

Stockholm 2025-10-14

Landsbygds- och
Infrastrukturdepartementet
Dnr LI2025/01130
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Byggföretagens yttrande över Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Byggföretagen är de enskilda byggföretagens bransch- och arbetsgivarorganisation och organiserar ca 4.000 bygg-, anläggnings- och specialföretag.

Byggföretagen har tagit del av rubricerad rapport och lämnar ett remissyttrande enligt nedan.

Sammanfattade synpunkter

Byggföretagen ser sammantaget positivt på förslagen i utredningen av Arlandasamordningen och **tillstyrker de övergripande slutsatserna i rapporten**. Byggföretagen vill dock belysa några synpunkter:

- **Att kompetensförsörjning inom infrastruktur kräver insatser.** Byggföretagen delar utredningens bedömning att det råder kompetensbrist inom hela infrastruktursektorn och att Trafikverket ska verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Hela utbildningssystemet kring järnvägsyrken behöver stärkas och det behöver tillföras mer resurser så att fler yrkeshögskolor med inriktning bl.a. signaltekniker kan startas. Det finns också ett stort behov av att få fram fler behöriga lärare till de yrkestekniska utbildningarna inom järnväg.
- **Att vid kravställning vid upphandling tänka långsiktigt och ställa krav som ger förutsättningar till ett effektivt arbete och inte hämmar konkurrensen.** Idag kan krav ofta ställas på individnivå snarare än mot företag, vilket försvårar rekryteringen till branschen och gör att företag inte kan plocka in unga ingenjörer som lärs upp på projekten.
- **Att uppnå de åtgärder som krävs i ett totalförsvarsperspektiv** behövs en tät samordning med den nya beredskapssektorn för industri, byggande och handel, där Tillväxtverket har utsetts till sektorsansvarig myndighet. Genom en integrerad planering mellan Trafikverket och Tillväxtverket kan resurser och kompetens inom bygg- och entreprenadbranschen mobiliseras effektivt vid kris, samtidigt som försörjningskedjor för material och utrustning säkras. Detta **får inte innebära att Trafikverket ska ta tillbaka arbeten i egen regi** under en paroll om stärkt totalförsvar.

- **Att trängselskatter är en styrande skatt för att internalisera en externalitet.** Det är inte en fiskal skatt. Finansieringen av ett Arlandapaket bör därför inte göras genom en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholms omland.

Kompetensförsörjning

Utredningen konstaterar att det inom transport- och transportinfrastrukturområdet finns flera utmaningar och flera yrken där det råder kompetensbrist. Byggföretagen delar utredarens bedömning att Trafikverket behöver ta ett större ansvar för att säkerställa kompetens för att säkra sin egen verksamhet för framtiden.

För att klara detta anser Byggföretagen att det behövas tillsättas ytterligare resurser:

- **Behov av ett järnvägstekniskt kompetenscenter:** För bästa resultat bör branschens insatser för kompetensförsörjning samlas under ett tak, där Trafikverksskolan i Ängelholm får ett utökat uppdrag att fungera som ett kompetenscenter för järnvägen med resurser och samordningsansvar. Här inkluderas Järnvägscollege arbete med att förvalta framtagna kvalifikationskrav samt Järnvägsbranschens samverkansforums (JBS) attraktionsarbete. Ett kompetenscenter där branschen sitter i styrelsen för att säkerställa relevanta utbildningar och för att samordna samarbeten med både yrkeshögskoleanordnare (YH-anordnare) och högskolor för att möta framtida tekniska behov som automatisering och elektrifiering.
- **Järnvägscollege räcker inte:** Järnvägscollege har tagit fram kvalifikationskrav men är inte en utbildningsinstitution och kan inte ensam lösa branschens behov. Exempelvis har den, av Myndigheten för yrkeshögskolan, beviljade utbildningen till signaltekniker i Luleå inte kunnat starta och Campus Nyköpings YH-utbildning, som startat, har inte lyckats utbilda behöriga signaltekniker trots Järnvägscollege. Trafikverket och alla aktörer i branschen behöver därför samverka för att underlätta för fler att starta utbildningar inom anläggning och infrastruktur.
- **Trafikverksskolans viktiga roll:** Trafikverksskolan är i dagsläget branschens viktigaste utbildningsanordnare med behöriga lärare och den enda godkända övningsanläggningen för praktiska moment, vilket är avgörande för säkerheten och utbildningens kvalitet. Järnvägsarbeten kräver höga säkerhetskrav och specifika behörigheter som utbildas i icke driftsatta övningsmiljöer. Detta gör att inte alla utbildningsanordnare kan bedriva järnvägstekniska utbildningar.

Sammantaget innebär detta att det finns ett stort behov av att få fram behöriga lärare till de yrkestekniska utbildningarna inom järnväg.

Vidare tar utredaren upp att vid upphandling av konsulter och entreprenörer ställa krav på att de ska ha möjlighet att erbjuda praktikplatser och underlätta för nyutbildade att komma in på arbetsmarknaden. Byggföretagen tycker generellt att myndigheter inte ska ställa olika typer av sociala krav i kontrakt eftersom det hämmar konkurrensen och produktivitetsutvecklingen i branschen.

Byggföretagen kan dock konstatera att Trafikverket och andra beställare redan idag har krav i upphandlingar på vissa utbildningar eller erfarenheter, t.ex. 10 års yrkeserfarenhet. Problemet blir att det är individerna som det ställs krav på och inte mot själva företaget. Detta försvårar rekryteringen till branschen och gör att företag inte kan plocka in unga ingenjörer som lärns upp på projekten. Ska vi ha en kompetensförsörjning och rusta för framtiden måste beställare, konsulter, entreprenörer och myndigheter hjälpas åt med praktikplatser för studerande på alla nivåer- yrkeshögskola, högskola, gymnasium och vuxenutbildning, så att de kan komma in i branschen.

Åtgärder i ett totalförsvarsperspektiv - samordning med Tillväxtverket

Utredningen skriver att utifrån ett totalförsvarsperspektiv bör Trafikverket i sitt uppdrag som infrastrukturförvaltare och väghållare för statliga vägar och järnvägar säkerställa att man har tillgång till personal, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden.

Byggföretagen anser för att uppnå detta krävs en tät samordning med den nya beredskapssektorn för industri, byggande och handel, där Tillväxtverket har utsetts till sektorsansvarig myndighet. Genom en integrerad planering mellan Trafikverket och Tillväxtverket kan resurser och kompetens inom bygg- och entreprenadbranschen mobiliseras effektivt vid kris, samtidigt som försörjningskedjor för material och utrustning säkras. Detta **får inte innebära att Trafikverket ska ta tillbaka arbeten i egen regi** under en paroll om stärkt totalförsvar.

En samordning mellan Trafik- och Tillväxtverket stärker inte bara förmågan i byggnads- och reparationsberedskapen, utan bidrar även till att öka samhällets motståndskraft och trygga kontinuiteten i Sveriges ekonomiska flöden, vilket är centralt för både krisberedskap och långsiktig tillväxt.

Ett samverkansavtal ska säkerställa en samordnad nationell beredskap för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät under fredstida kriser, höjd beredskap och krig. Tillväxtverket (eller Trafikverket) skriver sedan avtal med berörda leverantörer/entreprenörer för att säkra tillgång till nödvändig

personal, entreprenadresurser, material och maskiner inom bygg- och anläggningssektorn.

Finansiering av ett Arlandapaket

Utredningen tar upp frågan om finansiering och i det stora hela delar Byggföretagen utredarens syn på finansieringsfrågan. Byggföretagen **avslår dock förslaget om en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm**. Anledningen är att detta kan bli ett farligt prejudikat att varje större infrastruktursatsning som har den minsta koppling till Stockholm ska innebära att alla som behöver transportera sig förbi Stockholm ska betala en avgift.

Om det främsta syftet är att minska biltrafiken till Arlanda så är det mer rimligt att t.ex. upprätta betalningsstationer vid infarterna till flygplatsområdet.

Ur en teoretisk utgångspunkt är **trängselskatter** en styrande skatt utformad för att **internalisera en negativ externalitet** – nämligen trängsel och dess följder som längre restider, ökade utsläpp och buller. När många använder vägar samtidigt uppstår samhällskostnader som inte speglas i individens privata kostnad för att köra bil. Genom att ta ut en avgift vid hög belastning görs dessa externa kostnader synliga, vilket leder till att vissa väljer andra tider, färdväg eller rutter. Resultatet blir en effektivare användning av vägnätet och minskad samhällsekonomisk förlust. **Byggföretagen står därför bakom trängselskatter som princip.**

Att däremot **använda trängselskatter som en fiskal skatt**, alltså för att öka statens intäkter snarare än styra beteenden, **är principiellt fel**. En sådan tillämpning urholkar skatten som styrmedel och riskerar att underminera legitimiteten hos miljö- och trafikpolitiken. Skatten bör då sättas efter ekonomiska och miljömässiga mål – inte budgetbehov. Trängselskattens främsta syfte är att korrigera ett marknadsmisslyckande, inte att bli en allmän inkomstkälla.

Avslutande kommentar

Arlanda flygplats är ett nationellt nav och har en avgörande betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft. Som landets enda storflygplats med omfattande internationell trafik utgör Arlanda en central länk mellan Sverige och omvärlden, som möjliggör export, investeringar, innovation och turism. En välfungerande och kapacitetsstark flygplats är därför en nödvändig förutsättning för en god svensk tillväxt och regional utveckling.

Frågor med anledning av detta remissvar kan ställas till Johan Deremar, nationalekonom, johan.deremar@byggforetagen.se alt. 070-55 86 744.

BYGGFÖRETAGEN



Catharina Elmsäter-Svärd
Verkställande direktör