

**Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet**

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia: [li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

Diarienummer: LI2023/03919

Vår referens: VS/LH

Stockholm 2024-04-15

## **Remissvar Inriktningsunderlag för Infrastrukturplanering: Perioden 2026-2037 (dnr LI2023/03919)**

Maskinentreprenörerna (ME) har tagit del av remissen som Trafikverket på uppdrag av Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet har sänt ut, avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, rapport 2024:003. ME önskar härmed lämna följande remissvar.

Maskinentreprenörernas (ME:s) medlemsföretag äger och kör de entreprenadmaskiner som bygger infrastruktur, bostäder, förbereder och underhåller vägar, vatten-, avlopps- och elnät och på så sätt bidrar till Sveriges välfärd och klimatomställning. I samband med sådana projekt kör många av medlemsföretagen även både lätta och tunga godstransporter. ME representerar genom sina medlemsföretag ca 80 procent av den faktiska produktionskapaciteten i Sverige vad gäller anläggningsmaskiner.

### **Sammanfattning av remisspunkter**

Att återta underhållsskulden i transportinfrastrukturen är en mycket omfattande uppgift, som i sig behöver ske på ett sätt som är samhällsekonomiskt försvarbart, tar ansvar för klimatomvandlingen och i övrigt sker på ett sådant sätt att det främjar regeringens övergripande transportpolitiska mål. Det förutsätter kostnadskontroll, effektiva upphandlingar, och främjande av en mer diversifierad leverantörsmarknad med ökad konkurrens. Allt för tidiga krav på utsläppsfri entreprenad riskerar att ställa till det.

Återtagande av underhållsskulden:

- ME instämmer i regeringens och Trafikverkets prioritering att i första hand underhålla befintlig infrastruktur, samt att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara styrande vid beslut av investeringar, samtidigt som fördelningseffekter beaktas.
- Utökad ekonomisk ram med minst +20 procent förefaller rimligt, i syfte att kunna återta och betala av underhållsskulden i transportinfrastrukturen.

---

#### **Maskinentreprenörerna**

Adress:  
Box 1609  
111 86 Stockholm

Besök: Storgatan 19

Telefon:  
08-762 70 65

e-post:  
[infome@me.se](mailto:infome@me.se)

Hemsida:  
[www.me.se](http://www.me.se)



Medlem i Svenskt Näringsliv

Elektrifiering av bygg- och anläggningssektorn:

- Utan medvetna prioriteringar från regeringens och Trafikverkets sida riskerar det att uppstå målkonflikt mellan de klimatpolitiska målen och de transportpolitiska. Risken blir att det tväremot regeringens uttalade ambition blir ”mer pengar till infrastruktur, men mindre infrastruktur för pengarna”.
- Elektrifieringsomvandlingen av tunga anläggningsmaskiner tar tid – endast 20 procent av maskinerna bedöms vara elektrifierade 2030. Här och nu-alternativet för att minska klimatpåverkan är att använda biodrivmedel. Om tillgången är eller blir begränsad, bör de förnybara bränslena reserveras för tunga näringar.
- Ökad elektrifiering av samhället innebär också en ökad sårbarhet mot strömavbrott och kontinuerlig drift i händelse av kris. Fordon och maskiner för underhållsåtgärder och drift av elinfrastruktur, kan inte vara beroende av elförsörjning.
- Tidö-avtalet lyfter fram teknikneutralitet mellan energislagen som uttalad prioritering för regeringen. ME vill framhålla vikten av balanserade krav i Trafikverkets upphandlingar, där effekten för klimatet sätts i centrum snarare än att man fokuserar på en viss teknisk lösning för att uppnå den avsedda klimatnyttan.

Ökad konkurrens och rimliga krav i upphandling:

- Enligt forskning från InfraSweden är bristande konkurrens ett viktigt skäl till bygg- och anläggningssektorns låga produktivitet. Endast ett fåtal större aktörer blir aktuella i upphandlingar; de fyra största företagen har runt 70 procent av marknaden. Lägsta-prisupphandlingar stimulerar heller inte kvalitetshöjande nytänkande.
- Att bryta ner projekten i mindre upphandlingar kan tyckas kontraintuitivt, men är ett effektivt sätt att öka konkurrensen på leverantörsmarknaden. Det ger fördelar ur samhällsekonomiskt perspektiv med konkurrenskraftiga priser, samt att det främjar kvalitet och möjliggör innovation. Kraven i upphandlingarna bör också ställas på ett sådant sätt att leverantörer faktiskt kan lämna anbud.
- ME välkomnar Trafikverkets avsikt att analysera tillgången till leverantörer och resurser i form av kompetenser och material. ME representerar genom sina medlemsföretag huvuddelen av Sveriges faktiska produktionskapacitet vad gäller anläggningsmaskiner, och bidrar därför gärna som partsrepresentant till myndigheten i detta arbete.
- Sektorns beredskapsförmåga behöver också beaktas och utvecklas. Leverantörsmarknaden är en del av beredskapsförmågan, och här behöver utveckling ske i samarbete mellan offentliga och privata aktörer.

## **Återtagande av underhållsskulden**

Maskinentreprenörernas perspektiv på inriktningsplaneringen utgår framför allt från återtagandet av underhållsskulden – detta är en mycket omfattande uppgift, som i sig behöver ske på ett sätt som är samhällsekonomiskt försvarbart, tar ansvar för klimatomvandlingen och i övrigt sker på ett sådant sätt att det främjar regeringens övergripande transportpolitiska mål.

Återtagandet av underhållsskulden i infrastruktursystemet förutsätter kostnadskontroll, effektiva upphandlingar, och främjande av en mer diversifierad leverantörsmarknad med ökad konkurrens.

ME instämmer i regeringens och Trafikverkets prioritering att i första hand underhålla befintlig infrastruktur, samt att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara styrande vid beslut av investeringar/åtgärder, samtidigt som fördelningseffekter beaktas (hela Sverige ska fungera). ME delar också Trafikverkets uppfattning att ej bundna investeringar i gällande plan ska utvärderas i förhållande till samhällsekonomisk lönsamhet.

Maskinentreprenörerna anser i likhet med Trafikverket att den lägsta ambitionsnivån är att underhållsskulden inte tillåts växa ytterligare. Samtidigt bör vi inte nöja oss med det, underhållsskulden behöver hanteras och infrastrukturpropositionen bör kommunicera ett måldatum för väg respektive järnväg. Utgångsläget för planrevideringen är utmanande. I praktiken är planperioden 2026–2037 redan övertecknad i och med föregående planer, samtidigt som anslagen för vidmakthållande inte är tillräckligt för att bibehålla dagens funktionalitet på vägar och järnvägar.

Enligt Trafikverket är det möjligt att återställa hela underhållsskulden för väg samt delar av underhållsskulden för järnväg under kommande planperiod, genom mer resurser till vidmakthållande, i enlighet med förslaget till 20 procent högre ram. Oaktat ramnivå är det välkommet att vidmakthållande prioriteras, men ju lägre ökning av ram desto tyngre behöver underhållet väga i anslagsfördelningen.

Maskinentreprenörerna gör ingen bedömning av vad omfattningen på anslaget faktiskt räcker eller inte räcker till, men konstaterar baserat på Trafikverkets redovisning att en utökad ram med minst +20 procent förefaller rimligt.

## **Elektrifiering av bygg- och anläggningssektorn**

Infrastruktur- och bostadsministern har i flertalet sammanhang talat om att regeringen vill se ”mer pengar till infrastruktur, och mer infrastruktur för pengarna”. Utan medvetna prioriteringar från regeringens och Trafikverkets sida riskerar det att uppstå målkonflikt mellan de klimatpolitiska målen (med elektrifiering av fordonsflottan som huvudlinje) och de transportpolitiska målen, och där man trots gott uppsåt och god ambition riskerar att projekten blir både kostnadsdrivande och försenade i tid. Risken blir att det tvärt emot regeringens ambition blir ”mer pengar till infrastruktur, men mindre infrastruktur för pengarna”.

Entreprenadbranschen står precis som samhället i övrigt inför utmaningen att fasa ut fossila drivmedel. Till skillnad från andra delar av transportsektorn som privatbilism, kollektivtrafik och kortare transporter, har ännu inte lösningar för alternativa drivmedel slagit igenom tekniskt och kommersiellt. Idag finns bara enstaka större elektrifierade demomaskiner på ett fåtal jobb i Sverige. Dessa har fått stor uppmärksamhet i medier men maskinerna går inte att beställa. ME:s medlemsföretag är minst lika ivriga som offentliga upphandlare att nyttja tunga elektrifierade grävare på större jobb, men de finns ännu inte att tillgå.

En del mindre anläggningsmaskiner är redan elektrifierade, men tunga anläggningsmaskiner är en stor utmaning att driva elektriskt. Det krävs höga effekter och arbetet sker ofta i terräng utanför ordinarie infrastruktur, där elförsörjning inte finns att tillgå. Omvandlingen till

elektrifiering av tunga anläggningsmaskiner tar tid – *endast 20 procent av maskinerna bedöms vara elektrifierade 2030.*

Här och nu-alternativet för att minska klimatpåverkan är att använda biodrivmedel. Om tillgången är eller blir begränsad, bör de förnybara bränslena reserveras för tunga näringar såsom entreprenad, flyg och sjöfart. En ökad elektrifiering av samhället innebär också en ökad sårbarhet mot strömavbrott och kontinuerlig drift i händelse av kris, extrem påfrestning på samhället och i värsta fall krig. Fordon och maskiner för underhållsåtgärder och drift av elinfrastruktur, kan inte vara beroende av elförsörjning. Detsamma gäller naturligtvis viktiga samhällsfunktioner som ambulans, brandkår, polis och militär som behöver kunna utföra sina uppdrag över hela Sverige, alla timmar på dygnet och alla årstider. Biodrivmedel är alltså inte bara en viktig del för att uppfylla klimatmålet utan också en nödvändighet framåt. Regeringen bör därför verka för en ökad svensk tillverkning av biodrivmedel och säkra den nationella tillgången till detta.

Det är viktigt att Trafikverket vid kravställning av entreprenader för upphandling har god insikt i hur marknaden för elektrifierade tunga anläggningsmaskiner ser ut. Elektrifiering av branschen lovar på sikt stora möjligheter, men för tidiga krav på utsläppsfri entreprenad riskerar att ställa till det. Felställda krav som inte går att uppfylla försenar projekten, och gynnar enbart oseriösa aktörer som lovar för mycket i sina anbud.

När maskinerna finns att tillgå kommer nästa steg i elektrifieringen, utrullningen. Beställarna kommer att behöva betala en premie för utsläppsfria maskiner. ME har tillsammans med konsultbolaget Sweco [jämfört diesel med eldrift på ett normalt vägprojekt](#), och konstaterar att det senare blir *dubbelt så dyrt gällande anläggningsmaskinernas arbete*. Beräkningen utgår från alla utförda maskintimmar och jämför drifts- och kapitalkostnader samt kostnad för laddinfrastruktur, men även att en elmaskin måste laddas och inte har samma produktivitet.

Det sista steget som slutför omställningen sker när elektrifierade maskiner massproduceras och priset per producerad enhet sjunker. Då krävs samtidigt att Sverige kan producera fossilfri el så det räcker – och med rätt effekt.

Tidö-avtalet lyfter fram teknikneutralitet mellan energislagen som uttalad prioritering för regeringen. Maskinentreprenörerna vill framhålla vikten av balanserade krav i Trafikverkets upphandlingar, där effekten för klimatet sätts i centrum snarare än att man fokuserar på en viss teknisk lösning för att uppnå den avsedda klimatnyttan. I dagsläget och inom planeringsperioden kommer biodrivmedel snarare än elektrifiering vara den effektivaste lösningen för tunga anläggningsmaskiner.

## **Ökad konkurrens och rimliga krav i upphandlingar**

Trafikverket konstaterar att bygg- och anläggningssektorn i flera decennier har brottats med en svag produktivitetsutveckling och att kostnadsindex för infrastruktur har ökat snabbare än inflationen sedan lång tid tillbaka.

Enligt forskning från InfraSweden är ett viktigt skäl till detta att det finns en bristande konkurrens i sektorn, med endast ett fåtal större aktörer som blir aktuella i upphandlingar. Lägsta-prisupphandlingar stimulerar heller inte kvalitetshöjande nytänkande. De fyra största företagen har runt 70 procent av marknaden. Så ser det inte ut i de nordiska grannländerna,

Sverige sticker ut med en bristande konkurrens. Lösningar finns att tillgå, men problemet ligger enligt [InfraSweden](#) i den tröga implementeringen från myndighetens sida.

Att bryta ner projekten i mindre upphandlingar kan tyckas kontraintuitivt, när det är rationalitet och effektivitet man eftersträvar, men det är ett effektivt sätt att öka konkurrensen på leverantörsmarknaden, vilket ger fördelar ur samhällsekonomiskt perspektiv i form av konkurrenskraftiga priser, samt att det främjar kvalitet och möjliggör innovation.

Det är också viktigt att kraven i upphandlingarna ställs på ett sådant sätt att leverantörer faktiskt kan lämna anbud. Att formulera krav som anger resultat, effekt och nytta snarare än detaljkrav, främjar detta. ME har sett ett flertal exempel på upphandlingar där kraven varit så komplexa att leverantörerna inte kunnat möta dem, och där projekten blivit försenade upp till ett år på grund av att man måste göra om upphandlingen.

Sektorns beredskapsförmåga behöver också beaktas och utvecklas. Leverantörsmarknaden är en del av beredskapsförmågan, och här behöver utveckling ske i samarbete mellan offentliga och privata aktörer.

ME välkomnar Trafikverkets angivna lösningsförslag kring att få till ökad produktivitet och kostnadseffektivitet i genomförandeförmågan – genom kostnadseffektiva utformningar och avgränsningar av projekten, ökad kvalitet i projekteringsunderlag, utveckling av samarbete med leverantörsmarknaden samt ett ökat fokus på funktion och effekt i upphandlingar snarare än detaljerade utformningskrav.

ME välkomnar särskilt Trafikverkets avsikt att göra en analys av tillgången till leverantörer och resurser i form av kompetenser och material, i samband med att man tar fram den nationella planen. ME representerar genom sina medlemsföretag ca 80 procent av den faktiska produktionskapaciteten i Sverige vad gäller anläggningsmaskiner, och bidrar därför gärna som partsrepresentant till myndigheten i detta arbete.

Med vänlig hälsning,

Anders Robertsson  
vd Maskinentreprenörerna (ME)

*Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för Sveriges maskinentreprenörer, och en del av Svenskt Näringsliv. Vi företräder och stödjer företagare med anläggningsmaskiner och arbetar för branschens utveckling.*

*Maskinentreprenörerna företräder 4 200 medlemmar med 22 000 anställda och 25 000 anläggningsmaskiner. Våra medlemmar lägger grunden för Sverige. Maskinentreprenörerna (ME) representerar genom sina medlemsföretag ca 80 procent av den faktiska produktionskapaciteten i Sverige vad gäller anläggningsmaskiner.*

Läs mer om ME på [www.me.se](http://www.me.se)