

Datum 2025-12-15

Till: Landsbygds och Infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörers, (FSJ:s) yttrande över Trafikverkets förslag till Nationell Plan för transportinfrastrukturen perioden 2026–2037 (LI2025-01587)

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) är branschorganisation för företag som bedriver verksamhet inom järnvägsentreprenader i Sverige. Vi representerar aktörer som verkar för en långsiktigt hållbar, effektiv och konkurrenskraftig järnväg 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) tackar för att vi beretts möjlighet att yttra oss över rubricerad nationell plan och lämnar ett remissyttrande enligt nedan.

Inledning

FSJ välkomnar Trafikverkets förslag till nationell plan och ser positivt på den historiskt stora satsningen på järnvägsunderhåll och modernisering. Vi delar Trafikverkets bedömning att ett robust och tillförlitligt järnvägssystem är avgörande för Sveriges klimatomställning, konkurrenskraft och för stärkt totalförsvaret.

Vi ser också positivt på att Trafikverket ökar sin operativa förmåga och betonar vikten av underhåll och robusthet i hela transportsystemet, vilket är en förutsättning för ett starkt näringsliv. Men vi anser att planen inte tillräckligt tydligt prioriterar järnvägens roll i ett fossilfritt och sammanhållet transportsystem. Trafikverket bedömer att det eftersatta järnvägsunderhållet tidigast kan vara åtgärdat år 2050, vilket är långt ifrån tillräckligt för Sveriges ökade krav i form av klimatomställning, medlemskapet i NATO, ökande transportbehov och behov av regional utveckling, allt detta kräver en kraftigt förstärkt järnvägssatsning.

I den föreslagna planen kvarstår dock en obalans mellan investeringar i väg och järnväg. Största delen av anslagen går till att åtgärda hela vägnätets underhållsskuld, medan det eftersatta underhållet på järnvägen, med nuvarande budget, bara kommer åtgärda 13–15 procent av underhållsskulden under planperioden.

Det är otillräckligt för att möta framtidens transportbehov och klimatförändringar. Vi vill särskilt påminna om vilken ökad sårbarhet extremväder leder till på järnvägen. Skyfall, översvämningar, ras och skred, hotar banvallar och spår. Torka och värmeböljor kan deformera spår och påverka kontaktledningar, medan snö och is ger problem för växlar och signaler. Här måste det förebyggande underhållet öka. Samtidigt måste flaskhalsar byggas bort och kompletterande infrastruktur krävs för att öka kapaciteten.

Sverige behöver förberedas för en växande befolkning och för beredskap vid krig och kriser, vilket kommer att medföra ökade transportvolymerna.

FSJ anser att den nationella planen för transportinfrastruktur måste tydligt prioritera åtgärder som stärker Sveriges totalförsvär. Robust och tillgänglig infrastruktur är en grundpelare för både civila och militära transporter, särskilt i en tid med ökade säkerhetspolitiska risker. Utan tydliga och tillräckliga medel riskerar vi att totalförsvarets krav blir en kompromiss i planeringen, vilket kan få allvarliga konsekvenser för Sveriges beredskap. FSJ uppmanar därför regeringen och Trafikverket att säkerställa att en definierad del av den nationella planens budget avsätts för totalförsvarsrelaterade åtgärder.

Planen förtydligar inte heller hur sårbarhet som är särskilt relaterad till elektrifiering av service- och underhållsfordon ska hanteras.

FSJ anser att återtagandet av underhållsskulden måste ges högsta prioritet och att anslagsnivåerna successivt behöver höjas för att målet till 2050 ska kunna nås. FSJ vill se en tätare samverkan mellan beställare och entreprenörer för att säkerställa att resurserna används effektivt och att branschens kapacitet tas tillvara.

Vi vill också understryka att genomförandet av planen kräver ett strategiskt skifte inom flera områden för att säkerställa långsiktig samhällsnytta och robusthet i järnvägssystemet. Underhållsåtgärder bör vidtas kontinuerligt i en utstakad underhållsplan för att motverka nedbrytningen och förlänga livslängden på infrastrukturanläggningen.

Det strategiska skiftet innebär att hela järnvägssektorn – Trafikverket, entreprenörer, trafikoperatörer, utbildningsväsendet och politiken – måste arbeta mot gemensamma mål för robusthet, kapacitet, kompetens och samhällsnytta. Endast genom en sådan samlad och långsiktig strategi kan den nationella planen genomföras på ett sätt som stärker järnvägsbranschens konkurrenskraft, robusthet och attraktionskraft.

Gå från kortsiktighet till långsiktighet och förutsägbarhet

Planering, upphandling och resursfördelning måste ske med längre tidshorisont och större stabilitet. Detta möjliggör för entreprenörerna att investera i personal, maskiner och utveckling, och skapar förutsättningar för att bygga upp och behålla branschens kapacitet. Vi kan göra mycket mer när förutsättningarna finns.

Byta från stuprör till systemperspektiv

Underhåll, reinvesteringar och nyinvesteringar måste ses som delar av ett sammanhängande system, där åtgärder prioriteras utifrån största möjliga samhällsnytta och robusthet – inte utifrån separata budgetar eller organisatoriska gränser. Detta för att undvika att mindre projekt gynnas framför stråkförstärkningar. Kompetensförsörjning, säkerhet, utveckling och klimat måste integreras i hela kedjan från planering till genomförande.

Gå från reaktiv till förebyggande och robust underhållsstrategi

Det eftersatta underhållet hanteras bäst genom att prioritera förebyggande underhåll inom basunderhållskontrakten och öka robustheten, snarare än att enbart vidta akuta åtgärder när fel uppstår. Detta kräver att resurser och planering inriktas på långsiktig funktion och minskad sårbarhet.

FSJ konstaterar att Trafikverkets upphandlingar ofta fokuserar på lägsta pris oavsett entreprenadform. För att nå de nationella transportpolitiska målen föreslår FSJ ett funktionsbaserat synsätt samt ökad samverkan, där faktorer som funktion, kvalitet, säkerhet, hållbarhet, utveckling och livscykelperspektiv beaktas tillsammans med pris i urvalsprocessen. Nya affärsmodeller och förändring av regelverk i Trafikverkets föreskrifter är en förutsättning för att få till tekniska lösningar som effektiviserar underhållsarbetet.

Trafikverket rekommenderas att vidareutveckla sina upphandlingsmetoder i samverkan med branschaktörer och sakkunniga myndigheter, såsom Upphandlingsmyndigheten. För att främja utveckling och effektivisering är det angeläget att införa incitament i avtalen. FSJ föreslår att bonusmodeller relaterade till hållbarhetsmål och utveckling införs som en del av dessa incitament.

Behöver instruktionerna i regleringsbrevet ändras för att Trafikverket ska kunna utvecklas som beställare?

Kompetensförsörjning – en avgörande framtidsfråga

FSJ ser mycket positivt på att Trafikverket lyfter kompetensförsörjningen som en kritisk faktor för den nationella planens genomförande. Som Trafikverket tidigare konstaterat (Trafikverket 2025:055) finns den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen i utbildningssystemet.

Vi vill dock betona att kompetensbristen redan idag är akut inom järnvägsbranschen, särskilt inom BEST-områdena (bana, el, signal, tele).

Det är viktigt att regeringen satsar pengar på att skapa fler utbildningsplatser inom bristyrken, som till exempel signaltekniker, el-tekniker järnväg och spårsvetsare. Dessutom behöver utbildningarna ha godkända övningsanläggningar och uppdaterad teknik. För att utbildningarna ska fungera behövs också många erfarna och skickliga lärare inom järnvägsområdet.

Växla från reaktivt till proaktivt arbete med kompetensförsörjning

Kompetensbristen måste mötas med samordnade, offensiva satsningar på utbildning, praktik och branschattraktion – inte bara genom punktinsatser när bristen redan är akut. Trafikverket behöver ges en ledande roll i att samordna utbildningsinsatser och säkerställa att utbildningssystemet möter branschens behov. Därför rekommenderar FSJ att Trafikverket tilldelas ett tydligare och mer proaktivt ansvar för att främja en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägssektorn. Detta bör ske i nära samverkan med branschen och genom en justering av myndighetens instruktion.

FSJ föreslår att satsningen på kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen samlas i ett järnvägstekniskt kompetenscenter. Centret ska ta ansvar för att både förvalta och utveckla nuvarande kvalifikationer. Det är också viktigt att högskolors och akademins samarbete organiseras för att möta framtidens teknikbehov, till exempel automatisering och elektrifiering. Prognoser för rekrytering och utbildning kopplat till kommande underhåll och investeringar ingår i uppdraget, liksom stöd till utbildningsanordnare för att följa järnvägens regelverk och säkerställa driftsäkerheten. Dessutom ska centret hantera resurser som lärare, anläggningar och koordinering av LIA-perioder så effektivt som möjligt.

Trafikverksskolan är Sveriges ledande utbildare för järnvägstekniska yrken med behöriga lärare och landets enda godkända övningsanläggning, vilket säkerställer både säkerhet och kvalitet. Det järnvägstekniska kompetenscentret kan därför placeras inom Trafikverksskolan som får en samordnande roll.

Vi vill även understryka vikten av att Trafikverket tillsätter tillräckliga resurser för att effektivt kunna behandla behörighetsansökningar från erfarna järnvägstekniker. Detta är avgörande för att spårarbete ska kunna genomföras.

Mer trafik, mer slitage, mer underhåll – hur undviker vi olyckor på järnvägen?

Järnvägssektorn står inför betydande kapacitetsutmaningar till följd av ökad tågtrafik och omfattande underhållsinsatser. FSJ poängterar igen vikten av förbättrade planeringsförutsättningar, harmoniserade

och enhetliga regelverk samt en tydlig ansvarsfördelning mellan samtliga aktörer för att minimera riskerna i spårmiljön.

Den ökade trafikvolymen medför större slitage på järnvägsspåren, vilket ställer högre krav på effektivt underhåll inom begränsade tidsramar. Underhållsarbeten lokaliseras ofta till nattetid eller under kortare trafikuppehåll, något som resulterar i särskilda arbetsmiljömässiga utmaningar för järnvägstekniker. En mer intensiv trafik och fler underhållsåtgärder under snäva tidsfönster innebär att både personal och maskinutrustning befinner sig i spårmiljön under pågående trafik. Bristfällig framförhållning och sena justeringar kan påverka kvaliteten på riskbedömning och säkerhetsrutiner negativt. Det är därför avgörande att rätt förutsättningar klargörs redan i upphandlingsskedet för att skapa säkra arbetsförhållanden för såväl tekniker som tågresenärer.

Trafikverket behöver tillhandahålla branschen bättre verktyg för planering av underhållsinsatser för att möjliggöra förbättrad samordning och genomförande, med syfte att reducera påverkan på trafik och arbetsmiljö. Säkerheten ska alltid ha högsta prioritet vid planeringen. Därför bör färre, men längre trafikavstängningar eftersträvas, där flera underhållsinsatser och reinvesteringssåtgärder samordnas till samma period. Ett sådant angreppssätt minskar stressnivåerna, stärker säkerheten och ger förutsättningar för effektivt arbete. Vidare bör digitala verktyg användas för att optimera val av tidpunkter och metoder för underhåll, i syfte att minska trafikstörningar och risker.

En effektivisering av planerade avstängningar kan även uppnås genom samordning med industrins produktionsstopp och anpassning till behoven inom godstrafiken.

Trafikverket bör intensifiera det strategiska samarbetet med branschaktörer kring framtagandet av ett förutsägbart, enhetligt och modernt regelverk för spårarbete.

Säkerhetsaspekten måste vara styrande i varje steg av planeringsprocessen och grundläggande förutsättningar ska definieras i förfrågningsunderlaget för att säkerställa trygga arbetsplatser i spårområdet.

Underhållsskuld och långsiktighet - vad innebär detta för entreprenörerna?

I den nationella planen anges målet att hela underhållsskulden ska vara åtgärdad till år 2050. Under planperioden 2026–2037 beräknas dock endast 13–15 procent av skulden kunna åtgärdas med nuvarande anslagsnivåer. Trafikverket prioriterar att återta det eftersatta underhållet på de mest trafikerade stråken och på banor som är viktiga för gods- och persontrafik samt totalförsvaret. Återtagandet sker genom en kombination av ökat förebyggande underhåll, reinvesteringar och riktade satsningar på robusthet och kapacitet.

Ökad ambitionsnivå och långsiktiga mål innebär att marknaden för järnvägsunderhåll och reinvesteringar kommer att växa, särskilt på de mest trafikerade stråken. Detta ger entreprenörerna bättre förutsättningar att investera i personal, maskiner och utveckling. Men eftersom återtagandet av underhållsskulden sker stegvis och med fokus på vissa stråk, riskerar marknaden att bli ryckig och svårplanerad för entreprenörerna. Osäkerhet kring framtida anslagsnivåer och upphandlingsvolymerna kan leda till att företag avvaktar med investeringar, vilket i sin tur kan försvåra kompetensförsörjningen och förlänga återtagandet av underhållsskulden.

Trafikverket behöver säkerställa en jämn och stabil volym av upphandlingar, tydliga affärsformer och incitament för utveckling och effektivisering. Regelverken måste vara tydliga och rättvist tillämpade.

Bibehållet konkurrensutsatt underhåll

Branschens förmåga att bidra till återställandet av eftersatt järnvägsunderhåll är beroende av att underhållet 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. En jämförelse med Banverkstiden är inte ändamålsenlig, då trafikflöden och förutsättningar har förändrats avsevärt sedan dess. En förklaring till varför underhållsskulden uppstått, är att flera regeringar lagt för lite pengar på underhåll, inte att underhållet är konkurrensutsatt.

ERTMS – statligt stöd måste omfatta arbetsmaskiner

FSJ välkomnar att planen innehåller medel för delfinansiering av ombordutrustning (ETCS) för ERTMS. Trafikverket har i särskild ordning utrett frågan (Trafikverket 2025:135) och föreslår ett statligt stöd på 50 procent av de stödberättigade investeringskostnaderna för gods- och persontrafik, och för den museala trafiken föreslås en stödnivå om 100 procent, däremot väljer Trafikverket att inte inkludera arbetsmaskiner i det statliga stödet.

Detta beslut riskerar att få långtgående konsekvenser för både utrullningen av ERTMS och för möjligheten att upprätthålla ett effektivt och säkert järnvägsunderhåll i Sverige. FSJ anser att Trafikverket bör ompröva beslutet att exkludera arbetsmaskiner från statligt stöd.

Arbetsmaskiner är nödvändiga för underhåll och utveckling av järnvägsanläggningen. Utan stöd riskerar många maskinägare att inte kunna investera i ombordutrustning, vilket hotar både kapacitet och säkerhet i järnvägsunderhållet då mindre aktörer slås ut eller tvingas tacka nej till kontrakt.

Det är även viktigt att beakta att maskinerna kommer att tas bort från marknaden under den period som krävs för installationen. Att implementera ETCS på arbetsmaskiner är avsevärt mer tidskrävande jämfört med standardiserade tågfordon. Den största delen av tidsåtgången återfinns inte i själva monteringen, utan i projekteringsfasen, integrationen, testningen samt godkännandeprocessen. För en maskin avsedd för användning i Sverige bör man räkna med minst sex månader, men ofta upp till ett år eller längre innan processen är slutförd.

FSJ föreslår att Trafikverket tillsammans med branschen utvecklar en särskild stödmodell för arbetsmaskiner, med hänsyn till deras unika användning och ekonomiska förutsättningar. Säkerställer att kraven i underhållskontrakt följs upp och att affärsmodellen möjliggör investeringar i ETCS eller exkluderar arbetsmaskiner från ETCS kravet.

Underhållskostnaderna kommer annars att öka för Trafikverket, då investeringarna måste prissättas i framtida kontrakt. Det finns också en risk att maskiner flyttas till andra europeiska marknader med mer attraktiva villkor.

Sammanfattning

FSJ ser positivt på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet och vill särskilt understryka vikten av:

- Kompetensförsörjningen är avgörande för järnvägssektorn. FSJ föreslår att Trafikverket får ett tydligare och mer proaktivt ansvar för att samordna utbildningsinsatser och etablera ett nationellt järnvägstekniskt kompetenscenter.
- Att statligt stöd för ERTMS-ombordutrustning även omfattar arbetsmaskiner. Och att Trafikverket tydligt anger detta i sina riktlinjer och ansökningsprocesser.
- Långsiktiga planer och förutsägbara villkor för marknaden för att i god tid kunna bygga upp sin kapacitet för att bidra till god genomförbarhet av den nationella planen.
- Tider i spår för underhållsåtgärder.
- Tydliga och samordnade regelverk för säkerhet och arbetsmiljö. Förutsättningarna måste formuleras redan i förfrågningsunderlagen för att möjliggöra säkert arbete i spår.
- Ett strategiskt skifte mot långsiktighet och systemperspektiv i hela järnvägssektorn.
- Vi entreprenörer kan göra mer – kapacitet finns.
- Konkurrens är en styrka, inte ett problem. Entreprenörerna är en del av lösningen för ett konkurrenskraftigt Sverige.

Vi instämmer i Trafikverkets uttalande om att en förutsättning för att återta det eftersatta underhållet genom höjd ambitionsnivå är att de ekonomiska resurserna ökar stegvis och stabilt.

FSJ ser värdet av en fortsatt konstruktiv dialog och samverkan för att säkerställa att den nationella planen implementeras på ett sätt som långsiktigt främjar järnvägsbranschens konkurrenskraft, robusthet och attraktionskraft. Och den är en förutsättning för järnvägsbranschens gemensamma vision: Att järnvägen i Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll 2050.

Vänligen



Jimmy Hagström

Ordförande Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ

Frågor med anledning av detta remissvar kan ställas till Jimmy Hagström, ordförande FSJ:

jimmy.hagstrom@strukton.se alt. 076-115 22 01.

eller till Susanne Andersson Bransch- och kansliansvarig FSJ:

susanne.andersson@jarnvagsentreprenorerna.se alt. 072-503 78 18.