

Solna 2025-12-18

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar på förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, Dnr LI2025/01587

Euromaint Rail AB har valt att inkomma med ett remissvar på förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, Regeringskansliets diarienummer LI2025/01587. Vårt remissvar tar utgångspunkt i järnvägssystemet och vår expertis inom underhåll av spårburna fordon.

Euromaint Rail AB Sveriges ledande leverantör av underhållstjänster för spårburna fordon. Vi är en del av CAF-koncernen, en leverantör av mobilitetstjänster som är baserad i Beasain i norra Spanien. CAF levererar spårburna fordon, signalsystem, underhållstjänster och digitala depåttjänster till järnvägsbranschen. Huvuddelen av all tillverkning sker i Europa.

Sammanfattning

Euromaint ser positivt på att underhåll och modernisering av järnvägssystemet äntligen får högre prioritet. Ett välfungerande underhåll som tar hand om de tillgångar vi har är helt avgörande för ett effektivt, tillgängligt, pålitligt och hållbart transportsystem.

För att komma snabbare framåt önskar vi att fler möjligheter för att identifiera underhållsbehov användes. Moderna fordon har många olika sensorer för att tidigt identifiera underhållsbehov på fordonets olika komponenter. Flera av dessa system skulle, genom att kombineras med GPS-data, kunna ge tidiga indikationer på att något är i behov av underhåll även i infrastrukturen. I dagsläget finns inga system och avtal för att operatörer och fordonsägare ska kunna dela den sortens data med Trafikverket.

Satsningen på ERTMS är positiv eftersom det gör att vi kan koppla ihop vårt järnvägssystem med resten av Europa och det ökar kapaciteten på befintliga spår i väntan på att utbyggnad kan ske. Samtidigt oroas vi över att utbyggnaden är relativt geografiskt begränsad under planperioden och att Stockholmsregionen är helt undantagen. Trots det ska större delen av fordonsflottan uppgraderas med ombordutrustning under perioden trots att det inte nödvändigtvis medför ett mervärde för fordonsägarna. Vi ser också att en uppgradering i två steg, först till ERTMS BL3 och därefter ERTMS BL4 kommer att bli onödigt kostsam i många fall på grund av ovanstående.

Euromaint Rail AB

Box 1555
171 29 Solna

08- 515 15 000
info@euromaint.com

Säte
Stockholm

Org nr
556032 2918

www.euromaint.se

Euromaint ser positivt på att möjligheterna till OPS-lösningar (Offentlig-Privat Samarbete) lyfts i nationella planen och välkomnar att flera konkreta projekt identifierats. Samtidigt tror vi att ännu fler projekt skulle kunna finnas med på listan över projekt som ska utredas.

Slutligen vill vi flagga för kompetensbehovet i järnvägsbranschen. Det råder redan idag stor brist på tågtekniker och andra yrken. Om det ska gå att genomföra de åtgärder som föreslås i planen på den tid som är avsatt så kommer det behövas stora satsningar på utbildning, då den tillgängliga kompetensen knappt räcker till för att utföra det arbete som behövs redan idag.

Järnvägssystemets eftersatta underhåll

Det är positivt att Trafikverket tydligt tar upp det eftersatta underhållet i järnvägssystemet och att det finns klara förslag på hur detta kan återhämtas. En robust och väl underhållen infrastruktur är en grundförutsättning för punktlighet, kapacitet, säkerhet och tillgänglighet i järnvägssystemet. Det är bra med ett tydligt satt årtal för när underhållet ska vara ikapp. Vi ser dock med oro på två saker beträffande detta årtal. Dels är det väldigt långt tills Trafikverket ämnar vara ikapp med det eftersatta underhållet, dels råder det brist på kompetens inom relevanta yrken vilket gör att det kan vara svårt att nå målet i tid trots att det är satt med en lång tidshorisont.

Ett sätt att effektivisera arbetet är att också ta med fordonens förutsättningar och möjligheter i detta arbete. Moderna fordon är idag utrustade med en mängd olika sensorer som levererar data om fordonets och dess komponenters tillstånd och hälsa. De data som sensorerna levererar underlättar både planering av underhåll och felsökning. Det är dock fullt möjligt att använda dessa data för att identifiera underhållsbehov även i infrastrukturen. Genom att kombinera data med GPS-position kan störningar i infrastrukturen identifieras innan det uppstår skador som kräver akut åtgärdande underhåll.

Ett konkret exempel är sensorerna för att identifiera olika skador på ett fordon's hjul, vilket leder till slag som sensorerna registrerar. Om det återkommande förekommer enstaka slag när fordon passerar en viss punkt i infrastrukturen kan det sannolikt antas att det finns ett problem med spåren. Med denna data kan inspektion av spåren genomföras och underhåll planeras innan skadan blir så stor att spåret måste stängas för akut åtgärd.

Idag saknas system för att dela fordonsdata med Trafikverket. Det är dels en fråga om tekniska lösningar, där det krävs system som kan kommunicera med varandra, dels en fråga om reglering och ansvar. Delning av data måste ske på ett sätt som garanterar att data inte missbrukas eller hamnar i orätta händer och då måste det finnas regelverk och avtal för detta. Detta är en fråga som har diskuterats genom åren, men som ännu inte genomförts. Det beror till stor del på att ingen har givits uppdraget och ansvaret att lösa detta. Vi är övertygade om att ett sådant system skulle effektivisera underhållet av infrastrukturen och spara mycket pengar och tid, men då måste exempelvis Trafikverket få ett uttalat ansvar för att skapa och upprätthålla ett sådant system och regelverk.

ERTMS

ERTMS är en avgörande satsning både för att integrera vårt järnvägssystem med resten av Europa och för att öka kapaciteten på befintliga spår. Vi identifierar dock flera risker i Trafikverkets förslag till plan för hur implementeringen ska gå till.

Utrullningen av ERTMS i förslaget till ny nationell plan är relativt geografiskt begränsad under planperioden fram till 2037 och undantar Stockholmsregionen. Samtidigt föreslår planen och stödordningen för installation av ERTMS på fordonen att större delen av fordonsflottan ska uppgraderas till ERTMS under planperioden. Det innebär att för en stor del av fordonsflottan kommer uppgraderingen inte ge något mervärde utan enbart ökade investerings- och driftkostnader för fordonsägarna och trafikoperatörerna.

Vidare är en uppgradering i två steg, först till ERTMS BL3 och sedan till ERTMS BL4 i samband med uppgradering till FRMCS i många fall onödigt kostsam, när ett system som kanske inte kommer hinna användas som planerats behöver uppgraderas ytterligare en gång på grund av förseningar eller ändrade prioriteringar.

Vi saknar således en samordning av fordonsuppgraderingen och den geografiska utrullningsplanen. Uppgraderingarna av fordon behöver planeras efter behovet kopplat till de sträckor fordonen faktiskt ska trafikera och när dessa kommer att uppgraderas. Det blir extra viktigt i ljuset av kompetensbristen, så att den befintliga kompetensen som finns i branschen används på effektivast möjliga sätt.

Vidare ska en ny generation av ERTMS, Laser, införas för flera nya linjer, vilket kan medföra förseningar av utrullningsplanen. Här är det viktigt att öppna för flera leverantörer för att säkra konkurrens samt undvika inlåsnings effekter.

I dagsläget ser det ut som att det kommer att upphandlas en leverantör för utveckling av systemet. Vi förespråkar istället en modell där flera leverantörer kvalificeras för ramavtal och därefter kan avropas för olika projekt. Det skapar en avtalssituation där konkurrensen ökar och priserna därmed bör hållas nere, samtidigt som det ökar tillgängliga resurser för att genomföra installationen i hög takt.

Vi ser positivt på att ett stöd för installation av ombordutrustning föreslås, men anser att stödnivån bör höjas för att påskynda implementeringen. Swedtrain har föreslagit okonventionella finansieringslösningar, såsom avdrag vid köp av nya ERTMS-utrustade fordon, vilket vi anser är värt att överväga. Det är också värt att notera att nyinstallation av ombordutrustning just nu pausas i väntan på att medfinansieringen blir klar, något som fördröjer implementationstakten. Det är alltså viktigt med tydliga beslut om medfinansiering och att denna bli stabil och förutsägbar så att fordonsägare vet vilka villkor som gäller över tid.

Kompetensförsörjning

Kompetensbristen inom järnvägsbranschen är redan idag en kritisk utmaning och riskerar att bli en avgörande flaskhals för genomförandet av den nationella planen. Särskilt gäller detta specialistkompetens inom fordonsinstallationer och signalsystem, där utrullningen av ERTMS kommer att kräva omfattande resurser i verkstäderna. Redan nu är kapaciteten ansträngd, och utan kraftfulla åtgärder kommer det att bli svårt att uppfylla planens mål inom utsatt tid.

Vi ser att det kommer att behövas utbildningsinsatser för att komma till rätta med kompetensbristen i järnvägsbranschen. Både gymnasium och yrkeshögskola behöver få utbildningsplatser och program som matchar mot branschens behov av kompetens. Här kan Järnvägscollege få en samordnande roll. En satsning på digitala utbildningsplattformar skulle kunna bidra till att snabbt och kostnadseffektivt öka kompetensen inom olika tekniska områden kopplade till järnvägen.

På längre sikt kan en viss del av kompetensbristen adresseras genom teknikutveckling som minskar personalbehovet. Exempel är automatiserad insamling av anläggningsdata, digitala samverkansplattformar, och installation av ERTMS som minskar tekniken i spåret och därmed underhållsbehovet.

OPS-lösningar

Euromaint ser positivt på att Trafikverket i den nationella planen lyfter möjligheten till OPS-lösningar som ett sätt att öka effektiviteten och skapa långsiktigt värde i stora infrastrukturprojekt. OPS-modellen kan bidra till att förkorta ledtider, sprida risker och skapa incitament för innovation och kostnadseffektivitet. Vi tror att det här kommer att vara avgörande för att utveckla det svenska transportnätet de kommande åren i den takt som näringslivet efterfrågar. När Trafikverket lägger allt mer fokus på att återta det eftersatta underhållet kan OPS-lösningar lösa nybyggnation av prioriterade projekt och sträckor.

Vi välkomnar att flera konkreta projekt har identifierats som potentiella OPS-objekt, såsom Norrbotniabanan, Hässleholm–Lund och Malmbanan. Samtidigt anser vi att fler projekt bör utvärderas för denna genomförandeform, särskilt där systemperspektivet är avgörande för funktion och robusthet. Euromaint har, som en del i CAF-gruppen, redan haft en del dialoger kring projektet Stockholm-Oslo 2.55. Det är ett projekt som nämns i förslaget till nationell plan men som ännu inte står som prioriterat. Vi menar att OPS-projekt behöver bli mer omfattande för att locka större intresse från privata aktörer att delta i genomförandet.

CAF har tidigare erfarenhet av OPS-projekt, framför allt från Spanien men även från andra länder. Med rätt styrning och avtal kan OPS-lösningar vara ett starkt positivt bidrag till transportnätet och skapa stora samhällsekonomiska vinster.

För Euromaint Rail AB

Gorka Tamayo
VD

Per Pettersson
Kommunikationsansvarig