

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: 49–2025

Infosäk.klass: K1: Öppen

Stockholm, 2025-12-18

Mälardalstrafiks remissvar på Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Ert diarienummer: LI2025/01587

Innehåll

Inledning.....	2
Sammanfattning.....	4
Remissvarets struktur.....	4
Investeringar som ingår i planförslaget.....	5
Investeringsprojekt i Stockholm-Mälardalen.....	5
Utvecklingsprojekt	5
Reinvesteringsobjekt	5
Nödvändiga åtgärder som saknas i planförslaget	6
Åtgärder för att säkerställa kapacitet och robusthet	6
Åtgärder för utveckling och robusthet i regionen	7
Behov av ökad spårkapacitet.....	7
Övriga områden med koppling till planförslaget	8
Vidmakthållande av transportinfrastrukturen	8
Prioriterat underhåll och systemförstärkningar i regionens järnvägsnät	9
Trimnings- och miljöåtgärder	10
ERTMS.....	11
Trafiksäkerhet.....	12
Stationsmiljön för kunderna	12
Förslag på prioriterade utredningar	13
Åtgärder på Kviksundsbron för fortsatt regionalstågutveckling.....	13
OPS- och andra alternativa genomförandeformer.....	13
Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder	14
Avslutning	14

Inledning

Mälardalstrafik Aktiebolag (Mälardalstrafik) ägs av Regionerna i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Mälardalstrafiks uppdrag och verksamhet är i korthet att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionalstågstrafik, innehållande utveckling, upphandling och förvaltning. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter. Mälardalstrafik är Trafikorganisationsförbundet för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av vår egen regionalstågstrafik inom Mälartågslinjerna. Därutöver samverkar Mälardalstrafik genom avtal med järnvägsföretag som bedriver kommersiell regionalstågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar ett storregionalt kollektivtrafiksystem i regionen.

Trafikverket presenterade den 30 september 2025 sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Mälardalstrafik lämnar härmed vårt yttrande, trots att vi inte formellt är remissinstans. Detta då vår verksamhet är helt beroende av en funktionell och kapacitetsstark järnvägsanläggning samt ett nära samarbete med Trafikverket.

Vi vill genom detta underlag bidra till att myndigheten och regeringen når de nationella transportpolitiska målen och intentionerna i planen.

Utvecklingen i Stockholm–Mälarregionen visar tydligt vilken betydelse långsiktiga satsningar i järnvägssystemet har. Nationellt har tågresandet ökat med 82 procent mellan 2000 och 2019, att jämföra med 22 procent för biltrafiken. Det bekräftar nyttan av de investeringar regionerna och kollektivtrafikmyndigheterna genomfört och deras bidrag till ett mer hållbart transportsystem. Trafikverkets basprognos pekar mot fortsatt stark tillväxt för tåg och övrig spårtrafik på nationell nivå fram till 2045.

Mälardalstrafiks granskning av planförslaget tar sin utgångspunkt i Mälardalsrådets systemanalys för Stockholm–Mälarregionen (oktober 2024), som fastställts av regionernas förtroendevalda. Systemanalysen beskriver de storregionala målen för transportsystemet, gemensamma strategier, prioriterade infrastrukturbehov och hur regionen kan bidra till förbättrad framkomlighet och en klimatsmart omställning. Dessa mål ligger också till grund för de omfattande satsningar som regionerna genomfört genom Mälardalstrafik: anskaffning av 53 nya regionaltåg, etablering av en ny underhållsdepå i Eskilstuna, förstärkning av underhållskapacitet i Hagalund samt ett kraftigt utökat trafikutbud med Mälartåg. Ytterligare investeringar planeras, bland annat anskaffning av 13 nya fordon och framtida utbyggnad av vår depåkapacitet.

Som ytterligare underlag för vår granskning vill vi peka på Trafikverkets rapport *Regional tågtrafik i Mälardalen 2022–2028* (TRV 2020/54090), som Mälardalstrafik utarbetat tillsammans med Trafikverket. Rapporten redovisar den planerade trafikutökningen i Mälardalstrafiksystemet och de infrastrukturella åtgärder som krävs för att möjliggöra utvecklingen. Ett motsvarande arbete avses genomföras för kommande period, då sambandet mellan trafikering, kapacitet och nödvändiga investeringar fortsatt är avgörande för att planeringen ska vara ändamålsenlig.

För att regionernas satsningar ska ge full effekt behöver infrastrukturen utvecklas i takt med resandets behov och tågtrafikens växande roll i ett hållbart transportsystem. Vi välkomnar flera av de objekt som föreslås i planen, men konstaterar samtidigt att viktiga åtgärder saknas eller är försenade. Vårt yttrande fokuserar därför på de delar av planen som har störst betydelse för den regionala tågtrafiken i Stockholm–Mälarregionen och tydliggör vilka åtgärder som behöver prioriteras för att också kunna bidra framåt till ett tillförlitligt, kapacitetsstarkt och hållbart transportsystem – till nytta för dem som bor, verkar och reser i regionen.

Sammanfattning

Mälardalstrafik lämnar detta yttrande för att bidra till att Trafikverket och regeringen når de nationella transportpolitiska målen och intentionerna i den nationella planen. Som storregional trafikorganisatör har vi ett tydligt uppdrag att tillsammans med våra ägare utveckla ett kapacitetsstarkt, robust och attraktivt regionaltågssystem i Stockholm–Mälardalen. Vi vill att de resurser som regionerna satsar på tågtrafiken ska användas smart och att behoven i anläggningen möts på ett sätt som ger största möjliga nytta för dem som bor, verkar och besöker regionen – för hållbarhet, tillväxt och livskraftiga samhällen.

Trafikverkets planförslag innehåller flera mycket viktiga investeringar i Stockholm–Mälardalen, samt en modernisering av signalsystemet genom ERTMS. Dessa satsningar är avgörande för att öka kapacitet, korta restider och förbättra punktligheten, och Mälardalstrafik ser positivt på att de finns med i planen. Samtidigt bedömer vi att den föreslagna investeringsramen inte fullt ut räcker för att i närtid och på sikt vidmakthålla och utveckla en attraktiv regionaltågstrafik i hela Stockholm–Mälardalen.

Mot bakgrund av den starka befolknings- och arbetsmarknadstillväxten, det ökande tågresandet och de stora godsmängderna ser vi behov av ytterligare åtgärder i infrastrukturen. Det gäller framför allt kapacitetsökande insatser på Mälardalstrafikens och Svealandstrafikens banor, utveckling av Hallsbergs bangård, förstärkningar i stråken runt Västerås, Örebro, Stockholm, Uppsala och Arlanda, ett riktat trimningspaket för Stockholm–Mälardalen samt åtgärder för bättre stationsmiljöer och ökad uppställningskapacitet för fordon. Därutöver behöver underhållsskulden på järnvägen återtogs i högre takt och ERTMS-införandet genomföras på ett sätt som långsiktigt stärker kapacitet och robusthet i de mest belastade stråken.

Tillsammans med Trafikverket och regionerna vill Mälardalstrafik fortsätta utveckla ett storregionalt tågssystem som gör det enkelt att resa hållbart, stärker arbetsmarknaderna, stöttar näringslivets konkurrenskraft och ger ett tillförlitligt, klimatsmart transportsystem för människor och samhällen i hela Stockholm–Mälardalen.

Remissvarets struktur

Vårt remissvar är indelat i tre avsnitt som speglar Mälardalstrafiks huvudsakliga fokusområden i förhållande till Trafikverkets planförslag.

I det första avsnittet redovisas de investeringar i Stockholm–Mälardalen som ingår i planförslaget och som är avgörande för spårkapacitet, restider och robusthet i det storregionala tågssystemet. Det andra avsnittet beskriver de nödvändiga åtgärder som saknas i planförslaget så som kapacitetsförstärkningar, trimningsinsatser och infrastrukturella utvecklingsbehov som krävs för att möta det snabbt ökande resandet och för att säkerställa att hela regionen kan utvecklas. Det tredje avsnittet behandlar andra viktiga områden med koppling till planförslaget, såsom vidmakthållande och underhåll, ERTMS, trafiksäkerhet, stationsmiljöer, planeringsprocesser och framtida utredningsbehov.

Tillsammans ger dessa tre delar en helhetsbild av vilka förutsättningar som krävs för att Mälardalstrafik ska kunna bidra till ett tillförlitligt, kapacitetsstarkt och hållbart transportsystem i hela Stockholm–Mälardalen.

Investeringar som ingår i planförslaget

De investeringar som föreslås i Stockholm-Mälardalenregionen är oerhört viktiga och kommer bidra till utvecklingen av trafiksystemet, nationella transportpolitiska mål och samhällets utveckling, därmed nödvändiga att de även ingår i den fastställda planen. För att Mälardalstrafik ska kunna fortsätta bidra till måluppfyllelsen samt kunna bedriva och utveckla en attraktiv regionaltågstrafik i hela regionen, krävs samtidigt en ytterligare utökning av investeringsramen.

I texten under denna rubrik beskrivs de investeringar i Stockholm-Mälardalenregionen som Trafikverket föreslår i planutkastet och hur dessa påverkar möjligheterna att bedriva och utveckla den storregionala tågtrafiken. Avsnittet redogör för både utvecklingsprojekt och reinvesteringar som är direkt avgörande för spårkapacitet, restider, robusthet och framtida trafikplanering.

Investeringsprojekt i Stockholm-Mälardalenregionen

Följande större namngivna investeringsprojekt är identifierade i planförslaget som berör regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen.

Utvecklingsprojekt

- Ostkustbanan, Fyra spår Uppsala-länsgränsen Stockholm
- Ostkustbanan, signaloptimering Solna-Skavstaby
- Uppsala, plankorsningar
- Knivsta, plankorsning
- Märsta, station och bangårdsombyggnad
- Ostlänken, nytt dubbelspår Järna-Linköping, inklusive nödvändiga sidosystem för uppställningsspår för fordon i Norrköping och Linköping
- Mälardalenbanan, fyra spår Tomtebodavagnhall, bytespunkt Barkarby
- Dalabanan, åtgärder för ökad kapacitet och kortare restider, reinvesteringar, mötesspår Heby
- Stockholm C, funktionsanpassningar efter Citybanan
- Stockholm C, utvecklingsprojekt (endast utredningsmedel), ingår i 10 procent medelsökning
- Hagalund, bangårdsombyggnad
- Tomtebodavagnhall, bangårdsombyggnad
- Västra stambanan, förbigångsspår i Katrineholm samt Högsjö, långa godståg, signalåtgärder Årstaberget-Flemingsberg
- Laxå, bangårdsombyggnad
- Hallsberg-Åsbro, dubbelspår

Reinvesteringsobjekt

- ERTMS, utbyte av järnvägens signalsystem
- Ostkustbanan, vissa spår- och växelbyten inom Stockholmsområdet
- Mälardalenbanan, utbyte vissa signalställverk, spår- och växelbyte på vissa delar, kontaktledningsbyte Kolbäck-Köping
- Västra stambanan, spår- och växelbyten söder om Stockholm, spår- och växelbyten Katrineholm-Hallsberg, kontaktledningsupprustning Järna-Hallsberg-Laxå, tunnelupprustningar Flemingsberg-Järna
- Södra stambanan, kontaktledningsupprustning Katrineholm-Åby

Det är mycket viktigt att de fyra stora namnsatta projekten Ostlänken, 4-spår Tomtebodavägen-Kallhäll, 4-spår Uppsala-länsgränsen Stockholm samt Dalabanan fortsätter att projekteras respektive byggas med högt tempo så att nyttorna i form av ökad spårkapacitet och kortare restider kan erhållas så tidigt som möjligt. Dessa projekt är i högsta grad nödvändiga för att kunna utveckla trafiken, öka resandet i tågtrafiken, öka punktligheten och regulariteten och därmed nå regionens mål för det storregionala tågsystemet. Under projektering och byggande vill vi framföra behovet av löpande samverkan och avstämning med regionernas kollektivtrafikmyndigheter för utformningen av spårsystemet, stationer och sidosystemen för exempelvis fordonsuppställning, samt även hur trafiken kan bedrivas på ett tillfredsställande sätt under byggtiden.

Inom utvecklingsramen finns 39 miljarder avsatta för riskreserv. Mot bakgrund av att Trafikverket samtidigt pekar på ökad kostnadskontroll bör det övervägas att halvera riskreserven och därmed överflytta ca 20 miljarder till nya namnsatta objekt. Dessa medel skulle kunna bidra till och möjliggöra ett genomförande av ytterligare investeringsåtgärder, exempelvis för de åtgärdsbehov i Stockholm-Mälardalsregionen som listas i efterföljande avsnitt.

Nödvändiga åtgärder som saknas i planförslaget

Stockholm-Mälardalsregionen har 4,3 miljoner invånare och 2,2 miljoner arbetstillfällen. Här finns många av landets största städer. I Stockholm-Mälardalsregionen arbetspendlar 850 000 invånare över en eller flera kommungränser, i en alltmer sammankopplad storregion. I regionen ligger Arlanda, Sveriges största internationella flygplats och central transportnod. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med 800 000 till 900 000 invånare och upp emot en halv miljon arbetstillfällen.

I det här avsnittet beskrivs de viktigaste kapacitetsbrister och utvecklingsbehov i Stockholm-Mälardalsregionens järnvägssystem som inte omfattas av planförslaget. Texten förklarar hur den snabbt växande befolkningen, det ökade resandet och de stora godsmängderna ställer krav på fler åtgärder än vad som nu föreslås. Här redovisar vi vilka investeringar som saknas, varför de är nödvändiga för att upprätthålla ett tillförlitligt och kapacitetsstarkt regionaltågssystem, och hur bristerna påverkar både punktlighet, robusthet och möjligheten att möta framtida transportbehov.

Åtgärder för att säkerställa kapacitet och robusthet

Trafikverket anger att den väntade utvecklingen av resor och transporter kommer leda till ett ökat utnyttjande av vägar och järnvägar. Järnvägstrafiken ökar i snabbare takt i många delar med högt kapacitetsutnyttjande än kapaciteten byggs ut. I planförslagets figur 19 (sid 60) tydliggörs kapacitetsbegränsningar på flera viktiga stråk som används för bland annat arbetspendlingen inom Stockholm-Mälardalen.

Även om prognoser alltid har ett inslag av osäkerheter är vår uppfattning att kollektivtrafiksystemet fortsatt måste utvecklas för att möta det ökade transportbehovet samt bidra till ett transportsystem som är långsiktigt hållbart. Inte minst måste ett ökat resande inom Stockholm-Mälardalsregionen ske inom kollektivtrafiksystemet och därmed även bidra till att motsvarande utvecklingstakt för resor med bil kan minska. Det är därmed viktigt att genomförda och planerade satsningar i tågtrafikens utbud, nya fordon med mera också möts med investeringar i järnvägens anläggning. I planförslaget finns flera utpekade åtgärdsområden inom järnvägssystemet som är oerhört viktiga för en fortsatt hög utveckling av hela transportsystemet samt för resandet i tågtrafiken. Det är även viktigt att utvecklingen kan ske i hela regionen och det

innebär därmed att behovet av kapacitetshöjande åtgärder på enkelspåriga delar av Mälarbanan, Svealandsbanan och stråket Sala-Västerås-Eskilstuna-Flen fortsatt kvarstår och är viktiga att i framtiden fullfölja även om de saknas i planförslaget.

För att klara en ökning för persontrafiken och samtidigt möjliggöra en utveckling av godstransporterna på järnvägen behövs fler åtgärder i infrastrukturen än vad planförslaget innehåller. För att bidra till en ökning av järnvägsresandet med cirka 50 procent enligt Trafikverkets prognoser anser Mälardalstrafik att en sådan utveckling i Stockholm-Mälardalregionen förutsätter att flertal av nedan nämnda investeringar genomförs under planperioden.

Åtgärder för utveckling och robusthet i regionen

Mälardalstrafik anser att nedanstående åtgärder, vilka saknas helt eller delvist i planförslaget, är en viktig faktor för att fortsatt kunna möta ett vidmakthållande och nödvändig utveckling av regionaltågstrafiken i hela regionen samt nå en bra robusthet och god punktlighet.

- Svealandsbanan, dubbelspår mellan Folkesta-Rekarne, till nytta även för tågtrafiken Uppsala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linköping
- Svealandsbanan, fortsatt utbyggnad till fler dubbelspårssträckor Eskilstuna-Södertälje
- Mälarbanan, åtgärder för ökad spårkapacitet genom fler dubbelspårsavsnitt Kolbäck-Hovsta till nytta även för Svealandsbanans trafik, därutöver bidragande nyttor för att öka punktligheten hela vägen in mot Stockholm. Delar ingår i 10 procent medelsökning.
- Utpekade trimningspaket för Stockholm-Mälardalregionen (se vidare under avsnitt Trimnings- och miljöåtgärder)
- Hallsbergs gods- och personbangård (resurser saknas i planen för att utveckla kapaciteten)
- Ombyggnad och utveckling av stations- och bangårdsområdet i Västerås och Örebro. Örebro ingår i 10 procent medelsökning.
- Uppsala-Gävle, ökad spårkapacitet genom fler förbigångsspår
- Västerås-Fagersta, ökad spårkapacitet för trafiken ingående i Tåg i Bergslagen
- Västra stambanan, ökad spårkapacitet, framför allt delen Stockholm-Järna som kommer bli ansträngd den dag då Ostlänken öppnas med utökad tågtrafik som följd, men även delen Järna-Hallsberg, ombyggnad Gnesta för ökad linjekapacitet
- Solna, ny station för regionaltåg
- Generell utveckling av stationernas resenärsmiljöer
- Utökad uppställningskapacitet av fordon, inte minst i Uppsalaområdet

Behov av ökad spårkapacitet

Kapacitetsbristen på Västra och Södra stambanan är omfattande sedan många år tillbaka. Denna kvarstår i första hand fram till dess att Ostlänken blir färdigställd, men kvarstår på Västra stambanan även därefter innan en eventuell framtida ny stambana mellan Linköping-Jönköping-Göteborg är färdig i sin helhet. Det är därför mycket angeläget att Ostlänken färdigställs och åtgärder måste vidtas för att säkerställa att projektet inte fördröjs ytterligare. Men med en förväntad byggtid på minst 10 år för Ostlänken är det viktigt att ytterligare trimningsåtgärder utöver planförslaget vidtas på Västra och Södra stambanan mellan Stockholm-Katrineholm-Hallsberg/Mjölby för ökad spårkapacitet i avvaktan på att Ostlänken blir färdigställd.

För Mälardalstrafik är det av stor betydelse att åtgärder måste ske skyndsamt för att minska de brister som finns i spårkapaciteten sedan många år tillbaka och leder till konflikter i prioriteringen mellan tåg, samt körtidsförlängningar och låg punktlighet.

Arlanda är en viktig målpunkt för fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg utöver Arlanda express för att möta resandebehovet både för arbetspendlare såväl som flygresenärer och konferensdeltagare. Arlandabanan ses även fungera som del av ett fyrspårssystem i kombination med banan via Märsta och är idag nödvändig för att klara den totala spårkapaciteten mellan Stockholm-Uppsala.

Tågtrafiken är beroende av att spårkapaciteten till och från Arlanda förstärks, i första hand genom trimningsåtgärder som kan medge lite tätare intervall mellan tågen. Utvecklingen av infrastrukturen på Arlandabanan ingår inte i Trafikverkets ansvar och ingår därmed inte i Trafikverkets planförslag.

Mälardalstrafik föreslår därför att regeringen tar initiativ till utvecklingen av spårkapaciteten på Arlandabanan. Vidare föreslår Mälardalstrafik att den extra stationsavgiften för kundernas angöring av Arlanda C avvecklas och därmed innebär att priserna för tågresor till och från Arlanda kan harmoniseras till prisnivåer motsvarande andra relationer.

Övriga områden med koppling till planförslaget

I det här avsnittet sammanfattas ett antal områden som har stor påverkan på förutsättningarna att bedriva en robust och attraktiv regionaltågstrafik, men som inte fullt ut hanteras i planförslaget.

Avsnittet beskriver utvecklingsbehoven inom vidmakthållande och underhåll, trimningsåtgärder, digitalisering och ERTMS, trafiksäkerhet, stationsmiljöer samt framtida utredningsbehov och planeringsprocesser. Tillsammans utgör dessa faktorer viktiga förutsättningar för kapacitet, punktlighet, kundupplevelse och långsiktig utveckling av järnvägssystemet i Stockholm–Mälardalregionen.

Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

I planförslaget anger Trafikverket att det under planperioden fram till 2037 finns ekonomiska resurser att återta cirka 10 procent av det eftersatta underhållet i järnvägsanläggningen. Trafikverket bedömer samtidigt att kommande planperioder kommer kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet fram till 2050.

Trafikverket menar att underhållsskulden har byggts upp under lång tid och att återta det på kort sikt skulle innebära stora inskränkningar i befintlig trafik. Det finns också en stor risk att toppar skulle skapas för entreprenörbranschen med risk för kostnadsökningar och resursbrist. Mälardalstrafik noterar att planförslaget innebär att 90 procent av underhållsskulden åtgärdas under 2038–2050 vilket motsvarar samma tidsperiod som perioden 2026–2037. Mälardalstrafik ser med fördel att Trafikverket tydliggör och redovisar hur genomförandet med sådana skillnader i genomförandetak kan klaras. Trafikverket anger att en större utbyggnadstakt under planperioden riskerar inskränkta på trafiken. Mälardalstrafik vill i sammanhanget nämna fördelarna med planerade avbrott för åtgärder, som påverkar trafik och resenärer mindre negativt än akuta avbrott.

Mälardalstrafik vill därmed uttrycka en oro om Trafikverkets redovisade planer för återtagande av underhållsskulden kan hålla.

Mälardalstrafik anser att det är allvarligt att finansieringen av vidmakthållandet inte räcker, att underhållsskulden för järnvägen inte återhämtas snabbare och underhand riskerar att förvärras innan reinvesteringar inleds. Det är oroande att inte fler viktiga banor för Stockholm-Mälardalens utveckling är namngivna i inriktningen utöver de som ingår i Trafikverkets utpekade fyra flöden.

Näringslivet, medborgare och organisationer och i slutänden kunder inom persontrafik är i högsta grad beroende av ett robust trafiksystem på järnvägen vilket innebär att underhållet ständigt behöver förstärkas och förbättras för att minska akuta störningar och därmed förbättrade förutsättningar för trafikutveckling och en förbättrad punktlighet.

Trafiken och i slutänden dess kunder lider redan idag av mängder av störningar på grund av akuta fel vilket måste minska och åtgärdas i en snabbare takt än vad planen anger som ambition. Ambitionsnivån under planperioden bör vara att återfå järnvägens ursprungliga funktion för alla banor inom Stockholm-Mälardalen. För de utpekade stråkens sträckor inom Stockholm-Mälardalen bör kravet vara att återställningen sker inom halva planperioden (6 år).

Prioriterat underhåll och systemförstärkningar i regionens järnvägsnät

För att säkerställa ett robust järnvägssystem i Stockholm-Mälardalen bör alla banor som prioriterats inom Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete ingå i det prioriterade järnvägsnätet, så att merparten av det eftersatta underhållet kan åtgärdas under planperioden. Annars riskerar järnvägsstråken i regionen få ett försämrat tekniskt tillstånd, med konsekvenser för försämrad robusthet, ökad risk för trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Effekten av detta är sämre punktlighet för trafiken direkt på dessa banor men ger även spridnings-effekter på de prioriterade stambanorna eftersom trafiken på dessa banor även trafikerar delar av stambanorna, dessutom är trafiken i storstadsregionen ihopkopplad och inte isolerade linjer.

Behovet av förbättrat underhåll avser även bangårdarna för fordonsuppställning som är en viktig förutsättning för trafikproduktionen.

Trafikverket anger att underhållsmedlen visserligen har ökats för varje planomgång men har ändå varit lägre än vad som behövts för att hålla infrastrukturen i gott skick. Trafikverket har samtidigt redovisat svårigheter under många år att förbruka tilldelade medel, framgent är det därmed viktigt att årligen tilldelade medel till vidmakthållandet av järnvägen också förbrukas så att järnvägens anläggning årligen kan förbättras.

I samband med reinvesteringar, exempelvis spårbyten, är det önskvärt att dessa koordineras med organisationen för utveckling, så att kapacitetshöjande åtgärder provas samtidigt, för att skapa en mervärde efter genomförd reinvestering.

Som grundläggande principer för underhållet anges i planförslaget bland annat att "Bibehålla funktionaliteten och återta delar av det eftersatta underhållet på övriga flöden." Det är viktigt att den utpekade funktionaliteten utgår från och återställs till den ursprungliga prestandan för respektive bansträckning. Det är viktigt att Trafikverket inte anpassar funktionaliteten ner till den nivå som idag gäller efter hastighetsnedsättningar, hastighetsnedsättningar bör alltid ses vara tillfälliga.

Det är också angeläget att Trafikverket ställer om underhållsverksamheten på järnvägen och att man löpande arbetar för att antalet akuta fel minskar genom att flytta från felavhjälpande till förebyggande underhåll.

För Mälardalstrafik är det viktigt att våra kunder kan utnyttja internet ombord på tågen, samtidigt ökar behovet av hög kapacitet i de digitala näten. Planen behöver ha utpekade insatser för att påverka marknadens aktörer att säkerställa hög kapacitet utmed alla banor i Stockholm-Mälardalen. Det är därmed viktigt att Trafikverket leder arbetet med en sådan kapacitetshöjning tillsammans med teleoperatörerna.

Gällande elkraftförsörjningen gör Trafikverket en bedömning att den totala tillgången på el inte riskerar att hämma utvecklingen av elektrifieringen inom transportsektorn. Det är viktigt att utvecklingen av kraftförsörjningen inom järnvägssystemet fortsätter att säkras och därmed behöver byggas ut. Eftersom leddiderna för vissa utbyggnader är långa behöver Trafikverket genom löpande avstämningar med branschen ha en god framförhållning i utbyggnaden av kraftförsörjningen i järnvägsnätet så att trafikutvecklingen inte begränsas.

Åtgärder som står emot bland annat klimatförändringar är viktiga insatser för att säkra att järnvägens tillgänglighet löpande är robust. Inte minst avser det åtgärder inom exempelvis trädsäkring och höga vattenflöden. Det är viktigt att det avsätts medel för att kunna vidta dessa åtgärder inom hela järnvägssystemet inom Stockholm-Mälardalens geografiska område.

Därutöver är det viktigt att Trafikverket säkerställer beredskapskapacitet för kritiska funktioner såsom spårunderhåll och trafikledning, ha en hög kapacitet och redundans för att snabbt kunna åtgärda och hantera akuta stora fel som uppstår i anläggningen.

Trimnings- och miljöåtgärder

Mälardalstrafiks slutsats är att avsaknaden av vissa investeringsobjekt för järnvägstrafiken i Stockholm-Mälardalensregionen eller förskjutningen i tid av genomförande av större projekt än mer förstärker behovet av att många kapacitetshöjande trimningsåtgärder genomförs. Mälardalstrafik föreslår därför regeringen att det i den Nationella planen skapas ett tydligt Mälardalspaket med trimningsåtgärder samt att regionernas företrädare inom kollektivtrafikmyndigheterna ges stort mandat att prioritera mellan dessa åtgärder.

Mälardalstrafik vill peka på följande exempel på trimningsåtgärder som minst behöver ingå i ett Mälardalspaket. Åtgärderna ses som nödvändiga för att klara trafiken med avseende på punktlighet, låsningar i tidtabellsläggningar samt bidra till trafikens utveckling. Nedanstående åtgärder är sedan tidigare identifierade och utpekade inom ramen för samverkan med Trafikverket men där genomförandetiden påverkas av tilldelningen av medel och aktuella prioriteringar inom Trafikverket.

- Eskilstuna, plattformsförlängningar och anpassningar signalsystem
- Örebro, anpassningar av signalsystem och plattformsförlängningar med mera för fler plattformslägen
- Flen-Eskilstuna-Västerås-Sala, kapacitetshöjande åtgärder samt restidsförkortning
- Ransta, signalåtgärder för samtidig infart, samt ny plattform och plattformsförbindelse
- Katrineholm, fler plattformslägen och signalåtgärder för ökad spårkapacitet
- Anpassningar av längd och höjd på plattformar
- Hastighetshöjningar i spår och växlar, exempelvis i samband med spår- och växelbyten
- Fler spårväxlar på stationer och linjer för att öka spårkapaciteten samt minska konsekvensen vid störningar
- Optimerade stopplatser för tågen på stationerna genom omplacering av baliser och uppehållstavlor
- Ökad uppställningskapacitet för tågfordon

ERTMS

För Mälardalstrafik är en modernisering av signalsystemet nödvändigt för att säkra framtida utvecklingsmöjligheter inom tågtrafiken likväl som att säkra den löpande driften och öka robustheten i signalanläggningen och minska antalet akuta fel.

Genomförandet av gemensamma standarder i EU gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Mälardalstrafik vill dock framföra att ERTMS behöver leda till en för tågtrafiken ökad spårkapacitet och högre hastigheter. ERTMS får inte i någon del minska spårkapaciteten oavsett om det är på linjen eller på stationer. Inte minst nödvändigt är att Stockholm C får minst samma kapacitet och snabbhet i nya ställverk som dagens anläggning. Trafikverket behöver säkerställa att införandet av ERTMS ökar och inte minskar spårkapaciteten, därutöver att anläggningen i samband med genomförande och därefter inte är behäftade med systematiska fel och brister som gör att anläggningen får återkommande driftstörningar för trafiken, det nya signalsystemet behöver få en markant ökad robusthet.

Trafikverket anger att deras förslag på genomförande avviker mot regeringens ambitioner om ett införande av ERTMS i hela järnvägssystemet till 2042. Trafikverket föreslår ett införande av ERTMS på prioriterade stråk till 2042 och ATC behålls längre på övrigt nät där kapacitetsbehoven är lägre. Vi kan med säkerhet inte tolka in vad Trafikverket menar med behållningen av ATC, men tolkar att det även i en lång framtid efter 2050 kommer finnas både ATC och ERTMS.

Det kan uttolkas av Trafikverkets plan och formuleringar att flera stora tunga stråk inom Stockholm-Mälardalen med omfattande resandemängder och arbetspendling inom både regionaltåg, pendeltåg och fjärrtåg skulle ha lägre kapacitetsbehov. Banor som Trafikverket föreslår fortsatt behålla ATC efter 2042 är utöver centrala Stockholm bland annat Stockholm-Uppsala, Mälardalen, Svealandsbanan samt Uppsala-Sala-Västerås-Eskilstuna-Flen, vi vill poängtera att alla dessa banor och sträckor har en mycket viktig funktion för arbetspendling och övrigt resande samt för transportsystemets funktion i samhället i stort.

Gällande utformningen av signalsystemet för Stockholm central och dess närområde är det viktigt med fortsatt utredningsarbete och samverkan med kollektivtrafikmyndigheter samt järnvägsföretag inför utformandet av ERTMS-system som fungerar bra och effektivt för storstadsområden.

Trafikverket skriver i sin Rapport Signalöversyn från september 2023 bland annat följande. *”ATC-systemets utvecklingsmöjligheter är näst intill obefintlig framgent. Givet dess unika förekomst i Sverige så har leverantören av ATC – Alstom meddelat Trafikverket att man inte avser att leverera produkten efter ca 2030. I det korta perspektivet är en mindre ombyggnad i befintliga reläbaserade signalsystem än så länge billigare än att ta klivet över till ERTMS. Dock kommer bristen på kompetens och komponenter att medföra risk för kostnadsökningar eller omtag för att lyckas slutföra åtgärder.”*

Planförslaget innebär därmed att en modernisering av signalsystemet inte fullföljs i hela Stockholm-Mälardalen. Mälardalstrafik är oroad att det befintliga ATC-systemet inte klarar framtida krav på driftsäkerhet, reservdelshållning och kompetens samt sätter begränsningar på utvecklingsområdet och riskerar att fortsätta bidra till låg robusthet. Det finns därmed ett behov av att Trafikverket redovisar hur ATC-anläggningen klarar en förlängd livslängd genom bland annat försäkringar om kompetens inom både leverantörsledet såväl som för underhållspersonalen

respektive reservdelshållning. Därutöver får det inte sättas begränsningar i ATC-systemets utvecklingsmöjligheter i form av ställverksbyten, nya signaler, nya spår och växlar, som annars riskerar hämma utvecklingstakten för trafikutveckling.

Det är inte heller önskvärt att framtida nya fordon ska behöva levereras med dubbla tågstyrningssystem, merkostnaderna för detta behöver då till fullo täckas av Trafikverket eller staten.

Trafiksäkerhet

Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet fortsätter inom järnvägssektorn för att minska antalet omkomna, som mestadels består av suicid och plankorsningsolyckor. Därutöver påverkas tågtrafiken av stora störningar vid olyckor och obehöriga i spår. Det är därför viktigt att Trafikverket fortsatt har tydliga uppdrag och att finansiering avsätts i tillräcklig omfattning för att bedriva tydliga åtgärdsinsatser som minskar olyckor och obehöriga i spår.

Plankorsningsåtgärder inom järnvägen är viktiga och behöver fortsatt ha en hög prioritering för att minska antalet olyckor men är också viktigt för att öka framkomligheten eftersom flera av dessa plankorsningar idag sänker hastigheten för tågen och negativt påverkar restiden.

För obehöriga i spår är det viktigt med utpekade satsningar för ökat skydd som minskar intrånget och ökar trafikens robusthet. En del av detta omfattar även rutiner vid obehöriga i spår, regeringen bör ge Trafikverket och övriga blåljusmyndigheter ett tydligt uppdrag att förändra sina rutiner vid obehöriga i spår så att effekten för trafiken och dess kunder minskar.

Vidare behöver Trafikverket genomföra satsningar inom järnvägen för att öka skyddet mot viltpåkörningar.

Stationsmiljön för kunderna

För att nå utpekade mål för transportsystemet, är det viktigt att hela resan uppfattas som positiv, kundernas miljöer på stationerna är en viktig del i att göra hela resan attraktiv.

Samtidigt är ansvaret för stationsmiljöerna splittrade på flera aktörer. Trafikverket svarar i huvudsak för funktioner på plattformar och plattformsförbindelserna, därutöver för trafikinformationen. Stationshus med tillhörande väntsalar ägs av andra aktörer där Jernhusen är en som förvaltar flera av de större stationer inom regionen, men det finns även andra aktörer. Därutöver har kommunerna ofta ett ansvar för anslutande gång- och vägnät och parkeringar, därtill tillkommer ansvar för busshållplatser eller bussterminaler. Sammantaget upplever vi att det splittrade ansvaret försvårar utveckling av kundernas miljöer på stationerna. På många stationer finns inte heller väntsalar utan kunderna blir hänvisade till att stå oskyddade mot väder och vind.

Vi upplever samtidigt att stationsmiljöerna får för litet fokus inom den Nationella planen och ambitionerna inom detta område bör synliggöras och förtydligas.

Mälardalstrafik önskar att Trafikverket ökar ambitionen gällande utvecklingen av kundernas stationsmiljöer, dels inom det egna direkt utpekade ansvarsområdet på plattformarna och dess förbindelser, dels ta ledningen inom utvecklingen av kundmiljöerna i dialog med övriga aktörer. Därutöver föreslår Mälardalstrafik att Trafikverket bör ges ett utökat ansvar för stationsmiljöerna.

Trafikverkets direkta åtgärder kan omfatta fler eller bättre plattformstak, fler väderskydd på plattformarna varav vissa med väggar runt om och uppvärmda på vintern. Därutöver se över attraktiviteten i övrigt gällande utseende, funktioner och trygghets- och säkerhetsaspekter. Men

även i övrigt utveckla gångförbindelser och plattformsförbindelser till trevligare miljöer för kunderna.

Utvecklingen av kundernas väntemiljöer inom kollektivtrafiken är samtidigt en viktig faktor i att locka nya kunder och behålla befintliga. Därmed ett viktigt utvecklingsområde för att ökat resande också sker inom kollektivtrafiken.

Även avseende förvaltningen av kundnära miljöer såsom renhållning, snöröjning och halkbekämpning med mera behöver ansvarsområdet också löpande prioriteras av Trafikverket.

Förslag på prioriterade utredningar

Trafikverket föreslår i planförslaget ett antal utredningar som bör genomföras inför kommande planrevidering. Utpekade i planförslaget inom vårt område är Stockholm C, passagen Södertälje kanal samt Linköping-Mjölby.

För det fall att nedanstående objekt inte införs i den slutliga planen som vi framhåller som viktiga, vill Mälardalstrafik peka på att följande brister bör förberedas genom motsvarande utredningsunderlag och att Trafikverket ges i uppdrag att förbereda dessa inför nästkommande planrevidering. Även om det redan finns flertal utredningar gjorda för objekten så kan det vara läge att aktualisera dessa som specifika underlag inför kommande planrevidering.

- Svealandsbanan, fortsatt utbyggnadsstrategi delen Örebro-Eskilstuna-Södertälje för att möta utökat behov för persontrafik i samspel med godstransporter
- Mälarbanan, fortsatt utbyggnadsstrategi delen Örebro-Västerås för att möta utökat behov för persontrafik och godstransporter för den närmaste tidshorisonten, kan dock synkroniseras och belysas utifrån pågående utredningar för Stockholm-Oslo
- Järna-Stockholm, kapacitetshöjande åtgärder i samband med att Ostlänken öppnar som sannolikt ökar trafikmängden och därmed ökar konflikten med befintliga tåg

Åtgärder på Kvicksundsbron för fortsatt regionalstågutveckling

För förbättrade åtgärder som berör Mälaren är det viktigt, om en sådan satsning resulterar i en större ökning av fartygstrafiken till Köping, att det även inkluderar åtgärder på Kvicksundsbron. För att bidra till att planerad trafik och även utveckling av trafiken på järnvägen över Mälaren kan ske utan att begränsas av sjöfartens utveckling.

Planeringsprocesser

Mälardalstrafik ser med fördel att planeringsprocesserna generellt effektiviseras. Det är viktigt att mer av tilldelade medel går till direkta åtgärder i anläggningen och att andelen planerings- och utredningskostnader minskar.

OPS- och andra alternativa genomförandeformer

Planförslaget innehåller förslag till investeringsprojekt som skulle kunna vara föremål för OPS-lösning. Vidare beskriver planförslaget att ett möjligt alternativ till finansiering av dessa kan vara att avgifter tas ut genom brukaravgifter.

I detta sammanhang vill Mälardalstrafik betona att banavgifterna redan har ökat kraftigt för persontrafiken och är en omfattande del av kostnadsmassan vilket i sin tur är en allvarlig risk för regionernas möjlighet till utvecklad tågtrafik och resenärerna avseende biljettpiserna vilket i förlängningen kan riskera påverkan på möjligheten till målpuppfyllelse.

Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder

Det anges i planförslaget att informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder finansierats inom den nationella planen men att det från 2026 inte längre gäller. Vi upplever en otydlighet i denna beskrivning och ber därför om ett förtydligande. Informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder är viktiga, inte minst är detta ett förebyggande verktyg för målgruppsanpassad information om säkerheten för järnvägssystemet inom områden såsom spårspring och klättring på tågfordon och dylikt. Sådana informationsinsatser behöver Trafikverket fortsatt bedriva och det måste avsättas ekonomiska medel för detta område.

Avslutning

Avslutningsvis vill Mälardalstrafik åter betona de betydande satsningar som regionerna i Stockholm–Mälardalen redan genomfört för att stärka den storregionala tågtrafiken genom nya tågfordon, utbyggd depåkapacitet och ett kraftigt utökat trafikutbud. Dessa investeringar har haft stor betydelse för resenärerna och bidrar direkt till de nationella transportpolitiska målen genom att möjliggöra ett hållbart, kapacitetsstarkt och attraktivt transportalternativ i en snabbt växande region. Ambitioner och beslut om ytterligare satsningar finns, i takt med att resandebelöven fortsätter att öka.

Mälardalstrafik vill också framhålla det goda samarbete som finns med Trafikverkets regioner och övriga avdelningar. Denna samverkan är en grundläggande förutsättning för att trafiken ska kunna etableras, vidmakthållas och utvecklas över tid. För att regionernas investeringar ska kunna ge full effekt även framöver krävs också att de möts av en infrastruktur som håller takt med utvecklingen och som har tillräcklig funktionalitet, robusthet och kapacitet.

Med detta yttrande vill vi därför tydliggöra vilka åtgärder som är nödvändiga för att vi fortsatt ska kunna bidra till ett tillförlitligt och hållbart storregionalt transportsystem, till nytta för dem som bor, verkar och reser i Stockholm–Mälardalregionen, och i linje med de transportpolitiska målen och intentionerna som detta yttrande beskriver. Tillsammans med Trafikverket och regionerna vill vi fortsätta att utveckla ett järnvägssystem som möter framtidens resande och stärker hela Sveriges konkurrenskraft.

Stockholm den 18 december 2025

Helena Ekroth

Verkställande direktör
Mälardalstrafik Aktiebolag