

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

Stockholm 2022-02-23

## **Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörers, (FSJ:s) yttrande över Trafikverkets förslag till Nationell Plan för transportinfrastrukturen perioden 2022–2033**

*Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) är branschorganisationen för de företag som bedriver verksamhet inom järnvägsentreprenader i Sverige. Föreningens viktigaste uppgifter är att arbeta för en säker arbetsmiljö, en leverantörsmarknad på lika villkor, tryggad kompetensförsörjning och att verka för en positiv bild av järnvägsbranschen.*

*Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad nationell plan och lämnar ett remissyttrande enligt nedan.*

### **Sammanfattade synpunkter**

FSJ vill framföra följande avseende Trafikverkets förslag till Nationella plan:

- Att det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt järnvägsunderhåll. FSJ vill tillägga att detta förutsätter att upphandlingen av järnvägsunderhållet fortsatt utförs på en konkurrensutsatt marknad. Om det framtida underhållet utförs i egen regi av Trafikverket kommer en stor del av effektivitetsvinsterna att försvinna.
- Att nuvarande anslagsnivåer inte kommer räcka för att upprätthålla järnvägsanläggningens nuvarande funktionalitet, och det leder till långsiktigt ökade underhållskostnader.
- Att analyserna av de samhällsekonomiska effekterna av vidmakthållande järnväg visar att det vore samhällsekonomiskt effektivt att utföra mer reinvesteringar än vad Trafikverket har utrymme till i den gällande planen.
- Att det hade varit samhällsekonomiskt motiverat att öka anslaget för vidmakthållande järnväg ytterligare så att anläggningens tillstånd hålls konstant under planperioden. En ökning med 25% är inte tillräcklig för att ta itu med det eftersläpande järnvägsunderhållet. Vidare bör Trafikverket få i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet.
- De olika potterna inom trimnings- och miljöåtgärder, särskilt näringslivspotten för järnväg bör behållas.

- Att en utbyggnad av nya stambanor blir effektivare och kan ske till en lägre kostnad om dessa lyfts ur och finansieras utanför nationell plan, exempelvis genom lån.
- Fortsatt utveckling av produktivitet och innovation i bygg- och anläggningssektorn. Genom att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhållsentreprenader nyttja olika typer av innovationsupphandlingar för att pröva nya affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare. Samt ge incitament att investera i de nya tekniska lösningar som krävs för utvecklingen av Transportsystemet.
- Att ett nationellt kompetensråd inrättas för att samla och samordna strategiska kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen.
- Att inrätta en analysfunktion i det ovannämnda kompetensrådet som kan identifiera kompetensbehoven i branschen på kort och på lång sikt.

### **FSJ:s generella synpunkter på järnvägsunderhållet**

FSJ:s uppfattning är att regeringens angivna ekonomiska ramar 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.

Sverige har under lång tid satsat mindre än jämförbara länder på investeringar och underhåll av järnväg. Därför uppgår nu infrastrukturskulden på järnväg till 45 miljarder kronor. Det är positivt att ytterligare medel satsas på järnvägsunderhållet men FSJ instämmer med Tågföretagen att dessa extra 40 miljarder kronor inte är tillräckligt för att komma till rätta med underhållsskulden i en sliten järnvägsanläggning med fokus på fortsatt ökad trafik.

Trafikverket bör tilldelas ett uppdrag att upprätta en 20-årigt finansierad underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande järnvägsunderhållet i järnvägsnätet. Det är dyrare att underhålla en anläggning i sämre tillstånd. Ökade satsningar i järnvägsanläggningen gör att kostnaden för basunderhållet blir lägre och gör det möjligt att arbeta med förebyggande underhåll och undvika det kostsamma felavhjälpande underhållet.

Men i stället har regeringen återigen givit Trafikverket i uppdrag att utreda och redovisa åtgärder för att genomföra en del av järnvägsunderhållet i egen regi. Kostnaden för uppdraget ska finansieras inom Trafikverkets befintliga ramar. Återigen satsas det medel på att utreda verksamhetsformen för järnvägsunderhållet

när dessa resurser kunde ha använts till åtgärder för att rusta järnvägen i en snabbare takt. Genomförda utredningar av Trafikverket som tillsatts år 2015 och 2016 samt SOU 2015:42<sup>1</sup> har alltid återkommit med samma svar: ett återförstatligande av järnvägsunderhållet är en dålig idé. Reformen att konkurrensutsätta underhållet av järnvägen har varit lyckad och sparat skattebetalarna mycket pengar.<sup>2</sup>

Dessutom är en övervägande majoritet av remissvaren på SOU 2020:18,<sup>3</sup> emot ett återförstatligande och stark kritik riktas mot utredningen. Politisk ideologi borde inte få styra en så viktig samhällsfunktion som järnvägssystemet.

FSJ står fast vid att underhållet av järnvägen och utförandet av järnvägsentreprenadtjänster, för att bedrivas med högsta möjliga produktivitet, fortsatt ska upphandlas i konkurrens på en öppen marknad och inte bedrivs av myndigheten Trafikverket. Om en återförstatling sker så kommer en betydande del av anslagsramen till järnvägsunderhållet försvinna genom de merkostnader (allt från personal, inköp av maskiner, förvaringslokaler, maskinhallar med mera) och den ineffektivitet det blir av att bygga upp en egen regi verksamhet.

När det gäller utveckling av nya arbetssätt eller maskiner är det i vardagens problemlösning som idéerna uppstår. Med entreprenörens driv och uppfinningsriktighet kommer exempelvis maskiner som snösmältare och batteridrivna underhållsvagnar fram. Motsvarande innovationskraft kan aldrig beslutas fram politiskt eller uppstå i en traditionell myndighetsdrift. Däremot kan nyttan av entreprenörer, som i konkurrens, driver utveckling komma staten till del.

FSJ ser att det i samtliga upphandlingar som Trafikverket genomför, oavsett vald entreprenadform, är ett uteslutande fokus på lägsta pris. För att uppnå de nationellt fastställda transportpolitiska målen bör, enligt FSJ, ett mer funktionsbaserat synsätt med inslag av ökad samverkan få genomslag. Detta så att även funktion, kvalitet, säkerhet, hållbarhet, innovation och livscykelperspektivet prioriteras i urvalsprocessen tillsammans med pris.

Det är därför av avgörande vikt att Trafikverket fortsatt fokuserar på utvecklingen av sina upphandlingsformer och då gärna i samverkan med branschen samt expertmyndigheter som exempelvis upphandlingsmyndigheten.

---

<sup>1</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>2</sup> Odolinski och Smith (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 (JTEP), Volume 50, Number 1, January 2016, pp. 93-112(20)

<sup>3</sup> Byggföretagen och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, *Betänkandet Framtidens Järnvägsunderhåll SOU 2020:18, Dnr: 2020:18.*

Trafikverket är samhällsutvecklare och beställare. Att utföra järnvägsunderhåll i egen regi är lika främmande för Trafikverket som att utföra vägunderhåll i egen regi.

### **FSJ:s generella synpunkter på nya stambanor**

Sverige måste rustas för en växande befolkning. Redan före år 2030 kommer över 11 miljoner människor att bo och leva i Sverige. För både samhälle och näringsliv är ett tillförlitligt transportsystem en av grundbultarna i en fungerande välfärdsstat. Det håller ihop Sverige som land, liksom Sverige med övriga Europa och världen. Det är lika viktigt för den enskilde som för företag och näringsliv att mobilitet samt varu-/ godstransporter fungerar väl.

Sverige ska vara klimatneutralt om 25 år och det innebär att hela transportsystemet måste byggas om för att lösa transportbehovet utan fossila bränslen. I dagsläget är järnvägssystemet i huvudsak fossilfritt men har kapacitet och kvalitetsproblem. Morgondagens transportvolym är inte den samma som dagens, Trafikverket räknar med en volymökning på 50 procent fram till år 2040.

FSJ vill också framhålla hur viktigt det är att säkerställa att både elförsörjningen och kapacitetsöverföringen möjliggör den elektrifiering av transportsystemet som krävs för att transportsektorn ska klara klimatomställningen och för att Sverige ska nå klimatmålen.

Att Sveriges järnvägssystem är hårt belastat är känt sedan länge, samtidigt är Sveriges statsskuld låg. Varför satsar Sverige mer på att betala av sin statsskuld än på utbyggd infrastruktur? FSJ anser att Trafikverkets förslag att lyfta ut nya stambanor ur Trafikverkets totala anslag är en god idé men att ramen bibehålls. En annan finansiering av nya stambanor som tex genom lån skulle kunna öka takten för byggandet samtidigt som Trafikverket ges en möjlighet att återta den eftersläpande underhållsskulden.

För bättre kapacitet och en effektivare järnväg måste infrastrukturen förbättras. Utan utbyggnad av kapacitet kommer kvalitetsproblemen att öka. För att få ut effekten av satsade investeringar måste längre sträckor byggas klart innan nya stråk påbörjas så vi får ett sammanhängande system.

Lyft ut nya stambanor, planförslaget är underfinansierat och mer pengar behövs.

## **FSJ:s kommentarer till Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen – Underlagsrapport till förslag nationell plan 2021:220**

Enligt VTI, Statens väg och Transportinstitut står järnvägsbranschen under de närmsta åren för resursbrist, detta fastställs i deras undersökning från 2020<sup>4</sup>. Framför allt kommer det saknas tillgång av produktionspersonal inom de järnvägstekniska yrken som innefattar Bantekniker, El- och Signalktekniker och Spårsvetsare. Personalbehovet är prognostiserat utifrån Trafikverkets nationella plan.

Varför har vi då problem med kompetensförsörjningen till järnvägsbranschen?

FSJ är övertygade om att det behövs en nationell strategi för att göra järnvägstekniska yrkesutbildningar mer attraktiva. Därför är FSJ positiva till förslaget om att inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen så att kommuner, regioner, lärosäten och myndigheter i samverkan med branschen får en samsyn i utbildningsfrågorna. FSJ anser även att ett Nationellt Järnvägstekniskt Utbildnings- och Kompetenscentrum för utbildning och forskning bör inrättas.

När det gäller yrkesutbildning som leder till yrken inom järnvägen som exempelvis ban-, el och signalktekniker finns ingen ansvarig myndighet så som fallet är med andra yrkesutbildningar där exempelvis Skolverket har ansvar. FSJ anser att det är orsaken till att antalet utbildningsplatser med inriktning på järnvägsteknik är få.

För att arbeta i järnvägsanläggningen krävs specifika behörigheter som styrs av vilken anläggning man arbetar i och vilka arbetsmoment man utför, dessa behörigheter sätts av infrastrukturförvaltaren såsom exempelvis Trafikverket som förvaltar 90 % av anläggningen. Det innebär att både branschen och Trafikverket ställer krav på utbildningarna som är svåra för utbildningsanordnare att uppnå. Idag är det endast Trafikverksskolans utbildningar som ger dessa behörigheter och som äger den dyra träningsanläggning som anordnare av tex Signalkteknikerutbildning måste investera i för att kunna starta en utbildning.

Järnvägstekniska yrkesutbildningar återfinns företrädesvis inom Yrkeshögskolan. FSJ delar Byggföretagens uppfattning att ersättningsnivåerna för yrkesinriktade utbildningar är för låga. Ersättningsnivåerna oaktat utbildningsformen bör ses över så att de bättre svarar emot kostnaden för utbildningen.

Just nu pågår ett pilotprojekt hos Trafikverket om att starta upp ett järnvägscollege för järnvägsbranschen. Det är positivt att Trafikverket och branschen jobbar tillsammans för att hitta lösningar för att komma till rätta med

---

<sup>4</sup> Prognos över framtida kompetens och resursbehov knutet till svensk infrastruktur för spårbunden trafik. VTI rapport 1035 år 2020. [vti.se/publikationer](http://vti.se/publikationer)

kompetensförsörjningen framåt. Men en förutsättning för framgång i projektet är att Trafikverket tilldelas extra resurser och medel för ändamålet.

### **Avslutande kommentarer**

Ett robust, tillförlitligt och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för ett fungerande samhälle och näringsliv.

Det är nödvändigt att prioritera näringslivets konkurrenskraft för att säkerställa långsiktig tillväxt. Kapacitetsbrist, hastighetsnedsättningar, avbrott och förseningar på järnvägen är skadligt för näringslivet. Det handlar om att effektivt vårda och förstärka den befintliga järnvägen men även om framtida nybyggnationer för att klara kapacitetsbristen.

Det är ökad kapacitet som ger ökad konkurrenskraft, inte en växande infrastrukturskuld.

Det finns problem på järnvägen, speciellt gällande tillgänglighet och robusthet, men de går inte att hänföra till konkurrensutsättningen av underhållet. Snarare tvärtom. Skattebetalarna har sparat mycket pengar tack vare konkurrensutsättningen. Förslaget om återregleringen är dåligt underbyggt och kommer inte lösa problemen i sektorn.

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörers medlemsföretag vill gärna vara med och bidra till samhällsnyttan genom att fortsätta vårda och rusta upp Sverige för vår gemensamma framtid!

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ



Robert Röder

Ordförande i FSJ

Frågor med anledning av detta remissvar kan ställas till Susanne Andersson Bransch- och kansliansvarig FSJ, susanne.andersson@jarnvagsentreprenorererna.se alt. 072-503 78 18.