

Ärendenummer / Referens

LI 2023/03919

Vår referens

Emil Burman

E-post

emil.burman@seko.se

Telefon

0760517662

Landsbygds- och  
Infrastrukturdepartementet

## **Sekos yttrande över inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026-2037**

### **Sammanfattning av Sekos synpunkter**

- Underhållsskulden för alla trafikslag måste betas av utan sänkta ambitioner för järnvägens och sjöfartens utveckling.
- BK4-förstärkningar bör genomföras först på vägar som saknar parallella järnvägar och/eller möjlighet att frakta gods sjövägen.
- Trafikverket borde få i uppdrag att återta bland annat underhåll av järnvägsinfrastruktur i egen regi för att på så sätt öka den nationella beredskapen och även skapa förutsättningar för långsiktig produktivitetsutveckling.
- Regeringen borde lyfta ambitionerna för infrastrukturen ytterligare. Seko bedömer att det folkliga stödet för fortsatta offensiva investeringar i infrastruktur och resurseffektivt kollektivt resande är stort.
- Infrastrukturplaneringen bör bli mer målstyrd och förlita sig mindre på prognoser av hur trafikslagen förväntas utvecklas eftersom det bland annat riskerar att befästa vägtransporternas dominans.
- Kompetensförsörjningsfrågan är en gemensam angelägenhet där den politiska nivån, myndigheter och branschens aktörer arbetar tillsammans. Nu är det dags att också förverkliga de insikter som nåtts, bland annat genom att se till att exempelvis arbetsförmedlingen ges de resurser som krävs för att öka och stötta deltagandet i yrkesinriktad arbetsmarknadsutbildning.
- Beredskapsperspektivet finns med i inriktningsunderlaget som en viktig aspekt och det välkomnar Seko. Beredskap kostar resurser men ger potentiellt mycket tillbaka. Dock är det svårt att dra exakta gränser kring om infrastruktur är gynnsamt för civilsamhället eller om den är det till största del för försvaret.
- Farledsavgifterna och skatteuttaget måste vara rimliga och välavvägda för att stödja sjöfarten som är ovärderlig både ur ekonomiskt, klimat och beredskapsperspektiv.
- Seko ser risker med sträck-ATK och menar att nackdelarna väger tyngre än de förmodade nyttorna av sträckmätning av hastighet. Sekos uppmaning till regeringen är att inte lägga onödiga resurser på att utreda frågan.

### **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

## **Finansiering av infrastruktur**

Trafikverket presenterar olika anslagsnivåer med konsekvensbeskrivning. Det är bara den högre nivån om 20% ökade anslag som, inom utsatt tidsram, täcker kostnaden för att återta allt eftersatt vägunderhåll, modernisera järnvägens signalsystem och genomföra så mycket järnvägsunderhåll som nuvarande strukturer tillåter, bygga ut BK4-nätet helt, mer anslags till trimnings- och miljöåtgärder. Det är alltså nödvändigt att regeringen ökar anslagen, bland annat för att komma i kapp med järnvägens underhållsskuld. Det framgår med all tydlighet att det egentligen bara är den högsta nivån som gör att vi klarar målsättningarna med transport- och infrastrukturpolitiken.

Att fastställa hur infrastrukturen ska finansieras är en politisk fråga. Det krävs mod och långsiktighet för att skapa förutsättningar för näringslivets transportlösningar, hållbara resor till och från jobb samt fritidsresor.

Rent konkret kan det handla om att tänka nytt kring det finanspolitiska ramverket, lånefinansiera eller arbeta med särskilda skatter riktat mot infrastrukturområdet. Ett exempel på en sådan kan vara en beredskapsskatt bland annat för att anpassa infrastrukturen efter de krav som kommer ställas på Sverige i och med Natointrädet. En annan möjlig modell är att det eftersatta underhållet betas av enligt plan och att vissa nya projekt lyfts ur planen och finansieras på andra sätt. Infrastrukturprojekt bör aldrig finansieras på så sätt att samhället förlorar den demokratiska kontrollen över hur infrastrukturen används.

Att vägtrafiken i större utsträckning blir kostnadsneutral är också någonting att eftersträva. Därför kan det vara klokt att skjuta till mer medel via avgiftsfinansiering utan att sjöfarten och järnvägen tappar andelar mot de övriga trafikslagen.

## **Beredskap**

Särskilt värt är det att ta fasta bedömningen att det är samhällsekonomiskt lönsamt att behålla dagens investeringsnivå. Även med en snäv definition av vad som utgör just samhällsekonomisk lönsamhet pekar det mot att det är klokt att ta om hand om det vi redan har. Samhällsinvesteringar i form av infrastruktur bör inte ses som om de vore ämnade att bara vara optimerade för trafikflöden i det korta tidsperspektivet. De utgör även grund för långsiktiga näringslivsinvesteringar och samhällsplanering där bland annat beredskapsperspektivet ingår. Robusthet och reservkapacitet som möjliggör nyttjande av transportinfrastrukturen även i händelse av kris eller krig är även det mycket värdefullt och ingår till synes inte i samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler.

Trafikverket resonerar allmänt klokt om hur infrastrukturen är en viktig förutsättning för samhällets beredskap. Att Trafikverket når slutsatsen att finansiering av Försvarmaktens behov behöver ske i en annan ordning om hela eller övervägande del av åtgärden motiveras av försvarsskäl bör ytterligare analyseras. Synsättet tycks åsidosätta systemperspektiv, eftersom infrastrukturen helt uppenbart bidrar med stora nyttor både civilt och militärt. Redundans i järnvägssystemet gynnar inte bara förmågan att kunna förflytta trupp och materiell, men ger även gynnsamma förutsättningar för resenärer och frakt av gods på järnväg. Förhållandet mellan om det är det civila eller militära som gynnas mest varierar också över tid, varför ett sådant betraktelsesätt blir för endimensionellt. Dessutom är det inte tydligt hur väl synsättet anknyter till riksdagens och regeringens övergripande mål för totalförsvaret.

I beredskapsperspektivet ingår också att transportinfrastrukturen ska klara av väderhändelser. Även då det såklart åligger privatpersoner och yrkeschaufförer att ha däck anpassade efter väglaget, så är det ett samhällsansvar att planera för ett system som är bättre anpassat och dimensionerat för olika typer av förutsättningar. Vägtrafiken erbjuder stor frihet till de som färdas på väg men är bevisligen också sårbar. Tyvärr har alternativ för resenärer i många fall saknats då exempelvis tågresor vanligen under påskhelgerna på flera tåglinjer är slutsålda. Tidsförluster för näringslivet och lidande för privatpersoner kan i det längre perspektivet undvikas om mer järnvägssatsningar blir verklighet.

## Upphandling

Trafikverket är beredda att prova mycket för att hålla nere kostnaderna och det är bra. Men vi saknar ett resonemang om att återta funktioner för att på så sätt undanröja spekulation och de baksidor vi sett av privatiseringen av den svenska infrastrukturen. Underlaget hade tjänat mycket på att belysa de problem som finns kring upphandling. Överhuvudtaget kräver infrastruktur och trafikarbete på järnväg och sjöfart långa tidshorisonter, vilket inte minst tydliggörs när det kommer till hur infrastruktur och trafik upphandlas. Även om det i vissa fall finns tecken på att lägsta pris inte är ensam avgörande faktor så menar Seko att det finns betydande utvecklingspotential när det kommer till upphandling.

När det kommer till de kostnadsökningar som beskrivs i inriktningsunderlaget så hade det varit bra att tydligare lyfta fram tänkbara förklaringar och förslag på lösningar. Seko anser att järnvägsunderhållet som helhet bör återregleras. Seko anser att upphandlande myndigheter inom infrastrukturområdet åtminstone, i linje med det, borde räkna på vad utförd verksamhet skulle kosta att utföra i egen regi. Att drifva fler delar i egen regi borde även få andra positiva följd effekter för branschen som helhet som är svår sätta ett pris på i upphandlingar. Exempelvis att aktörerna inom sektorn får en större möjlighet att påverka innovations- och produktivitetsutvecklingen positivt samt ha mycket långsiktiga strategier för att göra yrkena inom järnvägssektorn mer attraktiva. Här återkommer också det viktiga beredskapsperspektivet, där upphandlingsförfarandet i låg utsträckning möjliggör för aktörer att över tid ta helhetsansvar för infrastrukturens samlade funktion.

## Kompetensförsörjning

Inriktningsunderlaget behandlar frågan om kompetensförsörjning över lag på ett bra sätt. Fler initiativ behövs och det är viktigt att inte reklamkampanjer för bristyrken står för en oproportionerligt stor del av arbetsinsatsen till förmån för att faktiskt se till att de samhällsviktiga yrken som utgör branschen har bra arbetsvillkor och att yrkena är meningsfulla. Upphandlingsförfarandet kan vara ett hinder i detta och regeringen bör, om de menar allvar med kompetensförsörjningsfrågan, ge i uppdrag till Trafikverket att i första hand överta underhållsområden i egen regi.

Seko håller med om de slutsatser som Trafikverket drar kring Järnvägcollage. Det är ett bra exempel på att det går att göra skillnad när bransch och myndigheter samverkar. 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.

## Systemtänk för infrastruktur – från prognoser till målstyrning

Svensk sjöfart har ett antal utmaningar. I likhet med övriga branscher inom infrastruktursektor finns det även inom sjöfarten som också relaterar till kompetensförsörjningsproblematik. Till exempel stämpelskatten som är ett hinder för förbättringar som skulle göra sjöfarten till ett mer attraktivt yrke. Satsar redaren på saker som förbättrar för besättningen ombord som tex. gym, bastu, större kök, större dagrum, mer utrustade hytter och detta fördyrar fartyget med tex. fem miljoner så får rederiet en straff för det se satsat på besättningen med 200 000 kr. Det samma gäller om rederiet satsar på miljöinnovationer med följd att de får en högre stämpelskatt än om de byggt konventionella fartyg.

Seko manar till att inte undanta upphandlad sjöfart från eventuellt nya Tonnageskatteregler som i kombination med att Trafikverket, i en annan utredning, öppnar upp för utländska flaggor på den upphandlade trafiken till och från Gotland riskerar att skapa ett system där vi har upphandlad trafik på Gotland som går under utländsk flagg med utländsk tonnageskatt. Upphandlad trafik måste omfattas av tonnageskatten. Detta skapar problem utifrån att ett företag som har både upphandlad trafik och kommersiell trafik skulle behöva ha två separata skattesystem och kan då inte växla fartyg mellan kommersiell trafik och upphandlad för att parera för eventuella händelser som ligger utanför deras kontroll. Om försvars- och beredskapsperspektiv iakttas så framgår det ytterligare varför det inte är en bra idé.

I inriktningsunderlaget förespråkas längre och tyngre lastbilar. 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 riskerna med att vägtransporter riskerar att premieras på bekostnad av frakt via sjöfart och järnvägar. Exempelvis kan det övervägas att varje enhet gods som färdas via tåg och båt ger en lättnad i de avgifter trafikslagen är behäftade med.

Därför behöver infrastrukturplaneringen i högre grad vara målstyrd i stället för prognosstyrd, där mer tonvikt läggs på exempelvis sjöfart och järnväg, Faktum är att sådana satsningar även skulle gynna bilister, om de ses som en enskild intressegrupp. De allra flesta bilförare föredrar nog att fler åker tåg i stället för bil, att mer gods går på järnväg och sjöfart och att fler turister kommer till Sverige via tåg och därmed lämnar plats på det svenska vägnätet. Att utgå från dagens trend och att använda de som underlag för framtida prognos gör så att det finns en uppenbar risk för att prognosen bli självuppfyllande.

### **Sträckmätning av hastighet innebär risker för rikets säkerhet och den personliga integriteten.**

Seko ser risker med sträck-ATK och menar att nackdelarna väger tyngre än de förmodade nyttorna av sträckmätning av hastighet. Vår uppmaning till regeringen är att inte lägga onödiga resurser på att utreda frågan.

Skälen för att utreda införande ska enligt inriktningsunderlaget vara att det har en positiv effekt för trafiksäkerheten i form av att hastigheten väntas minska på de vägar detta införs. I inriktningsunderlaget lyfts fram att detta införts i Norge, Nederländerna och Storbritannien. Dock görs jämförelsen ur svenskt perspektiv bäst med Norge då de likt Sverige har föraransvar. Att Norge har detta är inte i sig en tillräckligt bra anledning för att Sverige ska ha det.

För att tekniken ska fungera måste förare och fordon observeras, varpå den informationen lagras för att jämföra med senare observation. Sträck-ATK måste alltså samköra uppgifter mot bland annat körkorts- och fordonsregister. Sverige har varit med om för många incidenter för att detta förslag ska framstå som klokt. För att inte riskera att möjliggöra kartläggning av personer med funktioner inom det militära och civila försvaret, måste ett sådant system vara helt säkert, vilket är rent ut sagt är naivt att tro att det är möjligt. Särskilt med beaktande av tidigare IT-sårbarheter och en till synes ökad frekvens av IT-attacker mot svenska intressen. Konsekvenserna av stäckmätning av hastighet är att det blir enklare för främmande intressen att i stor skala kartlägga svenska medborgares rörelse- och resmönster, vilket är en risk som inte borde bortses ifrån.

Regeringen bör därför hellre ge i uppdrag till Polisen och Trafikverket att utreda förslag att nyttja mobila fartkameror, som i likhet med de som finns nu, endast fotar vid hastighetsöverträdelse. Dessa skulle, i linje med tidigare förslag från Seko, med fördel kunna nyttjas i anslutning till högriskområden så som vägarbeten eller andra ställen där det finns arbetstagare, exempelvis flaggvakter, på väg. De skulle också i högre grad kunna placeras ut längs särskilt hårt trafikerade sträckor vid tillfällen då intensiv trafik är förväntad, så som vid lovveckor, under midsommar och i jultrafiken. Detta i kombination med att vid exempelvis vägarbete, bärgningsarbete och räddningsarbete höja bötesbelopp vid hastighetsöverträdelser menar Seko skulle ha stor effekt på trafiksäkerhetsmålen utan risker för rikets säkerhet.

Vänliga hälsningar  
**Seko, Service- och kommunikationsfacket**



Gabriella Lavecchia  
Förbundsordförande

Emil Burman  
Utredare