

Stockholm 2022-02-28

Infrastrukturdepartementet  
Dnr I2021/02884  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## Byggföretagens yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen perioden 2022–2033

Byggföretagen är de enskilda byggföretagens bransch- och arbetsgivarorganisation och organiserar ca 3 800 bygg-, anläggnings- och specialföretag.

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

### Sammanfattade synpunkter

Byggföretagen vill framföra följande avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen:

- Det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll. Detta förutsätter dock att upphandlingen av underhållsarbete utförs på en konkurrensutsatt marknad. Om det framtida underhållet utförs i egen regi kommer en stor del av effektivitetsvinsterna att försvinna. Byggföretagen befarar här en förlust på över 10 miljarder kronor. Trafikverket bör få i uppdrag att upprätta en flerårig underhållsplan för det eftersläpande underhållet på väg- och järnvägsnätet. Denna plan ska tydligt indikera vilket årtal underhållsskulden är beräknad att vara återhämtad. Det är därför olyckligt med **den underdimensionerade ramen för vidmakthållande som innebär att infrastrukturens skulden ökar från dagens dryga 70 miljarder kronor till över 110 miljarder år 2033**. Den ekonomiska ramen för vidmakthållande bör utvidgas, inte minst ur miljö- och klimathänseende.
- Utbyggnad av nya stambanor bör lyftas ur och finansieras utanför nationell plan, för att snabbare komma på plats och därmed generera en större samhällsekonomisk nytta.
- De olika pottorna inom trimnings- och miljöåtgärder bör behållas, särskilt näringslivspotten för järnväg.
- Trafikverket bör ges möjlighet att ompröva projekt inom gällande (och kommande) plan i ett skede då det fortfarande är möjligt att ändra utformning eller låta projekt utgå ur planen utan att betydande kostnader uppstår. Utgående projekt ska kunna ersättas av andra, mer samhällsekonomiskt lönsamma, projekt. Detta eftersom samhällsekonomisk

effektivitet bör vara utgångspunkten i infrastrukturplaneringen för att maximera samhällsnyttan av de skattepengar som staten tar in.

- När nya stambanor lyfts ur, byggs och finansieras utanför nationell plan, frigörs resurser (minst 104 mdkr) som möjliggör återtagande av eftersatt underhåll och att nya tillväxtfrämjande infrastrukturinvesteringar kan initieras över hela landet. Det innebär att investeringar i infrastruktur behöver växa i högre takt än BNP-utvecklingen under ett antal år.
  - En riskbedömning och konsekvensanalys behöver göras för alla större pågående och planerade infrastrukturprojekt under perioden 2023-2025. Detta på grund av den stora risken för cementbrist vid tiden runt årsskiftet 2022/23.
  - Kapacitetsöverföringen och elförsörjningen måste säkerställas för att möjliggöra den elektrifiering av transportsystemet som krävs för att nå klimatmålen.
  - Byggföretagen stödjer Svensk Sjöfarts, Näringslivets Transportråds m.fl. synpunkt att investeringarna och driften av nya isbrytare måste finansieras med statliga medel.
  - Rörande kompetensförsörjning, som återfinns i underlagsrapporten *Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen*, **tillstyrks följande punkter** (s. 7-8):
    - **att** samla och samordna strategiska kompetensförsörjningsfrågor inom ramen för ett nationellt råd där samverkan kan ske mellan bransch och ansvariga myndigheter såsom Trafikverket, Skolverket och Myndigheten för Yrkeshögskola. Vidare att rådet tillförs en analysfunktion som skulle kunna bidra till en bättre samordning av utbud och efterfrågan av kompetensinsatser. **Ska detta vara möjligt är det dock viktigt att arbetsgivarna inom anläggning har en beslutande roll i rådet.**
    - **att** förbättra förutsättningarna för utbildning inom Yrkeshögskolan och att ersättningarna till kommuner samt yrkeshögskolan behöver anpassas till utbildning inom anläggningsyrken.
- Följande förslag avstyrks** (s. 8):
- **branschskola** för järnvägsbranschen på **nivå SeQF 3-4** (gymnasienivå). Anledningen är att de järnvägsyrken som har störst rekryteringsbehov är tjänster som återfinns inom yrkeshögskolan på SeQF nivå 5 (exempelvis kvalificerade ban-, signal- och kontaktledningstekniker).
  - **att** ställa krav på leverantörer att komma med beskrivningar hur företagen

tänker arbeta med resurs- och kompetensfrågor inom kontrakt. Offentliga krav vid upphandling riskerar istället att ändra eller minska företagens möjligheter att stötta utbildningar samt insatser för mångfald och jämställdhet. Våra medlemsföretag arbetar redan idag för en bättre kompetensförsörjning i sektorn, såväl internt som genom Byggföretagens försorg.

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. För att komma till rätta med problemet med att det redan idag finns brist på utbildningsplatser för ett 20-tal olika yrkesroller inom anläggning över hela landet **föreslår Byggföretagen riktade medel till Myndigheten för yrkeshögskolan samt högre ersättningsnivåer för anläggningsutbildningar.**

## Generella synpunkter

Sverige växer. Inom ett överskådligt antal år når Sveriges befolkning 11 miljoner invånare. 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- och 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 förutsättningen för en god välfärd. Infrastruktursatsningar är samhällsbyggets fundament. Ökad kapacitet som ger ökad konkurrenskraft, därför behöver investeringarna i svensk infrastruktur öka.

Satsningar på underhåll av befintlig järnväg, väg och hamnar står inte i motsatsförhållande till nyinvesteringar, såsom nya stambanor för höghastighetståg. Genom att hantera nya stambanor utanför den nationella transportplanen har regeringen möjlighet att initiera en permanent världsutställning med fokus på hållbara transporter, där näringsliv, akademi och det offentliga samverkar. Byggföretagen 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.

## Infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP behöver höjas

I Trafikverkets rapport, *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037*, framgår tydligt att det under lång tid funnits en stor avvikelse mellan resurstilldelningen till infrastrukturen och behovet för att kunna vårda och utveckla den samma.

Från 1950-talet till början av 1970-talet uppfördes en stor del av Sveriges infrastruktur. De statliga satsningarna var drygt 2 procent av BNP (se diagram 1 nedan), vilket är historiskt högt sett i ett 60-årigt perspektiv.<sup>1</sup>

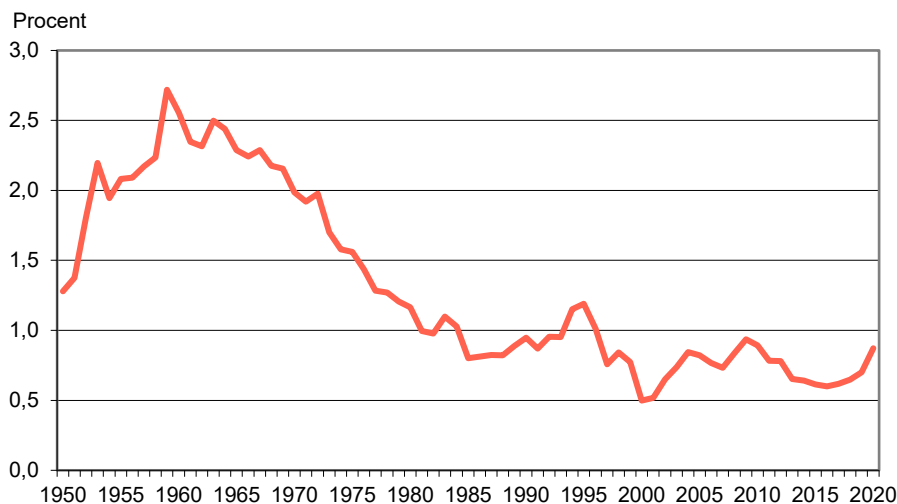
Från 1970-talet och framåt började de statliga infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP att sjunka. Sedan två decennier tillbaka har Sveriges transportinfrastrukturanläggning, i form av vägar och järnvägar, blivit gammal och utsliten och har idag ett stort behov av upprustning och utveckling. Trots detta har inte staten gjort någon offensiv satsning på att vårda och utveckla transportinfrastrukturen: BNP-andelen har varit relativt konstant på i genomsnitt 0,7 procent sedan slutet av 1990-talet.

---

<sup>1</sup> Andelen var klart mycket större mellan mitten av 1850- och 60-talet när Sveriges järnvägsnät började att byggas.

Det är 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 ansträngt till bristningsgränsen och befolkningen växer i högre takt nu än för bara 20 år sedan. Sverige behöver därför under närmare två decennier åter öka investeringsnivån för att ta ett nytt kapacitetssteg och lägga grunden för framtida tillväxt och välbefinnande.

**Diagram 1. Statliga infrastrukturinvesteringar som andel av BNP, 1950-2020**



Källa: SCB och Byggföretagen

Den totala anslagna ramen på 799 miljarder kronor fram till år 2033 är en höjning från gällande plan. Detta kommer dock inte att vara tillräckligt för att få ett robust, tillförlitligt och hållbart transportsystem i framtiden. När anslagssumman sätts i relation till prognosen<sup>2</sup> över BNP-utvecklingen fram till 2033 blir andelen knappt 1,1 procent av BNP. I summan 799 miljarder ingår en hel del som inte räknas som investeringar (bl.a. underhåll och räntebetalningar), varför satsningen kommer att vara i ungefär samma härad som de senaste två decennierna (dvs. mellan 0,7-0,8% av BNP).

Sverige behöver fördubbla de genomsnittliga infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP, dvs gå från 0,7 procent till runt 1,5 procent. Sett till hur Sveriges statsfinanser har utvecklats, med väldigt låg statsskuld och ränta, så har Sverige råd att göra en sådan kraftsamling under ett antal år. Det går att göra en liknelse av ett stambyte i ett flerbostadshus, där det efter cirka 50 år behöver bytas vatten- och avloppsstammar för dess tekniska livslängd har passerats. Samma sak är det med den infrastruktur som byggdes upp under två decennier för 50 år sedan. Det behövs nu en ”stomrenovering” under de två kommande decennierna

<sup>2</sup> Konjunkturinstitutets prognos från december 2021, samt antagandet att BNP växer med 2,0 procent 2032 och 2033, dvs i enlighet med den genomsnittliga BNP-utvecklingen för de senaste 20 åren.

för att kunna leverera ett robust, tillförlitligt och hållbart transportsystem för framtiden.

### Utvidga ramen för vidmakthållandet av befintlig infrastruktur

Ett tillförlitligt transportsystem är en av grundbultarna i en fungerande välfärdsstat, för både näringslivet och samhället i stort. Byggföretagen fortsätter därför i likhet med andra remissinstanser att särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll av både vägar och järnvägar i hela landet.

De omfattande investeringar som pågår eller ska påbörjas runt om i Sverige kommer vara beroende av en väl fungerande infrastruktur. Northvolts fabrik i Skellefteå har redan börjat producera sina första batterier och under 2022 bedöms de första kundleveranserna genomföras. Detta innebär att det är den befintliga infrastrukturen som måste kunna tillgodose den snabbt framväxande gröna industrins behov av transportkapacitet. I realiteten finns det därför ingen annan möjlighet än att investera i den befintliga infrastrukturen i närtid om samhället ska kunna få ett transportsystem som kan stötta pågående satsningar. Ny kapacitet behöver också tillföras, men dessa investeringar tar för lång tid innan de ger effekt i ett samhälle som länge har behövt kapaciteten.

Byggföretagen kan konstatera att den anslagna ramen för underhåll (vidmakthållande) är lägre än det Trafikverket hade som förslag i sitt inriktningsunderlag. Den föreslagna ramen innebär att den totala **underhållsskulden**, på drygt 70 miljarder kronor<sup>3</sup>, **kommer fortsätta att växa till över 110 miljarder under den kommande 12-årsperioden**. Framför allt kommer viktiga vägar och järnvägar för näringslivet att försämrats på ett påtagligt sätt, men även hel del sträckor för arbetspendling kommer att drabbas negativt (se sid. 79 och 88 i TrV:s rapport). Detta innebär att Sverige riskerar att få ett infrastruktursystem som hämmar istället för ökar konkurrenskraften och som dämpar istället för understödjer en hållbar ekonomisk utveckling.

Byggföretagen vill också understryka att Trafikverkets analyser visar att reinvesteringar i både väg- och järnvägsnätet, för att komma till rätta med det eftersatta underhållet, är samhällsekonomiskt lönsamma.

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

I ett tidigare remissvar<sup>4</sup>, 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

<sup>3</sup> Trafikverkets beräknade underhållsskuld i 2021 års prisnivå.

<sup>4</sup> Byggföretagen och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, *Betänkandet Framtidens Järnvägsunderhåll SOU 2020:18, Dnr: 2020:18*.

kostsamma felavhjälpande 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.

### **Ett återförstatligande av järnvägsunderhållet innebär att minst 10 miljarder kronor av underhållsanslaget försvinner i effektivitetsförluster**

Byggföretagen står fast vid att underhållet av järnvägen inte ska bedrivas av Trafikverket. Frågan har utretts både av Trafikverket, 2015 och 2016, samt regeringen.<sup>5</sup> Samtliga har kommit till samma slutsats; ett återförstatligande av järnvägsunderhållet vore ineffektivt.

Reformen att konkurrensutsätta underhållet av järnvägen har varit lyckad. En studie från Statens väg- och transportinstitut (VTI) visar att kostnaderna för järnvägsunderhåll sjönk med 11 procent och kvaliteten förbättrades efter att underhållsmarknaden konkurrensutsattes.<sup>6</sup> Det innebär att mer än 10 miljarder kronor av de föreslagna medlen till järnvägsunderhåll riskerar att försvinna genom de merkostnader (allt från personal, inköp av maskiner, förvaringslokaler, maskinhallar m.m.) och den allmänna ineffektivitet som skulle följa av att bygga upp verksamhet i egen regi inom Trafikverket.

Kostnaderna riskerar dessutom att bli ännu större då VTI-studiens undersökningsperiod avsåg åren 1999 - 2011. Beräkningar från järnvägsentreprenörerna ger resultat som indikerar att effektiviteten/ produktiviteten har fortsatt att förbättrats efter studiens avslutande, med så mycket som 16 procent. Detta innebär att från det marknaden konkurrensutsattes till idag har produktiviteten ökat med 27 procent, eller med 1,35 procent per år. Om detta förhållande stämmer så riskerar kostnaderna för järnvägsunderhållet att öka med drygt 15 miljarder kronor fram till 2033. Därmed riskerar underhållsskulden på järnvägen att öka ännu mer än vad nationella planförslaget indikerar.

Sammantaget menar Byggföretagen att behoven för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet samt återta eftersatt underhåll på väg och järnväg med råge överstiger den föreslagna ramen om 362 miljarder kronor.

---

<sup>5</sup> Trafikverket: *Kontraktanalys basunderhåll järnväg – långsiktigt hållbara affärer för Trafikverket på den svenska underhållsmarknaden*, 2015:077; *Järnvägsunderhållets organisering*, 2016:145; *Koll på Anläggningen*, SOU 2015:42, Delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation.

<sup>6</sup> Odolinski, K., Smith, A.S.J., (2016). Assessing the Cost Impact of Competitive Tendering in Rail Infrastructure Maintenance Services: Evidence from the Swedish Reforms (1999 to 2011). *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 50, Nr. 1, ss 93-112.

## Nya stambanor måste lyftas ur och finansieras utanför nationell plan

När det kommer till byggandet av nya stambanor är skälen till att lyfta ur och finansiera dem utanför nationell plan fortfarande giltiga. De starkaste skälen till att detta måste göras är:

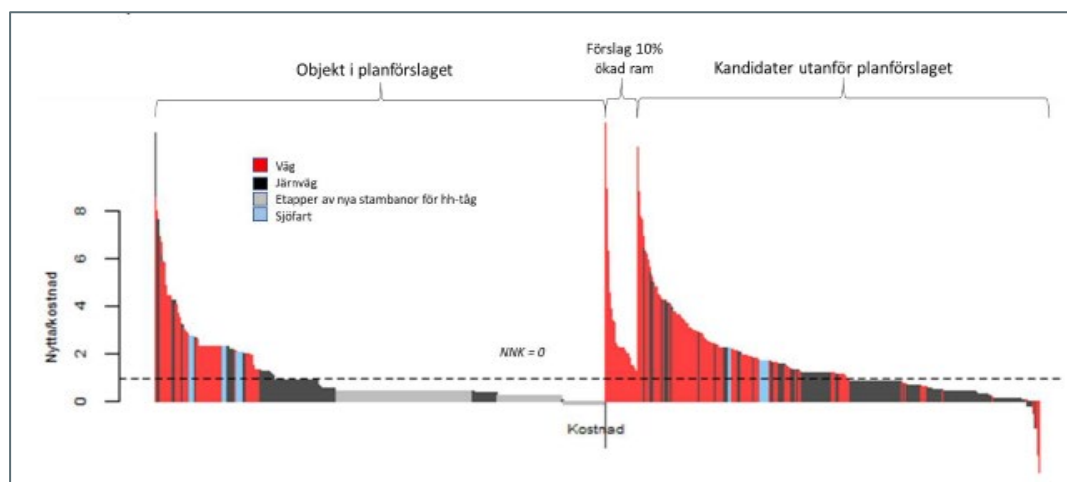
1. Genomförs utbyggnaden av nya stambanor som ett sammanhållet projekt under kortare tid minimeras temporära lösningar. Detta ger förutsättningar för en effektivare utbyggnad till en mycket lägre kostnad.
2. En annan finansieringsform, som medger en snabbare utbyggnad, innebär att nytto i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet realiserar mycket tidigare. När nu stambanorna ska inrymmas i ordinarie plan blir genomförandetiden längre, jämfört med om projektet inte behöver ingå i densamma. I ett optimistiskt scenario är de klara till 2045. Ett mer realistiskt scenario är att de blir färdigställda någon gång under 2060-talet.
3. 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 innebär att många samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder inte ryms i den nya planen. Detta kommer i hög utsträckning även gälla för flertalet framtida nationella planer. Undanträngningseffekterna i infrastrukturanslagen kommer att ge betydande samhällsekonomiska kostnader under lång tid framöver.

Det finns stora problem i ett sedan länge underfinansierat och sårbart befintligt transportinfrastruktursystem. Att komma till rätta med detta kommer att kräva stora ekonomiska resurser och binda upp nationell och internationell kompetens under lång tid framöver. Ett eventuellt byggande av nya stambanor för höghastighetståg bör därför inte finansieras inom ramen för den kommande nationella planen. Varje större projekt, som till exempel Norrbotniabanan, Malmbanan eller Oslo-Stockholm, bör föregås av en noggrann utvärdering avseende organisering, nödvändiga kompetenser, projektering, former för upphandling och lämplig finansiering. På så sätt kan man finna innovativa lösningar för varje enskilt projekt, komma till snabbare resultat och gagna samhällsekonomin i stort. Staten behåller sin rådighet över infrastrukturen, men tar tillvara de externa kompetenser och möjligheter som finns, på ett kostnadseffektivt och innovativt sätt.



## 104 miljarder kronor frigörs om nya stambanor lyfts ur nationell plan

I Trafikverkets förslag till nationell plan har 104 miljarder kronor avsatts för påbörjandet av nya stambanor för höghastighetståg. Dessa medel kan med fördel användas till andra angelägna och samhällsekonomiskt lönsamma projekt inom infrastruktur. Det högra diagrammet i figur 1 visar att det finns ett stort antal samhällsekonomiskt lönsamma projekt att fördela anslag till (alla projekt som ligger över den streckade linjen är samhällsekonomiskt lönsamma, dvs där nyttan är större än kostnaden).



Förutom att använda de frigjorda medlen till enskilda projekt går det även att öka satsningarna på olika trimnings- och miljöåtgärder. I denna del ingår avsättningar till särskilda pottor, bland annat näringslivspotten för järnväg som har varit en mycket lyckad satsning. Trimnings- och miljöåtgärder är något som Trafikverket ser ett stort behov att kunna utföra mer av detta eftersom åtgärderna är både effektiva och prisvärda (överstiger sällan 100 mnkr), vilket gör att Sverige får ut mycket samhällsekonomisk nytta till en relativt liten kostnad.

## Nuvarande och kommande nationell plan binder upp anslag under lång tid framöver

Den nationella planen täcker en lång tidsperiod. Projekten som ingår i planen har kommit olika långt i planering och genomförande. Ny kunskap om till exempel geologiska förutsättningar tillkommer och omprövningar och avvägningar av innehåll i projekten behöver göras under planeringstiden. Allt detta är viktiga anledningar till att innehållet i den nationella planen normalt uppdateras vart fjärde år. Projekt behöver också kunna omprövas om väsentlig ny kunskap framkommit eller att omvärlden förändras och ger helt nya

förutsättningar rörande alltifrån säkerhet till mobilitet och framväxt av nya tillväxtområden m.m.

Det är därför olyckligt att regeringen i direktivet klargjorde att gällande plan ska fullföljas. Om kommande planer får liknande direktiv i framtiden kommer en stor del av de framtida anslagsmedlen vara uppbundna i projekt som ännu är i sin linda och där många kostnadsöverskningar kan uppkomma längs vägen. Vidare finns även risken att ett projekt hinner bli obsolet innan spaden har hunnit sättas i marken.<sup>7</sup> För att kunna möta de idag okända framtidsutmaningarna bör den nationella planen kunna öppnas upp och tillåtas bli mer flexibel.

Byggföretagen anser därför att Trafikverket bör ges möjlighet att ompröva projekt inom gällande (och kommande) plan i ett skede då det fortfarande är möjligt att ändra utformning eller låta projekt utgå ur planen utan att betydande kostnader uppstår. Utgående projekt ska kunna ersättas av andra, mer samhällsekonomiskt lönsamma, projekt. Detta eftersom samhällsekonomisk effektivitet bör vara utgångspunkten i infrastrukturplaneringen, för att maximera samhällsnyttan av skattemedlen.

### 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 Sveriges möjligheter att genomföra planerade satsningar på området. Detta återspeglas i Byggföretagens medlemsundersökningar, där 8 av 10 medlemsföretag anser att det är svårt att hitta personal och 3 av 5 företag har varit tvungna att tacka nej till uppdrag på grund av att de inte hittar nödvändig kompetens.<sup>8</sup> Utmaningarna återfinns särskilt på yrkesarbetarsidan, men även på tjänstemannasidan.<sup>9</sup>

Utmaningarna för branschen försvåras dels av att intresset bland unga för yrkesutbildning sjunkit<sup>10</sup> 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.

En ytterligare risk som Byggföretagen ser på kompetensförsörjningssidan är att **det kan bli svårt att kunna ta in utländska yrkesarbetare (från tredje land) om vissa av de förslag som framkommer i SOU 2021:88<sup>11</sup> rörande kvalificerad arbetskraft inte mjukas upp**, framför allt om definitionen av

<sup>7</sup> Ett klassiskt exempel på när ett projekt hinner bli obsolet innan det är klart var Göta kanal.

<sup>8</sup> Byggföretagens medlemsundersökning 2020.

<sup>9</sup> 63% av medlemsföretagen svarade att yrkesarbetare var den yrkesroll som var svårast att få tag på.

<sup>10</sup> från 51% 2011 till 36% 2021 enligt statistik från Skolverket.

<sup>11</sup> *Ett förbättrat system mot arbetskraftsexploatering m.m.* Slutbetänkande av Utredningen om arbetskraftsinvandring, 2021.

internationell kompetens enbart kommer att avse akademiskt utbildade personer. Då riskerar Sverige att få en stor brist på anläggningsarbetare när de stora järnvägsprojekten i den nationella planen ska börja byggas.

Regeringen har gjort särskilda satsningar på yrkeshögskolan: 2021 prioriterades 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 utbildningsplatser för runt ett 20-tal olika yrkesroller inom anläggning över hela landet, vilket ställer krav på översyn av finansieringen av utbildningsplatserna.

Byggföretagen föreslår därför att det ges riktade medel till Myndigheten för yrkeshögskolan samt högre ersättningsnivåer för anläggningsutbildningar för att komma till rätta med problemet med bristen på yrkesutbildningsplatser inom anläggningsområdet.

### **Konsekvensanalys av en situation med cementbrist**

Cementas anläggning i gotländska Slite står för omkring 75 procent av den cement som används i Sverige.<sup>12</sup> Deras nuvarande, tillfälliga, tillstånd löper ut sista december i år. En ny ansökan för att kunna fortsätta bryta kalksten har skickats in, men tillståndsprocessen drar ut på tiden och det är stor risk att detta tillstånd inte kommer på plats innan årsskiftet. Bedömningen är också att stenen i den aktuella tänken är slut redan innan 31 december i år.

Detta skulle innebära att kalkstensbrytningen i Slite upphör senast vid slutet av året. Cementa har dock kunnat teckna avtal med Nordkalk och kan därmed i dagsläget upprätthålla cirka 25 procent av sin nuvarande cementproduktion i Slite även efter att kalkstensbrytningen i Slite upphör. Om tillstånden för båttransport av kalksten kommer på plats kan produktionen av cement som bäst nå upp till cirka 50 procent av fullskalig produktion.

Cement fungerar som bindemedel när man tillverkar betong. Alternativa bindemedel förekommer, till exempel restprodukter från annan industriell verksamhet. Enligt de regelverk som finns kan inte alternativa bindemedel ersätta cement fullt ut, utan cement är fortsatt ett nödvändigt delmaterial för att kunna tillverka betong som är godkänd enligt svenska standarder. Vinnova har i en rapport<sup>13</sup> kommit fram till att test- och provningsverksamheten för cement och betong riskerar bli en flaskhals i ett läge där ny råvara behöver användas. Forskningsinstitutet RISE har dragit slutsatsen att om byggbranschen ska

<sup>12</sup> Englén T., Cementkrisen- Samhällsekonomiska effekter, WSP, 2022

<sup>13</sup> Westrin, P. Slutrapportering: Uppdrag att kartlägga befintlig test- och provningsverksamhet för cement och betong, Vinnova, 2022.

importera cement till betong kan det ta upp till 2,5 år att genomföra omställningen.<sup>14</sup>

Med begränsad cementtillgång i närområdet, logistiska utmaningar för långväga import samt långa ledtider för testning och prövning av nya betongrecept konstaterar Byggföretagen att möjligheterna att ersätta Slites cementbrytning, med import och/eller att blanda till betong med andra bindemedel, är mycket begränsade.

Det föreligger därför en stor risk för cementbrist i Sverige innan årsskiftet 2022/23. Byggföretagen föreslår mot bakgrund av detta att Trafikverket ska göra en risk- och konsekvensanalys av alla stora, pågående och kommande, infrastrukturentreprenader under åren 2023-2025, utifrån en situation där cementleveranserna halveras. Detta för att kunna ta fram alternativa produktionsplaner eller på andra sätt försöka säkerställa ett bra produktionsflöde när betong blir en bristvara. Analysen bör även innefatta en kartläggning om vilka förordningar och föreskrifter som behöver ändras för att kunna nyttja nya betongrecept, allt för att kunna minimera eventuella störningar under pågående byggnation. Även en säkerhetspolitisk analys bör ingå, givet Gotlands utsatta läge.

### **Säkerställ kapacitetsöverföring och elförsörjning i hela landet**

Sveriges konkurrenskraft och välfärd förutsätter god elförsörjning. En elektrifiering av bland annat vägtransportsystemet är en av de viktigare pusselbitarna för att klara klimatmålen.<sup>15</sup> Trafikverket skriver också att laddinfrastrukturen är en nyckel för att laddbara fordon ska kunna slå igenom på bred front. Det behövs investeringar i statlig väginfrastruktur för elektrifiering, utöver själva laddinfrastrukturen. 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 delen av Sverige är numera historiskt sårbar och elbristen gör redan idag att bland annat industrietableringar försvåras.<sup>16</sup> Nedläggningen av Ringhals 1 och 2 har redan lett till högre elpriser och under Sveriges kallaste vintermånader, när det varit vindstilla, har det varit svårigheter att överhuvudtaget få ihop effektbalansen. Detta har inneburit att Sverige behövt sätta i gång det oljeeldande Karlshamnverket vid flera tillfällen för att inte elsystemet skulle

<sup>14</sup> Malaga, K., Helsing, E., Utgenannt, P. *Kartläggning av befintlig provningsverksamhet för cement och betong i Sverige och bedömning av provningsbehov vid introduktion av nya cement*, RISE Rapport 2022:12.

<sup>15</sup> Ungefär 95 procent av utsläppen från inrikes transporter härrör från vägtrafik. *Källa: Naturvårdsverket*

<sup>16</sup> <https://www.di.se/nyheter/elbrist-hotar-jatteinvesteringarna-i-goteborg-star-infor-ett-krislage/>

kollapsa.<sup>17</sup> Att Sverige numera inte har ett helt tryggt elsystem slår mot hushållen, mot svensk basindustri, mot långsiktig svensk konkurrenskraft samt mot klimatmålen.

Det följer sig naturligt att dagens kapacitetsbrist samt överföringsproblem även blir problematiskt för den framtida transportinfrastrukturbyggnaden. En planerad ny höghastighetsjärnväg får svårt utan tillräckligt med el. Detsamma gäller utvecklingen av nya stadsdelar och 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 ny strategi och plan samt avsätta resurser för:

1. En utbyggnad av överföringskapaciteten av el från norra till södra delarna av landet.
2. En utbyggnad och förstärkning av elnätets kapaciteten.
3. En utbyggnad av ny **planerbar elproduktion** så att hela Sverige kan garanteras en god tillgång på fossilfri el.

### 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 regeringen i sitt beslut om nationell plan inkluderar såväl investeringen i ny isbrytarflotta som driften av isbrytare i den kommande planen.

---

<sup>17</sup> <https://www.nyteknik.se/energi/rekord-i-oljeeldning-pa-karlshamnsverket-det-behovs-7027376>

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. Byggföretagen vill därför vara med att vårda och rusta upp så att Sveriges attraktions- och konkurrenskraft når yttersta världsklass.

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

BYGGFÖRETAGEN



Catharina Elmsäter-Svärd  
Verkställande direktör