

Stockholm 2024-04-15

Landsbygds- och  
Infrastrukturdepartementet  
Dnr LI2023/03919  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.nationellplan@regeringskansliet.se

## Byggföretagens yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

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 inriktningen i Trafikverkets inriktningsunderlag och tillstryker flertalet av de övergripande slutsatserna i rapporten. Byggföretagen vill dock särskilt belysa några synpunkter:

- **Att** det är mest effektivt att rusta och modernisera befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll. Detta under förutsättningen att upphandlingen av underhållsarbetet fortsätter att genomföras på en konkurrensutsatt marknad. Om det framtida underhållet utförs i egen regi kommer en stor del av effektivitetsvinsterna att försvinna. I underhållsarbetet behöver såväl koldioxidutsläpp som infrastrukturens robusthet mot ett klimat i förändring tas i beaktning. 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. Ambitionen måste vara att kunna återta hela det eftersläpande underhållet på järnvägen inom en överskådlig tid. Med Trafikverkets ambitionsnivå kommer järnvägsskulden vara helt åtgärdad runt år 2100.
- **Att** den nya ekonomiska ramen bör som allra **minst vara ca 96 miljarder kronor per år** (2023 års priser). Detta möjliggör ett visst återtagande av eftersatt underhåll på järnväg samt återtagande av hela underhållsskulden på vägsidan. Vidare kan även ett fåtal helt nya tillväxtfrämjande infrastrukturinvesteringar initieras inom landet.
- **Att** Trafikverket måste fokusera på att höja sin genomförande förmåga och att alternativa finansierings- och genomförandeformer är en viktig del för att detta ska vara möjligt. Den årliga budgetprocessen med anslagstilldelning sätter ofta käppar i hjulet för långsiktiga projektplaner. Även plan- och tillståndsprocesser behöver ses över för att få en bättre framdrift i stora och komplexa infrastrukturprojekt.

- Förutom alternativfinansiering så föreslår Byggföretagen, i enlighet med Svenskt Näringsliv, att skuldankaret i de offentliga finanserna ska överordnas saldomålet och ett balansmål införs. Det innebär att om skuldankaret exempelvis sätts till 40 procent av BNP så skulle över 500 miljarder kronor kunna frigöras över en 10-årsperiod för tillväxtinvesteringar i bland annat infrastruktur och kraftförsörjning.
- 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. En brasklapp bör dock läggas till och det avser infrastrukturprojekt som har bäring på rikets säkerhet, kopplat till medlemskapet i NATO. Dessa kan ju kalkylmässigt vara olönsamma, men där ska andra bedömningsgrunder råda.
- **Att kompetensförsörjning och attraktivitet kräver insatser.** Byggföretagen delar Trafikverkets bedömning att det råder kompetensbrist inom hela infrastruktursektorn. För att hantera detta behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen. Vi delar synen att Trafikverket bör få i uppdrag att fortsätta driva Järnvägscollege. Konceptet behöver dock utvärderas efter att den fyraåriga testperioden är över och innan beslut tas om konceptet ska utvidgas till andra yrkesroller på anläggningsidan.
- **Att utbyggnaden av vuxenutbildning haltar inom yrken som t.ex. vägarbetare och att flertalet gymnasieskolor erbjuder endast träarbetare och måleri som examensvägar från bygg- och anläggsprogrammet.** Byggföretagen anser därför att det krävs särskilda satsningar på vuxenutbildning samt yrkeshögskola mot väg, järnväg och övrig anläggningsverksamhet. Även högskole- och universitetsutbildningar behöver prioriteras inom detta område. I rådande läge är det därför också **olyckligt att regeringen avser gå vidare med förslaget rörande ett höjt lönegolv för arbetskraftsinvandrare.** Detta kommer att försvåra för entreprenörerna att tillgodogöra sig all den kompetens som Sverige kommer att behöva om alla stora projekt inom anläggningsbranschen ska fullföljas.
- Byggföretagen stödjer Svenskt Näringslivs linje att en fördjupad analys av transportsektorns klimatomställning behövs, och den styrmedelsutredning som aviserats i regeringens klimathandlingsplan bör därmed utgöra utgångspunkten i en sådan analys. Detta så att fler fysiska åtgärder genomförs och att klimatanpassningsperspektivet är närvarande när drift- och underhållsåtgärder planeras.

## 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. En förbättrad kapacitet leder till en förbättrad konkurrenskraft, vilket innebär att investeringarna i svensk infrastruktur behöver öka.

Satsningar på underhåll av befintlig järnväg, väg, flygplatser och hamnar står inte i motsatsförhållande till nyinvesteringar i densamma. Landets beredskapsförmåga måste säkras i takt med att det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde och i hela världen försämras. Kraven som ställs från ett samhälle i tillväxt, med stora industriinvesteringar, klimatsäkring, Nato-anslutning och ökande transporter till och från Europa har ökat markant.

Av dessa anledningar anser Byggföretagen 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 infrastrukturskuld som byggts upp under decennier kommer därmed inte att åtgärdas inom en överskådlig framtid.

Detta gäller särskilt på järnvägssidan där Trafikverkets bedömning är att endast en skuld om 12 miljarder kronor kan återtas, oavsett om ramtilldelningen blir +10 % eller +20 %. På vägsidan bedömer Trafikverket att de kan återta hela underhållsskulden om 35 miljarder kronor om ramnivån blir +20%.

Byggföretagen anser i likhet med bland annat Svenskt Näringsliv (SN) och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) att ambitionsnivån bör vara högre än 12 av de totalt 91<sup>1</sup> miljarder kronor. Denna nivå implicerar att hela underhållsskulden på järnvägen skulle vara återtagen år 2100, om inte Trafikverket kan förbättra sin operativa förmåga över tid.

Byggföretagen har tillsammans med FSJ i flera tidigare remissvar rörande framtidens järnvägsunderhåll efterfrågat att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet. Med ökade medel för reinvesteringar och nya modeller för upphandling kan järnvägen rustas upp och det eftersatta underhållet minskas och en uppgradering av signalsystemet kan ske. Med en långsiktig underhållsplan där Trafikverket tar fram nya modeller för upphandling skapas ett viktigt verktyg för att återta det eftersläpande underhållet.

För att entreprenörerna skall kunna planera och investera i kapacitet behövs långsiktiga och tydliga investerings- och underhållsplaner. När det gäller dyra maskiner som tex spårriktnings- och ballastreningsmaskiner samt underhållståg är det viktigt att entreprenören vet att de har uppdrag på flera års sikt. Nuvarande underlag räcker inte för att fatta dessa viktiga och kraftigt ekonomiskt påverkande beslut. För att komma till rätta med det eftersatta underhållet och även kortsiktigt öka effektiviseringen krävs en långsiktig planeringshorisont. Detta är ett mycket bättre sätt att planera järnvägsunderhåll på och skapar även ett gediget underlag för en långsiktig finansiering.

Förutom ovanstående förslag står även Byggföretagen och FSJ 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 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 den befintliga ekonomiska ramen och ramförslaget behöver höjas.

---

<sup>1</sup> Trafikverket bedömer att den totala underhållsskulden på järnväg är 91 miljarder kronor (2023-års pris)

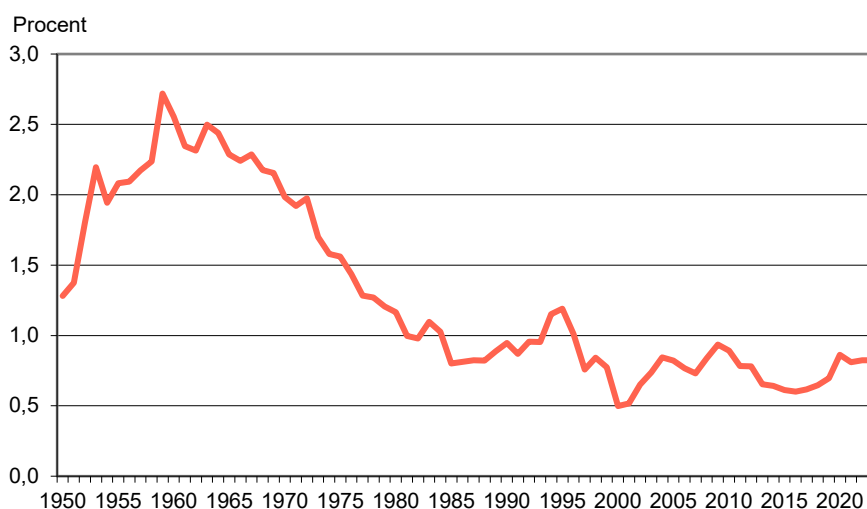
## Den ekonomiska ramen behöver höjas

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

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.<sup>2</sup>

Från 1970-talet och framåt började infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP att sjunka. 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 transportinfrastrukturen, utan BNP-andelen har varit relativt konstant och i genomsnitt 0,7 procent sedan början av 2000-talet fram till idag.

Diagram 1. Statliga infrastrukturinvesteringar som andel av BNP, 1950-2023



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, befolkningen växer, klimatförändringar ökar förslitningen och Sverige behöver även rusta upp transportsystemet inom ramen för Nato-samarbetet. Sverige behöver därför under närmare två decennier åter öka investeringsnivån för att ta ett nytt kapacitetssteg och lägga grunden för framtida tillväxt, välbefinnande och säkerhet.

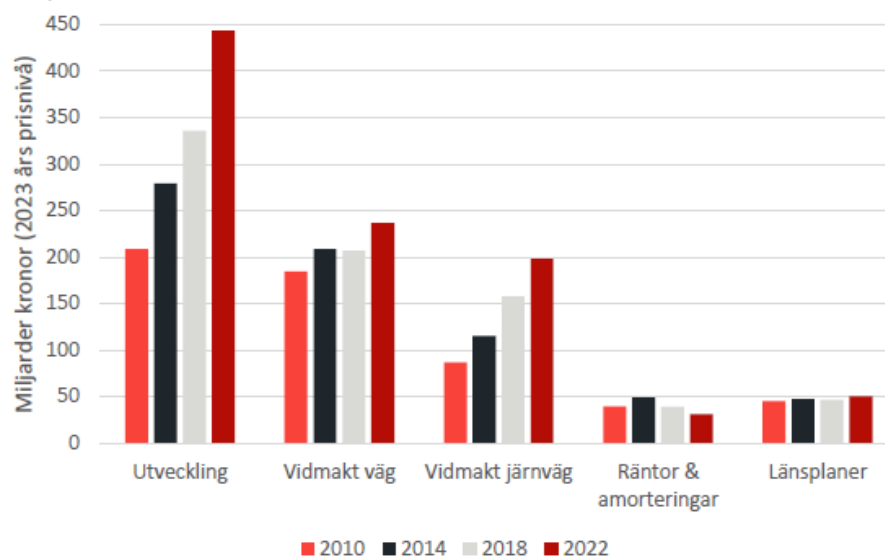
<sup>2</sup> Andelen var klart mycket större mellan mitten av 1850- och 60-talet när Sveriges järnvägsnät började byggas.

Dagens ambition som innebär att det i genomsnitt ska satsas 80 miljarder kronor årligen under en 12-årsperiod, **minst behöver höjas till 96 miljarder årligen**. Detta innebär att det årliga framtida anslaget, som minst, behöver höjas med 16 miljarder kronor realt (dvs +20% jmf med dagens ram).

### Medlen måste omsättas till verklig produktion

De totala ekonomiska medlen i anslag till nationell plan har ökat i såväl absoluta som relativa värden sedan den första planen 2010. Det totala anslaget har ökat från 566 miljarder till 959 miljarder kronor vilket är en relativ ökning på 70 procent (i 2023 års priser). Anslaget till länsplaner har ökat 12 procent medan vidmakthållande till väg och järnväg har ökat med 28 respektive 128 procent. Anslaget till vidareutveckling (exklusive länsplaner samt räntor och amorteringar) har stigit med 112 procent under dessa 12 år.

**Diagram 2**, Fördelning av anslag i Nationella planer 2010–2022 i 2023 års priser



Källa: WSP<sup>3</sup>

Andelen av medlen till vidmakthållande av den totala fördelningen har dock sjunkit från 48 till 45 procent från år 2010 till 2022. Vidmakthållande av väg sjönk från 33 till 25 procent av den totala fördelningen, medan vidmakthållande av järnväg ökade från 15 till 21 procent.

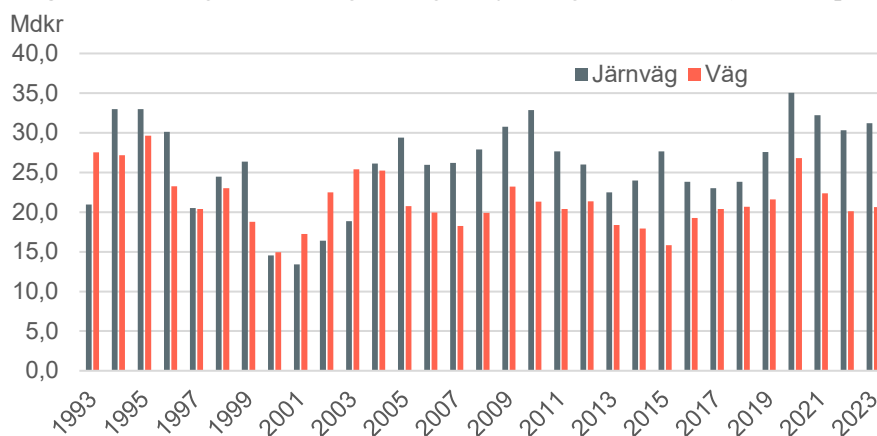
Trots en kontinuerligt höjd ramnivå kan Byggföretagen tyvärr konstatera att detta inte har givit motsvarande utveckling på verkligt underhåll och nyinvesteringar.

Enligt nationalräkenskaperna investerade staten 21,3 miljarder kronor i vägar respektive 32,9 miljarder i järnvägar 2010 (2023 års priser). För 2023 var

<sup>3</sup> WSP (2024) *Genomlysning av svensk infrastruktur och infrastrukturplanering inför planperioden 2026–2037*, Kunskapsunderlag framtaget av WSP för Svensk Näringsliv 2024-02-09.

volymerna 20,6 miljarder för väg resp. 31,2 miljarder för järnväg. Det innebär en minskning med -3,3 procent för väg resp. -5,1 procent för järnväg under perioden då utvecklingsramen (dvs nyinvesteringar) utökats med 112 procent. Faktum är att det 2023 investerades mindre i väg och järnväg än under 1994-95 då 1990-talskrisen var som värst. Se diagram nedan.

**Diagram 3**, Statliga investeringar i väg och järnväg 1993–2023 (2023 års priser)



Källa: SCB (NR), Byggföretagen

Ovan belyser problemet med infrastrukturprocessen och det stora beroendet av anslagsfinansiering. Anledningen till att utvecklingsramen har ökat kraftigt under ett decennium är att ett fåtal mycket stora projekt funnits med i planeringen, men aldrig kommit tillskott. Dessa har hela tiden rullats framåt i tiden och ramen har följt med. Detta är det ena problemet.

Det andra problemet rör finansieringen som främst sker genom anslag. Nuvarande investeringsram är på totalt 522 miljarder kronor i 2023 års priser, vilket innebär att den genomsnittliga ekonomiska ramen är på 43,5 miljarder kronor per år. I regeringens investeringsplan från höstens budgetproposition går det att utläsa att anslagen till både väg- och järnvägsinvesteringar är betydligt lägre än vad ramarna medger (se tabell 1 nedan). Detta är ett återkommande problem, att när det årligen ska budgetförhandlas hamnar anslagen till transportinfrastruktur ofta långt under vad de ekonomiska ramarna medger, därav sker det ingen kontinuerlig ökning av infrastrukturinvesteringarna.

**Tabell 1** Investeringsplan för Trafikverket, mkr

	Utfall 2022	Prognos 2023	Budget 2024	Beräknat 2025
Järnvägar	19 630	18 632	16 894	18 221
Vägar	13 191	15 066	14 004	13 474
<b>Summa</b>	<b>32 822</b>	<b>33 698</b>	<b>30 898</b>	<b>31 694</b>

Källa: Regeringens budgetproposition för 2024 (Prop. 2023/24:1, Utgiftsområde 22, s.50)

En konsekvens av de ovanstående problem är att genomförandeförmågan blir för låg i Sverige. Det gäller för både nyinvesteringar och underhåll, framför allt på järnvägssidan. För järnvägsunderhållet kunde inte Trafikverket tillgodogöra sig de medel som tilldelats under 2022, vilket innebar att de återsände 750 miljoner kronor som var öronmärkta för järnvägsunderhåll. Byggföretagen tycker därför det är bra att Trafikverket ska fokusera på att öka sin operativa förmåga inom järnvägsunderhållet.

Detta räcker dock inte och regering och riksdag borde även fokusera på att öka genomförandeförmågan avseende utvecklingsprojekten också. Idag tar det alldeles för lång tid att färdigställa ett stort infrastrukturprojekt, framför allt inom järnväg. Ett exempel (av flera) är den två mil långa järnvägssträckan mellan Kallhäll och Tomtebodas, där ett nytt dubbelspår håller på att byggas. Byggstart skedde 2012 och på grund av olika anledningar bedöms hela sträckan kunna bli färdigbyggd först runt år 2042 (kvar att bygga är sträckan Spånga-Huvudsta), dvs en total byggtid på runt 30 år för 20 km järnvägsspår.

Av denna anledning är det därför nödvändigt att regeringen öppnar upp processen rörande omprövningar av projekt som finns i den nationella planen och tar tag i plan- och tillståndsfrågan, som många gånger är orsaken till att det blir flera års långa byggstopp i projekt som redan startats.

#### *Omprövning av projekt*

Byggföretagen ser mycket positivt på Trafikverkets önskan att planeringsprocessen ska fungera mer som den från början var avsedd att göra, dvs att kunna ompröva och prioritera mellan projekt varefter kostnader och nyttor klarnar. Om nuvarande planeringsprocess fortsätter kommer en stor del av de framtida anslagsmedlen vara uppbundna i projekt som fortfarande är i sin linda och där många kostnadsövertäckningar kan uppkomma längs vägen. Vidare finns även risken att ett projekt hinner bli obsolet innan spaden har hunnit sättas i marken.<sup>4</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.

---

<sup>4</sup> Ett klassiskt exempel på när ett projekt hinner bli obsolet innan det är klart var Göta kanal.



*Effektivare plan- och tillståndsprocess*

För att infrastrukturprojekt ska kunna genomföras som planerat är det av mycket stor vikt med fungerande plan- och tillståndsprocesser. Dagens system behöver ses över och reformeras för att fungera mer ändamålsenligt (dvs att processen blir effektivare och mer förutsägbar än idag). Det finns en hel del att göra men ett axplock är att:

- Stärk samrådets roll och tyngd, genom att godkänna samrådsprocessen tidigare och begränsa antalet yttranden samt koppla dessa till samrådet.
- Ett mer samordnat handlägningsansvar hos prövningsmyndigheten och låta stora projekt prövas som en sammanhängande enhet (dvs endast ett miljötillstånd för hela Norrbotniabanan tex). Tillståndsprövningen behöver även digitaliseras.
- Prövningsmyndigheterna bör uppmuntras att utnyttja lagens utrymme för rimlighetsavvägning. Vidare behöver rimlighetsbedömningen utvecklas så att genomförandetiden och den ekonomiska aspekten för den som söker tillstånd vägs in. Detta för att göra exempelvis lokaliseringstudien mer relevant, avgränsa omfattningen på utredningen och undvika att vissa utredningar tar flera år.
- Begränsa rätten att överklaga om miljöpåverkan inte är betydande. Vid fall där påverkan inte är betydande för närboende skulle en möjlighet för snabbare process kunna vara att närboende inte har rätt att överklaga det specifika tillståndsbeslutet.

Byggföretagen anser att genom omprövning och en effektivare planprocess så kan genomförandeförmågan höjas högst väsentligt när det kommer till att starta och färdigställa infrastrukturprojekt till en stor samhällsekonomisk nytta.

## Finansiering och alternativa genomförandeformer

Att genomföra både en upprustning samt nyinvesteringar i våra transportinfrastrukturanläggningar kräver mycket resurser. Det vore därför önskvärt att den statliga budgeten kompletteras med alternativa finansieringsformer, vilket skulle möjliggöra ett förhållningssätt där anslagsfinansiering främst täcker underhåll medan nya och omfattande infrastrukturprojekt genomförs med hjälp av alternativ finansiering (exempelvis lånefinansiering, brukaravgifter, ägarbyte, OPS m.m.). Trafikverket beskriver möjligheterna endast översiktligt och främst rörande möjligheterna avseende statlig lånefinansiering. Med hänsyn till regeringens direktiv och näringslivets stora intresse för ytterligare resurser till både underhåll och utbyggnad är Trafikverkets försiktiga hållning något överraskande. Det finns t.ex. en statlig utredning, SOU 2017:13 *Finansiering av infrastruktur med privat kapital?*, som Trafikverket kunde ha inspirerats av när de utredde möjligheterna kring alternativ finansiering.

Genom användandet av alternativa finansieringsformer ges möjligheter att tidigarelägga genomförandet av infrastrukturprojekt och realisera samhällsnyttorna tidigare. Om finansieringsformen dessutom kompletteras med en ”alternativ” genomförandemodell finns stora möjligheter till ett effektivare och snabbare genomförande. Detta är inget nytt utan har provats med gott resultat sedan tidigare i Sverige. Ett exempel är bygget av Botniabanan, som organiserades som ett eget projektbolag, Botniabanan AB, med en stabil finansiering över byggtiden. Utvärderingar visar att några av de stora fördelarna med denna typ av organisering ger en fokuserad organisation och personal med enbart fokus på projektet. Det blir därmed ett ännu större fokus på att leverera ett projekt i tid och till en fastställd budget. Vidare gör en solid finansiering (i detta fall genom lånefinansiering) under hela projektiden, att ”gasa-/bromsa-problematiken” kunde undvikas (dvs. undvika beroenden med andra nationella infrastrukturprojekt som anslagsfinansieras). Därmed kunde både tidplan och budget hållas för bygget av Botniabanan (ej inräknat upprustningen av Ådalsbanan). Vidare kan även inspiration hämtas från Norge och deras ”Nye Veier”-koncept som är ett bra exempel på hur transportinfrastruktur bättre kan projekteras, organiseras och finansieras. Ett förslag skulle därmed vara att regeringen bryter ut ett fåtal väl valda infrastrukturprojekt och exempelvis lägger ansvaret för dessa projekt direkt under ett lämpligt departement.

Byggföretagen anser därför, i likhet med SN, att alternativa finansierings- och genomförandeformer kan påskynda utvecklingen av infrastrukturen och att det även kan ge ökade möjligheter för ett effektivare genomförande. Alternativ finansiering är framför allt attraktivt i de fall kostnaden för investeringen kan återbetalas över tid, till exempel genom trafik- eller biljettintäkter.

## **Balansmål för att frigöra resurser till tillväxtfrämjande investeringar**

Sverige står inför ett omfattande behov av tillväxtorienterade investeringar och för att kunna frigöra relativt stora resurser till detta börjar det bli dags att reformera det finanspolitiska ramverket.

Överskottsmålet är en del av det finanspolitiska ramverket, som infördes efter krisen på 1990-talet. Målet har ändrats vid flera tillfällen och 2016 enades samtliga riksdagspartier utom Sverigedemokraterna om ett nytt, uppdaterat ramverk. Det nya målet anger att de offentliga finanserna ska visa ett överskott på 0,33 procent av BNP över en konjunkturcykel. Dessutom finns även ett skuldankare, som slår fast att den samlade skulden inom offentlig sektor långsiktigt ska vara runt 35 procent av BNP. Skuldankaret tillåter ett intervall på plus/minus 5 procent för den offentliga skulden.

Överskottsmålet är dock överordnat skuldankaret varför statskulden över tid ändå fortsätter att sjunka. För 2023 var Sveriges offentliga bruttoskuld drygt 31 procent av BNP, vilket är lägre än skuldankaret och långt under de konvergenskrav som EU har ställt upp.

En reform av det finanspolitiska ramverket skulle möjliggöra att stora resurser kan tillföras Sverige under en begränsad tid.

Byggföretagen stödjer Svenskt Näringslivs syn i denna fråga och ett förslag är därför att man sätter ett skuldmål istället för ett överskottsmål. Sedan införs ett balanskrav som ett medel för att bibehålla skuldmålet.

Om skuldmålet sätts till 40 procent av BNP så skulle Sverige i dagsläget kunna gå med 1 procent underskott i 9 år för att nå upp till skuldmålet och därefter träder balanskravet in när skuldmålet uppnåtts. Det innebär att minst 566 miljarder kronor skulle kunna frigöras åt tillväxtinvesteringar i bland annat infrastruktur och kraftförsörjning det kommande decenniet.

## Kompetensförsörjning

För att bygga och underhålla infrastruktur krävs en mängd olika yrkesroller, från väg- och anläggningsarbetare till anläggningsingenjörer.

Kompetensförsörjningen är därför en av de största utmaningarna för Sveriges möjligheter att genomföra planerade satsningar på området anser både vi och FSJ. Detta har även återspeglats i Byggföretagens tidigare medlemsundersökningar, där 8 av 10 medlemsföretag ansåg att det var svårt att hitta personal och 3 av 5 företag hade varit tvungna att tacka nej till uppdrag på grund av att de inte hittade nödvändig kompetens.

Än alarmerande är att bland Byggföretagens medlemmar som försökte rekrytera under 2023 så upplevde 72 procent det som svårt eller mycket svårt att rekrytera nya medarbetare och bland installatörsföretagens medlemmar var siffran ännu högre, hela 83 procent upplevde det som svårt.<sup>5</sup> Huvudskälen är framför allt brist på personer med rätt yrkeserfarenhet och detta i ett läge när byggkonjunkturen får betraktas som mycket svag.

Utmaningarna för branschen försvåras dels av att intresset bland unga för yrkesutbildning sjunkit<sup>6</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. Det finns även kvalitetsutmaningar inom vuxenutbildningen där utbildningarna utformas efter Skolverkets kursplaner och inte efter näringslivets behov. Detta står i skarp kontrast till anläggningsutbildningar på yrkeshögskolan, där kvaliteten är högre och hela 91 procent av de studenter som examinerade inom anläggning kom i arbete under fjolåret.<sup>7</sup>

En ytterligare besvärande omständighet är att det fortfarande saknas utbildningsplatser för runt ett 20-tal olika yrkesroller inom bygg och anläggning över hela landet, vilket ställer krav på översyn av finansieringen av utbildningsplatserna. Vidare saknas även övningsanläggningar för järnvägen, idag finns endast en (1) övningsanläggning som är placerad i Ängelholm.

Byggföretagen anser därför i likhet med FSJ att Trafikverket tilldelas medel för att möjliggöra etablering av ytterligare en övningsanläggning. Vidare föreslår Byggföretagen att det ges riktade medel till Myndigheten för yrkeshögskolan samt högre ersättningsnivåer för anläggningsutbildningar för att komma till rätta med problemet med den fortsatta bristen på yrkesutbildningsplatser inom anläggningsområdet.

<sup>5</sup> Sid 18. Svenskt Näringsliv (2024) *Kompetens - var god dröj*, Rekryteringsenkäten 2023/2024

<sup>6</sup> från 51% 2011 till 33% 2023 enligt statistik från Skolverket.

<sup>7</sup> <https://www.myh.se/publikationer/omradesanalys-2023-anlaggning>

En ytterligare risk som Byggföretagen ser på kompetensförsörjningssidan är att **det kommer bli svårt att ta in utländska yrkesarbetare (från tredje land) om förslaget rörande höjt lönegolv som framkommer i SOU 2024:15<sup>8</sup> införs**. Lönegolvet som avser medianlönen i Sverige (34 200 kr för 2022) är högre än vad kollektivavtalet på yrkesarbetarsidan stipulerar. Detta förslag riskerar därför försvåra rekryteringen av specialiserade yrkesarbetare när de stora järnvägsprojekten i den nationella planen ska börja byggas.

Byggföretagen uppmanar därför regeringen att inte gå vidare med detta förslag framför allt i tider när det kommande kompetensbehovet i branschen är stort.

Avseende pilotprojektet järnvägscollege anser Byggföretagen och FSJ att detta är ett viktigt och positivt initiativ samt att Trafikverket ska få fortsätta med pilotstudien. Byggföretagen anser dock att college-konceptet behöver utvärderas efter den fyraåriga piloten är avslutad. **Collegekonceptet bör inte utvidgas till andra yrkesroller** inom anläggningssidan i nuläget. Syftet med ett college är att detta efter några år ska ge resultat i form av nya utbildningar, ökat söktryck och bättre geografisk spridning. Byggföretagen anser att i samband med utvärderingen bör konceptet ändras så att företagets roll ses över och stärks; från en rådgivande till en beslutande roll.

---

<sup>8</sup> *Nya regler för arbetskraftsinvandring m.m.* Betänkande av Utredningen om en behovsprövad arbetskraftsinvandring, 2024.

## **Klimatneutral och klimatanpassad infrastruktur**

Trafikverkets inriktningsunderlag behöver i högre grad linjera med Sveriges klimatmål och visa hur den statliga transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 ska bidra till att målen nås. Den statliga transportinfrastrukturplaneringen har stor möjlighet att påverka uppfyllandet av klimatmålen. I den klimatpolitiska handlingsplanen beskrivs hur en ökad transporteffektivitet kan nås. I handlingsplanen beskrivs vidare att flera åtgärder och insatser behövs för en ökad transporteffektivitet och att transportinfrastrukturplaneringen är en viktig del. Byggföretagen saknar en beskrivning av hur och när detta ska omsättas i handling och stödjer därför SN:s linje om att en fördjupad analys av transportsektorns klimatomställning behövs och den styrmedelsutredning som aviserats i regeringens klimathandlingsplan är därför central. Trafikverket är en av de drivande aktörerna i bygg- och anläggningssektorns Färdplan för fossilfri konkurrenskraft och genom myndighetens verksamhet har Trafikverket stor rådighet över utsläppen som sker i den egna verksamheten och i bygg- och anläggningssektorns värdekedja.

I inriktningsunderlaget konstateras att Trafikverket har ett påtagligt behov av att arbeta med klimatanpassning, såväl på kort som lång sikt. Infrastrukturen behöver vara robust i de pågående klimatförändringarna. Byggföretagen vill betona vikten av att detta omsätts i praktiken så att fler fysiska åtgärder genomförs och att klimatanpassningsperspektivet är närvarande även när drift- och underhållsåtgärder planeras.

### 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 nå vårt klimatmål. Det övergripande transportpolitiska målet är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Transportsystemet skapar tillgänglighet för medborgare och företag, men en väl fungerande infrastruktur stärker även investeringsklimatet i hela landet. Det är därför 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](mailto:johan.deremar@byggforetagen.se) alt. 070-55 86 744.

BYGGFÖRETAGEN



Catharina Elmsäter-Svärd  
Verkställande direktör