



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## LOs yttrande över Remiss angående Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

### Sammanfattning av LOs ställningstaganden

- LO anser att regeringen bör öka anslagen för infrastrukturen. Ramnivån bör som ett minimum sättas så att järnvägens underhållsskuld betas av i så snabb takt som möjligt. Det är också tydligt att kostnadsramen behöver ge utrymme för nysatsningar, vilket innebär en väsentligt högre kostnadsram än idag.
- LO anser att infrastrukturplaneringen i högre grad behöver utgå från de behov av utveckling infrastrukturen som nyindustrialiseringen medför.
- LO anser att det produktivetsarbete som Trafikverket nu gör är mycket viktigt, och behöver stärkas ytterligare.
- LO anser att staten bör återta kontrollen över järnvägsunderhållet både för att åstadkomma bättre kostnadskontroll och för att stärka beredskapen. För att stärka beredskapen bör det också undersökas närmare hur den statliga rådigheten över järnvägen kan ökas även på andra sätt.
- LO anser att inriktningsunderlaget underskattar utmaningen med kompetensförsörjning och dåliga arbetsvillkor i ett flertal av de arbetaryrken som är centrala för fungerade transporter i samband med höjd beredskap.
- LO anser att infrastrukturplaneringen i högre grad behöver ta sin utgångspunkt i att transportsektorns klimatmål ska nås. LO anser att ett större fokus behöver läggas på att utveckla ett transporteffektivt samhälle som säkerställer god tillgänglighet för alla oavsett var man bor eller vad man har för inkomst. Infrastrukturplaneringen bör övergå till att vara målstyrd istället för prognosstyrd och transportsystemet konsekvent planeras i riktning mot ett mer transporteffektivt samhälle.
- För att säkerställa kompetensförsörjningen till såväl utveckling som drift och underhåll av transportinfrastrukturen anser LO att yrkesutbildningen behöver byggas ut kraftigt, antalet deltagare i

yrkesinriktad arbetsmarknadsutbildning ska utökas, samt att Arbetsförmedlingens kapacitet att anvisa arbetslösa till studier måste förstärkas. Transport- och infrastruktursektorn behöver också göras mer attraktiv genom bättre arbetsvillkor.

- LO anser att Trafikverket behöver ta ett större ansvar för att följa upp upphandlingar så att goda arbetsvillkor säkerställs och arbetslivskriminalitet upptäcks och förhindras.
- LO anser att underhåll av järnvägar i öst-västlig riktning som är centrala för industrins transporter behöver påskyndas.
- LO anser att infrastrukturplaneringen behöver säkerställa tillräcklig isbrytarkapacitet för befintliga och kommande industrisatsningar.

### **LOs ställningstaganden**

LO har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2026-2037 och vill framföra följande synpunkter till regeringen med anledning av underlaget.

#### **Utöka kostnadsramen**

LO anser att regeringen bör öka anslagen för infrastrukturen. Ramnivån bör som ett minimum sättas så att järnvägens underhållsskuld betas av i så snabb takt som möjligt. Dessutom bör dagens investeringskvot i relation till BNP värnas.

Det är också tydligt att kostnadsramen behöver ge utrymme för nysatsningar, vilket innebär en väsentligt högre kostnadsram än idag. En bedömning av den exakta ramnivån för infrastrukturanslagen behöver dock också ta hänsyn till de andra nödvändiga investeringar som Sverige står inför samt vilka finansiella och reala resurser dessa kommer att ta i anspråk.

Det är oacceptabelt att inte klara vidmakthållandet av den svenska infrastrukturen. Kunskapsmyndigheten Trafikanalys' uppföljning av de transportpolitiska målen visar att utvecklingen går åt fel håll när det gäller att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem.<sup>1</sup> Ny statistik visar också att järnvägens punktlighet är rekordlåg.<sup>2</sup> Förbättringsbehoven är alltså stora.

En välfungerande infrastruktur är ett av de viktigaste näringspolitiska instrumenten för att gynna tillväxt och sysselsättning i vårt land. Det är nödvändigt att höja anslagen för kommande planperiod för att både upprätthålla och förbättra funktionaliteten i infrastrukturen samt fullfölja

<sup>1</sup> Trafikanalys (2023) Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023. Rapport: 2023:5  
Datum: 2023-04-14

<sup>2</sup> Trafikanalys (2024) Punktlighet på järnväg.

intentionerna i gällande plan om infrastrukturens utveckling. Det handlar både om att stärka möjligheterna att verka för befintligt näringsliv, men också om att skapa goda förutsättningar för nyetableringar. Därutöver skapar utvidgade arbetsmarknadsregioner nya behov för människor som ska resa till och från sitt arbete.

Tågtrafiken är avgörande för att de vidgade arbetsmarknadsregionerna ska fungera i människors vardag. Lika viktigt kommer det vara för näringslivets möjlighet till klimatneutrala transporter. En betydelsefull förutsättning för möjligheten att flytta olika former av transporter från bil och flyg till tåg är det finns tillit till systemen och att transportmedlet levererar det som förväntas. Nuvarande utveckling, där järnvägens funktion urholkas alltmer, behöver brytas.

LO delar Trafikverkets bedömning att det är prioriterat att upprätthålla befintlig infrastrukturens funktionalitet, och att det är nödvändigt att så snabbt som möjligt komma ikapp med det eftersatta underhållet på både väg och järnväg. LO anser att övergripande tekniska system som är avgörande för infrastrukturens fortsatta funktion, såsom järnvägens signalsystem, ska prioriteras och kvalitetssäkras.

LO är positiv till Trafikverkets förslag att särskilt öka anslagen till länsplanerna, för att främja den regionala utvecklingen.

LO är kritisk till krav på regional och kommunal medfinansiering eftersom det ökar skillnaderna mellan olika delar av landet genom att de ekonomiska möjligheterna kan ändra prioritetsordningen. Dessutom kan de ske på bekostnad av det kommunala vägnätets underhåll.

### **Anpassa infrastrukturplaneringen till näringslivets omställning**

Infrastrukturen är central för att skapa goda förutsättningar för de stora nyetableringar av industrier som sker som en följd av näringslivets gröna omställning. Det handlar både om möjligheter för godstransporter och om att människor ska ha möjlighet att ta sig till nya arbetsplatser. Nyindustrialiseringen är på flera platser mer omfattande än vad Trafikverket anger och infrastrukturplaneringen bygger idag i för hög grad på prognoser baserade på historiska data som inte stämmer med den faktiska utvecklingen.

LO anser att infrastrukturplaneringen i högre grad behöver utgå från de faktiska behov av utveckling av infrastrukturen som nyindustrialiseringen medför.

### **Öka produktiviteten**

Samtidigt som kostnadsramen behöver öka är det också centralt att säkerställa att vi får mer infrastruktur för pengarna. LO anser därför att det produktivetsarbete som Trafikverket nu gör är mycket viktigt, och behöver stärkas ytterligare. Som påtalas i inriktningsunderlaget har produktivetsutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn varit svag under lång tid. Då Trafikverket har en så dominant ställning i sektorn faller en tydlig del av ansvaret för utvecklingen på myndigheten och sättet som verksamheten organiseras.

Vid sidan av organisationsfrågorna som myndigheten äger framstår det som särskilt angeläget att Trafikverket exempelvis föreslår förändringar i lagstiftning som regeringen kan överväga för att förbättra produktiviteten. Detta kan till exempel handla om justeringar i miljölagstiftningen för att underlätta hantering av deponi.

### **Återta kontrollen över järnvägsunderhållet**

Ett flertal utredningar har framhållit att det sätt som järnvägsunderhållet organiseras idag medför en rad problem. Staten får inte järnvägsunderhåll i den omfattning som är rimligt givet avsatta resurser; incitament för förebyggande underhåll saknas och Trafikverkets roll som beställare gör att kunskaper om järnvägen urholkas.<sup>3</sup> LOs erfarenhet är att upphandling kräver en väsentlig egen know-how inom den egna organisationen. Det är rimligt att pröva om en bättre kostnadskontroll kan uppnås genom att delar av underhållsverksamheten sköts i egen regi. LO anser därför att staten – helt eller delvis – bör återta kontrollen över underhållet.

### **Planera för minskad klimatpåverkan, ökad transporteffektivitet och ökad tillgänglighet**

LO anser att infrastrukturplaneringen i högre grad behöver ta sin utgångspunkt i att transportsektorns klimatmål ska nås och att transportsektorn ska bidra till Sveriges åtaganden för att nå EUs klimatmål samt Sveriges långsiktiga klimatmål. Snabb elektrifiering och ökad andel förnybara bränslen är centrala verktyg för att minska transporternas klimatpåverkan, men är som Trafikverket anger inte tillräckliga. Ett alltför stort fokus på ekonomiska styrmedel för att minska utsläppen från transporter har negativa fördelningspolitiska effekter, och motverkar en rättvis omställning av transportsystemet. LO anser att ett större fokus

---

<sup>3</sup> Statens Offentliga Utredningar 2013:83. En enkel till framtiden? Delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation.; Statens Offentliga Utredningar 2015:42. Koll på anläggningen; Statens Offentliga Utredningar 2015:110. En annan tågordning – bortom järnvägsknuten; Statens Offentliga Utredningar 2020:18. Framtidens järnvägsunderhåll; Riksrevisionen (2020) Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser. Riksrevisionens rapport 2020:17

behöver läggas på att utveckla ett transporteffektivt samhälle<sup>4</sup> som säkerställer god tillgänglighet för alla oavsett var man bor eller vad man har för inkomst.

I inriktningsunderlaget utgår Trafikverket från prognoser om att resandet med personbil kommer att öka med 25 % till 2040, vilket i princip är en trendframskrivning. Även om Trafikverket anger att detta endast är en prognos utgör det en referens för planering och prioritering av åtgärder vilket gör att prognosen riskerar att bli självuppfyllande. Inriktningsunderlaget saknar beskrivningar av hur infrastrukturplaneringen påverkar resandet och människors val av färdmedel, och hur infrastrukturplaneringen kan bidra till ett transporteffektivt samhälle. Detta går tvärs emot det Trafikverket angett i en tidigare rapport om målbilder för ett transportsystem som klarar klimatmålen, där man tydligt skriver att det inte går att fortsätta att planera transportsystemet utifrån dagens trender och utveckling. Istället krävs en helt ny inriktning i planeringen av såväl samhälle som transportsystem där målbilden är ett samhälle där klimatmål och andra samhällsmål nås, såsom tillgänglighet.<sup>5</sup> Trafikverket har tidigare angett att ett transporteffektivt samhälle har så stora samhällsnyttor att det bör prioriteras oavsett klimatmål<sup>6</sup>. Med rätt utformad planering går det också att skapa ett transporteffektivt samhälle som ger bättre tillgänglighet än dagens transportsystem. Det är svårt att förstå varför detta inte har satt större avtryck i inriktningsunderlaget.

Ett mer transporteffektivt samhälle är också viktigt för att framtida underhållskostnader ska kunna hanteras. Fortsatt planering utifrån en ökning av biltrafiken gör att nya vägar behöver byggas som i sin tur leder till ytterligare ökad biltrafik och behov av ytterligare vägar. All ny infrastruktur innebär ökade kostnader för underhåll i framtiden, samtidigt som klimatförändringarna gör att underhållsbehovet ökar. Därför är det centralt att planera för ett transporteffektivt samhälle, där infrastrukturen kan användas så effektivt som möjligt bland annat genom att en ökad del av trafikarbetet sker med kollektivtrafik, gång och cykel.

Med så kort tid på oss att nå klimatmålen anser LO att infrastrukturplaneringen tydligt behöver bidra till transportsektorns omställning genom att:

---

<sup>4</sup> Energimyndigheten definierar ett transporteffektivt samhälle som ett samhälle där transportsystemet används mer resurseffektivt och där åtgärder och aktörer utgår ifrån att i första hand förbättra tillgängligheten i transportsystemet. I ett transporteffektivt samhälle minskar trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg. Källa: Energimyndigheten.se (läst 2024-03-13)

<sup>5</sup> Trafikverket (2012) Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Underlagsrapport. September 2012, publikation 2012:105.

<sup>6</sup> Trafikverket (2012) Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Underlagsrapport. September 2012, publikation 2012:105.

- Infrastrukturplaneringen bör övergå till att vara målstyrd istället för prognosstyrd. Det innebär att planeringen utgår från en målbild av ett transportsystem som uppfyller klimatmålen samtidigt som det skapar god tillgänglighet.
- Transportsystemet konsekvent planeras i riktning mot ett mer transporteffektivt samhälle.
- Förutsättningar skapas för att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart när gods ska transporteras längre sträckor än 30 mil.
- Infrastrukturplaneringen skapar förutsättningar för en mer tillgänglig och tillförlitlig kollektivtrafik.
- Prioriteringen av infrastruktursatsningar behöver i högre grad utgå från transporteffektivitet och hur vi ska nå både klimat- och tillgänglighetsmål. Idag gör de samhällsekonomiska beräkningarna det svårt att motivera åtgärder och få loss resurser till mer glest befolkade delar av Sverige, då resurserna hela tiden ska satsas där flest får nytta av dem. LO anser att en rättvis omställning av transportsystemet ställer krav på att tydligare prioritera infrastruktursatsningar utifrån behovet av att skapa förutsättningar för att alla ska kunna ställa om. Det finns därför anledning att se över hur infrastrukturåtgärder prioriteras.

### **Öka transportsektorns beredskap**

LO välkomnar att inriktningsunderlaget i flera avsnitt framhåller att Sverige nu förstärker såväl det militära som det civila försvaret, samt att behovet av en mer robust beredskap adresseras.

LO välkomnar att klimatförändringarna och behovet av klimatanpassning omnämns, även om det är en utmaning som är svår att uppskatta i sin helhet. Årsnederbörden i Sverige har ökat med runt 15 procent på 50 år. Statens geotekniska institut (SGI) varnar för att Sverige kommer att drabbas av sex gånger fler skred årligen. Om ett robust transportsystem ska upprätthållas under kommande decennier ska vikten av stora investeringar och betydande underhåll inte underskattas.

LO noterar dock att det finns en rad utmaningar inom transportsystemet som inte diskuteras tillräckligt utförligt. I vissa fall kan dessa utmaningar anses ligga utanför inriktningsunderlagets mandat, men LO anser likväl att följande måste framhållas.

### **Säkerställ rådighet för fungerande beredskap**

LO noterar att runt 60 privata bolag trafikerar svensk järnväg. Det är svårt att se hur trafiken ska fungera tillfredsställande i kristid, givet de problem som är uppenbara i rådande läge. LO undrar hur planeringen ska fungera i händelse av höjd beredskap, och anser att olika exempel där den statliga rådigheten över järnvägen gradvis har ökat bör studeras närmare (tre

exempel är Storbritannien, Norge och Nya Zeeland). Inriktningsunderlaget noterar att Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) har lyft behovet av en modern variant av den tidigare byggnads- och reparationsberedskapen (BRB). LO delar oron för att en ansvarig huvudman för en modern byggnads- och reparationsberedskap ännu inte finns är utpekad, samt att finansieringen ännu så länge är höljd i dunkel.

Det är också noterbart att Trafikverkets uppdrag som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet inom beredskapssektorn Transporter diskuteras förhållandevis öppet i inriktningsunderlaget. Det framhålls till exempel att det ännu finns oklarheter kring omfattningen av Trafikverkets uppdrag samt kring finansieringen. Med anledning av detta vill LO framhålla vikten av tydliga direktiv och ett bestämt ledarskap inom området.

### **Underskatta inte kompetensförsörjningens betydelse för beredskapen**

Med anledning av BRB (se ovan) vill LO påminna om att erfarenheterna från Ukraina understryker hur viktigt det är att infrastruktur som järnväg snabbt repareras, samt att bränder släcks och att elen kommer tillbaka. Därför anser LO att det är välkommet att civilplikt inom räddningstjänsten och elförsörjningsområdet nu återinförs. LO vill dock framhålla att de berörda yrkesgrupperna redan idag är hårt ansträngda; att det saknas personal; att det finns viktiga säkerhets- och arbetsmiljöaspekter som behöver beaktas; samt att i synnerhet elförsörjningsområdet präglas av brist på egenanställd personal samt entreprenadkontrakt.

Inriktningsunderlaget underskattar utmaningen med kompetensförsörjning och dåliga arbetsvillkor i ett flertal av de arbetaryrken som är centrala för fungerade transporter i samband med höjd beredskap. De senaste decenniernas privatisering av delar av transportsystemen skapar utmaningar vad gäller till exempel underhåll och planering. Samtidigt delar LO angelägenheten och lägesbeskrivningarna vad gäller den nödvändiga förstärkningen av vår civila beredskap – inte minst vad gäller behovet av tydligare besked i frågor som rör ledarskap, styrning och inte minst finansiering.

### **Säkerställ rätt prissättning av transporter**

Trafikverket lyfter på ett bra sätt utmaningarna som kommer av att elektrifierade transporter medför minskad bränslebeskattning. Bränsleskatterna är, som myndigheten också påtalar, inte bara motiverade av klimatskäl utan är också fiskala och har därtill fungerat som en marginalprissättning i syfte att internalisera en rad externaliteter associerade med vägtransporter (trafikolyckor, buller, lokala partikelutsläpp, trängsel, vägslitage mm). LO efterlyser dock en större transparens kring myndighetens avfärdande av en kilometerskatt. Exempelvis skulle vi vilja förstå de förväntade administrativa kostnaderna och de olika

externaliteternas omfattning för kunna bedöma om ökad inkomst- och konsumtionsbeskattning är det bästa sättet att ersätta dagens bränslebeskattning.

### **Säkerställ kompetensförsörjning**

LO välkomnar att Trafikverket nu tydligare beskriver transportsektorns utmaningar vad gäller kompetensförsörjning än vad man gjort i tidigare inriktningsunderlag. Med betydande investeringspucklar på flera områden under planperioden (till exempel i kommunala VA-nät, stamnät, elproduktion och nya industrianläggningar) finns risk för en ökad konkurrens om begränsade reala resurser inom bygg och anläggning. För att klara dessa parallella investeringar behöver Sveriges egen produktionskapacitet på infrastrukturområdet expandera. Höjda ambitioner på infrastrukturområdet kräver en bättre kompetensförsörjning, särskilt om man inte vill se ytterligare försämringar i kostnadsläget för underhåll och nyinvesteringar.

Ett robust transportsystem kräver utbildade och kompetenta yrkesarbetare som har god lön och bra arbetsvillkor, inklusive rimliga scheman. Bristen på lokförare, som bland annat beror på pensionsavgångar, ökad järnvägstrafik samt personalflykt på grund av missnöje med arbetsvillkoren, är några exempel.

LO anser att:

- yrkesutbildningen behöver byggas ut kraftigt. Samarbetet mellan arbetsmarknadens parter och myndigheterna inom ramen för Järnvägsskollegiet har fungerat bra och LO bifaller Trafikverkets förslag om att se över möjligheten att sprida liknande upplägg till andra branscher
- antalet deltagare i yrkesinriktad arbetsmarknadsutbildning ska utökas, samt att Arbetsförmedlingens kapacitet att anvisa arbetslösa till studier måste förstärkas.
- transport- och infrastrukturen behöver göras mer attraktiv genom bättre arbetsvillkor.

### **Säkerställ goda arbetsvillkor och förebygg arbetslivskriminalitet i upphandling**

LO är kritisk till att inriktningsunderlaget saknar en analys av de stora problem med fusk, social dumpning och illojal konkurrens som vi fortfarande ser kopplat till anläggning av infrastruktur. Som sektorsmyndighet bör Trafikverket tydligare uppmärksamma problemen med arbetslivskriminalitet och föreslå åtgärder mot desamma.

LO ser att fler oseriösa och kriminella aktörer anpassar sin affärsmodell för att utnyttja det ofta snåriga och komplexa upphandlingsregelverket.



Kriminella dras till den offentliga affären eftersom det är en perfekt cocktail av stora summor pengar i kombination med bristande kontroll. Det leder till att miljarder skattemedel hamnar i fickorna på kriminella aktörer i stället för att finansiera vår välfärd. Det handlar om huvudmän som har en affärsmodell som konkurrerar ut seriösa och långsiktiga företag genom att utnyttja sina anställda och bryta mot de lagar och regler som vi gemensamt kommit överens om. Det kan till exempel handla om brott mot kollektivavtalet, brott mot utstationeringslagen, brott mot arbetstidslagen, brott mot arbetsmiljölagen, brott mot skatteförfarandelagen, brott mot socialförsäkringsregelverket och brott mot utlänningslagen. Det kan också handla om människohandel och människoexploatering samt ökad risk för mer organiserade och grova brottsupplägg kopplade till den organiserade brottsligheten inklusive korrupktion, infiltration och otillåten påverkan, upplägg för pengatvätt och finansiering av annan brottslighet.

Goda arbetsvillkor och seriösa aktörer är en förutsättning för att göra transportsekt- och infrastruktursektorerna attraktiva och därmed skapa förutsättningar för en långsiktigt god kompetensförsörjning.

I arbetet med upphandlingar behöver Trafikverket ta ett större ansvar för att säkerställa goda arbetsvillkor för arbetstagarna och goda konkurrensvillkor för långsiktiga och seriösa företag med kollektivavtal. Trafikverket uppger att de i dag ställer krav på arbetsrättsliga krav vilket är positivt. Men att ställa krav räcker inte. Ställda krav måste även följas upp. Det är viktigt att följa upp samtliga leverantörsled, eftersom problemen ofta uppstår i de många underentreprenörsleden även om huvudentreprenören är en seriös aktör.

LO anser därför att Trafikverket behöver säkerställa resurser för att kontinuerligt följa upp de kontrakt som upprättas mellan beställare och leverantör. Trafikverket behöver också säkerställa att leverantörens kontraktsbrott såsom utnyttjande av arbetstagare genom lönedumpning, eller brott mot lagar och regler ger kännbara konsekvenser för leverantören. Trafikverket måste ha en tydlig policy om hur oseriösa och kriminella aktörer i samtliga leverantörsled ska stängas ute från början och kunna kastas ut när de inte sköter sig.

### **Förhindra bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 5 i öst-västlig riktning**

LO ser med oro på Trafikverkets bedömning att det är fortsatt risk för nya temporära eller långvariga bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 5 i öst-västlig riktning. Dessa järnvägar är mycket viktiga för industrins transporter. Eftersatt underhåll leder till att industrin behöver genomföra tusentals oplanerade lastbilstransporter när järnvägen inte fungerar. Om underhållet av dessa banor genomförs i den takt som Trafikverket föreslår i

inriktningsunderlaget beräknas det ta 100 år innan underhållsskulden har betats av. Utöver ett stort värde för industrin har upprustningen av dessa banor också ett stort värde för Sveriges beredskap.

LO anser därför att medel behöver säkerställas för att så snabbt som möjligt åtgärda det eftersatta underhållet på dessa banor.

### **Säkerställ tillräcklig isbrytarkapacitet för befintliga och kommande industrisatsningar**

LO vill uppmärksamma regeringen på att en fungerande isbrytarflotta är kritisk för befintlig svensk industri och för hela den svenska industrisatsningen i norr samt för intermodala transporter och för Sveriges beredskap. Flera hamnar längs norrlandskusten har behövt stänga ner under perioder vårvintern 2024, vilket har fått stora konsekvenser för industrin. Sveriges isbrytarflotta går på övertid, och det tar lång tid att få fram reservdelar när isbrytarna går sönder. Det är glädjande att förnyelsen av isbrytarflottan har påbörjats, men dessa satsningar är inte tillräckliga. LO anser därför att det är viktigt att Sverige i den kommande infrastrukturplaneringen tar ett helhetsgrepp om investering i isbrytare i kommande nationell plan, inklusive finansiering av drift och underhåll av isbrytningen.

Med vänlig hälsning  
Landsorganisationen i Sverige

Susanna Gideonsson

Marika Palmér-Rivera  
Handläggare