

Ärendenummer / Referens  
I2021/02884

Vår referens  
Emil Burman

E-post  
emil.burman@seko.se

Telefon  
0760517662

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## **Sekos yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033**

Seko har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 och 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 och sociala utmaningar.

### **Sammanfattning av Sekos synpunkter**

- Underhållsskulden för alla trafikslag måste betas av i högre takt än vad den nationella planen anger.
- De nya stambanorna för höghastighetståg bör finansieras utanför planen.
- Förstärkningar av vägnätet enligt BK4 bör genomföras först på vägar som saknar parallella järnvägar och/eller möjlighet att frakta gods sjövägen.
- Trafikverkets bristande kostnads kontroll är oroande och trots att ett arbete pågår med stärkt kostnadsstyrning är det uppenbart att mer behöver göras.
- Regeringen borde lyfta ambitionerna för infrastrukturen ytterligare. Seko bedömer att det folkliga stödet för fortsatta offensiva investeringar i infrastrukturen är stort.

### **Sekos synpunkter**

Det totala anslaget till infrastrukturen som lyfts fram i planen är rekordstort. Det är bra och vittnar om en ansvarsfull infrastrukturpolitik. Politisk styrning krävs också för att se till att det bästa möjliga kommer ur denna plan. Underhållsskulden för alla trafikslag måste betas av i högre takt än vad den nationella planen anger. Seko anser därför att mer resurser måste tillföras för att ytterligare öka ambitionerna för underhåll och utveckling av transport-infrastrukturen.

### *Vad bör prioriteras?*

Seko värderar i huvudsak inte i vilken ordning objekten bör prioriteras. När det kommer till den stora frågan om de nya stambanorna för höghastighetståg anser

### **Seko, Service- och kommunikationsfacket**

Box 1105, 111 81 Stockholm  
Besök: Hagagatan 2  
Hemsida: [www.seko.se](http://www.seko.se)

Telefon: 08-791 41 00  
Telefax: 08-21 89 53  
E-post: [seko@seko.se](mailto:seko@seko.se)

Organisationsnummer: 802004-5509  
Plusgironummer: 58-8

dock Seko att de ska finansieras utanför planen. Snabbare tågresor är generellt ett område som förtjänar satsningar, inklusive åtgärder för ökad punktlighet. Varje minuts tidsvinst innebär att trafikslagets attraktivitet stärks. En annan generell synpunkt som Seko vill lyfta handlar om de bärighetssatsningar som föreslås.

I den nationella planen ingår att bärigheten ska förbättras i vissa delar av vägnätet då det gynnar näringslivet i och med att tyngre lastbilar kan tillåtas. Trafikverket ska i dialog med näringslivet och andra berörda parter arbeta fram vilka delar av vägnätet som ska inkluderas i den satsningen. Seko menar att förstärkningar av vägnätet enligt BK4 bör genomföras först på vägar som saknar parallella järnvägar och/eller möjlighet att frakta gods sjövägen.

Det krävs en god balans i framtida investeringar. En del aktörer framhäver gärna att samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler i större utsträckning bör få styra vilka investeringar som görs. Seko delar den kritik som framförts mot ett så ensidigt sätt att styra investeringar. Att stirra sig blind på nettonuvärdeskvot gör också att de icke kvantifierbara samhällsekonomiska effekterna och hur de ska viktas kommer i skymundan. I lönsamhetskalkyler för olika investeringar får det heller inte glömmas bort att det historiskt gjorts felräkningar för infrastruktur som utvecklats till att bidra till stor samhällsekonomisk nytta.

#### *Bred uppslutning för att satsa på infrastrukturen*

Seko menar att infrastrukturen måste ses i ett långsiktigt perspektiv. I princip alla aktörer som är inblandade i remissarbetet kring den nationella planen efterfrågar mer pengar till infrastrukturen och en snabbare takt i underhåll och nyinvesteringar. Som nämnt tidigare ansluter sig Seko till den bilden. Men det är också viktigt att lyfta blicken något för att kunna identifiera hur utvecklingen de senaste åren påverkar de förutsättningar vi har idag.

Under lång tid har infrastrukturuområdet fått otillräckliga resurser. Den politik som under stora delar av det tidiga 2000-talet ledde till minskade satsningar i den gemensamma infrastrukturen är det inte idag många som försvarar. Nästan tvärtom, alla från näringslivets organisationer till organisationer som håller miljö- och klimatfrågan högt anser att det ska satsas mer på infrastrukturen, om än att fördelningen mellan järnväg och väg kan skilja sig åt. Det är dock lätt att göra analysen att pengarna som användes för att sänka skatter förmodligen hade skapat mer nytta jämfört med det ökade konsumtionsutrymmet som uppstod när staten avstod dessa skattemedel. Ett talande exempel är att den för näringslivet i norr viktiga Norrbottniabanan redan kunde ha varit färdigställd.

Regeringen bör därför vara tydliga mot de av näringslivets aktörer som har synpunkter på den nationella planen att det också är hos deras politiska gren som förändring måste uppstå för att lösa infrastrukturens långsiktiga finansiering. Samma resonemang är giltigt när det kommer till det ideologiskt drivna beslutet att ta bort högskolebehörigheten i de gymnasiala yrkeslinjerna vilket ledde till ett

kraftigt intagstapp med följd att kompetensförsörjningen nu är hotad. Förlorarna är alltså företagen, arbetarna och samhället i form av hotad tillväxt.

I planen tas frågan upp och Seko anser att föreslagna åtgärderna är bra. Men dock saknas fortfarande några resonemang. Precis som för många andra yrken som ska marknadsföras torde det vara enklare att nå fram med infrastrukturyrkenas unika konkurrensfördel först när grundläggande aspekter kan tillgodoses. Ett yrkes attraktivitet avgörs inte om det görs reklam för det eller ej. Snarare är det faktorer så som trygghet i anställningen, löneläge, god arbetsmiljö, meningsfull tillvaro på jobbet och bra ledarskap som är faktorer som bör utvecklas.

Att återinföra behörigheten skulle vara en tydlig signal till elever, föräldrar och svenska företag om att yrkesprogrammen är ett klokt val och att dessa yrken är värda att jobba i. Förhoppningsvis kan den nuvarande perioden av att yrkesprogrammen inte ger behörighet till högre studier snart ses som en historisk parentes.

#### *Ökande kostnader för att bygga och underhålla infrastruktur*

Trafikverkets bristande kostnadskontroll är oroande och trots att ett arbete pågår med stärkt kostnadsstyrning är det uppenbart att mer behöver göras. Seko menar att regeringen som ett sätt att nå bättre kontroll över kostnaderna måste fortsätta att gå fram med frågan om att järnvägsunderhållsverksamheten ska drivas i egen regi. Det går även att ifrågasätta hur de många och långa leden med underentreprenörer påverkar kostnadsstyrningen. I Byggmarknads-kommissionens slutrapport 2022 understryks att det är viktigt med kontroller för att hindra missbruk av ID06-kort. I samband med att Trafikverket fortsätter arbetet med att uppnå bättre kostnadskontroll måste myndigheten också ta hänsyn till de problem som återfinns i branschen så som fusk, social dumpning och olaglig konkurrens.

#### *Politisk styrning krävs*

Seko anser att vägstandarden ska vara god i hela landet. Därför var regeringens beslut om att återställa Trafikverkets hastighetssänkning på vissa vägsträckor välkommet. Seko anser inte att det är acceptabelt att hantera eftersatt underhåll genom permanenta hastighetssänkningar.

Regeringen borde lyfta ambitionerna för infrastrukturen ytterligare. Seko tror att det finns ett stort folkligt stöd för en mobilisering av den infrastruktur som under lång tid blivit eftersatt. Satsningar i infrastrukturen kan också på ett unikt sätt vara en viktig faktor för att ge ökad möjlighet att hantera framtida utmaningar. Detta gäller inte minst i diskussionen om hur samhället ska hantera och satsa på de olika transportslagen framåt.

En väl utbyggd järnväg som möjliggör överflyttning av både godstransporter och persontrafik är inte bara klimatsmart utan också en garant för svensk export. Det är tydligt att transportsystemet och den nytta som kommer näringslivet till del är känsligt. Några få variabler så som drivmedelspriser påverkar stort, vilket också innebär att robustheten inte kan sägas vara god i alla delar. Det är svårt att förutspå prisutvecklingen av energi- och drivmedelspriser, men klart är att de påverkas av olika omvärldshändelser. Svensk ekonomi torde därför bli mer motståndskraftig för varje ytterligare krona som satsas på infrastruktur och avbetande av det eftersatta underhållet.

Vänliga hälsningar

**Seko, Service- och kommunikationsfacket**



Gabriella Lavecchia  
Förbundsordförande

Emil Burman  
Utredare