

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Sammanfattning

Transportstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 samt Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS. Transportstyrelsen har följande synpunkter.

Övergripande synpunkter

Transportstyrelsen välkomnar de omfattande satsningarna på underhåll och trimningsåtgärder på väg och järnväg och den uttalade ambitionen att ompröva projekt där förutsättningarna försämrats.

Med tanke på det förändrade säkerhetsläget i världen är satsningarna på IT-infrastruktur och säkerhet positiv. Investeringarna är viktiga för att stärka cybersäkerheten och robustheten i det digitaliserade transportsystemet samt för att möta Totalförsvarets behov.

Transportstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att fokus behöver ligga på att stärka utbildningssystemet och att Trafikverket bör få en tydligare roll i detta arbete. Ett sådant fokus kan bidra till den kompetensförsörjning som krävs, där ett samlat och långsiktigt arbete är avgörande för att genomföra planen. Transportstyrelsen välkomnar också det tydliga engagemanget för transportforskning och dess betydelse för kompetensförsörjning, konkurrenskraft och hållbarhet.

Brister i det trafikslagsövergripande perspektivet

Planen fokuserar starkt på infrastruktur för väg och järnväg medan frågor kopplade till sjöfarten och luftfarten inte behandlas i någon större utsträckning. För att uppnå ett transportsystem där varje trafikslag nyttjas effektivt och i synergi med varandra behöver planeringen av infrastrukturen

vara trafikslagsövergripande genom att i högre utsträckning inkludera även sjöfart och luftfart.

Klimatpåverkan

Trafikverket konstaterar (s. 62) att ”Liksom i tidigare års planförslag ser vi även den här gången att nationell infrastrukturplanering endast kan påverka trafikens klimatpåverkan på marginalen i förhållande till de totala utsläppen från inrikes transporter.” Transportstyrelsen menar att den nationella infrastrukturplaneringen ger möjlighet att påverka den långsiktiga utvecklingen av trafiken och därmed också dess klimat- och miljöpåverkan.

Planen innehåller åtgärder som ger klimatnytta, men gapet till klimatmålen är fortsatt betydande. De ackumulerade utsläppen bedöms minska med cirka en halv miljon ton fram till år 2045 jämfört med en utveckling utan planförslaget, vilket motsvarar en minskning på omkring 0,5 procent av transportsektorns utsläpp under denna period. För att nå målen anser Transportstyrelsen att det krävs åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur samt, som också Trafikverket för fram, ekonomiska styrmedel utanför planen kopplade till elektrifiering, fossilfria drivmedel etc.

Trafiksäkerhet

Etappmålen för trafiksäkerhet innebär en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel till år 2030. Planförslagen bedöms, enligt Trafikverket, sammantaget leda till ett trafiksäkrare transportsystem, men bidraget till etappmålen för trafiksäkerhet är marginellt. Enligt de beräknade effekterna ger de namngivna investeringarna en minskning med 0,6 dödsfall, 1,8 mycket allvarligt skadade och 8,1 allvarligt skadade i trafiken för år 2045.¹ Detta måste betraktas som ett dystert utfall med tanke på nollvisionen och att det är en historiskt stor satsning om totalt över 1 200 miljarder kronor.

Förhoppningsvis kan de kraftigt ökade anslagen till trimningsåtgärder, där 20 miljarder kronor avsatts för mindre trafiksäkerhetsåtgärder, förbättra utfallet. Sammantaget anser Transportstyrelsen att arbetet med trafiksäkerhet måste ges en ökad tyngd i kommande planer.

Samverkan samt trimnings- och miljöåtgärder

Eftersom transportsystemet omfattar många aktörer är det viktigt med samverkan, menar Trafikverket. Transportstyrelsen instämmer i detta.

¹ Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037, s.183. Inkluderas länsplanernas åtgärder blir de samlade effekter en minskning med 1,7 dödsfall, 4,7 mycket allvarligt skadade och 19,2 allvarligt skadade i trafiken år 2045. Planförslagets samlade effekter, s. 40.

Samverkan måste ske i ett tidigt skede av planeringen för att den ska ha någon betydelse. Myndigheten har vid tidigare tillfällen efterlyst en samverkan och välkomnar en närmare dialog i kommande planprocess.

Myndigheten ser positivt på ökade ramar för trimnings- och miljöåtgärder, vilka generellt har god måluppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet. Transportstyrelsen anser dock att medlen kunde ha fördelats på ett annat sätt, mer på åtgärder som har bäring på miljö och säkerhet och mindre på tillgänglighetsåtgärder.

Forskning och innovation

Planen visar på ett tydligt engagemang för transportforskning (avsnitt 7.6). Samtidigt uppstår frågor kring hur innovationsdelen av satsningen konkret ska realiseras. Trots att innovation nämns upprepade gånger, är det svårt att identifiera specifika insatser som skiljer sig från traditionell forskningsfinansiering. Några observationer:

- Begränsad beskrivning av innovationsåtgärder: De 7,4 miljarderna beskrivs huvudsakligen i termer av forskningsfinansiering. Det framgår inte tydligt hur stor andel som är avsedd specifikt för innovationsinsatser eller vilka typer av aktiviteter som avses.
- Implementering som utmaning: Planen konstaterar att "många projekt inte är avsedda att leda fram till någon implementering eller verksamhetsutveckling direkt". Samtidigt saknas en tydlig beskrivning av hur gapet mellan forskning och praktisk tillämpning eller innovationer ska överbryggas.
- Systemdemonstratorer: Dessa nämns som en prioriterad arbetsform, vilket är positivt ur innovationssynpunkt. Dock saknas information om omfattning, finansieringsmodell och hur dessa ska leda vidare till bredare implementering.

Sammanfattningsvis är Trafikverkets satsning på forskning viktig och välmotiverad. För att fullt ut leva upp till ambitionen om "forsknings- och innovationsinsatser" skulle det dock vara värdefullt med:

- Tydligare avgränsning och styrning mellan forsknings- och innovationssatsningar i budget och aktiviteter.
- Konkreta mål för innovationsutfall, inte endast forskningsresultat.
- Strukturer och processer som specifikt stödjer vägen från kunskap till tillämpning.
- Bredare ekosystem med kopplingar till befintliga innovationsaktörer.

Detta skulle stärka möjligheten att omvandla forskningsinvesteringen till verklig förnyelse av transportsystemet och bidra till de transportpolitiska målen på ett mer direkt sätt.

Metodologisk robusthet och scenarioanalys

För att planen ska vara robust och leverera största möjliga samhällsnytta per krona bör dock vissa analysmetoder stärkas. Det bör utvecklas scenarioanalyser som visar hur prioriteringarna påverkas om antaganden om klimatmål eller tekniska skiften (som självkörande) utvecklas annorlunda än det som antagits, istället för att främst använda känslighetsanalyser på enskilda variabler (till exempel koldioxidvärdering eller trafikutveckling).

Transportstyrelsen anser att det är värdefullt att ytterligare förstärka analysmetodikerna för att planen ska bli ännu mer robust och effektiv och därmed kan hantera de osäkerheter som styr den framtida transportutvecklingen. Teknologiska förändringar (elektrifiering, digitalisering, självkörande fordon) omnämns men behandlas inte i egna scenarier.

Trafikverket bedömer exempelvis att ett brett genomslag av självkörande större fordon inte är sannolikt inom överskådlig framtid, annat än inom smala nischapplikationer (s. 52 i Trafikverkets underlag) och att tekniken inte förväntas ha någon större påverkan på biltrafikens omfattning under planperioden. Samtidigt bedöms detta inte påverka transportmönster eller vägvalsfrågor i någon avgörande riktning. Transportstyrelsen efterlyser en tydligare analys av hur snabb teknikutveckling kan påverka trafikefterfrågan, särskilt i tätorter.

Specifika synpunkter

Långsiktig utveckling av luftrummet

Enligt Trafikverkets instruktion har myndigheten ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för sjö- och luftfart. Ett väl fungerande luftrum är en angelägen förutsättning för att kunna bedriva luftfart både idag och i framtiden. Idag råder en otydlighet i hanteringen av den långsiktiga planeringen av svenskt luftrum. Transportstyrelsen anser att dessa otydligheter behöver lösas för att kunna skapa ett luftrum som kan hantera framtidens civila och militära flygtrafik på ett effektivt sätt samtidigt som ett miljö- och klimatanpassat luftfartssystem kan ha möjlighet att växa fram. Detta kräver tydlig prioritering och långsiktig finansiering. Transportstyrelsen välkomnar ett fördjupat samarbete kring dessa frågor.

Den planering som krävs omfattar såväl det suborbitala luftrummet/närrymden, där teknologiska framsteg banar väg för höghöjdsplattformar, överljuds- och hypersoniska flygplan och suborbitala kommersiella farkoster som det övre luftrummet där man framför traditionell flygtrafik och det undre luftrummet där U-space nu implementeras.

Trafikverkets ansvar bör förtydligas och i nationell plan för transportinfrastrukturen bör även den långsiktiga planeringen för luftrummet beskrivas och konkretiseras.

Svagt fokus på sjöfart och luftfart

Transportstyrelsen noterar att sjöfart och luftfart inte behandlas i samma utsträckning som väg och järnväg i planen vilket är rimligt då sjöfarten och luftfarten i Sverige främst finansieras genom avgifter och statlig finansiering utanför Trafikverkets ramar. Dock finns det ett antal farleder och slussar som är statliga och underhåll och drift av dessa ska finansieras via Trafikverket och dessa bör lyftas fram i planen på ett tydligare sätt än vad som görs idag.

Transportstyrelsen anser även att Trafikverket i planen bör beskriva hur finansieringsmodellen för sjöfarten och luftfarten ser ut och därmed förklara varför trafikslagen inte behandlas i samma utsträckning. Trots att infrastrukturen för dessa trafikslag i stort inte finansieras av Trafikverket är det av vikt att tydliggöra att sjöfarten och luftfarten är mycket viktiga trafikslag för hela landets utveckling, tillgänglighet och beredskap.

Trafikverket anger i planen att de planerar att avsätta resurser till förorenade områden vilket Transportstyrelsen anser vara positivt då det även inkluderar förorenad mark till följd av flygverksamhet.

Trots att Trafikverket inte har ansvar för att finansiera och underhålla infrastruktur för stora delar av sjöfarten och luftfarten (exempelvis master, radiostationer telekommunikationsutrustning och fysisk utrustning kopplad till digitaliseringen av sjöfarten) så anser Transportstyrelsen att det är av vikt att denna infrastruktur lyfts fram och behandlas i Trafikverkets scenarier, bristanalyser och säkerhetsbedömningar. Detta eftersom det är utrustning som krävs för att bedriva sjöfart och luftfart på ett säkert, tillgängligt och miljövänligt sätt.

Kommentarer till olika beräkningar, sjöfart och luftfart

Planen innehåller flera ekonomiska beräkningar där Transportstyrelsen har följande synpunkter:

- Första sidan i bilaga 1 tar upp driftbidraget som kommuner kan ansöka om för icke statliga flygplatser. I tabellen beräknas kostnaden för åren 2026–2037 uppgå till 2 520 mnkr, motsvarande 210 mnkr/år. Den årliga kostnaden stämmer med nivån för bidraget under åren 2024–2025 men för 2026 och framåt har regeringen föreslagit att stödet ska ökas till 528 mnkr/år². Om detta förslag går igenom och gäller framåt så skulle den

² Regeringskansliet, Kraftigt ökad satsning på regionala flygplatser, debattartikel, 9 september 2025. Se, <https://www.regeringen.se/debattartiklar/2025/09/kraftigt-okad-satsning-pa-regionala-flygplatser/>

totala kostnaden uppgå till 6 336 mnkr för åren 2026–2037 istället för 2 520 mnkr.

- Svensk export (mätt i ton) förväntas öka med ca 1 % om året till 2045,³ samtidigt som sjöfartens transportarbete under perioden minskar med 14%. Det kan påverka satsningar inom sjöfarten att den prognosticeras att minska. Prognosen för transportarbetet verkar bara vara en linjär extrapolering av transportarbetet från 1960 till 2023.
- Det är lite missvisande att sjöfartens transportarbete bara redovisas för territorialvattnet då det bidrar till att betydelsen av sjöfarten till och från Sverige förminskas.

Klimatanpassning

Trafikverket planerar att satsa 5 miljarder kronor på klimatanpassning av vägnätet, men enbart 1.4 miljarder kronor för järnvägen. Transportstyrelsen hade gärna sett en förklaring till denna fördelning. Järnvägen är särskilt känslig för störningar med begränsade möjligheter till omledning av trafiken och problem kan snabbt få spridningseffekter som påverkar stora delar av nätet och få konsekvenser på nationell nivå.

Transportstyrelsen bedömer att klimatanpassningsåtgärder inom väg och järnväg även kommer att bibehålla och förbättra tillgängligheten för sjöfarten och luftfarten. Robusta vägar och järnvägar till och från flygplatser och hamnar är en förutsättning för att dessa ska kunna fungera, detta bör lyftas i planen. En fråga som Transportstyrelsen ställer sig är om Trafikverket har inkluderat positiva effekter på andra trafikslag än väg och järnväg i sina kostnads-nyttoanalyser gällande klimatanpassning.

Säkra uppställningsplatser

Transportstyrelsen uppskattar att åtgärder för rastplatser och säkra uppställningsplatser tas med i trimningsåtgärderna för bättre tillgänglighet.

Innovationer och autonoma fordon

Transportstyrelsen saknar ett resonemang kring hur autonoma fordon kan komma att påverka infrastrukturen.

Tekniken med autonoma fordon utvecklas nu mycket snabbt och kan i grunden komma att förändra trafikarbetet och behovet av infrastruktur. Det amerikanska företaget Waymo, som tillhandahåller autonoma fordon, släppte nyligen data som täcker nästan 26 miljoner körda mil utan förare i fyra amerikanska städer fram till juni 2025, den största mängden information som hittills släppts om säkerhet.⁴ Resultaten var anmärkningsvärda. Jämfört med mänskliga förare på samma vägar var

³ Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024.

⁴ Waymo, Safety Impact, se [Safety Impact](#)

Waymos autonoma fordon inblandade i 91 procent färre olyckor med allvarliga skador och 80 procent färre olyckor som orsakade skador.

Om Waymos resultat är en fingervisning om framtiden för autonoma fordon, kan vi vara på god väg mot att realisera nollvisionen. Det är en teknisk framgång men också, och kanske framförallt, ett genombrott för folkhälsan. När de autonoma fordonen successivt blir en del av kollektivtrafiksystemet får vi också stora miljövinster. Övergången till autonoma fordon kommer att ta tid men utvecklingen kan också gå snabbt. Incitamenten för en övergång till automatiserade fordon finns där och de ska inte underskattas. Hur snabbt det kan gå beror av hur frågan behandlas, bland annat av Trafikverket som är en viktig aktör här.

Synpunkter av det standardiserade signalsystemet för europeiska järnvägar (ERTMS⁵)

Enligt TEN-T-förordningen ska ERTMS vara driftsatt på TEN-T:s stomnät senast år 2030. Detta inkluderar även nödvändiga anslutningar på nätet.

TEN-T-förordningen ställer vidare krav på ERTMS på hela det transeuropeiska järnvägsnätet senast 2050. Detta inkluderar både stomnätet och det övergripande nätet – med ett delmål 2040 för det utökade stomnätet i 2024 års reviderade förordning, d.v.s. alla TEN-T-banor i EU ska vara utrustade med ERTMS senast 2050.

TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS)⁶ ställer krav på ERTMS-utrustning för ny, moderniserad och ombyggd infrastruktur (och fordon), samt att medlemsstaterna ska ta fram, och anmäla till kommissionen, en nationell implementeringsplan för ERTMS (ERTMS National Implementation Plan, ERTMS NIP). TSD CCS hänvisar uttryckligen till att medlemsstaternas införandeplaner för ERTMS ska ta hänsyn till TEN-T-kraven att stomnätet behöver utrustas till 2030.

För icke TEN-T-nät finns inget formellt EU-datum, men TSD CCS omfattar tekniskt sett hela det svenska nätet (förutom delar som inte omfattas av driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797) och slutmålet är att även dessa ska konverteras över tid när det är ekonomiskt och driftsmässigt rimligt.

Tidsplan för markbaserad ERTMS på stomnätet (TEN-T kärnnät)

Den föreslagna planen uppvisar en tydlig avvikelse från EU-kraven. Trafikverket räknar med att först år 2042 kommer ERTMS vara infört på alla högtrafikerade stråk, vilket i princip motsvarar stomnätet. Detta är 12 år

⁵ ERTMS står för European Rail Traffic Management System.

⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen för trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EU) 2016/919

senare än TEN-T-målet för kärnnätet. Planen slår också fast att Stockholmsregionen undantas från det tidsatta målet 2042 på obestämd tid p.g.a. komplexa förutsättningar (den täta trafikknutpunkten med bl.a. Getingmidjan anses svår att ERTMS-utrusta inom samma tidsram). Det innebär att en central del av stomnätet inte ens har en planerad ERTMS-deadline i dagsläget, vilket ytterligare ökar gapet mot EU:s 2030-krav. Trafikverket medger uttryckligen i planförslaget att nuvarande utbyggnadstakt inte är tillräcklig för att uppfylla TEN-T-förordningens krav. I praktiken skjuts alltså det svenska uppfyllandet av 2030-målet långt fram; istället koncentreras resurserna på gradvis utbyggnad fram till 2042 på de viktigaste stråken.

Avvikelsen beror på finansierings- och kapacitetsbegränsningar. Planen hänvisar till behovet av en avvägd balans mellan investeringar och upprätthållandet av trafik under omställningen. Trafikverket anser strategin nödvändig för att säkerställa järnvägens funktion och successivt öka takten utan att äventyra trafikpåverkan.

Konsekvensen är dock att Sverige formellt hamnar ur fas med EU:s tidslinje för ERTMS på stomnätet. Detta kan komma att kräva att Sverige antingen förhandlar om undantag eller intensifierar insatserna framöver för att undvika överträdelse av TEN-T-reglerna. Att Stockholmsområdet lämnas utanför tidsplanen är förståeligt, men besvärande eftersom Stockholm är en central nod på Skandinavien–Medelhavskorridoren. Här finns i nuläget inget datum för när ERTMS ska vara införd, vilket innebär att TEN-T-målet 2030 för stomnätet inte nås för detta kritiska område.

Tidsplan för markbaserad-ERTMS på hela nätet (TEN-T övergripande + övriga banor)

I nuvarande NIP anges att med nuvarande takt sträcker sig fullbordandet av ERTMS ända till ca 2070. Planeringen görs etappvis: nuvarande nationell plan (2022–2033) och kommande (2026–2037) täcker delar av sträckorna, och för perioden ~2033–2044. NIP uppfyller därmed inte formellt 2050-målet, utan pekar mot att Sverige behöver längre tid för hela nätet. Dock prioriteras TEN-T i tidigare faser, vilket är i linje med EU:s intention att först klara det övergripande nätet.

Den svenska strategin är att fokusera ERTMS på de viktigaste linjerna (TEN-T) först, och behålla ATC på övriga linjer tills vidare. NIP bekräftar detta upplägg: efter stomnätet fortsätter utrullningen med hänsyn till anläggningarnas livscykel och reinvesteringarbehov, och i senare faser (2036–2070) slutförs övriga nätet gradvis. Att hela nätet först skulle vara klart omkring 2070 innebär att 2050-målet försenas med ~20 år i den svenska planen, något som dock kan komma att justeras över tid beroende på finansiering och teknikskiften.

Den föreslagna nationella planen bekräftar just strategi ovan. Fram till 2042 koncentreras ERTMS-utbyggnaden i stort sett till det transeuropeiska nätet (TEN-T), dvs. både stomnätet och de utpekade övergripande stråken, samt vissa anslutningar. Övriga delar av järnvägsnätet kommer 2042 fortfarande använda ATC som signalsystem, förutom där ERTMS redan beställts eller behövs för att undvika isolerade ATC-områden. Planen nämner uttryckligen att "Dagens signalsystem ATC kommer fortfarande att finnas kvar 2042 i stora delar av övrig anläggning". Någon fast tidshorisont för tiden efter 2042 anges inte i dokumentet. Detta innebär att Trafikverket i planförslaget inte åtar sig att uppfylla EU:s 2050-krav i tid, utan lämnar den fullständiga utbyggnaden (efter 2042) att hanteras i kommande planperioder.

Man kan dock utläsa att ambitionen på lång sikt är att även dessa kvarvarande linjer ska få ERTMS. Formuleringar i NIP och plan tyder på att klass B-systemet avvecklas linjevis när reinvestering krävs. Till exempel: signalsäkerhetssystemen är gamla och måste bytas ut inom 10–20 år på många håll, vilket driver på ERTMS-övergången av rena underhållsskäl. Planen har avsatt 20 miljarder kr av investeringsramen just för ERTMS-utbyggnad, vilket visar att en betydande del av resurserna under 2026–2037 går till signalmodernisering. Samtidigt finns en central riskreserv och möjligheten att öka takten om extra medel tillförs eller kostnaderna sjunker över tid. I beslutet om föregående plan krävdes årlig rapportering av ERTMS-framsteg och kostnadseffektiviseringar, med möjlighet att justera inriktningen. Detta innebär att Trafikverket kan komma att revidera tidsplanen om det behövs för att närma sig EU-målen. För närvarande ligger dock hela nätet-målet (2050) utanför synhåll; planförslaget pekar snarare mot EU:s farhåga att Sveriges utrullning är för långsam för TEN-T-kraven, även om man följer principen att TEN-T-banor tas först.

Kravuppfyllelse för nya projekt och avveckling av klass B-system

Nya banor och signalupprustningar

Trafikverkets plan förefaller i linje med TSD CCS krav när det gäller nya projekt. Kapitel 7 i TSD CCS anger att vid nyinstallation eller större uppgradering av ett signalsystem ska ETCS7 markutrustning installeras. Planförslaget innehåller flera större järnvägsinvesteringar (t.ex. nya banor och kapacitetshöjande projekt) där ERTMS ingår som en självklar del av leveransen. Ingenstans i plantexten antyds att man skulle bygga ny infrastruktur med gammalt ATC-system – tvärtom nämns ERTMS som "en stor och viktig satsning" för hela järnvägssystemet, t.ex. den nya Norrbotniabanan (utpekad TEN-T-länk) utrustas direkt med ERTMS från start, likaså Ostlänken och andra pågående projekt. Således uppfyller

⁷ European Train Control System.

Trafikverkets plan TSD CCS genom att ERTMS finns med i alla relevanta ny- och ombyggnadsinvesteringar.

Däremot innebär planens prioritering att vissa äldre ATC-sträckor inte uppgraderas alls under planperioden – de lämnas i befintligt skick. Detta i sig strider inte mot TSD, då TSD inte tvingar fram proaktiva uppgraderingar utan endast styr hur de ska göras när de görs. Men det betyder att många ATC-anläggningar kommer fortsätta driften långt förbi EU:s målår. Planen nämner att flera anläggningar med ATC kommer nå sin tekniska livslängd inom ~20 år, vilket signalerar att om inte finansiering tillkommer kan driftstörningar och kapacitetsproblem uppstå (något som också påtalas – att föråldrade system sänker kapaciteten och är en flaskhals). Trafikverket argumenterar att nuvarande strategi är ”den bästa för att säkerställa järnvägens fortsatta funktion” givet förutsättningarna, men ur EU-perspektiv innebär det en riskperiod där gamla system driver kostnader och problem innan ERTMS är fullt utbyggt.

Ombordutrustning

Trafikverkets planförslag innehåller en särskild satsning för att underlätta ombordutrustningen. Man avsätter 3 miljarder kronor under planperioden för att delfinansiera ETCS-utrustning ombord på tågen. Detta är ett erkännande att utan ekonomiskt stöd riskerar fordonsutrustningen bli en flaskhals – många tåg (särskilt äldre lok och fordon hos mindre operatörer) skulle annars kanske inte uppgraderas i tid. Genom att medfinansiera utrustningen vill Trafikverket påskynda processen så att fordon står redo när banorna växlar över. Det är i linje med TSD CCS krav på att samordna migreringstekniskt och finansiellt mellan infrastrukturförvaltare och operatörer - och även något som länge efterfrågats av järnvägsföretagen.

Avveckling av klass B (ATC)

Här finns en tydlig diskrepans mellan EU:s långsiktiga mål och den svenska tidplanen. EU ser ERTMS som det enda systemet på sikt. TEN-T 2024/1679 skärpte inte något datum före 2050, men andemeningen är att klass B-systemen ska bort senast 2050 på TEN-T-nätet. Men Trafikverkets plan realiserar inte detta scenario. Tvärtom konstateras att år 2042, när planens utblick slutar, kommer stora delar av nätet fortfarande ha ATC i drift. Ingen deadline för ett ”ETCS-only network” anges. Detta betyder att Sverige i praktiken planerar att driva ATC parallellt med ERTMS långt in på 2040-talet och troligen 2050-talet. I Stockholm (där ERTMS införande är uppskjutet) kommer ATC vara oundgängligt så länge inga beslut fattas om en lösning där.

Denna situation är förståelig utifrån nationella begränsningar, men den avviker från EU:s intention. Kommissionen kommer sannolikt utöva

påtryckning via uppföljning av NIP:ar. Enligt TSD CCS ska alla länder skicka in sina uppdaterade nationella planer (inkl. 20-årsperspektiv) – dessa publiceras och analyseras av kommissionen. Sverige lämnade in sin nuvarande NIP 2024 och i kommande analys kan brister identifieras. Eftersom Trafikverkets förslag nu offentligt visar förseningar mot EU-kraven (vilket man själv påtalar i texten), är det troligt att Sveriges plan kommer pekas ut för ytterligare åtgärder eller krav på accelerering.

Slutsatser nationell plan vs EU-krav

Slutsatsen att planförslaget bara delvis matchar de uppställda EU-kraven. Det uppfyller TSD-kraven formellt (genom att inkludera ERTMS i alla nya projekt och ha en planering för införandet), men tidsmässigt ligger det efter både TEN-T-förordningens mål vad gäller stomnätets färdigställande och utfasning av klass B-system (ATC).

För att komma i fas krävs antingen ökade resurser eller nya strategiska beslut de kommande åren. Trafikverkets plan signalerar en vilja att öka takten ("Vi ökar nu takten...") men erkänner samtidigt begränsningarna.

Genomförandeplaner för TSD Infrastruktur och TSD Energi

Bakgrund

Inom EU pågår sedan länge ett arbete för att harmonisera och standardisera det europeiska järnvägssystemet för att uppnå så kallad driftskompatibilitet inom unionen. Järnvägssystemet är indelat i delsystem där de tekniska kraven för respektive delsystem definieras i EU-förordningar om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

Förutom att TSD:erna innehåller genomförandebestämmelser för hur de harmoniserade tekniska kraven ska tillämpas vid nya, moderniserade eller ombyggda delsystem föreskriver ett antal TSD:er (Infrastruktur – TSD INF, Energi - TSD ENE, Trafikstyrning och signalering – TSD CCS och Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet – TSD PRM) att medlemsstaten ska ta fram nationella genomförandeplaner som beskriver hur målsystemet gradvis ska uppnås.

Tillägg H till TSD CCS innehåller särskilda krav på innehåll och utformning av den nationella genomförandeplanen för ERTMS. Trafikverket har därför tagit fram en separat plan för TSD CCS som har anmälts till kommissionen⁸ i slutet av 2024.

För TSD PRM pågår ett arbete inom EU med att ta fram gemensamma prioriteringar och kriterier för genomförande av tillgänglighetskraven.

⁸ Swedish National Implementation Plan concerning fulfilment of TSI-CCS (EU/2023/1695) Chapter 7.4.4, TRV 2022/127144, 2024-10-03

Kommissionen har aviserat att medlemsstaterna inte behöver uppdatera sina genomförandeplaner till dess att de gemensamma prioriteringarna och kriterierna har integrerats i TSD:n.

TSD INF och TSD ENE har däremot inga form- eller innehållskrav gällande genomförandeplanen, däremot innehåller båda i princip likalydande bestämmelser i artikel 9 om att medlemsstaterna ska utarbeta nationell genomförandeplan som beskriver deras åtgärder för att infrastrukturen ska nå överensstämmelse med TSD-kraven.

Transportstyrelsen antog år 2016 en genomförandeplan för Infrastruktur och Energi.⁹ Planen innehåller ingen egentlig ambitionshöjning som går utöver de generella genomförandekraven i kap. 7 i respektive TSD. Istället beskrivs hur inriktning och ekonomiska ramar för investerings- och underhållsplanering i Sverige styrs av en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet, samt att denna plan vanligtvis gäller i tolv år och revideras vart fjärde år.

Artikel 9 i TSD INF och TSD ENE anger också att medlemsstater som redan har skickat sina genomförandeplaner inte behöver skicka dem på nytt till kommissionen. Däremot måste de uppdaterade versionerna av de nationella genomförandeplanerna också göras tillgängliga för allmänheten.

Förslag – Likställ nationell plan med genomförandeplaner för TSD INF och TSD ENE.

Eftersom det de-facto är nationell plan för transportinfrastrukturen som beskriver planerade åtgärder i järnvägsinfrastrukturen, och att det saknas formkrav för genomförandeplaner för INF och ENE, anser Transportstyrelsen att det vore lämpligt att lägga till en skrivning som tydliggör att den nationella planen är Sveriges genomförandeplan för INF och ENE.

Transportstyrelsen föreslår därför att det på lämplig plats i planen (t.ex. under kapitel 3) tydliggörs att planens innehåll motsvarar de nationella genomförandeplaner som avses i artikel 9 i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet infrastruktur¹⁰ respektive delsystemet energi.¹¹

Avslutande synpunkt

Trots den historiskt stora satsningen på över 1 200 miljarder kronor, som tydligt visar ambitionen att stärka transportsystemet, finns det fortsatt

⁹ Genomförandeplan TSD Infrastruktur och TSD Energi, TSJ 2011–1728, 2016-01-11

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem.

¹¹ Kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i unionens järnvägssystem.

utvecklingsbehov. En tydligare koppling till de transportpolitiska målen skulle kunna stärka planens bidrag, särskilt inom trafiksäkerhet och klimatomställning. Även kompletterande scenarioanalyser bör göras för att kunna ta hänsyn till samhällets utveckling, till exempel ny teknik.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Ann-Cathrine Wikström, avdelningsdirektörerna Gunnar Ljungberg och Kajsa Möller, enhetschefen Katarina Norén samt samhällsekonom Heba Kurdi och utredare Lars Carlsson, den senare föredragande.