

Stockholm 2021-01-29

Infrastrukturdepartementet
Dnr I2020/02739
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörers, (FSJ) yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) är branschorganisationen för de företag 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 rubricerad rapport och lämnar ett remissyttrande enligt nedan.

Sammanfattade synpunkter

FSJ tillstyrker följande slutsatser i Trafikverkets inriktningsunderlag:

- Att det är mest effektivt att vårda befintlig infrastruktur genom systematiskt underhåll. Detta förutsatt att upphandlingen av underhållsarbetet utförs via en konkurrensutsatt marknad. Om det framtida underhållet utförs i egen regi kommer en stor del av effektivitetsvinsterna att försvinna. Vidare bör Trafikverket få i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet i järnvägsnätet.
- Att en utbyggnad av nya stambanor blir effektivare och kan ske till en lägre kostnad om dessa lyfts ur och finansieras utanför nationell plan.
- Att det saknas ett helhetsbegrepp för att säkerställa utbildningsmöjligheter och öka attraktiviteten till infrastrukturbranschen. Att vidga begreppet och koordinera utbildningsinsatser under en samlingsrubrik, i detta fall infrastruktur är klokt.
- Inrättandet av ett nationellt kompetensråd för att samla och samordna strategiska kompetensförsörjningsfrågor, särskilt för järnvägstekniska utbildningar.
- Att inrätta en analysfunktion i det ovannämnda kompetensrådet som kan identifiera kompetensbehoven i branschen på kort och på lång sikt.

- Att genom myndighetssamverkan mellan Trafikverket, Skolverket och Myndigheten för Yrkehögskola hitta formerna för att fler kompetens-, bransch- och utbildningsövergripande råd kan utvecklas för en bättre överblick och samordning av utbud och efterfrågan av kompetensinsatser.
- Att ersättningsnivåerna för yrkesinriktade utbildningar är för låga, i synnerhet för de järnvägstekniska utbildningarna då en träningsanläggning, som är kostsam att bygga, krävs. FSJ anser dock att ersättningsnivåerna, oaktat utbildningsform, bör ses över så att de bättre svarar emot kostnaden för utbildningen.

FSJ delar Trafikverkets uppfattning att behovet av insatser för ökad mångfald och jämställdhet för att bredda rekryteringsbasen är viktigt. Dock avstyrker FSJ förslaget att använda upphandling som verktyg att nå jämställdhet och mångfald.

Även följande två förslag avstyrks:

- Collegesystem.
- Att ställa krav på leverantörer att komma med beskrivningar hur de tänker arbeta med resurs- och kompetensfrågor inom kontrakten.

FSJ:s övriga sammanfattande synpunkter på inriktningsunderlaget

FSJ stödjer Byggföretagens synpunkt att den nya ekonomiska ramen bör som allra minst vara 62,3 miljarder kronor per år och där nya stambanor byggs och finansieras utanför denna ram. Detta möjliggör ett visst återtagande av eftersatt underhåll och att nya tillväxtfrämjande infrastrukturinvesteringar kan initieras över hela landet. Detta bör dock betraktas som en absolut miniminivå eftersom Trafikverket beräknar att inte hela underhållsskulden kan återtas under någon av planeringsperioderna med denna (62,3 mdkr/år) anslagsram.

FSJ stödjer Byggföretagens synpunkt att säkerställa att kapacitetsöverföringen samt elförsörjningen möjliggör den elektrifiering av transportsystemet som krävs för att nå klimatmålen.

FSJ stödjer Svensk Sjöfarts, Näringslivets Transportråds med fleras synpunkter att investeringarna och driften av nya isbrytare måste finansieras med statliga medel.

Generella synpunkter

Sverige måste rustas för en växande befolkning. Redan före år 2030 kommer över 11 miljoner människor att bo och leva i Sverige. För att människor ska må bra behöver de ha 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-/ godstransporter fungerar väl. Infrastrukturen är en viktig del av samhällsbyggnaden och håller ihop Sverige som land, liksom Sverige med övriga Europa och världen. Infrastruktur stärker Sveriges konkurrenskraft, bidrar till en hållbar tillväxt och god ekonomisk utveckling, vilket är en förutsättning för att ha en stark välfärd. Detta ställer stora krav på dem som planerar våra samhällen och som fattar de beslut som behövs. FSJ anser därför att det är av största vikt att Trafikverket erhåller de medel som krävs för att både rusta upp och att utveckla den fysiska infrastrukturen i hela landet. FSJ anser vidare att Trafikverket får en fortsättning på regeringsuppdraget ”Kompetensförsörjning till järnvägen.”

Effektivt att vidmakthålla befintlig infrastruktur

För både samhälle och näringsliv är ett tillförlitligt transportsystem en av grundbultarna i en fungerande välfärdsstat. 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 infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. FSJ vill därför i likhet med andra remissinstanser särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll av järnvägar i hela landet.

FSJ stödjer Byggföretagens synpunkt 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.

Ovanstående kan enkelt utläsas i Trafikverkets rapport genom att det endast är i förslagen med en 20-procentig ökning av nuvarande ram och utan nya stambanor som en del av infrastrukturskulden återtas. I den 12-åriga planen skulle 13 miljarder av den totala underhållsskulden på 66 miljarder kronor återtas. I den 16-åriga planen är det endast 15 miljarder som återtas, vilket innebär att Trafikverket beräknar att slå av på reinvesteringstakten i ett längre perspektiv.

FSJ tillstyrker Trafikverkets uppfattning om att det är mest effektivt att vidmakthålla den befintliga infrastrukturen, men FSJ:s uppfattning är även att reinvesteringar, för att komma tillrätta med ett eftersatt underhåll, också är samhällsekonomiskt effektivt.

FSJ delar därför Svensk Näringslivs syn att målsättningen måste vara att återta hela det eftersatta underhållet.

I ett tidigare remissvar, rörande framtidens järnvägsunderhåll, efterfrågades att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet. Detta

gör det möjligt att arbeta med förebyggande underhåll och undvika det kostsamma felavhjälpande underhållet. En långsiktig underhållsplan, gärna 20 år, kan därmed vara ett viktigt verktyg för att återta det eftersläpande underhållet och på ett bättre sätt planera och skapa underlag för en långsiktig finansiering.

Förutom ovanstående förslag står FSJ 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 bedrivas av myndigheten 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 med mera) och den allmänna 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 uppfinningsrikedom kommer exempelvis maskiner som snösmältare och batteridrivna underhållsvagnar fram. Den innovationskraften 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.

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

Sammantaget är FSJ 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 järnväg, överstiger både den befintliga ekonomiska ramen och ramförslaget som är 20 procent högre än nuvarande. 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 det samma, en höjning av den ekonomiska ramen krävs.

FSJ ser att det i samtliga upphandlingar som Trafikverket genomför, oavsett vald entreprenadform, är ett uteslutande fokus på lägst pris. För att uppnå de nationellt fastställda transportpolitiska målen (Övergripande, Funktions- och Hänsynsmål) bör, enligt FSJ, ett mer funktionsbaserat synsätt med inslag av ökad samverkan få genomslag. Detta så att funktion, kvalitet, säkerhet, hållbarhet, innovation och livscykelperspektivet prioriteras i urvalsprocessen tillsammans med pris. FSJ ser att funktionsbaserad entreprenad, högre grad av samverkan i upphandling samt innovationsupphandlingar skulle kunna vara sätt att bättre uppnå de transportpolitiska målen och då specifikt att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. 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.

FSJ instämmer med Trafikverket att det saknas ett helhetsbegrepp för att säkerställa utbildningsmöjligheter och öka attraktiviteten till infrastrukturbranschen. Att vidga begreppet och koordinera utbildningsinsatser under en samlingsrubrik, i detta fall infrastruktur är klokt.

Kompetensförsörjning

I inriktningsuppdraget tas även upp hur kompetensförsörjningen ska säkras för att planerade satsningar ska kunna genomföras. Trafikverket pekar på ett antal kompetensutmaningar och FSJ instämmer med Trafikverket att det saknas ett helhetsbegrepp för att säkerställa utbildningsmöjligheter och öka attraktiviteten till infrastrukturbranschen. Att vidga begreppet och koordinera utbildningsinsatser under en samlingsrubrik, i detta fall infrastruktur är klokt.

FSJ har under flera år förordat att Trafikverket, av regeringen, borde tilldelas ett övergripande ansvar för de järnvägstekniska utbildningarna för att kunna prioritera de mest kritiska utmaningarna för branschen. Som en förutsättning för detta är det viktigt att de även tilldelas extra resurser och medel för ändamålet.

Arbete i spårområde är förknippat med hög säkerhet. Därför krävs det specifika behörigheter för att kunna arbeta vid järnvägen, dessa styrs av vilken anläggning man jobbar i och vilka arbetsmoment man utför. Det är få utbildningar som ger dessa behörigheter idag.

FSJ instämmer i att ny teknik som till exempel automatisering och elektrifiering ställer krav på nya typer av kompetenser. FSJ konstaterar dock att huvuddelen av den befintliga järnvägen består av elektro-mekaniserade delar. Under många år framledes, minst 10–15 år, kommer det stora behovet av kompetens vara för den nuvarande elektro-mekaniserade järnvägen och utbildningen för denna utgöra en viktig grund för järnvägsteknisk utbildning. Det betyder inte att detta hindrar att utbildning erbjuds inom den nya digitala tekniken utan snarare att det på sikt krävs utbildningar inom båda områden.

Som ytterligare åtgärder inom kompetensförsörjning föreslår FSJ:

- Att ett nationellt kompetenscenter för järnvägstekniska utbildningar inrättas. Med fördel inom Trafikverksskolan i Ängelholm som ägs av Trafikverket och som redan idag har den träningsanläggning som krävs för att anordna järnvägstekniska utbildningar. Detta kräver att Trafikverksskolan får ett annat uppdrag än idag och befrias från sitt resultatansvar.

- Att Trafikverket ges i uppdrag att vara nationell ansvarig för de järnvägstekniska yrkesutbildningarna.
- Att Trafikverket tillsammans med branschen fastställer ett gemensamt förslag för kvalifikationskrav för respektive järnvägstekniskt yrke och säkerställer ett likvärdigt innehåll i respektive järnvägsteknisk yrkesutbildning.

FSJ tillstyrker följande förslag ut Trafikverkets inriktningsunderlag:

- FSJ ställer sig positiva till inrättandet av ett nationellt kompetensråd för att samla och samordna strategiska kompetensförsörjningsfrågor.
- FSJ ställer sig positiva till en analysfunktion som ger en bild av kompetensbehoven i branschen på kort och lång sikt.
- FSJ delar Trafikverkets uppfattning att ersättningsnivåerna för yrkesinriktade utbildningar är för låga. Ersättningsnivåerna oaktat utbildningsform bör ses över så att de bättre svarar emot kostnaden för utbildningen. Järnvägstekniska yrkesutbildningar återfinns företrädesvis inom Yrkehögskolan.
- FSJ delar Trafikverkets uppfattning att man genom myndighetssamverkan mellan Skolverket och Myndigheten för Yrkehögskola skulle kunna hitta formerna för att fler kompetens-, bransch- och utbildningsövergripande råd kan utvecklas för en bättre överblick och samordning av utbud och efterfrågan av kompetensinsatser. Vi anser även att Trafikverket ska ingå i denna myndighetssamverkan.

Avslutande kommentarer

FSJ instämmer med Byggföretagen att 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. Trafikverket ska arbeta för att öka transporteffektiviteten i Sverige och detta innebär att möjliggöra överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart samt föreslå och genomföra åtgärder för omställning till fossilfria transporter.

Den nationella godstransportstrategin är ett uttryck för regeringens önskan att Trafikverket ska fokusera sitt arbete för att öka transporteffektivitet, möjliggöra överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart samt föreslå och genomföra åtgärder för omställning till fossilfria godstransporter. FSJ saknar en tydlig strategi för detta i inriktningsunderlaget.

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

Gods på järnväg och sjöfart transporteras längre sträckor än på väg. Hamnarna och kombiterminalerna är viktiga aktörer för en effektiv sjöfart och för att möjliggöra en överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg. Transporter av varor och människor ska kunna säkerställas året om i hela landet. Vi instämmer i Näringslivets Transport Råds remissyttrande om att finansiering av nya isbrytare och drift av isbrytare måste med i nationella planen. Det är angeläget att vinterväghållning på sjövägen, det vill säga isbrytning, likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras på samma sätt via Trafikverkets anslag för drift och underhåll.

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

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ

Robert Röder

Ordförande i FSJ