

Stockholm 2024-04-09

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

**Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörers, (FSJ:s) yttrande
över Trafikverkets inriktningsunderlag för
transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037**

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) är branschorganisation för företagen som bedriver verksamhet inom järnvägsentreprenader i Sverige. Föreningens viktigaste uppgifter är att arbeta för säkerhet, en leverantörsmarknad på lika villkor, tryggad kompetensförsörjning och att verka för en positiv bild av järnvägsbranschen.

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) har tagit del av Trafikverkets rapport inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen och lämnar ett remissyttrande med fokus på järnvägsunderhåll enligt nedan.

Sammanfattningsvis anser FSJ att:

- det är mest effektivt och samhällsekonomiskt lönsamt att vårda befintlig infrastruktur genom ett systematiskt förebyggande järnvägsunderhåll. FSJ vill tillägga att detta förutsatt att upphandlingen av underhållsarbetet utförs via en konkurrensutsatt marknad. Om det framtida järnvägsunderhållet utförs i egen regi av Trafikverket kommer en stor del av effektivitetsvinsterna att försvinna.
- en långsiktig och stabil planering och en bättre upphandling kan bidra till ett effektivare och mer produktivt genomförande av järnvägsunderhållet. Med nya modeller för upphandling kan Trafikverket skapa möjligheter till innovation för entreprenörerna. Trafikverket bör ställa funktionella krav på järnvägsunderhållet samt i varje upphandling vara tydlig kring önskade effekter av reinvesteringsåtgärder i exempel tid och kvalitet. För att entreprenörerna skall kunna planera och investera i kapacitet behövs långsiktiga och tydliga investerings- och underhållsplaner. Det leder till att entreprenörerna vågar satsa på rekrytering och investering.
- skyfall och värmeböljor blir allt vanligare till följd av klimatförändringar och kontroller av utsatta punkter i järnvägsanläggningen bör därför intensifieras.
- förutom trimnings- och miljöåtgärder måste eftersatt underhåll börja återtgas. FSJ anser i enlighet med Trafikverket, Byggföretagen och Svenskt

Näringsliv, att den lägsta ambitionsnivån är att underhållsskulden inte tillåts växa ytterligare men att ambitionen bör vara högre.

- järnvägens signalsystem är föråldrat och vissa ställverk kommer snart sakna reservdelar. För att säkra järnvägens funktion och säkerhet framåt instämmer FSJ i att satsningarna av signalsystemet ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan. Ett byte av signalsystemet kommer innebära omfattande kostnader för järnvägsentreprenörerna och därför behöver Trafikverket ta höjd i underhållskontrakten för entreprenörernas omkostnader för investering i maskiner.

- resursfrågan är en av de främsta utmaningarna för järnvägssektorn. För att lösa kompetensförsörjningen framåt måste bristen på utbildningsmöjligheter över hela landet lösas och en övningsanläggning måste etableras på ytterligare en plats i Sverige. FSJ föreslår därför, likt Byggföretagen, att det ges riktade medel till Myndigheten för yrkeshögskolan samt högre ersättningsnivåer för dessa utbildningar för att komma till rätta med problemet med bristen på yrkesutbildningsplatser.

FSJ:s generella synpunkter på inriktningsunderlaget – Effektivt att vidmakthålla befintlig infrastruktur

Ett fungerande transportsystem, där Sveriges Järnväg är en viktig del, stärker Sveriges konkurrenskraft i Europa och i världen. Järnvägen bidrar till en hållbar tillväxt och till en god ekonomisk utveckling, vilket är en förutsättning för en stark välfärd. Drift, underhåll och reinvesteringar utgör de centrala delarna i att vidmakthålla transportinfrastrukturen.

FSJ 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 järnvägen har för effektiva och tillförlitliga transporter.

FSJ anser i enlighet med Trafikverket, Byggföretagen och Svenskt Näringsliv, att den lägsta ambitionsnivån är att underhållsskulden inte tillåts växa ytterligare. Men underhållsskulden behöver hanteras och för att detta ska vara möjligt måste Trafikverket skapa utrymme för genomförandekraft.

En långsiktig och stabil planering och en bättre upphandling kan bidra till ett effektivare och mer produktivt genomförande av järnvägsunderhållet. Genom tydligare planer för genomförande vågar entreprenörerna satsa på rekrytering och investering.

FSJ vill särskilt understryka att ett systematiskt förebyggande järnvägsunderhåll är mest effektivt. Men att även reinvesteringar, för att komma till rätta med ett eftersatt underhåll, är samhällsekonomiskt lönsamt. Att bibehålla järnvägsanläggningens funktion och att återta eftersatt underhåll ger en anläggning i gott skick med lägre kostnader än när felavhjälpande underhåll måste genomföras. Om en högre andel av satsade medel används till förebyggande underhåll höjs standarden på anläggningen eftersom det ger färre akuta fel.

Under många år har inte satsningarna på underhåll varit tillräckliga för att kunna hålla järnvägen i ett funktionellt skick och därför har kostnaderna för det akuta underhållet ökat.

De av regeringen givna ekonomiska ramarna i regeringsuppdraget till Trafikverket säkerställer inte att järnvägens funktionalitet bibehålls och det riskerar att det eftersatta underhållet kan komma att växa ytterligare. Med ökade medel för reinvesteringar och med nya modeller för upphandling kan järnvägen rustas upp och det eftersatta underhållet minskas och en uppgradering av signalsystemet kan ske.

Med nya modeller menar FSJ att Trafikverket kan skapa möjligheter till innovation för entreprenörerna och ställa funktionella krav på järnvägsunderhållet samt i varje upphandling vara tydlig kring önskade effekter av reinvesteringsåtgärder i exempel tid och kvalitet.

FSJ välkomnar Trafikverkets fokus på operativ förmåga, det vill säga att kunna omsätta kunskap om anläggningen och dess nedbrytning till effektiva åtgärder.

Järnvägens signalsystem är föråldrat och vissa ställverk saknar redan nu reservdelar. För att säkerställa järnvägens funktion och framför allt järnvägens säkerhet framåt är det viktigt att nuvarande regering inser att satsningarna på ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan. Men ett byte av signalsystemet kommer innebära omfattande kostnader för järnvägsentreprenörerna och därför behöver Trafikverket ta höjd i underhållskontrakten för entreprenörernas omkostnader för investering i maskiner.

Skyfall och värmeböljor blir allt vanligare till följd av klimatförändringar och kontroller av utsatta punkter såsom tex banvallar i järnvägsanläggningen bör intensifieras. För ett effektivare och mer kvalitativt genomförande av kontrollerna bör dessa skötas av digitala verktyg. Det är slöseri med resurser

att låta tekniker med hög kompetens utföra besiktningaktiviteter. Även underhållstakten på byte av trummor och avvattning måste öka med tanke på klimatförändringar.

För att tillgodose samhällets behov av ett långsiktigt tillförlitligt transportsystem vill FSJ understryka att det är av största vikt att Trafikverket erhåller de medel som krävs för att både rusta upp och att utveckla Sveriges järnväg i hela landet.

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 detta sker så kommer en betydande del av anslagsramen till järnvägsunderhållet att försvinna genom merkostnader och den allmänna ineffektiviteten som uppstår av att bygga upp en egen regi verksamhet.

Vikten av långsiktigt agerande – ökad produktivitet

FSJ tillstyrker att bättre upphandling och planering kan bidra till ett effektivare genomförande av järnvägsunderhållet och därigenom en ökad produktivitet genom nya metoder. Vi är också övertygade om att den operativa förmågan kan höjas genom tätare dialog mellan beställare och leverantörer.

För att ta vara på sektorns förmåga till innovationer måste förutsättningarna för leverantörsmarknaden förbättras. Detta så ett mer funktionsbaserat synsätt med inslag av ökad samverkan få livscykelperspektivet att prioriteras i urvalsprocessen tillsammans med pris. Även innovationsupphandlingar skulle kunna vara ett sätt att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

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.

Långsiktighet krävs både för att Trafikverket och för att marknaden ska ta höjd för högre anslag över tid, vilket även beskrivs i inriktningsunderlaget. Förutsägbara och gradvis ökade anslag möjliggör ökat underhåll.

Det som påverkat järnvägsentreprenörerna negativt under många år är diskussionen om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet och detta har gett upphov till en tveksamhet i att investera. Produktiviteten är på en mycket högre nivå än innan regleringen genomfördes och det trots att tillgången av tider i anläggningen för att kunna utföra underhåll är begränsad. Man måste komma ihåg att det nu går extremt mycket fler tåg, tyngre tåg, snabbare och längre tåg och till och med bredare tåg. Järnvägsanläggningen har en mycket högre beläggningsgrad än innan regleringen genomfördes.

- Ett effektivare järnvägsunderhåll måste skapas genom incitament i kontrakten så att entreprenörerna kan satsa på utveckling och innovationer. Nyttja marknadskrafterna genom att ge entreprenörerna de drivkrafter för utveckling som helt saknas idag.

Kompetensförsörjning

För entreprenörerna är resursfrågan en av de största utmaningarna och kommer vara under flera år. För att klara av att utföra framtidens underhåll och framtida investeringar är det helt avgörande att kunna rekrytera och behålla personal.

För att klara kompetensförsörjningen måste avsaknaden av utbildningar och övningsanläggningar över hela Sverige lösas. För att en Yrkeshögskola ska kunna starta en Signalkteknikerutbildning krävs en dedikerad övningsanläggning. Anledning är att det krävs specifika behörigheter för att utföra arbete i spärrmiljö. Behörigheterna styrs av vilken anläggning man jobbar i och vilka arbetsmoment man utför och dessa måste utföras praktiskt under utbildningen. Det hänger ihop med järnvägens höga säkerhetssystem, är mycket viktigt och går inte att förbise.

Det är få utbildningar som ger dessa behörigheter och den huvudsakliga anledningen är just avsaknaden av övningsanläggningar. Idag finns det endast en övningsanläggning och den är placerad i södra Sverige.

Att en övningsanläggning etableras på ytterligare en plats i Sverige skulle underlätta för den som vill starta en järnvägsteknisk utbildning. Övningsanläggningarna skulle också kunna stärka den operativa förmågan genom att via förberedelser och träning i en övningsmiljö effektivisera genomförandet av underhållsåtgärder i ”skarpt läge”.

FSJ anser därför att Trafikverket fortsatt erhåller regeringsuppdraget ”att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur

och transportsektorn”. Trafikverket bör också tilldelas medel för att möjliggöra etablering av ytterligare en övningsanläggning.

FSJ föreslår också, liksom Byggföretagen, att det ges riktade medel till Myndigheten för yrkeshögskolan samt högre ersättningsnivåer för dessa utbildningar för att komma till rätta med problemet med bristen på yrkesutbildningsplatser.

Vidare anser FSJ att järnvägsscollege, etableras i någon form efter att pilotprojektet avslutas 2026. Järnvägsscollege är ett mycket bra exempel på hur branschen tillsammans arbetar för att öka antalet kvalitativa utbildningsplatser för yrken inom järnvägen.

FSJ vill även poängtera att huvuddelen av den befintliga järnvägen består av elektromekaniserade delar. Under många år framledes, minst 10–15 år, kommer det stora behovet av kompetens vara för den nuvarande elektromekaniserade järnvägen och utbildningen för denna utgöra en viktig grund. Det betyder dock inte att det hindrar att utbildning erbjuds inom den nya digitala tekniken utan snarare att det på sikt krävs utbildningar inom båda områden.

Kompetensbristen återfinns i nästan alla branscher vilket leder till att vikten av att vara en attraktiv arbetsgivare är central. Järnvägsbranschen måste visa upp en sund och jämställd bransch med rättvisa förhållanden för alla inklusive en god och säker arbetsmiljö. Alla inom branschen måste hjälpas åt för att ändra den negativa mediabilden av järnvägen.

Avslutande kommentarer och sammanfattningsvis

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 framtida nybyggnationer för att klara kapacitetsbristen. En väl fungerande infrastruktur kan ses som samhällets blodomlopp och FSJ:s medlemsföretag vill vara med och bidra till samhällsnyttan genom att vårda och rusta upp Sverige för vår gemensamma framtid.

Sammantaget är FSJ positiva till inriktningen i Trafikverkets inriktningsunderlag och anser i enlighet med Trafikverket, att den lägsta ambitionsnivån är att underhållsskulden inte tillåts växa ytterligare. Men låt oss inte nöja oss med det, underhållsskulden behöver hanteras och för att detta ska vara genomförbart måste Trafikverket skapa utrymme för genomförandekraft. För att komma till rätta med det eftersatta underhållet

och även kortsiktigt öka effektiviseringen krävs en långsiktig planeringshorisont.

Långsiktighet krävs även från regeringen för att Trafikverket och marknaden ska ta höjd för högre anslag över tid och för att entreprenörerna skall kunna planera och investera för den kapacitet behövs. (Långsiktiga och tydliga investerings- och underhållsplaner). Underhållsskulden på järnvägen måste hanteras och Infrastrukturpropositionen bör kommunicera ett måldatum för när den ska vara nollställd.

Förutsägbara och gradvis ökade anslag möjliggör ökat järnvägsunderhåll. Trafikverkets inriktningsunderlag visar tydligt att det under lång tid funnits en stor avvikelse mellan resurstilldelningen till infrastruktursystemet och behovet för att kunna vårda och utveckla den samma, en höjning av den ekonomiska ramen krävs.

Det är viktigt med en fungerande järnväg i fredstid men nu behöver Sveriges transportsystem även rustas för en ny tid. Sveriges inträde i NATO kommer kräva att vi säkerställer en järnväg med kvalitet och kapacitet.

Ta vara på sektorns förmåga till innovationer genom att förbättra förutsättningarna för leverantörsmarknaden.

Och låt oss få en borgfred kring järnvägsunderhållets organisation, det behöver vara flera innovativa entreprenörer i järnvägsanläggningen, inte färre.

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ

Olga Selin

Ordförande i FSJ, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer

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