redan genomförda och kommande nedskärningar i myndighetens förvaltningsanslag riskerar att underminera ambitionerna i den nya Nationella planen innan de ens har sätts. Seko anser därför att besparingskraven bör dras tillbaka.

Vänliga hälsningar
Seko, Service- och kommunikationsfacket



Gabriella Lavecchia
Förbundsordförande

Emilia Wikström Melin
Utredare