

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågföretagen har tagit av Trafikverkets förslag till plan 2025:111 TRV 2025/37 255

Inledning

Svensk järnväg saknar i dag en sammanhängande målbild för hela infrastrukturen. Tågföretagen vill se långsiktiga beslut som tar hänsyn till helheten och skapar sammanhållande flöden mellan olika transportslag – en uppfattning som delas av både Sveriges Åkeriföretag, Transportindustriförbundet och Svensk Sjöfart. Järnvägen har varit underfinansierad i mer än trettio år, vilket har lett till stora brister i systemet och höga kostnader för industrinationen Sverige.

För att godstransporter ska fungera effektivt krävs att alla transportslag nyttjas optimalt genom intermodala lösningar. Dessa bygger på att gods först transporteras med lastbil till en nod, exempelvis en terminal eller hamn, där det omlastas till tåg eller fartyg för den längre sträckan, innan det åter transporteras med lastbil till mottagaren. För att detta ska bli verklighet behövs en sammanhållen strategi för hela den svenska järnvägsinfrastrukturen, med tydligt definierade år för byggstart och färdigställande. Trafikverkets samhällsekonomiska nyttoanalyser måste som en konsekvens av detta förändras och fördjupas, och systemanalysen behöver stärkas med prioritering av centrala noder som Malmö bangård, Hallsberg och Göteborg. Dessutom krävs utredningar om godstågens längd i relation till gränsöverskridande trafik.

Underlåtenhet att investera i järnvägen har bidragit till att Sverige på femtio år fallit från plats fyra till plats tretton i OECD:s ranking. Trafikverkets förslag till infrastrukturplan visar ingen ljusning för järnvägen under kommande planperiod. Underhållsskulden består, viktiga satsningar som knyter ihop stråk har prioriterats ned eller helt tagits bort, och de flesta flaskhalsarna kvarstår. Sverige har historiskt legat under en procent av BNP i infrastrukturinvesteringar, medan OECD rekommenderar att Sverige ökar investeringarna för att stärka konkurrenskraften och möta klimatutmaningar. Många jämförbara länder ligger närmare eller över en procent av BNP.

Sverige behöver en trovärdig, förutsägbar och robust infrastruktur. Järnvägen är en bärande del av transportflöden för både resenärer och gods och utgör en avgörande komponent för att säkerställa trygghet och uppfylla Natos krav på transporter. Ökade transportkostnader måste balanseras mot näringslivets förutsättningar att bibehålla och stärka sin konkurrenskraft. En robust och väl underhållen järnväg med god tillgänglighet till spår är en grundförutsättning för ett effektivt och hållbart transportsystem. Det krävs en medveten och strategisk utbyggnad av järnvägen – ett uppvaknande motsvarande det som nu sker inom energi och försvar, där stora resurser tillförs för att kompensera för tidigare underlåtenhet. Samma politiska insikt och vilja måste nu börja gälla även för järnvägen.

Det är därmed dags att gå från ord till handling. Sverige måste skapa rättvisa och långsiktigt hållbara villkor för järnvägen och dess företag. Vi behöver rusta och bygga, samtidigt som transparens och rättvisa säkerställs avseende de ekonomiska förutsättningarna. Ett fortsatt arbete med att utveckla planeringsprocessen, där ökad produktivitet sätts i fokus, är nödvändigt. Med omsorg om tillväxt, företagande och försvarets växande behov i en orolig värld behöver Sverige en robust, underhållen och väl utbyggd järnväg. Det nuvarande förslaget till plan innebär dessvärre att Sverige kommer leva med dåligt underhållna järnvägar, flaskhalsar i systemet och spårbrist under de kommande tjugo åren.

Tågföretagens yttrande i sammanfattning

- Underhållsskulden på järnväg behöver byggas bort kommande planperiod.
- Utpekade flaskhalsar behöver byggas bort under kommande planperiod.
- Beslutade åtgärder i regeringens plan när järnvägsobjekt ska vara färdiga bör vara tydligt tidsatta.
- Det ska generellt råda rimliga ekonomiska förutsättningar för svenska tåg företag, inklusive finansieringen av ERTMS.
- Trafikverkets samhällsekonomiska analyser behöver reformeras.
- Det nuvarande sättet att organisera byggande och inkludera alternativ finansiering i olika järnvägsprojekt behöver reformeras. Tåg företagen uppmanar regeringen att skyndsamt beakta SOU 2025:120 förslag i den del som avser skapande av ett statligt bolag.

- Framtidens transportinfrastruktur ska bygga på intermodala lösningar med integration mellan trafikslag och informationssystem. Ett effektivt transportsystem kräver lösningar som knyter samman järnväg, väg och sjöfart i välkoordinerade flöden, där varje trafikslag nyttjas optimalt.
- Uppdrag som järnvägen har kopplat till samhällsutvecklingen förutsätter att kompetensförsörjningen sätts i fokus.
- Sverige behöver möjliggöra ett modernt arbetsliv där resenärer kan arbeta på tåg till och från arbetsplatsen. Uppkopplingen i järnvägstunnlar och skärningar, där dagens täckning inte motsvarar samhällets behov, måste stärkas.
- Sverige behöver ta ett samlat grepp om infrastrukturen. Detta förutsätter en blocköverskridande uppgörelse där underhållsskulden på järnväg och flaskhalsar byggs bort
- Nödvändiga förlängningar av stationer för längre godståg ska genomföras fullt ut under kommande planperiod.

Underhållsskulden ska bort under planperioden

Regeringens infrastrukturpolitiska proposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur* innebär en ekonomisk ram på 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Det är en välkommen satsning men ambitionsnivån är inte tillräcklig. Tågföretagen bedömer att en uppräknig av ramanslaget med 27 procent sannolikt inte räcker för att både hantera underhållsskulden och säkerställa behovet av ökad kapacitet.

Underhållsskulden på järnväg har tillåtits växa under flera decennier. Detta undergräver svensk konkurrenskraft och påverkar allvarigt den idag högaktuella frågan om vårt lands försvarsförmåga. Brister i underhåll och kapacitet inom järnvägssystemet har en betydande negativ effekt på Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. Enligt Omtag Svensk järnvägs rapport *”Industriebroms eller industrilyft”* berörs cirka 400 000 direkt och indirekt sysselsatta av dessa brister. Det finns forskare som beräknat att förseningarna kostar samhället 9 miljarder kronor per år. Om motsvarande summa satsas på underhåll och nya metoder kan underhållsskulden byggas bort på tio år. Basindustrin drabbas särskilt hårt, då den är mer beroende av tågtransporter än övrig industri.

Trafikverkets underhållsskuld ökar kostnaderna för tågföretagen

Det formulerade målet att underhållsskulden på järnväg ska vara borta 2050 – där den mesta av skulden ska arbetas bort efter 2040 – är för sent. Underhållsskulden berör frågan om rimliga villkor för svenska tågföretag. Banavgifterna lyfts ofta i debatten, men dessa utgör endast en del av kostnaderna för tågföretagen.

Underhållsskulden knyter direkt till frågan om tågföretag och dess ekonomiska förutsättningar. Denna diskussion måste breddas. När vi talar om kostnader bör dessa omfatta sådant som när tåglägen bokas om efter sena justeringar till följd av

bristande underhåll, kapacitetsbrist eller systemrelaterade störningar. Detta imedför direkta ekonomiska konsekvenser för tåg företagen. Därtill kommer de betydande investeringar som järnvägsföretagen själva tvingas bära för att anpassa sig till nödvändiga systemskiften i infrastrukturen. Införandet av nya planerings-, kommunikations- och signalsystem – såsom MPK, ERTMS och på sikt FRMCS – kräver omfattande investeringar i fordon, ombordutrustning, utbildning och anpassning av operativa processer.

Riksrevisionen konstaterar: *”Efter att kontrakt tecknats har kostnaderna ökat med i genomsnitt 74 procent i de granskade avtalen – betydligt mer än vid andra typer av entreprenader. Detta tyder på bristande styrning och uppföljning av upphandlingarna. Styrmedlen skapar inte tillräckliga incitament och styrande effekt för att effektivt motverka tåg förseningar. Ansökningsprocessen för regressersättning är komplicerad och Trafikverkets handläggningstid är långsam och oförutsägbär.”* (RiR 2020:17, RiR 2022:27)

Trafikanalys skriver (PM 2025:11): *”Behoven för järnvägsunderhåll ökar kraftigt – med över 30 miljarder kronor mellan planperioder – men centrala begrepp som ’eftersatt underhåll’ är otydligt definierade.”* Detta gör det svårt även för regeringen att följa upp kostnadsutvecklingen och bedöma effektiviteten. Trafikanalys pekar på att bristande anläggningsdata och svag masterdatahantering försvårar planering, upphandling och uppföljning. Flera utvecklingsprogram har försenats eller stoppats, vilket gör att problemen kvarstår trots tidigare reformförsök.

Nödvändigt att förnya trafikstyrningen med ERTMS

Tåg företagen ser ERTMS som en nödvändig investering för att ersätta åldrad utrustning och långsiktigt säkra fortsatt järnvägstrafik. Prioriteringen att ERTMS först ska införas på de högtrafikerade linjerna till 2042 är riktig. Men vid införande av ERTMS flyttas funktioner från infrastrukturen till fordonen och kostnaderna blir mycket höga för fordonsägarna. Ett ändamålsenligt stödsystem till fordonsombyggnader är därför nödvändigt för att säkerställa trafiken och en fungerande järnvägsmarknad.

Tåg företagen ser med oro på det som bland annat internrevisionen konstaterat kring ERTMS: *”avsaknad av kostnadskontroll, bristande robusthet inför yttre hot och osäker tidsplan för införandet.”* Tåg företagen har presenterat en djupgående analys kring specifikt ERTMS och hänvisar till denna för ytterligare fördjupning i ämnet i bilaga 1.

Trafikverket måste stärka sin förmåga att avhjälpa underhållsskulden

Det är positivt att frågan om underhåll och kapacitet på järnvägen nu står högt på den politiska dagordningen. Likaså är det välkommet att regeringen fokuserar på

industrins konkurrenskraft och sammanhållna stråk för att stärka Sveriges attraktivitet och ekonomiska tillväxt. Regeringens proposition innebär att 340 miljarder kronor avsätts till järnvägen, varav 210 miljarder till underhåll. Den föreslagna planen innebär dock att mindre än 15 procent av underhållsskulden kommer att åtgärdas under det kommande decenniet. Tåg företagen bedömer att detta är en låg ambitionsnivå, givet att bristerna i systemet både är omfattande och akuta.

Tåg företagen är övertygade om att underhållsskulden kan reduceras betydligt snabbare med rätt förutsättningar och resurser. Det är positivt att Trafikverket har fått i uppdrag att redovisa hur omhändertagandet av underhållsskulden kan anpassas till en höjd ambitionsnivå och teknikutveckling i kommande planperioder. Tåg företagen anser dock att den politiska ambitionen bör vara ännu tydligare. Regeringen har slagit fast att underhållsskulden på väg ska vara eliminerad innan planperioden 2037 löper ut. En lika tydlig målsättning bör gälla för järnvägen.

Trafikverket skriver i sitt förslag till plan: *”Med ytterligare finansiering kan fler projekt tidigareläggas och underhållsskulden reduceras snabbare.”* Detta visar att problemet inte ligger i det praktiska, vilket innebär att den politiska ambitionen behöver höjas mer.

Tåg företagen anser att det är fullt möjligt att redan nu öka takten genom att Trafikverket – via sina upphandlingar – styr mot modern teknik och involverar tekniska konsulter i ett tidigare skede. Detta skulle möjliggöra ett effektivt underhåll som optimerar kapaciteten för att köra så mycket tåg som möjligt redan i närtid. Genom att utnyttja befintlig teknik och kunskap kan underhållsskulden successivt arbetas av fram till 2037. Avancerad ny teknik och moderna metoder, som i dag inte nyttjas fullt ut i Sverige, bör snarast implementeras för att påskynda och effektivisera underhållet av järnvägen. Tåg företagen uppmanar regeringen att skjuta till medel för att möta detta och möjliggöra ett snabbare återtagande av underhållsskulden

Bygg bort kapacitetshinder

Sveriges järnvägssystem är hårt belastat. Kapacitetsbrister och en växande underhållsskuld skapar flaskhalsar som hämmar industrins leveranssäkerhet och persontrafik. Samtidigt finns möjligheten att med relativt små och kostnadseffektiva insatser skapa betydande förbättringar. Det handlar om mötesspår och triangelspår för att minska störningskänslighet och öka flöden, signalförtätning och modern teknik för att optimera befintlig infrastruktur, samt planskilda korsningar och bangårdsförbättringar på kritiska stråk. Även åtgärder som bromsprocentsbatter och lastprofil C är exempel på enkla insatser som, i relation till övrig infrastruktur, kostar förhållandevis lite.

Av de tio strategiska flaskhalsar som Omtag svensk järnväg identifierat i rapporten *Från trängsel till tillväxt* återfinns endast ett projekt i Trafikverkets planförslag. Detta är olyckligt. Att åtgärda dessa punkter är avgörande för att Sverige ska kunna växa och stå starkt i en tid av global osäkerhet.

Tågföretagen välkomnar att regeringen lyfter järnvägens kapacitetsutmaningar – det är ett steg i rätt riktning. Men den föreslagna nationella planen är dessvärre inte tillräcklig för att möta Sveriges akuta behov av robusta och effektiva transportlösningar.

Tågföretagen ser också möjlighet att genom små och kostnadseffektiva insatser elektrifiera vissa för flödet viktiga sträckor. Det finns möjlighet att genomföra fler åtgärder än vad som ryms i de beräknade ekonomiska ramarna för 2027 och framåt. Vi efterlyser en tydlig politisk viljeinriktning i form av ett nationellt flaskhalsprogram som kompletterar den ordinarie planprocessen. Detta ser Tågföretagen som nödvändigt för att komma vidare i arbetet med bättre flöden på svensk järnväg. Green Cargo har i sitt remissvar bilaga ”*Banavgifter, marginalkostnad och järnvägens konkurrenskraft – en samlad analys*”. Denna innehåller flera icke godsspecifika delar som Tågföretagen övergripande anser att regeringen bör beakta.

Skapa alternativ finansiering och genomförandeformer

Sverige måste skyndsamt arbeta i kapp den växande underhållsskulden och samtidigt bygga nya spår. Utbyggnaden är avgörande för att möjliggöra ökad trafik och framför allt skapa ett mer robust järnvägssystem. Ett enskilt fordonsfel eller en trasig växel får i dag ofta omfattande konsekvenser för trafiken. Med fler spår kan sådana störningar hanteras utan att hela systemet slås ut.

Det är angeläget att Sverige arbetar mer strategiskt med exempelvis CEF (Fonden för ett sammanlänkat Europa) för medfinansiering till prioriterade objekt och stråk och utvecklar en tydlig CEF-strategi. Tågföretagen har i olika sammanhang kopplat behoven av snabb utbyggnad till frågor om alternativa finansierings- och organisationsformer. Vi välkomnar att Trafikverket har fått i uppdrag att identifiera ett antal projekt med investeringsvolymerna mellan 3 och 13 miljarder kronor för offentlig-privat samverkan (OPS). Internationella erfarenheter visar att OPS kan leda till både snabbare och mer kostnadseffektiv utbyggnad. Den mest avgörande komponenten för ett framgångsrikt OPS-upplägg är att arbetet bedrivs inom ramen för ett fristående, skräddarsytt projektbolag.

Framgångsrika exempel saknas inte. Öresundsbron och Botniabanan färdigställdes på utsatt tid och budget för 25 respektive 15 år sedan. Det senaste exemplet är den sex kilometer långa järnvägen till Stegras nya anläggning som Polar Structure färdigställde under beräknad kostnad och snabbare än planerat.

Sverige står inför enorma investeringsbehov i transportinfrastruktur. Nuvarande system levererar varken tillräcklig kapacitet, robusthet eller klimatnytta. Trafikverkets anslagsstyrda upphandlingsmodell är ineffektiv och hämmar innovation. Tågföretagen ser ett behov att denna modell reformeras.

Bejaka alternativ finansiering och skapa en fristående enhet med tydligt mandat

Tåg företagen har föreslagit att det skapas en fristående enhet med tydligt mandat att genomföra stora infrastrukturprojekt. Syftet är att korta ledtider och minska kostnadsökningar genom projektfokuserad styrning, öka konkurrens och innovation genom att bryta dagens monopolstruktur samt möjliggöra alternativa finansieringslösningar som OPS och projektbolag. Internationella exempel som Nye Veier i Norge visar att detta fungerar. Sverige behöver en modern, flexibel och resultatorienterad struktur för att möta klimatmål, stärka näringslivets konkurrenskraft och säkerställa försvarsförmåga. SOU 2025:120 *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg* föreslår detta. Tåg företagen uppmanar regeringen att skyndsamt beakta utredningens förslag i den del som avser bilande av ett statligt bolag.

Det bör dock klargöras att det finns andra alternativa finansieringslösningar än OPS och vilken finansieringsform som bör implementeras bör utredas och anpassas utifrån projekt, effektivitet och samhällsnytta.

Järnväg är ett samhälleligt ansvar. Modellen med avgiftsfinansiering av exempelvis Öresundsbron var rimlig givet att avgifterna för båttrafik var högre. En OPS-lösning med höjda avgifter för tåg företagen innebär däremot en extra skatt för redan pressade företag – en modell som Tåg företagen starkt ifrågasätter. Botniabanan har inga trafikavgifter. Finland har en separat organisation och finansiering utanför årliga anslagsramar, vilket har möjliggjort snabbare genomförande utan att öka kostnaderna för operatörerna. Modellen har heller inte inneburit höjda avgifter för tågtrafiken.

För att höja statusen på svenska järnvägar krävs ett systematiskt och genomtänkt arbetssätt som inkorporerar moderna metoder och teknikval. Detta är en förutsättning för att optimera och effektivisera underhållet samt bygga ut kapaciteten längs tungt trafikerade transportstråk. Differentiering av banavgifter är ett sätt att optimera nyttjandet och få till ett uttag av banavgifter som motsvarar kvaliteten i tåg lägen och det faktiska slitaget. Målet måste vara ett robust och effektivt transportsystem som stärker Sveriges konkurrenskraft och motståndskraft.

Gör Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler rättvisande

Tåg företagen har länge kritiserat Trafikverkets prognosstyrda planeringsmodell, som bygger på historiska trender och samhällsekonomiska kalkyler. Vi menar att detta leder till underskattning av järnvägens potential och cementerar dagens flaskhalsar. Prognoserna har gång på gång visat sig felaktiga – tillväxten i järnvägstrafiken har systematiskt underskattats medan vägtrafiken överskattats. Därför förespråkar Tåg företagen en tydlig övergång till målstyrning: att börja med vilka transportpolitiska och klimatmässiga mål Sverige vill uppnå och sedan planera infrastrukturen utifrån dessa mål, snarare än att låta prognoser styra investeringarna.

Denna syn hänger nära ihop med Tågföretagens kritik mot avsaknaden av en långsiktig målbild för infrastrukturen. Utan en definierad vision riskerar Sverige att fortsätta med kortsiktiga åtgärder som inte löser kapacitetsproblemen eller stärker konkurrenskraften. Tågföretagen efterlyser ett strategiskt ramverk som integrerar klimatmål, industrins behov och robusthet i transportsystemet – ett helhetsgrepp som gör järnvägen till en bärande del av framtidens hållbara transportlösningar.

Tågföretagen anser alltså att Trafikverkets samhällsekonomiska analyser behöver reformeras. Fyrstegsprincipen – där man först ser över transportbehovet och optimerar befintlig infrastruktur innan man bygger nytt – ska inte bara hedras, utan utvecklas.

Tågföretagen har vid flera tillfällen lyft vikten av att förbättra Trafikverkets analyser. Dessa bör bli mer träffsäkra och ta hänsyn till faktorer som periodvis belastning och spårkapacitet. Ett tydligare fokus på samhällsekonomisk nytta förutsätter också klara politiska prioriteringar, vilket sannolikt kräver ett förändrat planbeslutsförfarande.

Trafikverket konstaterar att minskad underhållsskuld och att systematisk bygga bort kapacitetsbristen på svensk järnväg leder till färre störningar och förseningar. Bristande underhåll orsakar driftstörningar som kostar samhället stora summor i förlorad tid och produktivitet. Åtgärder som minskar dessa störningar ger höga nyttor i form av tidsvinster och ökad tillförlitlighet.

Vidare konstaterar Trafikverket att bättre underhåll ger god samhällsekonomisk nytta genom lägre livscykelkostnader. Förebyggande underhåll är billigare än akuta reparationer. Genom att minska skulden nu undviker man dyra reinvesteringar senare. Detta ger ökad kapacitet och robusthet. Ett väl underhållet nät klarar fler tåg och högre hastigheter, vilket stärker både gods- och persontrafik. Dessutom skapas miljönytta – färre störningar och bättre kapacitet gör järnvägen mer attraktiv, vilket kan minska vägtrafikens utsläpp.

Tågföretagen delar i alla delar Trafikverkets analys. Vi konstaterar dock att mycket lite händer kring underhållsskulden under överskådlig tid, vilket vittnar om ett systemfel. Tågföretagen anser att regeringen bör tillsätta en utredning om hur de samhällsekonomiska prognos- och kalkylmodellerna kan utvecklas för att ge mer rättvisande beslutsunderlag vid investeringar i transportinfrastruktur. De nuvarande kalkylerna brister på flera punkter och måste i synnerhet utvecklas så att de beaktar de positiva mervärden – inklusive dynamiska samhällseffekter av vidgade arbetsmarknadsregioner – som uppstår till följd av samhällsomdanande infrastrukturinvesteringar.

Trafikverket måste höja ambitionerna

Tågföretagen konstaterar att Trafikverkets förslag till nationell plan innehåller flera goda ambitioner – men också exempel där insatserna inte når hela vägen

fram. Ett tydligt exempel är att stationen i Märsta föreslås byggas om, samtidigt som kapaciteten till och från Arlanda flygplats lämnas oförändrad. Detta är svårt att förstå med tanke på flygets strategiska betydelse för internationella transporter och näringslivets konkurrenskraft.

Det är positivt att stationer föreslås förlängas för att klara 750 meter långa tåg. Men regeringen bör tillsätta en utredning som analyserar konsekvenserna av att inte höja ambitionsnivån i linje med europeiska standarder och industrins behov av effektiva godstransporter.

Trafikverket lyfter den gröna industriella omställningen i Norrbotten och Västerbotten och föreslår viktiga satsningar: utbyggnad av Norrbottniabanan, dubbelspår Boden–Luleå och kapacitetshöjande åtgärder på Malmбанan. Tågföretagen ser lånefinansiering som en möjlig väg för att påskynda byggstarter. Det är dock olyckliga att vissa planerade sträckor lyfts ut ur Trafikverkets förslag till plan. Detta innebär att flaskhalsarna på Västkustbanan och Ostkustbanan cementeras och systemeffekterna uteblir i och med att Helsingborg-Maria och utbyggnaden till dubbelspår på Ostkustbanan stoppas. Trafikverket konstaterar vidare behov av nya dubbelspår och förbigångsspår på kring 35 mil längs med Västra- och Södra stambanorna. Detta understryker ytterligare på behoven inom svensk järnväg.

Samtidigt konstaterar Trafikverket att järnvägsnätet i norr bedöms vara hårt belastat under lång tid, trots dessa satsningar. Om utbyggnadstakten följer nuvarande plan riskerar både gods- och persontåg att trängas ut, vilket kan bromsa den gröna omställningen och industrins expansion. Mot denna bakgrund framstår förslaget att reducera det statliga driftstödet till Inlandsbanan med cirka 100 miljoner kronor per år som motsägelsefullt. Det är viktigt att man lär av tidigare erfarenheter. Tågföretagen konstaterar att de nya enkelspårssträckor som byggs de senaste decennierna (Svealandsbanan, Botniabanan) snabbt blivit fulla. Det är dyrt att komplettera med förbigångs- och mötesspår i efterhand. Regeringen uppmanas att överväga möjligheten att planera för dubbelspår i samband med exempelvis byggandet av Norrbottniabanan.

Den fulla effekten av satsningar uppnås först när alla delar är på plats. Tågföretagen efterlyser därför en samlad plan som integrerar kapacitetshöjande åtgärder, digital innovation och robusta lösningar – från Märsta till Malmбанan och vidare ut i Europa. Utan vision och mål riskerar transportsystemets utveckling att bli ett lapptäcke som inte hänger ihop.

Skapa sammanhållna flöden för ett konkurrenskraftigt transportsystem

Framtidens transportinfrastruktur ska bygga på integration mellan trafikslag och informationssystem. Ett effektivt transportsystem kräver lösningar som knyter samman järnväg, väg och sjöfart i välkoordinerade flöden, där varje trafikslag utnyttjas optimalt. Detta är avgörande för att säkerställa robusta försörjningskedjor – både i vardagen och vid kris eller mobilisering.

Tillståndsprocesserna måste förkortas, och industrialiserade byggtekniker, exempelvis brobanor, bör tillämpas i största möjliga omfattning för att säkerställa högt tempo i genomförande och utbyggnad. Digitalisering och gemensamma

standards ska möjliggöra optimerade informationsflöden mellan aktörer, kunder och användare. Ett fullt utnyttjande av tekniska landvinningar är nödvändigt för att skapa resurseffektiva och fossilfria transporter.

Fullfölj arbetet med TEN-T

EU:s transportstrategi och den reviderade TEN-T-förordningen ställer tydliga krav: ett sammanhållet, gränsöverskridande transportsystem utan flaskhalsar, med höga tekniska standarder och robust kapacitet. För Sverige innebär detta både möjligheter och ansvar.

Tågföretagen välkomnar ambitionen men konstaterar att Trafikverkets förslag till nationell plan inte når upp till EU:s målsättningar. Medan TEN-T kräver 740 meter långa godståg, elektrifiering och ERTMS senast 2030, föreslår Trafikverket att Sverige i vissa fall söker undantag. Detta riskerar att försvaga vår konkurrenskraft och försörjningssäkerhet. Ett exempel är Danmark som kommer vara klara 2029 i hela stråket Öresundsbron-Rödby. Flaskhalsen riskerar därmed att hamna på den svenska sidan.

Sverige behöver en plan som gör järnvägen till en strategisk tillgång – inte en flaskhals. Det kräver en accelererad utbyggnad av internationella stråk, särskilt i norr och söder. Full anpassning till EU-standarder för tåglängd, hastighet och signalsystem samt en aktiv användning av EU-finansiering samt alternativa finansieringsformer för att påskynda genomförandet är avgörande.

Hållbarhet och klimat

Järnvägen är Sveriges mest klimatsmarta transportsätt och utgör en central del i omställningen till ett hållbart samhälle. En ökad överflyttning av både gods- och persontransporter från väg till järnväg är avgörande för att nå nationella och globala klimatmål.

För att Sverige ska uppfylla EU:s krav och klimatmålen krävs en accelererad utbyggnad och modernisering av järnvägsinfrastrukturen, inklusive elektrifiering och införande av ERTMS. Full anpassning till EU-standarder för tåglängd, hastighet och signalsystem är nödvändig. Långsiktiga och balanserade affärsvillkor måste säkerställas, där höjda banavgifter och en växande underhållsskuld inte får hämma järnvägens konkurrenskraft.

Banavgifterna på järnvägen har ökat med 600 % på 15 år och cirka 40 % sedan årsskiftet. Detta är en orimlig utveckling – både samhällsekonomiskt och i ljuset av ambitionerna att kraftigt minska klimatutsläpp. Forskning visar att kostnaderna för att köra godståg måste minska med 20 % för att nyttja järnvägens fulla potential. Tågföretagen vill se rättvisa banavgifter för näringslivet och godstrafiken – avgifter som tar hänsyn till klimatet, Sveriges konkurrenskraft, totalförsvaret och de stora geografiska avstånden.

Säkerställ kompetensförsörjning inom järnvägssektorn – rekrytering och utbildning

De omfattande investeringarna i spår, signalsystem och fordon medför ett tydligt och växande behov av kvalificerad personal. Särskilt efterfrågade är tågtekniker, järnvägstekniker (BEST), ingenjörer, lokförare samt specialister inom drift och underhåll. Branschen ser ett successivt ökande rekryteringsbehov i takt med att infrastruktursatsningarna realiseras. Kort sagt: tåg kräver väl underhållna banor, investeringar, kompetenta förare och tekniker samt kapacitet att bygga, serva och modernisera fordonen.

Den centrala utmaningen inom kompetensförsörjningen är att möta de utbildnings- och rekryteringsbehov som följer av pågående och framtida investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Tågbranschen står inför stora pensionsavgångar och en snabb teknisk utveckling som kräver kontinuerlig kompetensutveckling och modernisering av utbildningar. Branschen arbetar gemensamt för att attrahera fler personer till järnvägen och för att skapa fler utbildningsplatser med större geografisk spridning. Detta arbete sker bland annat inom ramarna för Järnvägsbranschens samverkansforum och Järnvägscollege.

Yrkesutbildningssystemet behöver dock förstärkas långsiktigt. Trots satsningar på yrkeshögskolan är fyllnadsgraden fortsatt otillräcklig inom flera kritiska järnvägsutbildningar. Branschen har därför initierat översyner av utbildningar, bland annat för järnvägstekniker och tågtekniker, samt utvecklat gemensamma kvalifikationer genom Järnvägscollege. Nästa logiska steg är därmed att etablera ett järnvägstekniskt kompetenscenter som samordnar utbudet, prognostiserar och dimensionerar behovet, kvalitetssäkrar utbildningarna och säkerställer att innehållet följer teknikutvecklingen – inte minst inom automatisering och elektrifiering. Detta omfattar i synnerhet BEST-yrkena (bana, el, signal och tele).

Kompetensförsörjningen är en nyckelfaktor för klimatomställningen, Sveriges totalförsvarsförmåga och den regionala utvecklingen. Elektrifiering, fossilfri logistik, nya krav till följd av Sveriges Nato-medlemskap och framväxten av nya industrisatsningar – inte minst i norra Sverige – förutsätter att fler utbildas och rekryteras till järnvägssektorn. Robust infrastruktur och tillgång till rätt kompetens stärker arbetsmarknadens rörlighet, förbättrar den regionala tillgängligheten och höjer Sveriges samlade konkurrenskraft.

Säkerställ uppkoppling på tåg under hela resan

Tågföretagen understryker att digital infrastruktur och järnvägens kapacitet är avgörande för både näringslivets behov och resenärernas vardag. En central del av detta är god uppkoppling ombord på tåg, vilket möjliggör arbete under resan.

Ett modernt arbetsliv innebär för många att delar av arbetsdagen kan tillbringas på tåget – på väg till arbetet eller hem, för att exempelvis hämta barn på förskola och skola. Därför måste modern mobil uppkoppling och digital infrastruktur integreras som självklara delar av transportinfrastrukturen. Detta är en grundförutsättning för ett uppkopplat samhälle och för att skapa flexibla arbets- och pendlingsmönster.

Tågföretagen vill särskilt betona den strategiska betydelsen av en robust digital infrastruktur för Sveriges konkurrenskraft och fortsatta digitalisering.

Särskild uppmärksamhet bör riktas mot mobiltäckningen i järnvägstunnlar och skärningar, där dagens täckning inte motsvarar samhällets behov. Trafikverket har fått i uppdrag att förbättra förutsättningarna för mobil täckning i tågtunnlar, vilket är positivt. För att uppdraget ska kunna genomföras krävs dock tydlig finansiering, samordning och en hållbar kostnads- och ansvarsfördelning.

Mobiloperatörerna har investerat betydande resurser för att stärka täckningen längs järnvägarna, men tunnlar utgör ett specialfall där operatörerna saknar rådighet över den fysiska miljön. De är därför beroende av att Trafikverket tillhandahåller grundläggande infrastruktur såsom antensystem, el och fiber. I dagsläget saknas dock budget och tydliga processer för detta, vilket leder till osäkerhet, ineffektivitet och fördröjda projekt.

Avslutande kommentar

Tågföretagen ser positiva inslag i Trafikverkets förslag till plan – bland annat insikter om underhållsskulden, kapacitetsbristen och öppningar för alternativ finansiering. Men dessa analyser omsätts inte i tillräckligt konkreta lösningar. Svenskt näringsliv och svenska tågföretag kommer under den kommande planperioden fortsatt att leva med dagens brister. Att ambitionen är att problemen inte ska förvärras under de kommande tolv åren är långt ifrån tillräckligt.

Det krävs en tydlig ambitionshöjning och sannolikt en större finansiering. Järnvägen är avgörande för både svenskt näringsliv och landets försvarsförmåga. Mot denna bakgrund är den ambitionsnivå som Trafikverket redovisar helt otillräcklig.

För Tågföretagen den 19 december 2025

Lina Lagerroth
Senior Näringspolitisk expert

Markus Lagerquist
Senior Näringspolitisk expert

Landsbygd- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar till Trafikverkets utredning

Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Tågforetagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågforetagen har tagit del av Trafikverkets rapport Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS, TRV 2025/17432.

Tågforetagens yttrande

Sammanfattning

Utredningen om stöd till ERTMS ombord är välkommen och nödvändig.

Trafikverkets signalanläggning är alltmera sliten och för att säkerställa fortsatt järnvägstrafik måste anläggningen förnyas med ERTMS. Den tekniska lösningen innebär att funktioner flyttas från infrastrukturen till fordonen. Detta leder till stora och förtida kostnader för fordonsägarna utan att det ger nya intäkter.

Utredningsuppdraget till Trafikverket är att bedöma stödbehovet för ERTMS ombord under utrustningens hela livstid och särskilt för perioden 2026 – 2037. Utredningens förslag om stöd på 3 Mdr SEK till och med 2030 är inte tillräckligt eftersom det åren 2030 – 2035 kommer en stor teknisk uppgradering av ERTMS. Trafikverket måste komplettera utredningen enligt uppdraget.

Stödet måste utformas så att det säkerställer en fungerande järnvägsmarknad inkluderande små och medelstora tågforetag. Särskilt gäller:

- Stödet ska omfatta åren 2026 – 2035 och gälla för både nyinstallation och uppgradering till kommande version BL4 med radiosystemet FRMCS
- För att ge ökat incitament till tidig ombyggnad bör stödet vara 65 % av direkta kostnader 2026 – 2030, därefter 50%.
- Förskott på bidragen ska kunna utgå så att fordonsägarna klarar likviditeten under projektgenomförandet.
- Stöd ska ges även till fordon i startade och pågående ombyggnadsprojekt
- Stöd ska även ges till arbetsmaskiner och växlingslok.
- Stödet ska utformas så att det säkerställer att Sverige har tillräckligt med diesellok för att hantera beredskapslägen.

Ett ändamålsenligt stöd är nödvändigt för att Trafikverket ska förnya sin anläggning och det ska kompensera för de ökade kostnader och det utvidgade ansvar som ERTMS innebär för fordonsägarna. Om stödet uteblir blir konsekvensen att små och medelstora tågföretag slås ut och den svenska järnvägstrafiken minskar.

Nödvändigheten av ett stödsystem

Trafikverkets anläggning för att styra järnvägstrafiken skapades till stor del åren 1960 – 1990. Den är nu sliten och det är brist på reservdelar och kompetens¹. Införandet av ERTMS innebär att anläggningen förnyas och bristerna åtgärdas. I förslaget till Nationell plan ska ERTMS införas på huvudlinjerna till 2042. Detta är absolut nödvändigt för att långsiktigt bedriva svensk järnvägstrafik. Ett större ställverkshaveri på en knutpunkt är en verksamhetsrisk som leder till mycket allvarliga, och långvariga, trafikstörningar med påverkan på den samhälleliga transportförsörjningen.

Tekniken i ERTMS, tillsammans med Trafikverkets införandemetod, innebär att funktioner flyttas från infrastrukturen till fordonen. Ljussignalerna längs banan avvecklas och i stället visas signalinformationen på bildskärm i förarhytten. Den största överflyttningen är dock att det alltid är fordonen som i förtid ska anpassas innan installationer och uppgraderingar av banans system driftsätts. Ansvaret för kompatibilitet i signalsystemet flyttas därmed till fordonen². Förutom ATC och grundversionerna av ERTMS ska ombordsystemen även klara lokala varianter av ERTMS³. Vid förändringar i marksystemen är det också fordonsägarna som, även vid små ändringar, ansvarar för kompatibiliteten mot banan.

Trafikverket beräknar att infrastrukturkostnaderna för att förnya anläggningen med ERTMS blir 25 – 30% lägre jämfört med ATC⁴. Sammantaget ger detta besparingar för Trafikverket, men fordonsägarna får stora, och förtida, kostnader utan att det ger några nya intäkter.

Trafikverkets internrevision har i en nyutkommen rapport visat på stora brister i strategi och planering för hur signalanläggningens funktion ska säkras⁵. Historiskt har Trafikverket också presenterat ett flertal installationsplaner för ERTMS som inte realiserats. Detta leder till osäkerhet om när, och med vilken version av ERTMS, som fordonsägarna ska bygga om sina fordon.

Utredningen är ej fullständigt utförd enligt regeringsuppdraget

Trafikverket har inte gjort en fullständig utredning enligt det uppdrag regeringen lämnat. Utredningen måste därför kompletteras.

¹ Ref: Bakgrund och problembeskrivning angående ERTMS ombord, PM från Tåg företagen 2025-06-18, Revisionsrapport Järnvägens signalsystem, Trafikverket 2025-10-24, ärendenr TRV 2025/3880

² Alternativet är den så kallade infrastrukturstrategin som innebär att ERTMS installeras i banan parallellt med det befintliga ATC-systemet. Då kan ATC-utrustade fordon fortsätta att köra och kostnaden för kompatibiliteten faller på Trafikverket.

³ Så kallade ESC-parametrar som specificerar tester som ska göras och godkännas för olika banor.

⁴ Orsaken är att med ATC måste ljussignalerna vara kvar. Dels är ljussignalerna i sig dyra, men framför allt innebär det att ställverken måste styra dem som objekt i anläggningen. Med ERTMS blir det avsevärt färre objekt och ett ställverk kan då täcka ett större område. Totalkostnaden för infrastrukturen blir därmed lägre. För referens se Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet – Slutredovisning, 2021-11-29, TRV 2021/42663 (sid 17-18 samt not 4)

⁵ Ref Revisionsrapport Järnvägens signalsystem, 2025-10-24, ärendenr TRV 2025/3880

Trafikverket föreslår ett stöd om totalt 3 Mdr kronor för ERTMS-installationer till och med år 2030.

I uppdraget till Trafikverket⁶ anges att stödbehovet ska bedömas för ombordutrustningens hela livscykel, samt att en särskild bedömning ska göras för perioden 2026 – 2037. Detta har inte gjorts utan Trafikverket har enbart redovisat stödbehovet fram till 2030.

Med början ca 2030 och fram till ca 2035 kommer en stor uppgradering göras av ERTMS med en helt ny version BL4 inklusive ett nytt radiosystem FRMCS⁷. I Trafikverkets underlagsrapport⁸ beräknas kostnaderna för ombordutrustning åren 2030 – 2037 till 7 Mdr kronor. Stödbehovet för dessa förändringar ska beräknas och redovisas.

För bedömning av hela livscykeln är livstiden för utrustningen densamma som återstående livstid för fordonen, dvs ca 25 – 40 år. Enligt nationella planen kommer det krävas ny teknik i ERTMS för att installera systemet i storstadsområdena efter 2042. En bedömning av livscykelkostnader och stödbehov i utredningen ska därmed minst omfatta denna teknikförändring och sträcka sig till 2060.

Behov av förskott för små och medelstora företag

Installerad och godkänd prototyp är den svåraste, och längsta, fasen i ett ombordprojekt. Enligt Trafikverket är genomsnittstiden två år, men spridningen stor. Utrustningsleverantören kommer att ha lagt ned stora resurser på utveckling, installation och godkännande, och måste veta att kunden kan fullfölja sina åtaganden prototypen är godkänd. Avtalsvillkoren är regelmässigt att leverantören erhåller förskott efter avtalstecknandet och beloppen motsvarar ungefär nedlagt arbete fram till godkänd prototyp. Om kunden inte kan betala förskott, eller lämna finansiella säkerheter, behöver leverantören hantera sin risk i form av ökat pris, alternativt avstå från att offerera.

Trafikverket har angett att det inte finns några juridiska hinder för att lämna förskott utan att det är administrativt besvärligt. Tåg företagen kan inte se detta som ett avgörande argument mot förskott.

Bidrag ska ges till pågående installationsprojekt

Enligt utredningen ska inte stöd ges till projekt som redan har bindande avtal om installation. De fordon som kan komma i fråga för bidrag blir enligt Trafikverkets fordonsinventering grupperna *Avvaktar* (22%) och *Planeras* (4%). Det innebär att högst 26% av aktuella fordon kan bli berättigade till bidrag.

Även pågående fordonsprojekt ska kunna erhålla bidrag, annars kommer dessa att avbrytas, eller pausas, tills det finns slutliga besked.

Trafikverket har redovisat förvaltningsjuridiska bedömningar som skäl till att bidrag inte kan ges till pågående projekt. Det är inte tillräckligt utan Trafikverket bör redovisa vilka dispenser eller regeländringar som blir nödvändiga för att stöd ska kunna ges. Därefter ska ny prövning göras.

⁶ Ref uppdrag LI2025/00347, 2025-02-13

⁷ Uppgraderingen omfattar både hård- och mjukvara samt nya systemgränser för utrustningen

⁸ Ref PA Consulting: Kostnadsanalys till regeringsuppdrag avseende ombordutrustning, Slutrapport september 2025

Stöd till både nyinstallation och uppgradering till BL4 och FRMCS

Stödet måste omfatta såväl nyinstallation som kommande uppgraderingar. Fordonsägare står i dagsläget i valet mellan att installera nuvarande version eller invänta nästa. För att Trafikverkets planering ska hålla måste dock ombyggnaderna av resursskäl starta så snart som möjligt och med nuvarande version. Uppgraderingar får göras när specifikationen av BL4 är klar och produkter finns tillgängliga.

Bland signalleverantörerna har det skett en konsolidering genom företagsköp⁹. Från medlemmar i Tåg företagen som redan har ERTMS ombord, kommer information om att befintliga ERTMS-ombordsystem från förvärvade bolag inte kommer att uppgraderas till BL4 och FRMCS. I stället hänvisas fordonsägarna till en nyinstallation av den tekniska plattformen för ombordsystemet. Det motsvarar i praktiken en nyinstallation av hela ERTMS-utrustningen inklusive vad det innebär i form av konstruktionsarbete, tillstånd, projekttider och kostnader (i Trafikverkets fordonsinventering har inte detta uppmärksammats, men ett par hundra svenska fordon kan eventuellt beröras).

Utöver att stödet ska täcka uppgradering av befintliga fordon föreslår Tåg företagen därför en stödperiod 2026 – 2035 vilket beräknas täcka uppgraderingen till BL4 och FRMCS.

Bidrag till arbetsfordon och växlingslok

Järnvägen består av många olika delar som ska samverka. Växlingslok är en avgörande del för att kunna flytta gods från industrier med oelektrifierade sidospår till trafikplatser där det kan rangeras och överlämnas till linjelok. Dessa lok måste därför ingå i stödsystemet.

Även arbetsfordon av olika slag är en nödvändighet för att Trafikverket ska kunna utföra underhåll i spåren. Mot bakgrund av den stora underhållsskuld som finns bör även arbetsfordon ingå i stödsystemet.

Detaljkomentarer i bilaga

Utöver ovanstående lämnar Tåg företagen detaljkomentarer på utredningens förslag i nedanstående bilaga. Kommentarererna följer utredningens rubriker.

Ett steg i rätt riktning – men inte tillräckligt

Ett stödsystem för ERTMS ombord är nödvändigt i Sverige på samma sätt som i flertalet andra medlemsstater, och det är positivt att det finns ett svenskt förslag som kan utvecklas.

Ett ändamålsenligt stödsystem säkerställer en fungerande järnvägsmarknad och hindrar att små och medelstora tåg företag slås ut. Om inte ett stödsystem skapas kommer fordonsägarna avvakta eller avstå från investeringsbeslut. Det leder till att den nödvändiga förnyelsen av signalanläggningen försenas och ökande risker för signalhaverier och kritiska trafikstörningar.

Nuvarande förslag till stöd är dock för litet och innehåller alltför begränsande villkor.

⁹ Exempel är bland annat att Ansaldo har förvärvat Bombardier Transportations signalverksamhet och Hitachi har förvärvat företagen Ansaldo och Thales signalverksamhet.

Tågföretagen ser positivt på fortsatt arbete i utformning av systemet och är beredda att bidra till det.

För Tågföretagen den 19 december 2025,

Lina Lagerroth
Näringspolitisk expert

Bilaga: Detaljkommentarer på utredningens förslag

Bilaga, Detaljkommentarer på utredningen förslag

Avsnitt	Trafikverkets regel/krav	Tåg företagens ställningstagande
5	Generellt Trafikverket föreslår stöd med max 3 Mdr SEK för perioden 2026 - 2030 och 50% stöd för direkta kostnader till gods- och personfordon	Tåg företagen instämmer i att ett stödsystem är nödvändigt. Det förslag som presenteras är dock otillräckligt. Förslaget till stöd, tillgängliga resurser och Trafikverket detaljvillkor kommer inte göra att alla berörda fordon blir ombyggda till 2030. Trafikverket har inte heller beräknat effekten av den föreslagna stödnivån utan den synes skönsmässigt uppskattad som en lämplig nivå. Tåg företagen anser att stödsystemet ska omfatta åren 2026 till 2035 inklusive uppgradering av fordon till BL 4 och FRMCS. Att, som Trafikverket anger, vänta till ny utvärdering 2030 ger osäkerhet och att fordonsägarna avvaktar med investeringarna
5.1	Reglering i förordning och anmälan till kommissionen	Tåg företagen instämmer
5.1.1	Tidsbegränsning om fem år för stödet, dvs 2030	Tåg företagen instämmer inte Stödperioden ska vara fram till och med 2035 (Trafikverket anger att kommissionen kan godkänna stödsystem på upp till tio år).
5.2	Svenska fordonsägare som kan ansöka och erhålla stöd	Tåg företagen instämmer

5.2.1	Endast direkta kostnader för ERTMS-installation är ersättningsgrundande.	Tågföretagen instämmer inte Indirekta kostnader för projektledning, tredjepartsgranskning och stillestånd är mycket betungande kostnader för små och medelstora företag. Dessa kostnader ska vara ersättningsgrundande
5.2.1.1	Tekniska specifikationer Trafikverket ska ta fram en ombordsystemplan med de villkor som gäller för trafik sin anläggning	Tågföretagen instämmer Behovet av ett särskilt dokument med tekniska specifikationer för Trafikverkets anläggning visar på att ERTMS inte är en entydig standard, samt hur svårt det är för fordonsägarna att hantera riskerna med fordonsinstallationer. Det är ytterligare ett argument för att stödet ska införas och utökas med uppgradering till BL4 och FRMCS
5.2.2	Stödnivå är 50% av direkta kostnader	Tågföretagen instämmer inte Trafikverket har inte gjort någon beräkning av den effekt 50% stödnivå ger på antalet ombyggda fordon. För att ge tillräckligt incitament för fordonsägarna bör stödnivån vara 65% för perioden 2026 - 2030, och därefter 50% perioden 2031 - 2035.
5.2.3	Inte möjligt att kombinera det svenska statliga stödet med annat stöd förutom CEF-stöd	Tågföretagen accepterar detta
5.3.1	Ansökan krävs före beställning	Tågföretagen instämmer inte Stöd ska kunna ges till fordon där det redan finns bindande avtal För fordon utan bindande avtal är det orimligt att upphandlingsprocessen, förutom alla övriga krav, ska behöva ta hänsyn till processen för bidragsansökan. Detta kommer ytterligare fördröja investeringarna.
5.3.2	Inga bidrag till företag på obestand	Tågföretagen instämmer

5.3.3	Internationella sanktioner	Tåg företagen instämmer
5.3.4	Tidsgräns på tre år för när installationen ska vara klar	Tåg företagen instämmer inte och det är ett orimligt krav Fordonsägarna har ingen önskan om att installationer drar ut på tiden. Det är faktorer utanför fordonsägarnas kontroll som leder till långa projektider: - Teknisk komplexitet i ERTMS och tillgängliga ingenjörresurser - Upphandlingsprocesser - Möjlighet att få acceptabla offerter - Tredjepartsgranskningar och tillståndprocesser - Möjlighet att ta fordon ur trafik för ombyggnad - Handläggningstid hos ERA Enligt Trafikverkets underlagsrapport är genomsnittstiden för en fordonsgrupp på 20 fordon 4,5 år, dvs mera än 50% längre än Trafikverkets föreslagna maxtid
5.3.5	Fordon som erhåller stöd ska användas i Sverige	Tåg företagen instämmer med grundkravet. De krav som anges i utredningen ska dock kompletteras med separata krav för arbetsmaskiner och växlingslok så att även dessa kan erhålla stöd
5.3.6	Upplysningsskyldighet	Tåg företagen instämmer
5.4.1	Administration av stödet och ansökan ska kunna göras en gång per år	Tåg företagen instämmer inte Ansökan ska kunna göras löpande till Trafikverket. Om ansökan endast kan göras en gång per år leder det till orimlig fördröjning av en redan tidigare tidskrävande process. I övriga delar instämmer Tåg företagen

5.5	Beslut om stöd	Tåg företagen instämmer
5.6	Utbetalning av stöd och uppföljning	Tåg företagen instämmer inte Efter godkänd ansökan och att bindande avtal tecknats med leverantör, ska förskott utbetalas för prototypkostnaderna. Detta är nödvändigt för att små och medelstora företag ska klara likviditeten under de långa projekttiderna. För serieinstallation ska utbetalning ske efter varje godkänt fordon om fordonsägaren önskar. Definitionen av godkänt fordon ska vara när tillstånd för att bedriva trafik på svenska spår lämnas, så kallat J5.
5.6.1	Återkrav, etc	Tåg företagen instämmer
5.6.2	Rapportering och transparens, mm	Tåg företagen instämmer
5.7	Överklagande	Tåg företagen instämmer
5.8	Trafikverket bedömer att det inte finns särskilt behov av sekretess	Tåg företagen instämmer inte och det är ett orimligt krav. I ansökningshandlingar, förskott, utbetalningar, etc kommer det finnas uppgifter som har affärsmässig sekretess mellan fordonsägarna och dess leverantörer. Dessa uppgifter måste vara sekretesskyddade under projektgenomförande och minst 5 år efter avslutat bidragsprojekt.