

Stockholm 2025-12-29

Landsbygds- och
Infrastrukturdepartementet
Dnr LI2025/01587
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Byggföretagens yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 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 helheten i den nationella transportinfrastrukturplanen** och tillstyrker de flesta förslagen i rapporten. Byggföretagen vill dock belysa några synpunkter:

- **Att kompetensförsörjning inom infrastruktur kräver insatser.** Byggföretagen delar Trafikverkets bedömning att kompetensförsörjningen är en kritisk faktor för att kunna omsätta den nationella planen till verklighet. Hela utbildningssystemet kring anläggningsyrken i allmänhet och järnvägsyrken i synnerhet behöver stärkas och det behöver därför tillföras mer resurser så att fler yrkeshögskolor med inriktning bl.a. Signaltekniker kan startas.
- **Att ambitionen för att återta det eftersatta underhållet på järnväg behöver höjas** och därför bör Trafikverket få i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med hela det eftersläpande underhållet i järnvägsnätet.
- **Att bibehålla den konkurrensutsatta underhållsmarknaden är avgörande** för att kunna återta hela underhållsskulden på både väg- och järnvägssidan.
- **Att ett statligt stöd för ombordutrustning för ERTMS även behöver omfatta arbetsmaskiner.**
- **Att den lista över OPS-projekt som Trafikverket tagit fram bör ses som en god utgångspunkt för ytterligare dialog med branschen, och andra relevanta aktörer, om vilka projekt som vore särskilt lämpliga att genomföra med en alternativ finansieringsmodell.**
- **Att nuvarande planering- och genomförandeprocess behöver förbättras** och detta åstadkoms bäst genom att utsätta Trafikverket för institutionell

konkurrens. Det vore därför önskvärt om förslaget i SOU 2025:120, om att bilda ett statligt bolag för genomförande av transportinfrastruktur-investeringar, blir verklighet.

- **Att** lanseringen av en ny kontraktsmodell, Alliansmodellen, riskerar att bli kortvarig om Trafikverket inte investerar i rätt förarbeten och ser till att ha de kompetenser som krävs, förbereder personal på de nya arbetsmetoderna och arbetar systematiskt och långsiktigt med implementeringen.

Generella synpunkter

Sverige är ett av världens mest framgångsrika länder där ekonomin är stark, invånarna välutbildade och institutionerna stabila, men Sverige kan mer. Landets behov av ökad kapacitet i person- och godstrafik, beredskap och motståndskraft kräver fortsatta satsningar på väg- och järnvägsunderhåll. Inte minst klimatförändringarna skapar stora påfrestningar på vägar, järnvägar, broar och VA-anläggningar.

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.

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 försämrats. Kraven som ställs från ett samhälle i tillväxt, med stora industriinvesteringar, klimatsäkring, Natomedlemskap 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.

Kompetensförsörjning

Byggföretagen delar Trafikverkets bedömning att kompetensförsörjningen utgör en kritisk faktor för planens genomförande och välkomnar att frågan lyfts fram som strategiskt viktig.

Inom den svenska anläggningsbranschen¹ arbetar närmare 80.000 personer varav cirka 11.000 kvinnor. Branschen kännetecknas dock av en åldrande arbetskraft, där fler anställda är mellan 60–65 år än 20–24 år, och drygt 3.500 personer är över 65 år. De kommande pensionsavgångarna väntas därmed öka från dagens cirka 1.300 personer per år till omkring 1.800 personer per år från 2028.² Ersättningsbehoven blir särskilt stora inom väg, anläggning och järnväg samt i specialiserade yrkesroller, där de äldre anställda ofta återfinns i små- och medelstora företag. Nästan samtliga av Byggföretagens små och medelstora medlemsföretag har i dag anställda över 65 år.

Kompetensbehoven försvåras ytterligare av bristen på utbildningsplatser med inriktning mot anläggning. Regeringens STEM-strategi från februari 2025 pekar särskilt ut behovet av kompetenser inom trafikinfrastruktur, där bristen på tekniker och ingenjörer bedöms öka.³

En utmaning är att branschens möjligheter att påverka vilka yrkesutbildningar som erbjuds i kommunerna, samt de olika inriktningarna på bygg- och ingenjörsutbildningarna, är mycket begränsade. Detta skapar en tydlig mismatch mellan utbildningssystemet och arbetsmarknadens behov. Åtgärdas inte detta uppstår det konkurrens om de få som utbildas inom anläggning från andra branscher såsom energi och försvar. Samtidigt innebär ett ökat bostadsbyggande ett ökat behov av mark- och anläggningskompetens. Utbyggnad av yrkeshögskolan, införande av nationell yrkesutbildning och utveckling av utbildningar för yrkesväxling kan lösa delar av utmaningen, men det krävs en kraftsamling.

Byggföretagen stödjer därför Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörers (FSJ) och Trafikverkets analys att den största potentialen för förbättrad kompetensförsörjning finns inom utbildningssystemet. Trafikverket bör ges ett tydligare och mer proaktivt ansvar för att främja en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom infrastruktursektorn, i nära samverkan med branschen.

¹ Definierat som SNI 42- 43.1

² Byggföretagens bearbetning av SCB BAS år 2022

³ <https://www.regeringen.se/contentassets/074ae44c1f0846ceb845c9aa62848114/en-stem-strategi-for-sverige.pdf>

För att klara detta anser Byggföretagen att det behövas tillsättas ytterligare resurser:

- **Trafikverket behöver samverka med branschens aktörer, för att underlätta för fler att starta utbildningar inom anläggning och transportinfrastruktur:**

Trafikverket och branschen behöver aktivt stötta initiativ om att starta fler anläggningsutbildningar över hela landet t.ex. genom att erbjuda studiebesök, sitta i ledningsgrupper och erbjuda praktikplatser inom alla delar av utbildningssystemet, från PRAO, arbetsmarknadsutbildning, till yrkeshögskola och universitet. Tekniskt avancerade utbildningar är både mer resurskrävande och svårare att driva med hög kvalitet, vilket kräver att hela branschen stöttar utbildningarna lokalt och det behövs även en bredare samverkan där beställare är med från start.

- **Trafikverksskolans viktiga roll:** Trafikverksskolan är i dagsläget branschens enda utbildningsanordnare med behöriga lärare och den enda godkända övningsanläggningen för praktiska moment, vilket är avgörande för säkerheten och utbildningens kvalitet. Järnvägsarbeten kräver höga säkerhetskrav och specifika behörigheter som utbildas i icke driftsatta övningsmiljöer.

För att få en större geografisk spridning och större utbud av utbildningar bör andra aktörer som vill driva utbildningar inom järnväg få tillgång till övningsanläggningen – både andra yrkeshögskolor, högskolor eller företag som vill fortbilda sina medarbetare mot en låg ersättning till

Trafikverksskolan. Detta är nödvändigt för att snabbt kunna utbilda eller omskola personal för att möta behov i ett enskilt projekt så att inte projektet förlängs eller fördyras. Byggföretagen anser även att regeringen bör gå vidare med att etablera en ny, modern övningsanläggning i en mer central del av Sverige, som kan fungera som ett nav för högre utbildning och forskning inom järnväg och ERTMS.

- **Järnvägscollege nästa steg:** I samband med att piloten för Järnvägscollege utvärderas bör Trafikverket se över hur samarbetet mellan parterna bättre kan stärkas och bidra till fler utbildningsplatser med större geografisk spridning. Kraven på kvalifikationer behöver balanseras mot individens möjligheter att nå dem. Livslångt lärande, validering av yrkeskunskaper samt utbyggd vuxenutbildning kommer att vara avgörande framöver för att få fler att utbilda sig inom järnvägsyrken.

Utöver kompetensbehoven inom anläggning och järnväg finns även betydande brister inom andra specialstyrken. Ett exempel är anläggningsdykare. Även inom det området finns det endast en utbildning i Sverige. Detta gör kompetensförsörjningen sårbar, särskilt om det uppstår kvalitetsbrister i utbildningen.

Avslutningsvis vill Byggföretagen understryka vikten av att Trafikverket och andra myndigheter ska undvika att ställa olika typer av sociala krav i kontrakt eftersom det hämmar konkurrensen och produktivitetsutvecklingen i branschen. Särskilt oroande är att Trafikverket och andra beställare redan idag har krav i upphandlingar på vissa utbildningar eller erfarenheter, t.ex. 10 års yrkeserfarenhet. Problemet är att kraven ställs mot individerna och inte mot företaget. Detta försvårar rekryteringen till branschen och gör att företag inte kan anställa unga ingenjörer som lärs upp på projekten.

För att säkerställa en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning krävs i stället ett gemensamt ansvarstagande där beställare, entreprenörer, konsulter och myndigheter möjliggör praktik och introduktion i branschen på alla utbildningsnivåer.

Underhållsplan för att återta det eftersatta underhållet på järnvägen

Underhållsskulden på det svenska väg- och järnvägsnätet har ackumulerats under lång tid och den främsta orsaken till detta är att det under flera decennier inte avsatts tillräckliga medel till underhåll i de årliga statsbudgetarna. Regeringens ambition är nu att underhållsskulden inom transportinfrastrukturen ska återtas och med de tilldelade ramarna skriver Trafikverket att hela det eftersatta underhållet på vägsidan kommer att återtas under planperioden. Detta är något som Byggföretagen och övriga näringslivsorganisationer ser som oerhört välkommet.

På järnvägssidan är dock situationen en annan. Trafikverket bedömer att underhållsskulden uppgår till cirka 92 miljarder kronor⁴ vid ingången av 2026. Vidare görs bedömningen att endast 14,6 miljarder av skulden kommer att betalas av under planperioden, dvs mellan 10–15 procent av det eftersatta underhållet kan återtas under 12 år. Detta är vad Trafikverket bedömer som praktiskt genomförbart utan att orsaka alltför stora inskränkningar i tågtrafiken.

Det är välkommet att Trafikverket nu anger ett målår, 2050, när underhållsskulden på järnväg ska vara återbetald, men takten för att åtgärda denna är för långsam. Ett ökat och snabbare underhållsarbete är nödvändigt för

⁴ I 2025 års priser

att möta samhällets behov av välfungerande och förutsägbara järnvägs-transporter.

För att det ska vara möjligt att återta underhållsskulden innan 2050 behöver produktiviteten i arbetet öka. Det behövs bland annat åtgärder för att stärka kompetensen i sektorn men också funktionsupphandlingar som gynnar produktivitet och nyttjande av ny, effektivare, teknik som exempelvis minskar tid i spår, och värdesätter möjligheten att göra underhållsinsatser parallellt med fortsatt trafikering. Trafikverket behöver därför säkerställa en jämn och stabil volym av upphandlingar, tydliga affärsformer och incitament för utveckling och effektivisering. Regelverken måste även vara tydliga och rättvist tillämpade.

Byggföretagen anser fortfarande att regeringen borde ge Trafikverket i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet på järnvägen. Detta gör det möjligt att arbeta med förebyggande underhåll och undvika det kostsamma felavhjälpande underhållet. En långsiktig underhållsplan förbättrar även planeringen och skapar ett underlag för en långsiktig finansiering.

Slutligen är det avgörande för branschens förmåga att bidra till återställandet av skulden att underhållet på järnvägen fortsätter att upphandlas på en konkurrensutsatt marknad. Att fokusera på frågor kring organisationsformen för järnvägsunderhåll och omstrukturering av Trafikverkets roll från beställare till utförare riskerar att leda till tidsförlust och att resurser riktas mot mindre relevanta områden.

Statligt stöd till ombordutrustning för arbetsmaskiner

Byggföretagen följer FSJ:s syn och välkomnar att planen avsätter medel för delfinansiering av ombordutrustning (European Train Control System, ETCS) inom ramen för införandet av ERTMS (European Rail Traffic Management System). Trafikverkets särskilda utredning (2025:135) föreslår ett statligt stöd om 50 procent av de stödberättigade investeringskostnaderna för gods- och persontrafik samt 100 procent för museal trafik. Samtidigt väljer Trafikverket att exkludera arbetsmaskiner från det statliga stödet, ett ställningstagande som enligt FSJ:s och Byggföretagens bedömning riskerar att få betydande negativa konsekvenser.

Arbetsmaskiner är en grundförutsättning för ett fungerande, säkert och effektivt underhåll och för utvecklingen av järnvägsanläggningen. Om dessa maskiner inte omfattas av stöd riskerar många maskinägare att sakna ekonomiska möjligheter att investera i ETCS. Konsekvensen kan bli minskad konkurrens, att mindre aktörer slås ut eller tvingas avstå från uppdrag samt att både kapacitet och säkerhet i järnvägsunderhållet försämras.

Det är även viktigt att beakta att arbetsmaskiner tas ur drift under den tid som installationen pågår. Implementeringen av ETCS på arbetsmaskiner är avsevärt mer komplex och tidskrävande än för standardiserade tågfordon. Den största tidsåtgången ligger i projektering, systemintegration, tester och godkännandeprocesser. För maskiner avsedda för användning i Sverige bör man räkna med minst sex månader, ofta upp till ett år eller mer.

FSJ och Byggföretagen anser därför att Trafikverket bör ompröva beslutet och, i samverkan med branschen, ta fram en särskild stödmodell för arbetsmaskiner som tar hänsyn till deras specifika användning och ekonomiska förutsättningar. Alternativt behöver kraven i underhållskontrakten justeras. Utan en sådan lösning riskerar Trafikverket ökade underhållskostnader på sikt, samtidigt som det finns en reell risk att maskiner flyttas till andra europeiska marknader med mer konkurrenskraftiga villkor.

Fortsatt marknadsdialog om OPS-projekt

I infrastrukturpropositionen⁵ framgår att regeringen avser pröva möjligheter till alternativ finansiering och organisering av transportinfrastruktur. Med detta avses genomförande- och förvaltningsmodeller där byggande och förvaltning av en anläggning ofta organiseras i ett projektbolag. Projektbolaget kan ha privata eller offentliga ägare, eller någon form av ägarmix. Typiskt för alternativa upplägg är också att projekten inte betalas enbart via statliga anslag utan via andra ersättningsmodeller. Vanligt i andra länder är brukaravgifter (t.ex. en broavgift) eller tillgänglighetsersättning, dvs. staten/beställare i offentlig sektor betalar en årlig ersättning till projektbolaget för att nyttja anläggningen.⁶

Kännetecknande för alternativa upplägg är också att utföraren ofta har ett långsiktigt ansvar för både byggande och förvaltning, t ex genom så kallade koncession. För att finansiera de projektkostnader som uppstår i byggskedet och innan anläggningen börjar generera intäkter från brukare krävs aktiekapital samt kort- och långsiktiga lån. Dessa modeller brukar kallas för offentlig-privat samverkan (OPS) eller public-private partnership (PPP).

I planförslaget redovisar Trafikverket totalt nio objekt, fyra på väg och fem på järnväg, som möjliga kandidater för offentlig-privat samverkan. De nämner även nio andra projekt som skulle kunna vara möjliga att driva med ett OPS-upplägg, men eftersom dessa projekt inte ingår i den nationella planen analyseras dessa inte närmare.⁷

⁵ Prop. 2024/25:28

⁶ Bergström, F. och Bengtsson, L., *Alternativ finansiering och organisering av transportinfrastrukturen*, Working Paper 2024:1, LTH

⁷ Se sid 238 i Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

Byggföretagen anser att portföljen av projekt stämmer överens med de kriterier regeringen ställt upp för uppdraget, men för att kunna gå vidare i nästa steg behövs en fördjupad marknadsdialog.

Erfarenheterna från Finland visar att det behövs tidiga dialoger med marknaden (byggföretag, banker, infrastrukturfonder m.fl.) och särskilt med de tilltänka finansiärerna för att få till en väl fungerande OPS-modell.⁸ I detta avseende anser Byggföretagen att det finns ytterligare arbete för Trafikverket att göra och vi ser den lista som presenterats i rapporten som en god utgångspunkt för fortsatta diskussioner om vilka projekt som kan vara särskilt lämpliga att genomföra med en alternativ finansieringsmodell.

Institutionell konkurrens för att höja planeringsförmågan

Trafikverkets planeringsprocess är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas. Detta anser Byggföretagen i grunden är av god ordning. Problemet är, och har varit, att den initiala processen för de större infrastrukturprojekten tar för lång tid, oftast långt över ett decennium, innan ett beslut om byggstart kan tas. Detta har gjort att många projekt har funnits med i samtliga nationella planer från start och därmed ansetts vara lovade att genomföras.

Trafikverket skriver dock att det är under själva utredningsskedet det framkommer om projekten kommer bli dyrare än förväntat och även bli så pass dyra att de inte längre är värd investeringskostnaden och bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda.

Byggföretagen anser därför att flera stora utredningar behöver ske parallellt och de behöver även höja tempot i dessa för att inte olönsamma projekt ska leva så länge i planer att de ses som utlovade och att de därmed blir politiskt omöjliga att prioritera bort.

Byggföretagen anser att det effektivaste sättet att få en stor myndighet att höja sin egen förmåga är om den utsätts för en konkurrenssituation. Byggföretagen välkomnar därför den utredning⁹ som Claes Norgren presenterade den 15:e december som bland annat innehöll förslaget att ett statligt ägt bolag ska skapas med uppgiften att planera, genomföra och förvalta utvalda infrastrukturobjekt.

Byggföretagen är övertygande om att genom att uppföra ett statligt bolag för utförande av flertalet infrastrukturobjekt kommer produktiviteten i

⁸ Bergström, F. och Bengtsson, L., *Alternativ finansiering och organisering av transportinfrastrukturen- Erfarenheter från Norden och Kanada*, Pågående Working Paper 2026:1, LTH

⁹ *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg*, Betänkande av Utredningen om effektivitetsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur, SOU 2025:120.

genomförandet och förvaltningen av infrastrukturprojekt i Sverige förbättras mer påtagligt än om det inte tillförs någon institutionell konkurrens till Trafikverket.

Nya kontraktsmodeller kräver systematiskt lärande

Byggföretagen ser positivt på att Trafikverket i förslaget till nationell plan betonar behovet av ökad effektivitet, bättre kostnadskontroll och förbättrad genomförandeförmåga i infrastruktursatsningarna. Samtidigt vill Byggföretagen framföra en viss oro att Trafikverket nu vill införa en ny kontraktsmodell, Alliansmodellen. Tidigare erfarenheter visar att förändringar i terminologi och modellnamn, utan motsvarande utveckling av arbetssätt, styrning och incitament, riskerar att få begränsad praktisk effekt.

Den kritik som nyligen framförts i branschdebatten pekar på avsaknaden av en samlad och långsiktig strategi för hur samverkan faktiskt ska stärkas.

Att det blivit problem i vissa projekt där Trafikverkets samverkansmodell, tidig entreprenörsmedverkan (TEM), används beror inte på själva samverkansmodellen som sådan utan, kopplas snarare till bristande förarbete inom Trafikverket. Att myndigheten inte förberedde sin personal på de nya arbetsmetoderna, och såväl beställare som entreprenörer saknade tillräcklig kunskap om kontraktsmodellen.¹⁰

Att nu införa en ny kontraktsmodell, Alliansmodellen, där Trafikverket ska frångå de svenska standardavtalen finns risken att detta faller platt om inte myndigheten investerar i rätt förarbeten och ser till att ha kompetens på plats och förbereder både sin egen personal och entreprenörer på de nya arbetsmetoderna.

Den främsta framgångsfaktorn i Finland var att branschen genomförde en systematisk och långsiktig satsning. De började med ett par väl förberedda projekt, och fortsatte sedan med noggrann uppföljning och full transparens kring vad som fungerat bra respektive mindre bra. De utvecklade ett finskt standardavtal för Allianser och skapade utbildningsprogram för både entreprenörer och beställare. Ett Allianskontrakt är ett större och mer omfattande åtagande än ett svenskt samverkanskontrakt med AB/ABT/ABK i botten.

För att Sverige ska få ett bättre utfall kring samverkanskontrakten bör Trafikverket inspireras av Finlands implementeringsprocess snarare än på kontraktstypen och istället lägga ett stort fokus på ett systematiskt lärande och återkoppling i kontrakten.

Detta förutsätter tydliga gemensamma mål, konsekvent tillämpning, uppföljning samt en kultur som främjar verklig samverkan mellan parterna. Utan detta finns

¹⁰ <https://www.byggindustrin.se/byggprojekt/infrastruktur/kritiken-mot-trafikverkets-nya-kontraktsform-finns-ingen-masterplan/>

en risk att de ambitioner som uttrycks i den nationella planen inte fullt ut omsätts i praktiska förbättringar i genomförandet.

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.

Ett nära och strukturerat samarbete mellan myndigheter, regioner och näringsliv är en förutsättning för att investeringar ska ge maximal samhällsnytta, bidra till klimatmålen och stärka Sveriges försörjnings- och totalförsvarsförmåga. Byggföretagens medlemmar står redo att bidra så att planens inriktning ska kunna realiseras i praktiken.

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