



2025-12-12

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/01587

Handläggare: Lars Sandberg och
Tomas Ahlberg (Stöd till ERTMS
ombordutrustning)

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026- 2037

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 95 % av landets sjötrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Prioriterade synpunkter

Svensk Kollektivtrafik anser att synpunkterna nedan inom följande områden har hög prioritet

- Öka järnvägsinfrastrukturens kapacitet
- Öka punktligheten i tågtrafiken
- Reformera de samhällsekonomiska kalkylerna
- Minska transportsektorns klimatutsläpp
- Stärk kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken, tågtrafiken samt byggande och underhåll av järnväg

Synpunkter

- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ett lagstiftat samhällsuppdrag och fattar myndighetsbeslut
 - De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt lagstiftningen ett samhällsuppdrag och deras beslut om allmän trafikplikt är myndighetsbeslut, vilket innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik inte kan jämföras med de kommersiella transportföretagens trafik inom infrastrukturplaneringen och



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kapacitetsfördelningen på järnväg. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik är istället en del av samhällets uppdrag att öka tillgängligheten och att öka måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen.

- Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket ska beakta de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram samt planer och beslut om inköp av järnvägsfordon, bygga depåer och upphandlingar av regional- och pendeltågstrafik i inriktnings- och infrastrukturplaneringen, beslut om underhållsåtgärder samt vid kapacitetstilldelningen på järnvägen.
- Reformera infrastrukturpolitiken och planeringsprocessen, genom att
 - Ersätta dagens infrastrukturpolitik med en målstyrd trafikpolitik som tar ett helhetsgrepp om alla de verktyg som riksdag och regering har för att uppnå olika samhällsmål och som har mycket större påverkan på uppfyllandet av olika samhällsmål än byggande och underhåll av infrastruktur, det gäller bl.a. skatter, avdrag, avgifter, lagar, regler, fysisk planering, kapacitetstilldelning på järnvägen och skattefinansiering av bl.a. kollektivtrafik.
 - Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs en återkommande process för att analysera, utforma och ta fram rekommendationer styrmedel och andra åtgärder än infrastruktur. Ansvaret för denna process bör placeras hos Trafikanalys. När det gäller analyser och rekommendationer angående måluppfyllelsen av klimat- och miljömål anser vi att ansvaret ska delas mellan Trafikanalys och Naturvårdsverket.
 - Se över och konkretisera de transportpolitiska målen och gör avvägningar mellan olika målkonflikter.
 - Trafikverket går från prognosstyrning till målstyrning inom infrastrukturplaneringen genom att regeringen ändrar Trafikverkets instruktioner. Trafikverkets instruktioner bör ändras så att verket ska ta fram scenarier för trafikutvecklingen i stället för en basprognos.
- Järnvägsinfrastrukturens kapacitet behöver öka genom att
 - Öka kapaciteten för pendel- och regionaltågstrafiken för att stärka arbetspendlingen.
 - Trafikverket ska göra realistiska prognoser för resandet med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas pendel- och regionaltågstrafik genom att ta hänsyn till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planer för utvecklingen av utbud och tågtrafikfordon i prognoser och scenarier.
 - Trafikverket ska planera och bygga hela järnvägsstråk.
 - Trafikverket ska planera och bygga nya banor betydligt snabbare än i dag
 - Trafikverket vidtar åtgärder som snabbt ökar infrastrukturens kapacitet:
 - Skärp kraven på att tågföretagen ska hålla sitt tågläge
 - Utveckla styrningen av hur infrastrukturen ska användas



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

- Inför en ny kapacitetsfördelningsmodell
- Minska överbokningen av tåglägen för underhållsåtgärder
- Vidta åtgärder som ökar tågtrafikens punktlighet
- Använda längre och högre tåg även inom persontågstrafiken. Detta kan skapa behov av investeringar i längre plattformar samt längre mötes- och förbigångsspår.
- Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att höja anslaget till trimnings- och miljöåtgärder från ca 50 miljarder till 70 miljarder kr, men anslaget bör höjas ännu mer eftersom de samlade behoven uppgår till över 100 miljarder kr. Det är särskilt viktigt att
 - Höja anslaget för trimningsåtgärder åtgärdsområde Kollektivtrafik till i nivå med behoven, dvs. till 5,6 miljarder, och inte bara höja från 2,7 till 3,7 miljarder kronor som Trafikverket föreslår.
 - Höja anslaget till trimningsåtgärder åtgärdsområde Kapacitet och kvalitet till i nivå med behoven, som Trafikverkets uppskattar till 38,45 miljarder kr och inte bara höja från ca 20,3 till 33,6 miljarder kr.
 - För att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik och öka kollektivtrafikandelen anser vi att det, i likhet med näringslivspotten för godstrafik, behövs en särskild kollektivtrafikpott.
 - Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets kritik av den egna verksamheten angående att framdriften för trimnings- och miljöåtgärder under senare år har varit låg i förhållande till de medel som har funnits tillgängliga och vi anser att det är positivt att Trafikverket nu arbetar med att korta ledtider, minska administrationen, effektivisera och samarbeta internt.
- Statlig finansiering av steg 1- och 2-åtgärder
 - Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket ska ändra sin tolkning av regelverket för att möjliggöra statlig finansiering av steg 1- och 2- åtgärder, både från den nationella planen och länsplanerna. Detta är särskilt viktigt när stadsmiljöavtalen nu avvecklas.
 - Svensk Kollektivtrafik anser att regeringen ska ge Trafikverket och länsplaneupprättarna ett tydligt uppdrag att konsekvent planera och finansiera samtliga steg i fyrstegsprincipen, dvs. inklusive steg 1- och 2-åtgärder.
- Behåll, utveckla och stärk stadsmiljöavtalen och sluta anslagsspara
 - Istället för att avveckla stadsmiljöavtalen anser Svensk Kollektivtrafik att stadsmiljöavtalen ska behållas, utvecklas och stärkas genom ökade anslag.
 - Svensk Kollektivtrafik vill understryka behovet av fortsatta åtgärder för att öka kapaciteten i såväl kollektivtrafiken som infrastrukturen i storstadsregionerna där det i dag finns stora kapacitetsbehov och flaskhalsar i reserelationer med mycket arbetsresande.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

- Svensk Kollektivtrafik förordar att regeringen ska överväga att införa någon form av statligt stöd till kommuner i syfte att driva på utvecklingen av hållbara och aktiva resor och transporter i städer och tätorter.
- Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att Trafikverket ägnar sig åt anslagssparande (överföringsbeloppet bedöms till ca 3,1 miljarder kr 2026) när det gäller stadsmiljöavtal istället för att använda pengarna till det som de var avsedda till.
- När Trafikverket ändå har anslagssparat ställer vi oss positiva till förslaget att medlen ska få disponeras till redan tecknade stadsmiljöavtal och att de pengar som inte används till detta ska få användas till fler trimnings- och miljöåtgärder än i planförslaget.
- Reformera de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna, genom att
 - Ge Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten med flera statliga myndigheter i uppdrag att göra en översyn av de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna för att tydliggöra de samhällsekonomiska kalkylernas och kalkylvärdenas begränsningar och under vilka förutsättningar de ska utgöra ett beslutsunderlag i transportplaneringen. Översynen bör göras utifrån internationellt och nationellt använda metoder och modeller som beskriver nyttor och kostnader av styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Dessutom ska myndigheterna ska föreslå hur de samhällsekonomiska kalkylerna och kalkylvärdena ska utvecklas.
- Öka anslagen till länsplanerna och sluta anslagsspara
 - Det är positivt att anslaget till länsplanerna höjs från 49 miljarder till 60,6 miljarder kr.
 - Svensk Kollektivtrafik är kritisk till Trafikverkets omfattande anslagssparande. Trafikverket kommer enligt förslaget till nationell plan anslagsspara 4,6 miljarder kronor från den innevarande planperioden till den kommande. På kort sikt ställer vi oss positiva till Trafikverkets förslag om att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att genomföra investeringar i regional plan, men Trafikverket måste öka ambitionsnivån och använda anslagna medel till det som riksdag och regering beslutat att medlen ska användas till. I detta fall till åtgärder inom ramen för länsplanerna.
 - Det bör avsättas en särskild pott som syftar till att öka kollektivtrafikens andel av resandet. I potten ska medel användas till kollektivtrafikfrämjande åtgärder t.ex. kollektivtrafikkörfält, hållplatsåtgärder, signalprioritering m.m. på kommunala och statliga vägar.
- Öka punktligheten i tågtrafiken, genom att
 - Öka ambitionsnivån och anslaget för att arbeta av järnvägens eftersatta underhåll kraftigt
 - Svensk Kollektivtrafik är positiv till Järnvägsbranschens samverkansforums (JBS) mål att Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050,



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

- Vi är kritiska till Trafikverkets mycket låga ambitionsnivå när det gäller att arbeta av järnvägens underhållsskuld. Kostnaderna för att återta det eftersatta underhållet på järnvägen uppgår enligt inriktningsunderlaget till 91,4 miljarder kronor (2023 års prisnivå). Samtidigt föreslås bara 14,6 miljarder kr (i prisnivå 2025) anslås för att arbeta av det eftersatta underhållet under planperioden, vilket enligt verket gör det möjligt att arbeta av ca 10 procent av det eftersatta underhållet.
 - Svensk Kollektivtrafik anser att anslaget till att återställa det eftersatta underhållet på järnvägen måste flerdubblas och att ambitionsnivån och anslaget måste höjas kraftigt redan nu samt att Trafikverkets genomförandekapacitet snabbt måste höjas avsevärt.
 - Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ett klargörande av hur det eftersatta underhållet inom järnvägen efter planperioden ska arbetas ikapp till 2050.
 - Trafikverket ska inte anslagsspara på järnvägsunderhållet. Samtidigt som järnvägen har ett mycket stort behov av ökat underhåll använder Trafikverket inte hela underhållsanslaget. Sedan år 2020 har Trafikverket anslagssparat över 10,6 miljarder kronor på järnvägs- och vägunderhållet.
 - Prioritera underhåll av stråk som är viktiga för pendel- och regionaltågstrafiken
 - Trafikverket ska se till att de mest effektiva underhållsmetoderna används
 - Trafikverket ska vara skyldiga att samordna planeringen av banunderhållet med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter, tågforetag och underhållsentreprenörer.
- Minska transportsektorns klimatutsläpp genom att öka transporteffektiviteten
 - Svensk Kollektivtrafik är mycket kritisk till att Trafikverket i sina analyser av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås när sanningen är att det långsiktiga nettonollmålet till år 2045 inte kommer att uppnås utan ytterligare styrmedel för att täcka utsläppsgapet. Genom Trafikverkets antagande att klimatmålet 2045 kommer att uppnås går det inte att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse av klimatmålet eller att utvärdera olika åtgärder. Verket kortsluter syftet med prognoserna. Vi anser därför att de samhällsekonomiska analyserna behöver göras om utan detta antagande.
 - Vi är kritiska till att det helt saknas analyser, bedömningar och förslag om ökad transporteffektivitet inom persontrafiken i Trafikverkets förslag till nationell plan. Vi delar Trafikverkets bedömning i en underlagsrapport att det i huvudsak behövs styrmedel för elektrifiering, fossilfria drivmedel och ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet för att uppnå klimatmålen.
 - Vi ställer oss bakom Trafikverkets medskick till regeringen i den fortsatta beredningen och fastställelsen av den nationella planen i underlagsrapporten Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 om att det behövs styrmedel som påverkar användningen av transportsystemet i med effektiv och hållbar



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

riktning, som t.ex. avgifter, skatter, regleringar, lagar, trafikledning och kapacitetstilldelning.

- Stärk kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken, tågtrafiken samt byggande och underhåll av järnväg, genom att
 - Trafikverket ska ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen.
 - Riksdag och regering
 - Ökar antalet platser kollektivtrafik- och järnvägsutbildningarna på universitet, högskola, yrkeshögskola, arbetsmarknadsutbildningar, Yrkesvux och Komvux
 - Utökar CSN-stödet till att även omfatta D-körkort
 - Sänker åldersgränsen för körkortsbehörighet för buss och taxi
 - Slopas 50-kilometersgränsen för unga bussförare
 - Finansierar Järnvägscollage genom att öronmärka medel i Trafikverkets anslag för järnvägens kompetensförsörjning
- Staten ska inte ingå OPS-avtal och besluta om koncessioner som ökar kollektivtrafikens kostnader och minskar dess konkurrenskraft.
 - Det är mycket viktigt att staten inte ska ingå avtal och fatta beslut om koncessioner som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls nere för att inte motverka minskningen av klimatutsläppen, hindra utvecklingen mot vidgade arbetsmarknadsregioner och försvåra för möjligheterna att minska trängseln och köerna i infrastrukturen.
 - Vår bedömning är att den ekonomiskt mest fördelaktiga formen av finansiering för staten normalt är anslag eller statlig lånefinansiering.
 - Effektiviteten i projektorganisationen vid planering och byggande behöver öka, oavsett om OPS används eller inte. Svensk Kollektivtrafik är därför positiv till Trafikverkets förslag om att pröva andra typer av alternativa genomförandemodeller, t.ex. att skapa paket av flera liknande mindre objekt och att använda olika typer av samarbetsmodeller där den privata aktören får ett mer långtgående ansvar än traditionell upphandling exempelvis, Trafikverkets alliansmodell.
 - Användning av OPS ska inte medföra att staten drar ner sin ambitionsnivå. OPS ska vara ett sätt att öka insatsernas storlek. Det är även viktigt att användning av OPS inte medför tidsfördröjningar.
- Skärp kostnadsstyrningen och kostnadskontrollen.
 - Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom principen om att objekt vars kostnader som bedöms bli alltför höga i förhållande till deras samhällsnyttor eller nyttor visat sig bli lägre än förväntat ska kunna utgå ur den nationella planen så att planeringsprocessen fungerar som det är tänkt.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

- Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå, inte minst de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planering och beslut.
- Därför behöver kvaliteten på Trafikverkets utredningar och underlag måste höjas och kvalitetssäkras. Det är viktigt att vänta med slutgiltiga beslut tills både nyttor och kostnader är välutredda.
- Det måste vara en tydlig skillnad mellan vad som är beslutat och vad som än så länge är förslag under utredning,
- Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs åtgärder för att snabba upp planeringsprocessen.
- Vidta ytterligare åtgärder för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft
 - Svensk Kollektivtrafik anser att statsbidrag till kollektivtrafikdepåer ska införas
 - Vi anser att statsbidraget till investeringar i rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg ska återinföras i den nationella transportinfrastrukturplanen.
- Modernisera järnvägens signalsystem
 - Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till målet att det nya signalsystemet ERTMS ska vara infört år 2042 på högtrafikerade sträckor och till att Stockholmsområdet undantas till vidare.
 - Det är generellt sett positivt och efterlängtad att ett statligt stöd införs för ETCS-konvertering av befintliga ATC-järnvägsfordon samt för framtida FRMCS-installation som ersättning för GSM-R.
 - Fordonsägarnas konverteringskostnader för ETCS BL3 och framtida BL4 beräknas bli upp till ca 23 miljarder kronor. Det är därför djupt bekymmersamt att Trafikverket föreslår en ekonomisk ram för det statliga stödet på endast 3 miljarder kr för perioden 2026-37 och som dessutom inte föreslås innefatta den framtida obligatoriska uppgraderingen från BL3 till BL4.
 - Stödet bör utvidgas till att även omfatta redan planerade och avtalade ETCS-konverteringar för att på kort sikt påskynda en snabb konvertering av samtliga berörda fordon innan 2030.
 - Stödet bör därför utvidgas till att även omfatta framtida uppgradering från BL3 till BL4 för att minska risken att fordonsägare nu väljer att avvakta.
 - Den ekonomiska ramen för stödet under perioden 2026-37 behöver höjas till minst 50 % av de faktiska kostnader som fordonsägarna beräknas ha för konvertering till BL3, BL4 och FRMCS, dvs. till drygt ca 10-12 miljarder kronor.



- Trafikverkets regelförslag att installation av utrustning och efterföljande fordonsgodkännande ska finnas på plats senast tre år från den dag då stödet beviljades, är i praktiken orimligt. Med erfarenheter från genomförda projekt så kan konstateras att processen för beställning, design, installation, verifiering och godkännande tar längre tid än så.
- Prioritera forskning om kollektivtrafik, transporteffektivitet och social hållbarhet
 - Vi ställer oss positiva till att följande forsknings- och innovationsområden prioriteras under planperioden:
 1. Minskad klimat-, miljö- och naturpåverkan för att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle.
 2. Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resurser och processer.
 3. Ett mer effektivt och mer inkluderande transportsystem som tillgodoser hela landet.
 4. En väl underhållen transportinfrastruktur i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisiker.
 - Forskning kring hur kollektivtrafik, transporteffektivitet och social hållbarhet samt hur styrmedel, åtgärder och policyförändringar för ökad transporteffektivitet genom ökad kollektivtrafikandel bidrar till beteendeförändringar som minskar klimat- och miljöpåverkan ska ha särskilt hög prioritet inom forsknings- och innovationsområde 1 ovan.
 - Vi håller med Trafikverket om att det inom dessa områden behövs forskning om teknisk utveckling, policy- och beteendeförändringar, planeringsprocesser samt logistik- och affärsmodeller.
 - Vi ställer oss även positiva till att 7,4 miljarder kronor satsas på forskning och innovation under planperioden.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

1. Reformera infrastrukturpolitiken och planeringsprocessen

1.1 De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ett lagstiftat samhällsuppdrag och fattar myndighetsbeslut

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt lagstiftningen ett samhällsuppdrag och deras beslut om allmän trafikplikt är myndighetsbeslut. Detta innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik inte kan jämföras med de kommersiella transportföretagens trafik inom infrastrukturplaneringen och kapacitetsfördelningen på järnväg. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik är istället en del av samhällets uppdrag att öka tillgängligheten och att öka måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket ska beakta de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram samt planer och beslut om inköp av järnvägsfordon, bygga depåer och



upphandlingar av regional- och pendeltågstrafik i inriktnings- och infrastrukturplaneringen, beslut om underhållsåtgärder samt vid kapacitetstilldelningen på järnvägen.

1.2 Ersätt infrastrukturpolitiken med en trafikpolitik

Trafikpolitiken har under de senaste decennierna allt mer snävts in och helt ersatts av en infrastrukturpolitik. Regering och riksdag har härigenom avhändert sig många av de verktyg som staten förfogar över för att minska klimatutsläppen, minska antalet dödade och skadade i trafiken och att vidga arbetsmarknadsregionerna för att öka produktiviteten, höja sysselsättningen och stimulera tillväxten.

I stället för dagens infrastrukturpolitik behöver Sverige en målstyrd trafikpolitik som tar ett helhetsgrepp om alla de verktyg som riksdag och regering faktiskt har för att uppnå olika samhällsmål som åtgärder på trafikområdet kan bidra till att uppfylla. Skatter, avdrag, avgifter, lagar, regler, fysisk planering, kapacitetstilldelning på järnvägen och skattefinansiering av bl.a. kollektivtrafik har mycket större påverkan på uppfyllandet av olika samhällsmål än byggande och underhåll av infrastruktur. Dessutom behöver de transportpolitiska målen ses över och konkretiseras och en avvägning mellan olika målkonflikter görs.

Jämfört med den omfattande processen för att planera infrastrukturen ägnas för lite uppmärksamhet åt dessa styrmedel för att utveckla samhället och öka måluppfyllelsen. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs en återkommande process för att analysera, utforma och ta fram rekommendationer styrmedel och andra åtgärder än infrastruktur. Svensk Kollektivtrafik anser att ansvaret för denna process ska placeras hos myndigheten Trafikanalys eftersom det är hos denna myndighet som den breda och djupa kunskapen och kompetensen som krävs för att göra dessa analyser finns. När det gäller analyser och rekommendationer angående måluppfyllelsen av klimat- och miljömål anser vi att ansvaret ska delas mellan Trafikanalys och Naturvårdsverket. Vi anser även att det återkommande uppdraget till Trafikanalys och Naturvårdsverket ska avrapporteras direkt till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet samt remitteras.

1.3 Reformera de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognoserna

Det finns en mycket stark och sprid kritik mot de trafikprognoser och samhällsekonomiska modeller och kalkyler som Trafikverket använder.¹ En kritik som undergräver förtroendet för hela infrastrukturprocessen grundvalar.

Ett av problemen är att trafikprognoserna beskrivs ge en verklighetsbild, men som från början är färgad och utformad utifrån ett bilfokus och därför har begränsningar i att fånga utvecklingen för gång, cykel och kollektivtrafik. Prognoserna anses också behandlas som en sanning trots att de bygger på antaganden och förenklingar av verkligheten.²

Svensk Kollektivtrafik anser därför att de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna måste reformeras. Ett första steg är att som Klimatråtsutredningen föreslår ge Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten med flera statliga myndigheter göra en översyn av de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna för att tydliggöra de

¹ Se t.ex. s.435-438 [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#), [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram](#), [Vetenskapliga rådet för Hållbar utveckling \(2018\) Möjligheter och begränsningar med samhällsekonomiska analyser](#) och s.16-17, [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett tranporteffektivt samhälle](#)

² [Dickinson och Wretstrand \(2016\): Plats, pengar och prioritet: Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikandel. K2 Working papers 2016:7](#)



samhällsekonomiska kalkylernas och kalkylvärdenas begränsningar och under vilka förutsättningar de ska utgöra ett beslutsunderlag i transportplaneringen. Översynen bör göras utifrån internationellt och nationellt använda metoder och modeller som beskriver nyttor och kostnader av styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att myndigheterna ska föreslå hur de samhällsekonomiska kalkylerna och kalkylvärdena ska utvecklas. Se vidare kapitel 4 när det gäller Svensk Kollektivtrafiks kritik mot antagandet i de samhällsekonomiska kalkylerna som använts vid framtagandet av förslaget till nationell plan att nettonollmålet år 2045 kommer att vara uppfyllt.

1.4 Använd målstyrning istället för prognosstyrning

Trots att den svenska infrastrukturpolitiken ska vara målstyrd genom att den ska styra mot de transportpolitiska målen är infrastrukturplaneringen prognosstyrd istället för målstyrd, vilket även gäller Trafikverkets inriktningsunderlag.

Dagens trafikprognoser utgår från att efterfrågan på resor och godstransporter på väg kommer öka, vilket leder till infrastrukturinvesteringar för att möta det prognostiserade behovet. Detta innebär i sin tur att klimat- och miljömålen motverkas eftersom den prognosbaserade infrastrukturplaneringen gör att investeringar i utbyggd vägkapacitet beräknas vara lönsamma och rationella för att möta en förväntad trafikökning med personbil och lastbil till skillnad från åtgärder för att dämpa efterfrågan på transporter med personbil och lastbil.³

Klimatpolitiska rådet pekar på att det finns omfattande forskning som visar på ett tydligt samband mellan hur transportsystemet planeras och hur det används, det vill säga hur trafikmängden utvecklas. Om kapaciteten ökas för ett trafikslag så blir det attraktivare att resa med det trafikslaget, vilket leder till ökad trafik. Därmed uppstår ett slags cirkelresonemang: prognoser om ökad vägtrafik gör att väginvesteringar framstår som samhällsekonomiskt lönsamma och genomförs, vilket bidrar till just ökad vägtrafik.⁴

Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket måste gå från prognosstyrning till målstyrning inom infrastrukturplaneringen genom att regeringen ändrar Trafikverkets instruktioner. För att regering och riksdag ska kunna fatta välgrundade politiska beslut krävs beslutsunderlag som synliggör bredden av olika utvecklingsalternativ, målkonflikter och strategiska vägval som påverkar måluppfyllelsen och fördelningen av olika effekter. Detta är inte möjligt med dagens prognosstyrda planering. Vi anser därför i likhet med Klimatråtsutredningen att Trafikverkets instruktioner ska ändras så att verket ska ta fram scenarier för trafikutvecklingen i stället för en basprognos.⁵

Som utredningen föreslår ska den scenariobaserade transportplanering utgå från att transportsystemets omställning behöver stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, fossilfria och energieffektiva fordon samt förnybara drivmedel. Trafikverket ska ta fram scenarierna tillsammans med Naturvårdsverket, Energimyndigheten och regionerna med flera.

1.5 Gör realistiska prognoser för resandet med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas pendel- och regionalstågstrafik

Ett annat allvarligt problem är att Trafikverkets resandeprognoser kraftigt har underskattat resandet med regional- och pendeltågstrafiken och övervärderat det långväga resandet med tåg enligt verkets

³ [Larsson m.fl. \(2020\) Miljömål i transportplaneringen. Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur. Naturvårdsverket rapport 6937](#) och [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#)

⁴ [Klimatpolitiska rådet \(2019\) Klimatpolitiska rådets rapport 2019](#)

⁵ [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#)



egna analyser.⁶ WSP pekar på att det är rimligt att tro att underskattningen av utbudet och resandet med regionalstågstrafiken därför hämmat utbyggnaden av spårkapacitet för regionalståg då en underskattad prognos ger lägre nyttor. Konsultföretaget konstaterar också att om regionalstågstrafikeringen kommer att fortsätta att öka kraftigt så fångas inte den resandeökning som den ökade trafikeringen genererar.⁷ Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket måste ta hänsyn till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planer för utvecklingen av utbud och tågtrafikfordon i prognoser och scenarier.

2. Öka infrastrukturens kapacitet

2.1 Öka kapaciteten för pendel- och regionalstågstrafiken för att stärka arbetspendlingen

Regeringen skriver i direktiven att det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagets konkurrenskraft och kompetensförsörjning.⁸ De regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik dominerar persontågstrafiken i Sverige. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas pendel- och regionalstågstrafik står för 90 procent av tågresorna och 80 procent av tågtrafiken. Aldrig har så många tagit tåget som i dag. Men det är inte tågresandet i största allmänhet som ökat. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik står för hela ökningen. Under 2000-talet har resandet med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas pendel- och regionalståg ökat med 130 procent, medan resandet med den kommersiella tågtrafiken minskat något. Ökningen är en följd av regionernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas beslut om att vidga arbetsmarknadsregionerna och minska klimatutsläppen. För att underlätta för arbetspendling i syfte att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft behöver denna utveckling fortsätta. Därför är det viktigt investera i banor som ökar kapaciteten för pendel- och regionalstågstrafiken och att vid underhållsåtgärder prioritera underhåll av banor som är viktiga för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik.

2.2 Bygg sammanhållna stråk

Svensk kollektivtrafik vill understryka vikten av att Trafikverket planerar och bygger hela järnvägsstråk eftersom nyttorna uppstår först när hela järnvägsstråket är byggt. Därför behövs det, som regeringen skriver i direktiven ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.⁹

2.3 Planera och bygg nya banor betydligt snabbare

För att öka järnvägens kapacitet måste nya banor planeras och byggas betydligt snabbare. 20–30 år, som det regelmässigt tar att genomföra större infrastrukturprojekt i dag, är alldeles för lång tid.

⁶ [Trafikverket \(2020\) Trafikprognoser En underlagsrapport till Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037](#)

⁷ [WSP \(2023\) Får regional- och pendeltågen plats på spåren?](#)

⁸ S. 3, [Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037](#)

⁹ [Regeringen \(2025\) Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur](#)



2.4 Ytterligare åtgärder för att öka infrastrukturens kapacitet behövs

Nya banor är nödvändigt, men ny järnväg är dyr och tar lång tid att bygga. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs en rad ytterligare åtgärder inom såväl gods- som persontågstrafiken som snabbt ökar kapaciteten på spåren utan omfattande investeringar: skärp kraven på att tåg företagen ska hålla sitt tågläge, utveckla styrningen av hur infrastrukturen ska användas, inför en ny kapacitetsfördelningsmodell, minska överbokningen av tåglägen för underhållsåtgärder, genomför åtgärder som ökar punktligheten samt använd längre och högre tåg även inom persontågstrafiken. Det sista kan skapa behov av investeringar i längre plattformar samt längre mötes- och förbigångsspår.

Även vägtransportssystemet behöver effektiviseras för att öka kapaciteten utan omfattande investeringar. Kapacitet med personbil är 900 personer per timme på landsväg och 1800 på motorväg. Det ska jämföras med 8 000 personer med busstrafik och 17 000 personer med spårvägstrafik.¹⁰ För att öka gatornas och vägarnas kapacitet och göra väginfrastrukturen mer transporteffektiv behövs det dels åtgärder som minskar trafikarbetet med bil genom överflyttning till bl.a. kollektivtrafik, dels åtgärder som förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken och omprioriterar gator och vägar från biltrafik till kollektivtrafik genom att anlägga kollektivtrafikkörfält och att signalprioritera kollektivtrafiken samt gör det möjligt för kommunerna att använda klimat- och trafikstyrande parkeringsavgifter.

2.5 Positivt med ökade anslag till trimningsåtgärder, men anslaget bör höjas ännu mer

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att höja anslaget till trimnings- och miljöåtgärder¹¹ från ca 50 miljarder till 70 miljarder kr¹² eftersom, som Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget, anslaget till trimnings- och miljöåtgärder generellt har god samhällsekonomisk lönsamhet och måluppfyllelse för flertalet mål. De ligger dessutom i linje med fyrstegsprincipen och har en relativt begränsad climateffekt. Som Trafikverket skriver bör anslagen till dessa åtgärder ha hög prioritet.¹³ Dessutom kan dessa åtgärder ge effekt redan på kort sikt. Däremot anser vi att höjningen av anslaget till trimnings- och miljöåtgärder bör höjas ännu mer eftersom de samlade behoven uppgår till över 100 miljarder kr.¹⁴ Det är särskilt viktigt att höja anslaget för trimningsåtgärder åtgärdsområde Kollektivtrafik till i nivå med behoven, dvs. till 5,6 miljarder, och inte bara höja från 2,7 till 3,7 miljarder kronor som Trafikverket föreslår. Svensk Kollektivtrafik anser att ramen till trimningsåtgärder kollektivtrafik, som förbättrar förutsättningarna för befintlig och ny kollektivtrafik samt skapar attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser, bytespunkter, busskörfält, signalprioritering och noder ska ha mycket hög prioritet, liksom ökade anslag till åtgärder som syftar till att anpassa stationer, busshållplatser och bryggor.

Det är även särskilt viktigt att höja anslaget till trimningsåtgärder åtgärdsområde Kapacitet och kvalitet till i nivå med behoven, som Trafikverkets uppskattar till 38,45 miljarder kr och inte bara höja från ca 20,3 till 33,6 miljarder kr som Trafikverket föreslår för att förbättra kapacitet, kvalitet och tillgänglighet för personresor på järnväg, exempelvis förlängning av mötesspår, justering av befintliga spår och signalsystem för att möjliggöra höjning av hastigheter och ökning av kapacitet.

¹⁰ Hydén et al (2008) Trafik i den hållbara staden. Studentlitteratur

¹¹ Åtgärder som kostar upp till 150 miljoner kr

¹² S. 121

¹³ S. 21, 22, 222 och 228

¹⁴ [Trafikverket \(2025\) Trimnings- och miljöåtgärder – underlagsrapport nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, Trafikverket publikation 2025:114](#)



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att Trafikverket skriver att anslaget höjs med nära 50 procent¹⁵ när det i själva verket höjs med 41 procent. Och räknar man bort bidraget till ombordutrustning för ERTMS ökades anslaget bara med 35 procent.

För att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik och öka kollektivtrafikandelen anser vi att det, i likhet med näringslivspotten för godstrafik, behövs en särskild kollektivtrafikpott. Härigenom kommer det att bli möjligt att genomföra många av de kollektivtrafikåtgärder i framförallt storstadsområdena som har extremt hög samhällsekonomisk nytta som i dagsläget är svåra att inrymma i länsplanerna.

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets kritik av den egna verksamheten när de skriver att framdriften för trimnings- och miljöåtgärder under senare år har varit låg i förhållande till de medel som har funnits tillgängliga¹⁶ och anser att det är positivt att Trafikverket nu arbetar med att korta ledtider, minska administrationen, effektivisera och samarbeta internt.

2.6 Statlig finansiering av steg 1- och 2- åtgärder

Fyrstegsprincipen innebär att Trafikverket i första hand ska lösa problem i transportsystemet med åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter och val av transportsätt (steg 1) och i andra hand med åtgärder som effektiviserar användningen infrastrukturen (steg 2) framför att bygga om infrastrukturen (steg 3) och att bygga nytt (steg 4). I dag går Trafikverket i ofta direkt på det fjärde steget.

Sedan Trafikverkets sektorsansvar avskaffades tolkar Trafikverket förordningen som att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering av vissa kollektivtrafikanläggningar med mera inte längre medger stöd till steg 1- och 2- åtgärder som utförs av kommuner och regioner. Däremot tolkar verket förordningen som att de har möjlighet att finansiera steg 1-åtgärder om de bygger på särskilda regeringsuppdrag.¹⁷

Genom förordningarna och Trafikverkets tolkning av förordningarna skjuts ansvaret för steg 1- och steg 2-investeringarna över till kommunerna och regionerna samtidigt som den statliga medfinansiering av steg 3- och steg 4-åtgärder skapar incitament hos regionerna och kommunerna att i första hand satsa på ny eller utbyggd infrastruktur eftersom det är möjligt att få statlig medfinansiering för dessa åtgärder.¹⁸ Det är i dag lättare för kommuner och regioner att få statlig finansiering för investeringar i steg 3 och 4 än att få finansiering för steg 1- och 2-åtgärder.¹⁹

För att öka transporteffektiviteten och minska klimatutsläppen och samtidigt få så mycket infrastruktur som möjligt för pengarna måste Trafikverket sluta tillämpa fyrstegsprincipen baklänges genom att i första hand åtgärda brister i transportsystemet med infrastrukturinvesteringar.²⁰ Svensk Kollektivtrafik vill därför att Trafikverket ändrar sin tolkning av regelverket för att möjliggöra statlig finansiering av steg 1- och 2- åtgärder, både från den nationella planen och länsplanerna. Detta är särskilt viktigt när stadsmiljöavtalen nu avvecklas.

¹⁵ S. 12

¹⁶ S. 122

¹⁷ S. 69

¹⁸ [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

¹⁹ [Naturvårdsverket \(2023\) Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning](#)

²⁰ [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#)



Svensk Kollektivtrafik anser också att regeringen ska ge Trafikverket och länsplaneupprättarna ett tydligt uppdrag att konsekvent planera och finansiera samtliga steg i fyrstegsprincipen, dvs. inklusive steg 1- och 2-åtgärder.

2.7 Skärp kostnadsstyrningen och kostnadskontrollen

Kostnaderna för infrastrukturinvesteringar har under lång tid ökat snabbare än i samhället i stort. Det är positivt att Trafikverket arbetar systematiskt med att öka kostnadskontrollen. Det är dock vanligt att infrastrukturinvesteringar blir dyrare än vad som bedömts i tidiga skeden. Däremot är det sällsynt att projekt utgår ur planen, även om kostnaderna ökar eller nyttorna är lägre än förväntat. Detta leder till att kostnaderna ökar, att valet av investeringar snedvrids, att samhällsnyttorna blir lägre, att andra projekt skjuts på framtiden och binder upp ännu mer pengar under nästföljande planperiod och dessutom minskar framtida regeringars handlingsutrymme. Att projekt sällan lämnar planen när de väl kommit med skapar dessutom incitament för aktörer att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Dessutom ökar risken för omotiverade öknings av omfattningen. En viktig orsak till att investeringarna blir dyrare och nyttorna mindre än förväntat är att kostnadsberäkningar och samhällsekonomiska beräkningar innan beslut om nationell plan håller för låg kvalitet samt att alla nödvändiga delar av en infrastrukturinvestering inte ingår, vilket medför öknings av investeringens omfattning.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom principen om att objekt vars kostnader bedöms bli alltför höga i förhållande till deras samhällsnyttor eller nyttor visat sig bli lägre än förväntat ska kunna utgå ur den nationella planen så att planeringsprocessen fungerar som det är tänkt²¹. Det är bland annat nödvändigt för att kunna skapa ett tillräckligt tryck på kostnadseffektivitet och kostnadskontroll genom hela planeringsprocessen.

Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå, inte minst de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planering och beslut. Kommuner, regioner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra aktörer måste kunna lita på att staten håller de löften och avtal som de bygger sin planering på. Just därför anser Svensk Kollektivtrafik att kvaliteten på Trafikverkets utredningar och underlag måste höjas och kvalitetssäkras, att det måste vara en tydlig skillnad mellan vad som är beslutat och vad som än så länge är förslag under utredning, och just därför är det viktigt att vänta med slutgiltiga beslut tills både nyttor och kostnader är välutredda. Att skjuta fram de definitiva investeringsbesluten till dess att det finns säkra bedömningar av investeringarnas kostnader och nyttor riskerar dock att leda till att nödvändiga planprocesser i kommuner och regioner skjuts framåt i tiden. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs åtgärder för att snabba upp planeringsprocessen.

2.8 Prioritera utredningar om redundant och robust transportsystem och uppställningskapacitet

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till Trafikverkets förslag om åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet och uppställningskapacitet inför kommande planrevidering. Triangelspår, omledningsmöjligheter och andra åtgärder är viktigt för att skapa ett redundant och robust transportsystem. Trafikverket bedömer att det behövs ett kompletterande nationellt och systemorienterat perspektiv på behoven, som även bör inbegripa totalförsvarshänsyn.

Uppställningskapacitet Järnvägssystemets noder är av central betydelse för en fungerande och fortsatt växande järnvägstrafik. Om det finns kapacitetsbrister eller andra begränsningar vad gäller uppställningskapacitet i noderna behöver dessa kartläggas utifrån ett systemövergripande perspektiv

²¹ S. 19, 17, 102, 190



där järnvägsföretagens behov beaktas. Utredningen bör ha som ändamål att analysera hur ett effektivt kapacitetsutnyttjande av uppställningskapaciteten ska åstadkommas i storstadsområdena, bland annat med hänsyn till utvecklingen av Tomtebodabangård.²²

3. Öka punktligheten i tågtrafiken

3.1 Öka ambitionsnivån och anslaget för att arbeta av järnvägens eftersatta underhåll kraftigt

Som Trafikverket konstaterar är underhållet av den infrastruktur som redan finns avgörande för framtidens tillgänglighet. Med rätt underhåll kommer den att kunna fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar också pengar i längden. Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en högre andel av medlen läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har varit lägre än vad som behövs för att hålla infrastrukturen i gott skick. Därmed har ett betydande eftersatt underhåll ackumulerats.²³

Svensk Kollektivtrafik är positiv till Järnvägsbranschens samverkansforums (JBS) mål att Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050,²⁴ däremot är vi kritiska till att Trafikverkets mycket låga ambitionsnivå när det gäller att arbeta av järnvägens underhållsskuld. I förslaget till nationell plan skriver Trafikverket att de bedömer att i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Det förutsätter att de ekonomiska resurserna ökar stegvis och stabilt och att branschens samlade förbättringsinitiativ realiserar.²⁵ Samtidigt anslås bara 14,6 miljarder kr (i prisnivå 2025) för att arbeta av det eftersatta underhållet under planperioden²⁶, vilket enligt verket gör det möjligt att arbeta av ca 10 procent av det eftersatta underhållet. Denna nivå motsvarar Trafikverkets bedömning av vad som är genomförbart i inriktningsunderlaget.²⁷

Svensk Kollektivtrafik är liksom i vårt remissvar angående inriktningsunderlaget kritisk till Trafikverkets mycket låga ambitionsnivå när det gäller att arbeta av järnvägens underhållsskuld. Trafikverket föreslår med andra ord att 90 procent av kostnaderna för att återta det eftersatta underhållet ska skjutas till framtida planperioder. Kostnaderna för att återta det eftersatta underhållet på järnvägen uppgår enligt inriktningsunderlaget till 91,4 miljarder kronor (2023 års prisnivå. Någon beräkning av det eftersatta underhållet presenteras inte i förslaget till nationell plan). Att återställa det eftersatta underhållet innebär i analysen att all järnvägsanläggning som nått sin tekniska livslängd fram till ingången av planperioden 2026 byts ut.²⁸ I inriktningsunderlaget föreslår Trafikverket att 12 miljarder kronor²⁹, dvs. i snitt 1 miljard kronor per år, ska anslås under nästa planperiod för att ta igen det eftersatta järnvägsunderhållet. Med den takt som Trafikverket föreslår kommer det att ta minst 91 år att arbeta av underhållsskulden, dvs. till år 2117. Detta ska jämföras med vägtrafiksystemets underhållsskuld som kommer enligt förslaget kommer att ha arbetats av fullt ut under planperioden,

²² S. 131-132

²³ S. 11

²⁴ S. 26

²⁵ S. 26, 97

²⁶ S. 93

²⁷ S. 96

²⁸ S. 168-169,154 [Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037](#)

²⁹ S. 175, [Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037](#)



dvs till år 2037³⁰. Svensk Kollektivtrafik anser att anslaget till att återställa det eftersatta underhållet på järnvägen måste flerdubblas och att ambitionsnivån och anslaget måste höjas kraftigt redan nu samt att Trafikverkets genomförandekapacitet snabbt måste höjas avsevärt. Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ett klagörande av hur det eftersatta underhållet inom järnvägen efter planperioden ska arbetas ikapp till 2050.

3.2 Trafikverket ska inte anslagsspara på järnvägsunderhållet

Samtidigt som järnvägen har ett mycket stort behov av ökat underhåll använder Trafikverket inte hela underhållsanslaget. Sedan år 2020 har Trafikverket anslagssparat över 10,6 miljarder kronor på järnvägs- och vägunderhållet.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att verket sedan hösten 2021 har fått ökade anslag för järnvägsunderhåll, men att medlen har inte helt kunnat upparbetas. Både marknaden och Trafikverket behöver tid att anpassa sig till större underhållsvolymer. För Trafikverkets egen del handlar det om att säkerställa egna resurser inom kritiska områden, att effektivisera arbetssätt och metoder, och att koordinera och planera större underhållsåtgärder med upp till sex års framförhållning.³¹ Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket ska öka ambitionsnivån betydligt snabbare och använda hela underhållsanslaget som riksdag och regering beslutat utan att spara.

3.3 Prioritera underhåll av stråk som är viktiga för pendel- och regionaltågstrafiken

Mest tågresande finns på stråk som trafikeras med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik, därför behöver anslagen till underhåll av banor som trafikeras med regional- och pendeltågstrafik öka så de som arbetspendlar kan vara säkra på att de kommer fram i tid.

3.4 Använd de effektivaste underhållsmetoderna

Den svenska bygg- och anläggningssektorn har i flera decennier brottats med svag produktivitetsutveckling generellt, och infrastruktursektorn är inget undantag. För att öka produktivitetsutvecklingen behöver reinvesteringar i spår- och kontaktledningsanläggningar genomföras med metoder som går fortare än de som väljs i dag. En orsak till att produktiviteten inte ökar är att det inte kostar något i tidiga skeden att medge mer tid i spår än vad som är nödvändigt. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är viktigt att minska överbokningen av tåglägen för underhållsåtgärder, att Trafikverket utvecklar sina upphandlingar, ökar beställarkompetensen, ser över planeringen av åtgärder och ökar förmågan att godkänna nya produktionsmetoder. Effektiviseringspotentialen är stor om detta görs. De effektivaste maskinerna för själva utbytet av räls och slipers och ballastreningen kan vara 50 procent snabbare än de mindre effektiva. Reinvestering i elkraftanläggningen kan effektiviseras i ännu högre grad än spårbyten. Här är potentialen en fördubblad produktionsstakt.³²

3.5 Förbättra planeringen och samordningen av banunderhållet

För att minimera stora inskränkningar i tågtrafiken vid underhållsarbeten och för att öka punktligheten och järnvägens kapacitet måste planeringen och samordningen av banunderhållet förbättras. Varje år görs det fler än 2 000 planerade banarbeten³³ i varierande storlek på järnvägen. För att minimera antalet infrastrukturfel och omfattningen av felen och den påverkan som banarbetena har på tågtrafiken anser Svensk Kollektivtrafik att Trafikverket ska vara skyldiga att

³⁰ S. 88

³¹ S. 175

³² S. 140-142 [Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037](#)

³³ [WSP \(2018\) Tid är pengar! En Samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken](#)



samordna planeringen av banunderhållet med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter, tågforetag och underhållsforeprenorer. Genom samverkan kan olika typer av kunskap samlas och m6jligheterna till att skapa effektivt forebyggande underhållsarbete och snabb felavhjålning på de mest kritiska platserna ökar. Ett exempel på framgångsrik samverkan genomfördes mellan Trafikverket, Region Stockholm och pendeltågsoperat6ren MTR. Genom samarbetet kunde växelfelen i Stockholms pendeltågssystem minskas med 85 procent 2018.³⁴ Andra exempel är Västra stambanerådet och den samverkan som finns på Värmlandsbanan.

I Järnvägsorganisationsutredningens delbetänkande *Koll på anläggningen* konstaterade utredaren att underhållsarbetet av järnvägen beh6ver tydligare styrning, bättre planering och kommunikation mellan akt6rerna och bättre uppf6ljning kring hur pengarna nyttjas. Dessutom beh6vs en bättre bild på hur den tekniska statusen på järnvägen ser ut.³⁵ Det viktigaste är att skapa f6rutsättningar så att rätt underhåll sker på rätt plats och vid rätt tid i samråd med de akt6rer som är inblandade så att resenärerna påverkas i så liten utsträckning som m6jligt.³⁶ Det är även mycket viktigt att den tid som Trafikverket reserverar för banarbeten ute i banorna verkligen används för banarbeten.

4. Minska transportsektorns klimatutsläpp genom att öka transporteffektiviteten

Svensk Kollektivtrafik är mycket kritisk till att Trafikverket i sina analyser av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås³⁷ när sanningen är att det långsiktiga nettonollmålet till år 2045 inte kommer att uppnås utan ytterligare styrmedel, vilket bland annat Trafikverket pekar på i en underlagsrapport³⁸, liksom regeringen i den senaste budgetpropositionen. Utsläppsgapet år 2045 beräknas enligt regeringen till nästan 21 miljoner ton,³⁹ varav 3 miljoner ton är utsläpp från inrikes transporter⁴⁰.

I *PM:et Hantering av klimat i basprognos 2024 och ASEK 8* skriver verket att Trafikverkets prognoser avser fånga den mest troliga utvecklingen av trafiken givet beslutad och aviserad politik. Prognosens information är ganska enkel: givet vad vi tror om framtiden och den politik som beslutats och aviserats så blir det på ett visst sätt. Prognosen kan enligt verket sägas vara en konsekvensbeskrivning av den förda politiken.⁴¹ I förslaget till nationell plan skriver Trafikverket att flera kraftfulla styrmedel redan har införts för att styra mot de klimatmål som beslutats och en förstärkt styrning är att f6rvänta.⁴² Men sanningen är att klimatutsläppen inte har minskat utan ökat de senaste åren till följd av politiska beslut (klimatutsläppen från inrikes transporter ökade med 22 procent mellan 2023 och 2024)⁴³, det finns ett stort utsläppsgap för att nettonollmålet ska uppnås och det finns inte någon aviserad eller beslutad politik för hur målet ska uppnås till 2045. I förslaget till nationell plan skriver Trafikverket att syftet med prognoser är att beskriva en trolig utveckling givet de

³⁴ [SVT Nyheter, 2018-12-05, F6rseningar orsakade av växelfel har minskat med 85 procent](#)

³⁵ [Koll på anläggningen \(SOU 2015:42\)](#)

³⁶ [WSP \(2018\) Tid är pengar! En Samhällsekonomisk analys av kostnaderna för f6rseningar inom kollektivtrafiken](#)

³⁷ S. 16

³⁸ S. 10, [Trafikverket \(2025\) Milj6konsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, Publikationsnummer: 2025:116](#)

³⁹ S. 22, [Budgetpropositionen för 2026 Prop. 2025/26:1 Bilaga 4 Klimatredovisning](#)

⁴⁰ S. 115, [Naturvårdsverket \(2025\) Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning 2025](#)

⁴¹ S. 3, [Trafikverket \(2025\) Hantering av klimat i basprognos 2024 och ASEK 8](#)

⁴² S. 62

⁴³ S. 13, [Budgetpropositionen för 2026 Prop. 2025/26:1 Bilaga 4 Klimatredovisning](#)



förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre målpåfyllelse. Prognoserna utgör därmed en referensutveckling för bland annat infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.⁴⁴ När Trafikverket gör antagandet att klimatmålet 2045 kommer att uppnås går det inte att identifiera åtgärder som ger bättre målpåfyllelse av klimatmålet eller att utvärdera olika åtgärder. Verket kortsluter helt enkelt syftet med prognoserna. Vi anser därför att de samhällsekonomiska analyserna behöver göras om utan detta antagande.

Vi är även kritiska till att det helt saknas analyser, bedömningar och förslag om ökad transporteffektivitet inom persontrafiken i Trafikverkets förslag till nationell plan. Istället skriver verket att de sedan tidigare har presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik⁴⁵, dock utan att ange någon källa. I underlagsrapporten *Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037* gör verket en annan bedömning. Där skriver Trafikverket att det i huvudsak behövs styrmedel för elektrifiering, fossilfria drivmedel och ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet.⁴⁶ Svensk Kollektivtrafik delar verkets bedömning i underlagsrapporten om att det behövs styrmedel för ökad transporteffektivitet.

Svensk Kollektivtrafik bedömer i likhet med regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen att "Hög transporteffektivitet är viktig för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Därför bör transporteffektiviteten öka."⁴⁷ Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs åtgärder för ökad transporteffektivitet. När fler resenärer reser i varje fordon, genom att resa med kollektivtrafik med mycket små utsläpp istället för att åka själv i egen bil och när mer gods transporteras i varje lastbil, tågagn eller fartyg kan antalet fordonskilometer hållas oförändrat eller minska samtidigt som tillgängligheten ökar och klimatutsläppen minskar. Svensk Kollektivtrafik har därför tagit fram ett 40-punktsprogram för ökad transporteffektivitet och minskade klimatutsläpp.⁴⁸

Vi ställer oss även bakom Trafikverkets medskick till regeringen i den fortsatta beredningen och fastställelsen av den nationella planen i underlagsrapporten *Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037*, verket efterfrågar styrmedel som påverkar användningen av transportsystemet i med effektiv och hållbar riktning, som t.ex. avgifter, skatter, regleringar, lagar, trafikledning och kapacitetstilldelning.⁴⁹

5. Ytterligare åtgärder för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft behövs

För att öka kollektivtrafikens samhällsnytta i form av minskade klimatutsläpp, ökade rese möjligheter och vidgade arbetsmarknadsregioner behövs det ytterligare åtgärder utöver att öka punktligheten i tågtrafiken, öka infrastrukturens kapacitet, statlig finansiering av steg 1- och 2-åtgärder och stärkt kompetensförsörjning etc. Dessutom behöver statsmiljöavtalen behållas, utvecklas och stärkas, anlagen till länsplanerna höjas, statlig finansiering av depåer och rullandemateriel samt att Trafikverket slutar anslagsspara.

⁴⁴ S. 43

⁴⁵ S.16

⁴⁶ S. 10, 81

⁴⁷ S.162, [Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll](#)

⁴⁸ [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram](#)

⁴⁹ S. 138



5.1 Behåll, utveckla och stärk stadsmiljöavtalen

För att främja hållbara stadsmiljöer fick Trafikverket mellan 2015-2023 ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärderna skulle leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet skulle särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för bl.a. kollektivtrafik. Regeringen har beslutat att stadsmiljöavtalen ska avvecklas, men pågående avtal kommer att löpa ut.

Istället för att avveckla stadsmiljöavtalen anser Svensk Kollektivtrafik att avtalen ska behållas, utvecklas och stärkas genom ökade anslag eftersom stadsmiljöavtalen haft en rad positiva effekter. Trafikverkets utvärdering av genomförda satsningar genom stadsmiljöavtalen visar att avtalen har möjliggjort en snabbare utbyggnadstakt av kommunal och regional infrastruktur för cykel och kollektivtrafik.

De slutförda avtalen har ökat resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik och minskat biltrafiken i de punkter där mätningar gjorts. Resultatet tyder på att resandet med aktiva färdmedel har ökat, vilket innebär positiva hälsoeffekter. Effekten på biltrafik totalt sett är osäker eftersom det inte har gjorts mätningar i större områden, men tydliga minskningar av biltrafik har uppmätts i utvalda punkter. Därmed bör även utsläpp av koldioxid ha minskat enligt utvärderingen.

Kommuner och regioner vittnar om att åtgärder för hållbart resande kan genomföras tidigare och i större omfattning tack vare stadsmiljöavtalen. Ny och förbättrad infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik har lett till fler resmöjligheter, större ytor för de hållbara trafikslagen och mer attraktiva stadsmiljöer. Tillsammans med exempelvis motprestationer i form av mobility management (beteendepåverkande insatser) anses insatserna ha stimulerat till ökat hållbart resande. Det är rimligt att anta att stadsmiljöavtalen också bidrar till ett mer jämställt och socialt hållbart transportsystem genom förbättrade möjligheter att resa med cykel och kollektivtrafik. Satsningar på cykel- och kollektivtrafikåtgärder gynnar även barns möjligheter att självständigt resa till och från skola och aktiviteter. Trafikverkets bedömning är därmed att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ökad takt i omställningen till ett mer hållbart resande.⁵⁰

Svensk Kollektivtrafik vill även understryka behovet av fortsatta åtgärder för att öka kapaciteten i såväl kollektivtrafiken som infrastrukturen i storstadsregionerna där det i dag finns stora kapacitetsbehov och flaskhalsar i reserelationer med mycket arbetsresande. Kapacitetsbehov och flaskhalsar som hämmar utvidgningen av arbetsmarknadsregionerna. I likhet med regionernas bedömning inför Trafikverkets inriktningsunderlag bedömer vi att en avveckling av stadsmiljöavtalen kommer att få allvarliga konsekvenser och hämma infrastrukturutvecklingen. Som flera regioner varnade för kommer en avveckling inte enkelt att kunna kompenseras genom ökade ramar för länsplaner, eftersom de främst är avsedda för regional infrastruktur. Detta kommer påverka pågående investeringar, avtal och överenskommelser som är viktiga för infrastrukturutvecklingen och skapa osäkerhet kring statlig planering, vilket i sin tur skulle påverka ett långsiktigt samhällsbyggande.⁵¹

Svensk Kollektivtrafik förordar därför i likhet med Trafikverkets medskick till regeringen i den fortsatta beredningen och fastställelsen av den nationella planen i underlagsrapporten *Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037* att

⁵⁰ S. 73-74

⁵¹ S. 248-249, [Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037](#)



regeringen ska överväga att införa någon form av statligt stöd till kommuner i syfte att driva på utvecklingen av hållbara och aktiva resor och transporter i städer och tätorter.⁵²

Svensk Kollektivtrafik är dessutom kritiska till att Trafikverket ägnar sig åt anslagssparande när det gäller stadsmiljöavtal istället för att använda pengarna till det som pengarna var avsedda till under den nuvarandeplanperioden. Trafikverket bedömer överföringsbeloppet 2026 till ca 3,1 miljarder kr. När Trafikverket ändå har anslagssparat ställer vi oss positiva till förslaget att medlen ska få disponeras till redan tecknade stadsmiljöavtal och att de pengar som inte används till detta ska få användas till fler trimnings- och miljöåtgärder än i planförslaget.⁵³

5.2 Positivt med ökade anslag till länsplanerna, men sluta anslagsspara

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, öka kollektivtrafikresandet och minska klimatutsläppen är det positivt att anslaget till länsplanerna höjs från 49 miljarder till 60,6 miljarder kr.⁵⁴

Svensk Kollektivtrafik är däremot kritisk till Trafikverkets omfattande anslagssparande. Trafikverket kommer enligt förslaget till nationell plan anslagsspara 4,6 miljarder kronor från den innevarande planperioden till den kommande⁵⁵. Det motsvarar över 9 procent av ramen för länsplanerna. På kort sikt ställer vi oss positiva till Trafikverkets förslag om att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att genomföra investeringar i regional plan, men Trafikverket måste öka ambitionsnivån och använda anslagna medel till det som riksdag och regering beslutat att medlen ska användas till. I detta fall till att genomföra investeringar inom ramen för länsplanerna.

För att öka kollektivtrafikandelen anser Svensk Kollektivtrafik dessutom att det bör avsättas en särskild pott som syftar till att öka kollektivtrafikens andel av resandet. I potten ska medel användas till kollektivtrafikfrämjande åtgärder t.ex. kollektivtrafikkörfält, hållplatsåtgärder, signalprioritering m.m. på kommunala och statliga vägar.

5.3 Inför statlig finansiering av depåer

I dag är det möjligt att få 50 procent medfinansiering från staten för resecentrum, men inte för depåer, trots att även depåer är en grundförutsättning för ett fungerande kollektivtrafiksystem och en del av kollektivtrafikens ryggrad. Depåer är en mycket viktig pusselbit för att få ett sammanhängande system som bidrar till målen ökad kollektivtrafikandel och minskade klimatutsläpp. Investeringar i depåer är kostsamma och det är tungt för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att bära hela kostnaden. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är nödvändigt att införa statsbidrag för kollektivtrafikdepåer.

5.4 Återinför statlig finansiering av rullande materiel

Till och med 2011 kunde trafikhuvudmännen få statsbidrag till 50 procent för investeringar i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg samt fartyg för regional kollektiv person- och godstrafik. När möjligheten att få statsbidrag togs bort flyttades ansvaret för att finansiera kollektivtrafikfordonen över till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, med kraftigt ökade kostnader för kollektivtrafiken som följd. Kostnadsökningen har försvårat och försenat övergången till ett fossilfritt och hållbart transportsystem. Svensk Kollektivtrafik anser därför att statsbidraget till investeringar i rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg ska återinföras i den nationella transportinfrastrukturplanen.

⁵² S. 139

⁵³ S. 129-130

⁵⁴ S. 79, 126

⁵⁵ S. 125



5.5 Prioritera forskning om kollektivtrafik, transporteffektivitet och social hållbarhet

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Trafikverket att forskning inom transportområdet är viktig för samhällets konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet samt att investeringar i transportforskning bidrar inte bara till att främja ett modernt och robust transportsystem, utan även till långsiktig kompetensförsörjning.⁵⁶ Vi ställer oss därför positiva till att följande forsknings- och innovationsområden prioriteras under planperioden:

1. Minskad klimat-, miljö- och naturpåverkan för att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle.
2. Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resurser och processer.
3. Ett mer effektivt och mer inkluderande transportsystem som tillgodoser hela landet.
4. En väl underhållen transportinfrastruktur i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisker.

Vi håller även med om att det inom dessa områden behövs forskning om teknisk utveckling, policy- och beteendeförändringar, planeringsprocesser samt logistik- och affärsmodeller.⁵⁷ Vi ställer oss även positiva till att 7,4 miljarder kronor satsas på forskning och innovation under planperioden, vilket är ungefär samma nivå som i den gällande nationella planen

Svensk Kollektivtrafik anser att forskning kring hur kollektivtrafik, transporteffektivitet och social hållbarhet samt om styrmedel, åtgärder och policyförändringar för ökad transporteffektivitet genom en ökad kollektivtrafikandel bidrar till beteendeförändringar som minskar klimat- och miljöpåverkan ska ha särskilt hög prioritet inom forsknings- och innovationsområde 1 ovan.

6. Staten ska inte ingå OPS-avtal och besluta om koncessioner som ökar kollektivtrafikens kostnader och minskar dess konkurrenskraft

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS) för att pröva om en OPS-modell kan ge effektiviseringsvinster i det svenska transportsystemet.⁵⁸ Svensk Kollektivtrafik vill i detta sammanhang understryka att det är mycket viktigt att staten inte ska ingå avtal och fatta beslut om koncessioner som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls nere för att inte motverka minskningen av klimatutsläppen, hindra utvecklingen mot vidgade arbetsmarknadsregioner och försvåra för möjligheterna att minska trängseln och köerna i infrastrukturen. Svensk Kollektivtrafik har därför ställt sig bakom utredningen *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndets* (SOU 2025:67) förslag om att ändra förutsättningarna för Sveriges enda OPS-avtal på infrastrukturområdet, Arlandabana, genom att statens köper aktierna i A-Train AB, en omförhandling kan genomföras inom ramen för nuvarande avtal eller att staten säger upp avtalet.⁵⁹ Detta behövs för att öka och stärka tillgängligheten till Arlanda och stimulera kollektivtrafikresandet med tåg till och från Arlanda, både när det gäller utbudet i form av fler och frekventare tågavgångar och efterfrågan i form av sänkta biljettpriser behöver stationsavgiften (147 kronor per avstigande och påstigande resenär i pendeltågstrafiken) tas bort.

Svensk Kollektivtrafik vill också understryka att användning av OPS inte ska medföra att staten drar ner sin ambitionsnivå. OPS ska vara ett sätt att öka insatsernas storlek. Det är även viktigt att användning av OPS inte medför tidsfördröjningar till följd av att OPS-modellerna ska utvecklas,

⁵⁶ S. 127

⁵⁷ S. 128

⁵⁸ S. 24, 218-219

⁵⁹ S. 16-17, Arlanda – en viktig port för det svenska välståndets (SOU 2025:67)



upphandlas och överprövas. Planering och byggande av infrastruktur i Sverige tar redan för lång tid och måste kortas, inte förlängas ytterligare.

Vår bedömning är att den ekonomiskt mest fördelaktiga formen av finansiering för staten normalt är anslag eller statlig lånefinansiering. Alternativa finansieringssätt innebär en högre kostnad, exempelvis när aktörer i privat sektor erbjuder finansieringslösningar för transportinfrastruktur eftersom de i allmänhet kräver högre avkastning jämfört med statens lånekostnad.

Effektiviteten i projektorganisationen vid planering och byggande behöver öka, oavsett om OPS används eller inte. Svensk Kollektivtrafik är därför positiv till att Trafikverkets förslag om att pröva andra typer av alternativa genomförandemodeller som att skapa ett paket av flera liknande mindre objekt, vilket ger möjligheter till upprepningseffekter. Det kan också handla om olika typer av samarbetsmodeller där den privata aktören får ett mer långtgående ansvar än traditionell upphandling exempelvis, Trafikverkets alliansmodell.⁶⁰

7. Modernisera järnvägens signalsystem

7.1 Inför ERTMS på högtrafikerade sträckor till 2042

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till målet att det nya signalsystemet ERTMS ska vara infört år 2042 på högtrafikerade sträckor och till att Stockholmsområdet undantas till vidare eftersom det i nuläget inte finns en klar bild över de krav som ställs på en ERTMS-produkt för detta område. Dessutom saknar Trafikverket tillräcklig erfarenhet för att åtgärda ett så pass komplext område som Stockholm.⁶¹

7.2 Synpunkter angående statligt bidrag till ERTMS ombordutrustning

Svensk Kollektivtrafik har skickat in ett särskilt remissyttrande angående förslag till stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS. I sammanfattning är våra synpunkter:

- Det är generellt sett positivt och efterlängtat att ett statligt stöd införs för ETCS-konvertering av befintliga ATC-järnvägsfordon samt för framtida FRMCS-installation som ersättning för GSM-R.
- För fordonsägarna och järnvägsföretagen medför ETCS-konvertering av befintliga fordon stora kostnader men endast marginella nyttor. De ökade kostnaderna riskerar att göra såväl person- som godstrafiken på järnväg generellt sett mindre konkurrenskraftig jämfört med andra transportslag.
- Fordonsägarnas konverteringskostnader för ETCS BL3 och framtida BL4 beräknas bli upp till ca 23 miljarder kronor. Det är därför djupt bekymmersamt att Trafikverket föreslår en ekonomisk ram för det statliga stödet på endast 3 miljarder kr för perioden 2026-37 och som dessutom inte föreslås innefatta den framtida obligatoriska uppgraderingen från BL3 till BL4.
- Stödet bör utvidgas till att även omfatta redan planerade och avtalade ETCS-konverteringar för att på kort sikt påskynda en snabb konvertering av samtliga berörda fordon innan 2030.
- I syfte att förenkla upphandling av leverantör samt minska stilleståndstider på verkstad, är det naturliga valet för många fordonsägare att skjuta fram konverteringen så länge det är

⁶⁰ S. 218. Alliansmodellen innebär att byggherre och leverantörer har en gemensam organisation och delar på ansvaret för planering, projektering, färdigställande och kostnadsstyrning för infrastrukturprojekt enligt [Trafikverket utvecklar ny affärsform med alliansmodell i stora infrastrukturprojekt](#)

⁶¹ S. 96, 112



möjligt och konvertera direkt till ETCS BL4+FRMCS. Stödet bör därför utvidgas till att även omfatta framtida uppgradering från BL3 till BL4 för att minska risken att fordonsägare nu väljer att avvakta.

- Den ekonomiska ramen för stödet under perioden 2026-37 behöver höjas till minst 50% av de faktiska kostnader som fordonsägarna beräknas ha för konvertering till BL3, BL4 och FRMCS, dvs till drygt ca 10-12 miljarder kronor.
- Trafikverkets regelförslag att installation av utrustning och efterföljande fordonsgodkännande ska finnas på plats senast tre år från den dag då stödet beviljades, är i praktiken orimligt. Med erfarenheter från genomförda projekt så kan konstateras att processen för beställning, design, installation, verifiering och godkännande tar längre tid än så.

Våra synpunkter utvecklas i Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående förslag till stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS.

8. Stärk kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken, tågtrafiken samt byggande och underhåll av järnvägen

Sverige har akut brist på personal inom infrastruktursektorn, kollektivtrafiken och tågtrafiken. Personalbristen leder redan nu till inställda turer och sämre punktlighet. De närmaste åren behöver över 17 500 buss-, taxi- och lokförare anställas.⁶² Men det saknas inte bara förare. Även omkring 2000 bussmekaniker, trafikledare, järnvägsingenjörer, kart- och mättekniker, tågtekniker, bantekniker, spårsvetsare, kontaktledningstekniker och signaltekniker måste rekryteras.⁶³ Som Trafikverket skriver i förslaget till nationell plan är rätt kompetens är avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen.⁶⁴

Problemen har växt under flera år, men efter pandemin har läget blivit akut. Till detta kommer att genomsnittsåldern är hög inom flera yrkesgrupper. Exempelvis är 40 procent bussförarna över 60 år.⁶⁵ Åldersstrukturen riskerar att förvärra problemen de närmaste åren.

Om punktligheten ska öka, antalet försenade tåg minska och fler ska kunna resa kollektivt för att stärka jobb och tillväxt och samtidigt minska klimatutsläppen behövs det personal som kan köra bussarna, taxibilarna, tågen, spårvagnarna och tunnelbanorna, liksom anställda som kan reparera fordonen och underhålla infrastrukturen och personal som kan planera och projektera ny järnväg. För att komma till rätta med den akuta bristen på personal behövs både åtgärder för att säkra rekryteringen av personal och åtgärder för att behålla personal.

⁶² [Transportföretagen \(2023\) Tempen på bussbranschen, Myndigheten för yrkeshögskolan \(2023\) Områdesanalys: Järnväg. Rapport 2023](#) och [Akut brist på taxichaufförer i landet – runt 7000 saknas, debattartikel Kalderén och Coskun Svenska Taxiförbundet, 2 september 2022](#)

⁶³ [Myndigheten för yrkeshögskolan \(2023\) Områdesanalys: Järnväg. Rapport 2023](#) och [Transportföretagen \(2021\) Tempen på bussbranschen. Riksrapport 2021](#)

⁶⁴ S.22, 216

⁶⁵ ["Gör utbildningarna till bussförare attraktiva", debattartikel Tamsons och Byberg, 31 januari 2023](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Buss-, tåg- och infrastrukturföretagen har som arbetsgivare ett stort ansvar för att personalen ska stanna kvar i yrket genom att bli attraktiva arbetsgivare och för att säkra kompetensförsörjningen genom att utbilda personal och erbjuda tillräckligt många praktikplatser.

Riksdag och regering behöver öka antalet platser kollektivtrafik- och järnvägsutbildningarna på universitet, högskola, yrkeshögskola, arbetsmarknadsutbildningar, Yrkesvux och Komvux, utöka CSN-stödet till att även omfatta D-körkort, sänka åldersgränsen för körkortsbehörighet för buss och taxi, slopa 50-kilometersgränsen för unga för att skapa vägar in i yrkena samt finansiera Järnvägscollage genom att öronmärka medel i Trafikverkets anslag för järnvägens kompetensförsörjning. Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget att Trafikverket ska ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen.⁶⁶

Även de regionala kollektivtrafikmyndigheternas upphandlingar och trafikavtalen med buss- och tågföretagen påverkar kompetensförsörjningen. Hur och på vilka sätt som upphandlingarna och avtalen behöver utvecklas behöver analyseras och omprövas.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

⁶⁶ S. 22, 217