

Stockholm 2021-01-29

Infrastrukturdepartementet
Dnr I2020/02739
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Byggföretagens yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Byggföretagen är de enskilda byggföretagens bransch- och arbetsgivarorganisation och organiserar ca 3.700 bygg-, anläggnings- och specialföretag.

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

Sammanfattade synpunkter

Byggföretagen **tillstyrker följande** övergripande slutsatser i Trafikverkets inriktningsunderlag:

- **Att** det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll. Detta förutsatt att upphandlingen av underhållsarbetet utförs på en konkurrensutsatt marknad. Om det framtida underhållet utförs i egen regi kommer en stor del av effektivitetsvinsterna att försvinna. Vidare bör Trafikverket få i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet i väg- och järnvägsnätet.
- **Att** en utbyggnad av nya stambanor blir effektivare och kan ske till en lägre kostnad om dessa lyfts ur och finansieras utanför nationell plan.
- **Att** nackdelarna och riskerna med en längre planperiod, dvs. fram till 2037, är större än fördelarna.
- **Att** regeringen genomför en översyn över möjligheten att införa ett infrastrukturindex som prisomräknar det årliga budgetanslaget. Förslagsvis borde SCB, statistikmyndigheten, få uppdraget att utveckla detta index.
- **Att** kompetensförsörjning och attraktivitet kräver insatser. Byggföretagen delar Trafikverkets bedömning om utmaningarna kopplat till kompetensförsörjning och attraktivitet. Vi delar synen att Trafikverket, tillsammans med branschen, kan bidra till att fler utbildas till bristyrkena inom järnvägsområdet. Detta gäller också även andra yrkesroller inom anläggning som är viktiga för byggandet av transportinfrastruktur såsom; väg- och anläggningsarbetare, bergarbetare, beläggningsarbetare, anläggningsingenjör, mätningstekniker, anläggningsdykare etc. Till många av dessa yrken saknas dessvärre utbildningsplatser inom både vuxenutbildningen och yrkeshögskolan.

Specifikt **tillstyrks** nedan följande punkter rörande kompetensförsörjning i rapporten:

- **att** samla och samordna strategiska kompetensförsörjningsfrågor inom ramen för ett råd där samverkan kan ske mellan bransch och ansvariga myndigheter såsom Trafikverket, Skolverket och Myndigheten för Yrkeshögskola. Allt i syfte för att förbättra kompetensförsörjningen i branschen. Denna samverkan, med en analysfunktion, skulle kunna bidra till en bättre överblick över långsiktiga behov inom infrastruktur samt samordning av utbud och efterfrågan av kompetensinsatser.
- **att** ersättningsnivån inom yrkesvux bör ses över så att de bättre svarar emot kostnaden för utbildningen. Vidare ser Byggföretagen att det, för samhällskritiska utbildningar inom infrastruktur, behövs en statlig långsiktig finansiering för att säkra utbildningsplatserna inom såväl yrkesvux som yrkeshögskolan.
- **att** behovet av insatser för ökad mångfald och jämställdhet för att bredda rekryteringsbasen är viktigt och våra medlemsföretag arbetar också aktivt med dessa frågor.

Följande **förslag avstyrks** som framkommer i avsnitt 3.5.1, sid. 50-51, i rapporten:

- branschskola för järnvägsbranschen på nivå SeQF 3-4. Anledningen är att de järnvägstekniska yrkesutbildningar som har störst rekryteringsbehov är yrken såsom kvalificerade bantekniker, signal- och kontaktledningstekniker återfinns inom yrkeshögskolan på SeQF nivå 5.
- att ställa krav på leverantörer att komma med beskrivningar hur företagen tänker arbeta med resurs- och kompetensfrågor inom kontrakt. Våra företag arbetar redan idag för en bättre kompetensförsörjning i sektorn både internt och genom Byggföretagens försorg. Byggföretagen stöttar utbildningar på alla nivåer (gymnasie-, vuxen-, yrkeshögskole-, högskole- och universitetsutbildning) genom att t.ex. ta emot praktikanter, erbjuda examensjobb och aktivt rekrytera studerande till utbildningarna.

Rörande kompetensförsörjningsåtgärder ser Byggföretagen flera möjliga åtgärder som på både kort och lång sikt skulle kunna bidra till en bättre kompetensförsörjning, öka attraktiviteten för samhällsbyggnad och öka sysselsättningen samt bidra till att få en välfungerande infrastruktur i hela landet. Byggföretagen samverkar gärna med Trafikverket och övriga berörda myndigheter för att gemensamt lösa dessa framtidsutmaningar.

Byggföretagens övriga sammanfattande synpunkter på inriktningsunderlaget för 2022 – 2033/2037 är angivna under punkterna nedan.

- Den nya ekonomiska ramen bör som allra **minst vara 62,3 miljarder kronor per år** och där nya stambanor byggs och finansieras utanför denna ram. Detta möjliggör ett visst återtagande av eftersatt underhåll och att nya tillväxtfrämjande infrastrukturinvesteringar kan initieras över hela landet. Detta bör dock betraktas som en absolut miniminivå eftersom Trafikverket beräknar att inte hela underhållsskulden kan återtas under någon av planeringsperioderna med denna (62,3 mdkr/år) anslagsram. **Anslagsramen borde vara 66,7 miljarder kronor per år** för då kan även hela transportinfrastrukturskulden återtas under planperioden.
- Att säkerställa att kapacitetsöverföringen samt elförsörjningen möjliggör den elektrifiering av transportsystemet som krävs för att nå klimatmålen.
- Översyn av den samhällsekonomiska kalkylmodellen och dess ingångvärden. I synnerhet godstidsvärden och restidsvärdringen mellan personbilstransporter visavi kollektivtrafik (framför allt spårbunden trafik).
- Byggföretagen stödjer Svensk Sjöfarts, Näringslivets Transportråds m.fl. synpunkt att investeringarna och driften av nya isbrytare måste finansieras med statliga medel.

Generella synpunkter

Sverige måste rustas för en växande befolkning. Redan före år 2030 kommer över 11 miljoner människor att bo och leva i Sverige. Välfärd och välbefinnande fordrar att människor har arbete, bostad och en god möjlighet att ta sig däremellan. Det är lika viktigt för den enskilde som för företag och näringsliv att mobilitet samt varu-/ godstransporter fungerar väl. Infrastrukturen är en viktig motor för bostadsbyggandet och håller ihop Sverige som land, liksom Sverige med övriga Europa och världen. Infrastruktur och bostäder stärker Sveriges konkurrenskraft, bidrar till en hållbar tillväxt och god ekonomisk utveckling, vilket är en förutsättning för en stark välfärd. Detta ställer stora krav på dem som ska planera våra samhällen och fatta de beslut som behövs. Byggföretagen och våra medlemmar anser därför att det är av största vikt att Trafikverket erhåller de resurser som krävs för att både rusta upp och att utveckla den fysiska infrastrukturen i hela landet.

Effektivt att vidmakthålla befintlig infrastruktur

Ett tillförlitligt transportsystem är en av grundbultarna i en fungerande välfärdsstat, för såväl samhället i stort som för näringslivet. Byggföretagen välkomnar därför att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. Byggföretagen vill därför, i likhet med andra remissinstanser, särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll av både vägar och järnvägar i hela landet.

Byggföretagen anser dock att de av regeringen angivna ekonomiska ramarna i regeringsuppdraget till Trafikverket inte räcker till för att långsiktigt tillgodose samhällets behov av ett tillförlitligt transportsystem. Den infrastrukturskulden som byggts upp under decennier kommer därmed inte att åtgärdas inom en överskådlig framtid.

Ovanstående kan enkelt utläsas i Trafikverkets rapport (sid. 133-136) genom att det endast är i förslagen med en 20-procentig ökning av nuvarande ram och utan nya stambanor som en del av infrastrukturskulden återtas. I den 12-åriga planen skulle 13 miljarder av den totala underhållsskulden på 66 miljarder kronor återtas. I den 16-åriga planen är det endast 15 miljarder som återtas, vilket innebär att Trafikverket beräknar att slå av på reinvesteringstakten i ett längre perspektiv.

Byggföretagen tillstryker Trafikverkets uppfattning om att det är mest effektivt att vidmakthålla den befintliga infrastrukturen, men Byggföretagens uppfattning är att reinvesteringar, för att komma tillrätta med ett eftersatt underhåll, också är samhällsekonomiskt effektiva.

Byggföretagen delar därför Svensk Näringslivs syn att målsättningen måste vara att återta hela det eftersatta underhållet.

I ett tidigare remissvar¹, rörande framtidens järnvägsunderhåll, efterfrågades att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet. Detta gör det möjligt att arbeta med förebyggande underhåll och undvika det kostsamma felavhjälpanande underhållet. En långsiktig underhållsplan kan därmed vara ett viktigt verktyg för att återta det eftersläpande underhållet och på ett bättre sätt planera och skapa underlag för en långsiktig finansiering.

Förutom ovanstående förslag står även Byggföretagen fast vid att underhållet av järnvägen inte ska bedrivas av Trafikverket. Om detta sker så kommer en betydande del av anslagsramen till järnvägsunderhåll att försvinna genom de

¹ Byggföretagen och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, *Betänkandet Framtidens Järnvägsunderhåll SOU 2020:18, Dnr: 2020:18*.

merkostnader (allt från personal, inköp av maskiner, förvaringslokaler, maskinhallar m.m.) och den allmänna ineffektivitet det blir av att bygga upp en egenregiverksamhet.

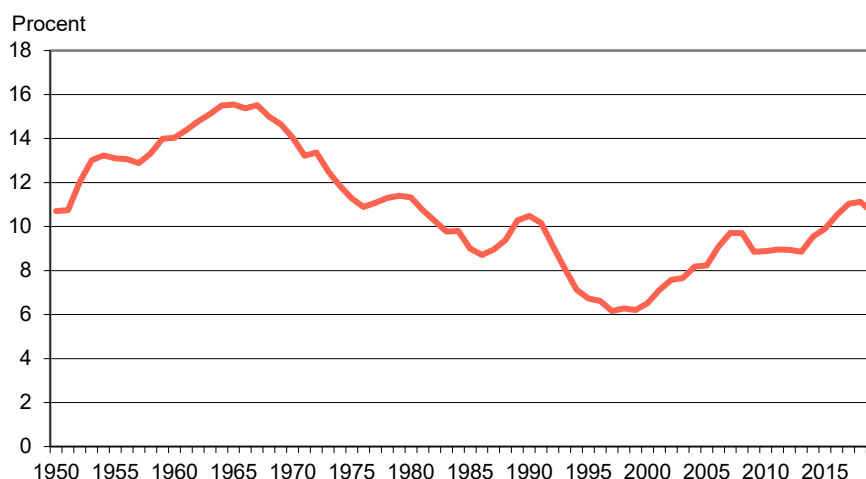
Sammantaget är Byggföretagen positiva till inriktningen i Trafikverkets rapport, men behoven för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet samt återta eftersatt underhåll på väg och järnväg, överstiger både den befintliga ekonomiska ramen och ramförslaget som är 20 procent högre än nuvarande.

Den ekonomiska ramen måste höjas

Trafikverkets inriktningsunderlag visar tydligt att det under lång tid funnits en stor avvikelse mellan resurstilldelningen till infrastruktursystemet och behovet för att kunna vårda och utveckla det samma.

Under 1950- och 60-talen byggdes det moderna Sverige upp (se diagram 1 nedan) och satsningarna på infrastruktur var drygt 2 procent av BNP, vilket är historiskt högt, sett i ett 60-årigt perspektiv.²

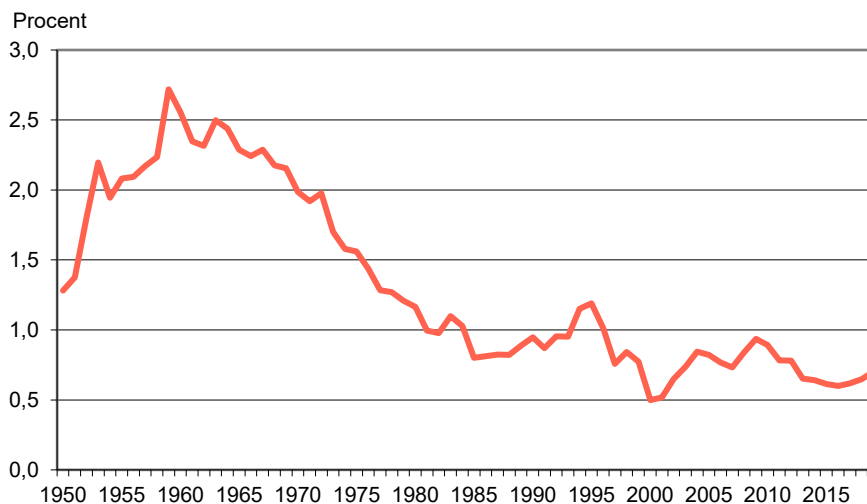
Diagram 1. Totala bygginvesteringar som andel av BNP, 1950-2019



Källa: SCB och Byggföretagen

Från 1970-talet och framåt började de totala bygginvesteringarnas andel av BNP att sjunka, och så gjorde även infrastrukturandelen. Men sedan gott och väl två decennier tillbaka har Sveriges transportinfrastrukturanläggning, i form av vägar och järnvägar, blivit gammal och utsliten och haft ett stort behov av upprustning och utveckling. Trots detta har inte staten gjort någon offensiv satsning på att vårda och utveckla transportinfrastruktursystemet, utan BNP-andelen har varit relativt konstant och igenomsnitt 0,7 procent sedan början av 2000-talet fram tills idag. (se diagram 2 på följande sida).

² Andelen var klart mycket större mellan mitten av 1850- och 60-talet när Sveriges järnvägsnät började att byggas.

Diagram 2. Statliga infrastrukturinvesteringar som andel av BNP, 1950-2019

Källa: SCB och Byggföretagen

Det är därför hög tid att börja vårda och rusta upp den kapitalstock som Sverige byggt upp sedan mitten av 1850-talet i form av vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser m.m. Transportsystemet är numera ansträngt och befolkningen växer allt snabbare. Sverige behöver därför under närmare två decennier åter öka investeringsnivån för att ta ett nytt kapacitetssteg och lägga grunden för framtida tillväxt och välfärd.

Dagens ambition som innebär att det i genomsnitt ska satsas 51,9 miljarder kronor årligen under en 12-årsperiod, **minst behöver höjas till 62,3 miljarder årligen. För att infrastrukturen ska kunna återtas helt inom en överskådlig framtid så behöver ramen växa med ytterligare 4,4 miljarder till 66,7 miljarder kronor.** Detta innebär att det årliga framtida anslaget behöver höjas med ca 15 miljarder kronor realt. Med en prognostiserad årlig utgiftsbudget på runt 1.100 miljarder kronor och 25 påverkningbara utgiftsposter så bör det kunna gå att prioritera 11-15 miljarder kronor mer till infrastruktur.³ Satsningar på transportinfrastruktur är en kostnad initialt, men ger sedan ”pengar tillbaka” till samhället eftersom att transportinfrastrukturen skapar förutsättningar för en fortsatt god och hållbar framtida tillväxt.

³ I statsbudgeten för 2021 har 60,3 mdkr avsats för transportinfrastruktur och Trafikverkets förvaltning.

En 12-årig planperiod är att föredra

Byggföretagen tillstyrker Trafikverkets slutsats om att inriktningarna med en 16-årig planperiod innebär ökad risk och minskar handlingsfriheten jämfört med inriktningarna med en 12-årig planperiod. Den längre planperioden, särskilt i kombination med nya stambanetapper skulle innebära att de statliga infrastrukturmedlen är så gott som helt uppbundna i nära 20 år, eftersom flera av de investeringar som påbörjas under den 16-åriga perioden fortsätter även efter planperiodens slut. Att från säga sig handlingsfrihet på detta sätt innebär betydande problem, i och med att man inte har tillräcklig flexibilitet för att möta behov och omständigheter som är okända i dag.

Trafikverket anger att de totala samhällsnyttorna är genomgående högre i inriktningarna med 16-årig planperiod, eftersom mer nyttor hinner skapas med en längre planperiod. Effektiviteten (nytta per satsad krona) är dock ungefär samma som i motsvarande inriktningar med kortare planperiod. Trafikverkets samlade bedömning är ändå att nackdelarna och riskerna med en längre planperiod är större än fördelarna. Byggföretagen instämmer i Trafikverkets analys och förespråkar därför att planperioden även fortsättningsvis är 12-årig.

Nya stambanor bör byggas och finansieras utanför nationell plan

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att de delar av de nya stambanorna som finns med i den gällande planen bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Trafikverket anger fyra starka skäl för detta:

1. Genomförs utbyggnaden av nya stambanor som ett sammanhållet projekt under kortare tid minimeras temporära lösningar. Detta ger förutsättningar för en effektivare utbyggnad till lägre kostnad.
2. En annan finansieringsform, som medger en snabbare utbyggnad, innebär att nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet realiserar mycket tidigare. Om stambanorna ska inrymmas i ordinarie plan blir genomförande tiden mycket längre jämfört med om projektet inte behöver ingå i den.
3. Trafikverket anger att det är komplicerat att hantera så stora projekt inom den ordinarie anslagsverksamheten eftersom det finns begränsade möjligheter att flytta medel mellan åren. Små förskjutningar i framdrift och kostnad får stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra projekt framåt.
4. Inkluderande av stambanorna i ordinarie plan skulle innebära att många samhällsviktiga åtgärder inte ryms i planen.

Byggföretagen är tydliga med att en utbyggnad av nya stambanor inte får ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Sverige måste dock kunna både effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet samt tillgänglighet och långsiktigt investera i ny infrastruktur. Allt annat vore ohållbart.

Det är ett faktum att det finns stora problem i ett sedan länge underfinansierat och sårbart befintligt transportinfrastruktursystem. Det framgår tydligt i inriktningsunderlaget och detta innebär att det kommer att krävas stora ekonomiska resurser och binda upp nationell och internationell kompetens under lång tid framöver. Ett eventuellt byggande av nya stambanor för höghastighetståg kan därför inte finansieras inom ramen för den kommande nationella planen. Det blir tyvärr för samhällsekonomiskt kostsamt med tanke på de stora undanträngningseffekterna det skulle innebära för andra mycket angelägna nyinvesteringar och underhållsinsatser i det befintliga systemet.

Översyn av den samhällsekonomiska kalkylmodellen

De flesta större statliga investeringar i väg- och järnväg genomgår en samhällsekonomisk kalkyl där kostnader och nyttor vägs samman enligt vedertagen metodik till ett samhällsekonomiskt netto, en så kallad nettonuvärdeskvot (NNK).

Metoden innebär att projekt kan jämföras i termer av samhällsekonomisk lönsamhet. Det är rangordningen av lönsamhet mellan projekt och inte den absoluta lönsamhetssiffran som är det intressanta, även om brytpunkten vid noll ger en fingervisning om lönsamma och ej lönsamma investeringar. I förberedelserna av nationell plan tar Trafikverket fram ett underlag med samlade effektbedömningar där den samhällsekonomiska kalkylen väger tungt.

Detta gör att det borde gå att ställa höga krav på de uppskattade värdena (dvs att de i så stor utsträckning som möjligt ska försöka spegla det ”sanna” värdet/nyttan) på de ingående variablerna i kalkylen. Dock har fler forskningsrapporter, bland annat VTI:s rapport från 2013, visat att det finns en rad ekonomiska effekter som systematiskt underskattas i modellerna, framför allt gällande godstransporter.⁴

Vidare är det som så att i den svenska kalkylmodellen är restidsvärderingen högre för personbilstrafik än för kollektivtrafik. I en del andra länder har man resonerat annorlunda och har dessa jämbördiga, medan vissa länder t.o.m. har satt kollektivtrafikresenärernas restidsvärde högre än personbilsresenärernas. Med det svenska förfarandet missgynnas framför allt investeringar i spårbunden trafik.

⁴ Vierth, I., och Nyström, J., (2013) *Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler* VTI notat 3-2013.

Förutom att göra en översyn av de olika variabelernas ingångsvärden kan det även vara lämpligt att se över hur dessa kalkyler används när det gäller enskilda etapper när det kommer till exempelvis järnväg. För att göra ett tankeexperiment; Om t.ex. Ostkustbanans utbyggnad, mellan Gävle och Sundvall, från 27 mil enkelspår till dubbelspår delas upp i flera större delprojekt kan varje delprojekt visa sig olönsamt, men det är först när hela stråket är utbyggt som hela värdet av investeringarna kan realiseras och de största samhällsekonomiska nyttorna uppkommer och det är också först då det visar sig att utbyggnaden blir samhällsekonomiskt lönsam. Därför borde även kalkylerna inte enbart göras på varje delprojekt utan på en större helhet för att kunna få ett mer realistiskt underlag på den totala samhällsekonomiska nyttan av en nyinvestering i exempelvis järnväg.

Kompetensförsörjning

För att bygga och underhålla infrastruktur krävs en mängd olika yrkesroller från väg- och anläggningsarbetare till anläggningsingenjörer. Kompetensförsörjning är därför en av de största utmaningarna för våra medlemsföretag samt för Sveriges möjligheter att genomföra planerade satsningar på området. Detta återspeglas i medlemsundersökningar, där 79% anser det är svårt att hitta personal och 3 av 5 företag varit tvungna att tacka nej till uppdrag på grund av att de inte hittar nödvändig kompetens.⁵ Utmaningarna återfinns inom såväl yrkesarbetar- som tjänstemannasidan.

Utmaningarna för branschen försvåras dels av att intresset bland unga för yrkesutbildning sjunkit⁶ och dels på grund av att det saknas utbildningar för den som i vuxen ålder vill gå en yrkesutbildning och utbilda sig till bristyrken inom anläggning.

Regeringen har gjort särskilda satsningar på yrkeshögskolan; 2021 prioriteras särskilt utbildningar inom samhällsbyggnad och infrastruktur vid beviljanden av nya utbildningar. Om dessa utbildningar kommer till stånd kommer det att innebära fler utbildningsplatser inom relevanta områden, vilket får anses positivt, men inte tillräckligt. Fortfarande saknas utbildningar i tillräcklig mängd, vilket ställer krav på översyn av finansieringen av utbildningsplatserna. Samverkan mellan bransch och myndigheter bör därför stärkas.

⁵ Byggföretagens medlemsundersökning 2019.

⁶ från 51% 2011 till 37% 2018 enligt statistik från Skolverket.

Säkerställ kapacitetsöverföring och elförsörjning i hela landet

Sveriges konkurrenskraft och välfärd förutsätter god elförsörjning. En elektrifiering av bland annat vägtransportsystemet är dessutom en av de viktigare pusselbitarna för att klara klimatmålen. Trafikverket beskriver också ganska ingående laddinfrastrukturen som en nyckel för att laddbara fordon ska kunna slå igenom på bredfront. Myndigheten nämner dock inget om kapacitetsöverföring och elförsörjning. Dessa frågor ligger utanför myndighetens ansvarsområde, men är helt nödvändiga för att elektrifieringen ska kunna bli verklighet. En fungerande kapacitetsöverföring av el från norra till södra Sverige är därför en helt central del för att nå klimatmålen.

Södra Sverige är numera historiskt sårbar och elbristen gör redan idag att bland annat industrietableringar försvåras.⁷ Nedläggningen av Ringhals 1 och 2 kommer enligt Svenska Kraftnät att leda till högre elpriser och många timmar med svårigheter att överhuvudtaget få ihop effektbalansen. Det slår mot hushållen, mot svensk basindustri och mot långsiktig svensk konkurrenskraft.

Det följer sig naturligt att dagens överföringsproblem även blir problematiskt för den framtida transportinfrastrukturutbyggnaden. Hur ska en eventuellt ny södra stambana kunna erhålla tillräckligt med el? Utvecklingen av nya stadsdelar? För att inte tala om elektrifieringen av vägnätet? Det finns givetvis många fler frågor av samhällskritisk natur som uppkommer om Sverige inte kommer att ha en välfungerande elförsörjning i framtiden. Detta visar att regeringen, skyndsamt, behöver ta fram en strategi och plan samt avsätta resurser för:

1. En utbyggnad av överföringskapaciteten av el från norra till södra delarna av landet.
2. En utbyggnad av elproduktionen så att hela Sverige kan garanteras en god tillgång på fossilfri el (dvs. ej behöver vara beroende av importerad, fossiltillverkad, el).

Anslagsuppräknning med infrastrukturindex

För att nuvarande nationella plan och även de kommande nationella planerna framöver ska kunna realiseras är det viktigt att resurserna som tilldelas Trafikverket är i reala termer.

Trafikverket skriver att deras anslag för utveckling och vidmakthållande har historiskt uppräknats med nettoprisindex och numera med KPI-KS.⁸ Detta täcker dock inte den kostnadsutveckling som sker inom anläggningsbranschen, och som avser t.ex. materialprisutvecklingen. Detta innebär att skillnaden mellan det som anslås och vad man kan köpa för dessa medel skiljer sig kraftigt åt för varje år som går. I det längre perspektivet innebär det att åtgärder förskjuts i tiden och

⁷ <https://www.di.se/nyheter/elbrist-hindrar-pagens-expansion-nagot-man-hor-talas-om-i-u-lander/>

⁸ NPI är nedlagt och därför används konsumentprisindex med konstant skatt istället.

det får även stora konsekvenser för möjligheten att genomföra såväl den nationella planen som länsplanerna.

Trafikverket är medvetna om sin roll som stor offentlig beställare med ett viktigt uppdrag i att vara pådrivare av innovation, produktivitet och effektivitet av anläggningsmarknaden. Trafikverket skriver (sid.161) därför att det ”*inte är rimligt att pris- och löneomräkning av utvecklings- och vidmakthållandeanslaget sker på ett sådant sätt att Trafikverket fullt ut får kompensation för prisökningar inom anläggningsbranschen, eftersom detta riskerar att bli kostnadsdrivande. Utgångspunkten borde därför vara att vikta ett anpassat index som innehåller en resursmix som är kännetecknande för den verksamhet som anslaget finansierar.*”

Av den anledningen föreslår Trafikverket att regeringen ser över möjligheten att införa ett infrastrukturindex som har en resursmix som är kännetecknande för den verksamhet som anslagen finansierar och som inte påverkas av (och därmed gynnar) Trafikverkets egen verksamhet. Byggföretagen tillstyrker detta och menar att uppdraget till att utveckla ett sådant index borde ges till SCB.

Ett bra och kvalitetssäkrat infrastrukturindex skulle även ha positiva effekter på andra delar än Trafikverkets reala anslagstilldelning. Det skulle även kunna förbättra fastprisberäkningen av segmentet ”övriga byggnader och anläggningar” i nationalräkenskaperna. Det är ett välkänt faktum att det saknas korrekta och kvalitetsjusterade index för anläggningsbranschen.⁹ I en forskningsrapport från KTH görs slutsatsen att mätfelet i kostnads- och produktivitetsutvecklingen inom både bostad- och anläggningsvidan är runt 1 procent per år, pga. att hänsyn inte tagits till kvalitetsförändringar i de index som används vid fastprisberäkningen av övrig bygg- och anläggningsverksamhet. Över tid innebär detta stora värden och forskarna avslutar med att skriva:

”Enligt de officiella siffrorna har produktiviteten legat still i byggsektorn medan den i runda tal varit 2 % i övrig industri så gäller även här att hälften av detta gap kan hänföras till mätfel relaterat till kvalitetsförändringar medan resten skulle vara den ”verkliga” skillnaden i produktivitetsutveckling. Byggsektorn ”släpar fortfarande efter” men inte alls lika mycket som enligt den officiella statistiken.”¹⁰

Detta innebär att det finns stora möjligheter till förbättrade beräkningar av den officiella statistiken över de svenska nationalräkenskaperna. Detta möjliggör även för byggsektorn att påvisa att det verkligen sker en produktivitetsutveckling inom sektorn och inte bara något som branschen själva påstår.

⁹ Nilsson, J-E., Nyström, J., Salomonsson, J., (2020) *Produktivitet i bygg- och anläggningssektorn* VTI-rapport 1049.

¹⁰ Sid 14. Borg, L., Lind, H., Song, H-S. och Warsame, A. (2013) *Kvalitetsförändringar och produktivitetmätning: Hur stort är egentligen mätfelet?* KTH, Inst för Fastigheter och Byggnad. Rapporten är även publicerad i *Australasian Journal of Construction Economics and Building*, 2014 med namnet “Quality of road construction projects in Sweden between 1990 and 2010”.

Avslutande kommentar

Sverige behöver en modern och väl fungerande infrastruktur och effektiva transporter till konkurrenskraftiga priser. Detta utgör ryggraden i en modern marknadsekonomi. Ett robust, tillförlitligt och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för ett fungerande samhälle och näringsliv, samt för Sveriges möjligheter att bidra till uppfyllelsen av de globala hållbarhetsmålen. Trafikverket ska arbeta för att öka transporteffektiviteten i Sverige och detta innebär att möjliggöra överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart samt föreslå och genomföra åtgärder för omställning till fossilfria transporter.

Gods på järnväg och sjöfart transporteras längre sträckor än på väg. Hamnarna och kombiterminalerna är viktiga aktörer för en effektiv sjöfart och för att möjliggöra en överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg. Transporter av varor och människor ska kunna säkerställas året om i hela landet. Vi instämmer därför i Näringslivets Transportråds remissyttrande om att **finansiering av nya isbrytare och drift av isbrytare måste med i nationella planen.** Det är angeläget att vinterväghållning på sjövägen, det vill säga isbrytning, likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras på samma sätt via Trafikverkets anslag för drift och underhåll.

Avslutningsvis är det nödvändigt att prioritera näringslivets konkurrenskraft för att säkerställa långsiktig tillväxt. Kapacitetsbrist, hastighetsnedsättningar, avbrott och förseningar är skadligt för näringslivet. Det handlar om att mer effektivt vårda och förstärka den stora massan av redan befintlig transportinfrastruktur i systemet, men även framtida nybyggnationer. En väl fungerande infrastruktur kan ses som samhällets blodomlopp och Byggföretagens medlemsföretag vill gärna vara med att vårda och rusta upp Sverige så att vår gemensamma framtid blir fri från kostsamma och skadliga infarkter.

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