

Skapat av
Westin Pär-Erik, PLtl
Ärendenummer
TRV 2025/37255

Dokumentdatum
2026-06-12

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Den 24 april 2026 fastställde regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Fastställelsen gäller Trafikverkets planförslag med de omprioriteringar som framgår av regeringens beslut, och finns att läsa på Trafikverkets hemsida, [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#).

Denna slutpromemoria är en sammanställning av Trafikverkets planförslag och regeringens fastställelse. Syftet är att underlätta för läsaren att förstå innehållet i den slutliga planen. Fokus ligger på de omprioriteringar i medelsfördelningen som följer av fastställelsebeslutet. Den slutligt fastställda medelsfördelningen framgår av bilaga 1 till planen (se länk ovan).

I fråga om utredningsuppdrag, återrapporteringskrav och andra uppgifter som regeringen ålägger Trafikverket genom fastställelsebeslutet hänvisar vi i huvudsak till beslutet.

Kapitelnumreringen i denna promemoria motsvarar den som finns i planförslaget. I den mån sakfel i planförslaget har uppmärksammats redovisar vi rättelser.

1. Uppdragets genomförande	2
2. Transporternas förväntade utveckling	2
3. Gränsöverskridande planering	2
4. Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet	2
5. Fördelning av medel i sammanfattning.....	2
6. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen	2
7. Utveckling av transportinfrastrukturen.....	3
8. Objekt per region.....	6
9. Planförslagets effekter	8
10. Genomförbarhet.....	8
11. Kostnadsstyrning	8
12. Ekonomiska ramar och finansiering	9

1. Uppdragets genomförande

I planförslagets tabell 1, s. 33 anges att länsplaner hanterar statlig medfinansiering till drift av utpekade flygplatser. Denna möjlighet har upphört. I övrigt gäller beskrivningen i kapitlet.

2. Transporternas förväntade utveckling

Beskrivningen i kapitlet gäller. Vi erinrar dock om ett fel i prognosmodellen Sampers som uppmärksammades under planrevideringsprocessen och som redovisats i vår samlade rapportering. Slutsatsen är att felets påverkan är marginell och inte påverkar prioriteringarna i planen.

3. Gränsöverskridande planering

Beskrivningen i kapitlet gäller.

4. Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

Beskrivningen i kapitlet gäller.

5. Fördelning av medel i sammanfattning

I planförslagets kapitel 5 redovisas hur ekonomiska medel fördelas på olika typer av åtgärder med en jämförelse mellan planperioderna 2026–2037 och 2022–2033. För en samlad bild av den beslutade medelsfördelningen för planperioden 2026–2037 hänvisas till kapitel 12 nedan.

6. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

6.1 Väg

Beskrivningen i kapitlet gäller.

6.2 Järnväg

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justering. Regeringen ökar ramen för driftbidrag till Inlandsbanan med cirka 400 miljoner kronor till cirka 2 300 miljoner kronor, och anger att driftbidraget ska räknas upp på samma sätt som gäller för anslaget för vidmakthållande av järnväg. Utökningen innebär att medel för vidmakthållande järnväg minskar i motsvarande mån.

7. Utveckling av transportinfrastrukturen

7.1 Namngivna investeringar

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar.

7.1.1 Nya och återförda investeringar

Följande namngivna investeringar, som *inte* återfinns i planförslaget, ingår i planbeslutet. För flera av dessa finns endast grova eller gamla kostnadsbedömningar, till skillnad från de nya investeringar i planbeslutet som Trafikverket föreslagit. Uppdaterade kostnadsbedömningar kommer tas fram inför nästa planrevidering.

Åtgärderna 8 och 9 ingår i Trafikverkets planförslag vid en utökning av anslagsramen för namngivna objekt med 10 procent.

1. Malmbanan, Kalixfors bangårdsförlängning (ny)
2. Malmbanan, Kaisepakete 3 spårsstation (ny)
3. Ostkustbanan, Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Kubikenborg–Dingersjö (återförd)
4. Östlig förbindelse (ny; endast utredningsmedel)
5. Vägpassage Södertälje kanal (ny; endast utredningsmedel)
6. Värmlandsbanan, Karlstad–Kil, högre kapacitet/dubbelspår (ny)
7. Mäljarbanan, Station Finnslätten (ny; förutsätter full extern finansiering)
8. Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet (ny)
9. Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet (ny)
10. Kinnekullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning (ny)
11. Rv 40 Jönköping–Ulricehamn, utbyggnad till 2+2-väg (ny)
12. Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping. Utökning för anslutning av det nya dubbelspåret på ny plats (ny).

7.1.2 Åtgärder som får större ekonomiskt utrymme under planperioden

Följande namngivna investeringar i planförslaget får större ekonomiskt utrymme i planbeslutet.

1. Ostkustbanan, etapp Gävle—Kringlan, nytt dubbelspår, ny trafikplats
2. Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)
3. Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik (statlig medfinansiering)
4. Göteborg—Alingsås, högre kapacitet, hela sträckan
5. Rv 26 Mullsjö—Slättäng
6. Hässleholm—Lund, två nya spår.

7.1.3 Åtgärder som får mindre ekonomiskt utrymme under planperioden eller utgår

Följande namngivna investeringar i planförslaget får mindre ekonomiskt utrymme i planbeslutet. Åtgärden i punkt 7 (Ofördelade utredningsmedel) avser ett utrymme i planförslaget som inte fördelades på något namngivet objekt.

1. Norrbotniabanan Skellefteå—Luleå ny järnväg
2. Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård (utgår)
3. Värnamo—Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet, (ny bana Byarum—Tenhult inkl. signalkostnad utgår)
4. Ostlänken nytt dubbelspår Järna—Linköping
5. Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinvestering (utgår)
6. ERTMS, utveckling och införande
7. Ofördelade utredningsmedel
8. Riskreserv.

Förtydliganden

I planförslaget beskriver Trafikverket ”*utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje*”. I fråga om Trollhättan vill Trafikverket förtydliga att det handlar om en ny slussled i ny sträckning, och inte en renovering av befintlig led. Vi vill också förtydliga att åtgärderna berör tre orter i Trollhätte kanal och inte bara Trollhättan.

I planförslaget har totalkostnaden för Ostlänken redovisats exklusive med- och samfinansiering på cirka 3 400 miljoner kronor. Efter korrigering för detta och justering enligt planbeslutet är den nya totalkostnaden 106 226 miljoner kronor inklusive tillkommande finansiering. I planbeslutet anpassas objektet till den sträcka för vilken regeringen beslutade om tillåtlighet i juni 2018, enligt 17 kap. miljöbalken. Som en konsekvens av förändringen utgår ett uppställningsspår i Linköping samtidigt som ett medel för en ny anslutning tillförs.

7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem

Beskrivningen i kapitlet gäller, men regeringen senarelägger en del av den ekonomiska satsningen med hänvisning till att utbyggnaden ERTMS förskjuts bortom mållåret 2042, enligt Trafikverkets signalplan.

7.3 Central riskreserv

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justering. Regeringen minskar utrymmet för riskreserven med cirka 1 500 miljoner kronor till totalt cirka 38 000 miljoner kronor.

7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar. Regeringen minskar utrymmet för trimnings- och miljöåtgärder med 7 500 miljoner kronor till 62 500 miljoner kronor. I den ramen ingår även ERTMS ombordutrustning med 3 500 miljoner kronor. Inom trimnings- och miljöåtgärder ska 2 500 miljoner kronor användas för ökad och säker cykling och 1 200 miljoner kronor till näringslivspotten. I förslaget specificerades en fördelning mellan åtgärdsområden men i planbeslutet finns endast specificerad total. Trafikverket kommer att se över fördelningen mellan åtgärdsområdena.

7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Beskrivningen i kapitlet gäller i fråga om den ekonomiska ramen för länsplanerna, vilken fastställs till 60 590 miljoner kronor. Respektive läns genomsnittliga nivå ska dock, enligt beslutet, justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022 – 2033 vid utgången av 2025. Denna justering har Trafikverket beslutat om den 11 maj 2026, och länsplaneupprättarna har delgivits beslutet.

7.6 Forskning och innovation

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar. Regeringen minskar utrymmet för forskning och innovation med 3 400 miljoner kronor till totalt 4 000 miljoner kronor (exklusive tillkommande finansieringar), och framhåller tre områden som bör prioriteras. Två av dessa – ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet samt en väl och på ett

kostnadseffektivt sätt underhållen transportinfrastruktur ingår också i Trafikverkets förslag. Regeringen lägger till ett tredje område som avser ökad elektrifiering och automatisering samt digitala tjänster.

8. Objekt per region

8.1 Norra regionen

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar.

8.1.1 Nya och återförda investeringar

1. Malmbanan, Kalixfors bangårdsförlängning (ny)
2. Malmbanan, Kaisepakte 3 spårsstation (ny)
3. Ostkustbanan, Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Kubikenborg–Dingersjö (återförd).

8.1.2 Åtgärder som får mindre ekonomiskt utrymme under planperioden eller utgår

1. Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg.

8.2 Mellersta regionen

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar.

8.2.1 Nya och återförda investeringar

1. Värmlandsbanan, Karlstad–Kil, högre kapacitet/dubbelspår (ny)
2. Mäljarbanan, Station Finnslätten (ny; förutsätter full extern finansiering)
3. Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet (ny).

8.2.2 Åtgärder som får större ekonomiskt utrymme under planperioden

1. Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, nytt dubbelspår, ny trafikplats.

8.3 Östra regionen

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar.

8.3.1 Nya och återförda investeringar

1. Östlig förbindelse (ny; endast utredningsmedel)
2. Vägpassage Södertälje kanal (ny; endast utredningsmedel).

8.3.2 Åtgärder som får större ekonomiskt utrymme under planperioden

1. Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)
2. Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik (statlig medfinansiering).

8.3.3 Åtgärder som får mindre ekonomiskt utrymme under planperioden eller utgår

1. Stockholm C och Tomtebodas bangård, delen Tomtebodas bangård (utgår).

8.4 Västra regionen

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar.

8.4.1 Nya och återförda investeringar

1. Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet (ny)
2. Kinnekullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning (ny)
3. Rv 40 Jönköping–Ulricehamn, utbyggnad till 2+2-väg (ny).

8.4.2 Åtgärder som får större ekonomiskt utrymme under planperioden

1. Göteborg–Alingsås, högre kapacitet, hela sträckan.

8.5 Sydöstra regionen

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar.

8.5.1 Nya och återförda investeringar

1. Rv 40 Jönköping–Ulricehamn, utbyggnad till 2+2-väg (ny)
2. Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping. Utökning för anslutning av det nya dubbelspåret på ny plats (ny).

8.5.2 Åtgärder som får större ekonomiskt utrymme under planperioden

1. Rv 26 Mullsjö–Slättäng

8.5.3 Åtgärder som får mindre ekonomiskt utrymme under planperioden eller utgår

1. Värnamo—Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet, (ny bana Byarum—Tenhult inkl. signalkostnad utgår)
2. Ostlänken nytt dubbelspår Järna—Linköping
3. Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinvestering (utgår).

8.6 Södra regionen

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar.

8.6.1 Åtgärder som får större ekonomiskt utrymme under planperioden

1. Hässleholm—Lund, två nya spår.

9 Planförslagets effekter

Beskrivningen i kapitlet gäller.

10 Genomförbarhet

Beskrivningen i kapitlet gäller med följande justeringar. Av Trafikverkets nio förslag på objekt som skulle kunna genomföras i OPS-form bedömer regeringen att följande åtgärder bör provas för OPS:

- E4 Kongberget—Gnarp
- E4 Förbifart Skellefteå
- Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro
- Paket av utvalda vägåtgärder, exempelvis bärighetsåtgärder, med geografisk koppling.

Regeringen avser att återkomma till Trafikverket med ett uppdrag om att fördjupa analyserna i syfte att skapa förutsättningar för OPS.

11 Kostnadsstyrning

Beskrivningen i kapitlet gäller. Regeringen understryker att Trafikverket fortsatt ska verka för stärkt kostnadskontroll och hög effektivitet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet.

Trafikverket ska i kommande planrevideringar utforma objekt så att de åtgärder som ingår i objekten har ett mycket tydligt samband med varandra både planerings- och innehållsmässigt. I annat fall ska åtgärderna utgöra separata objekt och prövas var för sig.

Vid planering och genomförande av namngivna objekt står staten för ett grundutförande och eventuella tillägg ska i så fall bekostas av annan part. Staten finansierar enklast möjliga lösning som löser kapacitetsbehov. Om kommuner eller regioner har andra önskemål är de möjliga att få genomförda i samarbete med Trafikverket om de betalar för såväl planering som merkostnad för tillkommande önskemål. Trafikverket ska därför tidigt identifiera vad som ska utgöra det grundutförande som faller inom statens kostnadsansvar, och vad som därmed ska anses utgöra tillägg som i så fall ska bekostas av annan part.

För att bättre kunna följa hur objekten utvecklas ger regeringen Trafikverket i uppdrag att införa ändringsloggar för kostnads- och innehållsförändringar för alla namngivna objekt i nationell plan och länsplaner.

12 Ekonomiska ramar och finansiering

I tabellen nedan sammanfattas de justeringar som planbeslutet innebär jämfört med Trafikverkets planförslag (avrundat).

En ekonomisk sammanställning (bilaga 1) av planbeslutet med detaljerade uppgifter finns på [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#).

Skapat av
Westin Pär-Erik, PLtI

 Dokumentdatum
2026-06-12

Statlig ram för planeringsperioden (prinsnivå 202502)	Belopp i mnr (planförslag)	Belopp i mnr (planbeslut)	Belopp i mnr (Diff)
Vidmakthållande av transportsystemet			
Vidmakthållande väg	354 000	354 000	
<i>varav</i>			
- Drift och underhåll av vägar	243 000	243 000	
- Större reinvesteringar vägar (>300 mnr)	40 000	40 000	
- Bärighetsåtgärder (investeringskaraktär)	29 500	29 500	
- Bärighetsåtgärder (övriga)	11 500	11 500	
- Statlig medfinansiering av enskilda vägar	30 000	30 000	
Vidmakthållande järnväg	210 000	210 000	
<i>varav</i>			
- Drift och underhåll av järnväg	143 100	142 700	-400
- Större reinvesteringar järnvägar (>300 mnr)	45 000	45 000	
- Vidmakthållande signalåtgärder	20 000	20 000	
- Bidrag till inlandsbanan	1 900	2 300	400
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	564 000	564 000	
Utveckling av transportsystemet			
S:a större investeringar i nationell plan (> 150 mnr)	431 900	447 200	15 300
<i>varav</i>			
- Väginvesteringar	58 600	64 400	5 800
- Järnvägsinvesteringar	309 500	320 500	11 000
<i>varav</i>			
- ERTMS och signalsystem	32 100	29 300	-2 800
- Övriga systemövergripande järnvägsinvesteringar	20 700	20 700	
- Järnvägsinvesteringar övriga	256 700	270 500	13 800
- Sjöfartsinvestering	24 500	24 500	
- Riskreserv 9%	39 300	37 800	-1 500
Trimning, miljö och trafiksäkerhet (< 150 mkr)	70 000	62 500	-7 500
<i>varav</i>			
- Trimning	30 600		-30 600
- Miljö	16 300		-16 300
- Trafiksäkerhet	20 100		-20 100
- Trimning, miljö, säkerhet		59 000	59 000
- ERTMS ombordsutrustning	3 000	3 500	500
Länsplaner	60 600	60 600	
Övrig verksamhet	17 600	11 100	-6 500
<i>varav</i>			
- Forskning och innovation	7 400	4 000	-3 400
- Ersättning till Öresundsbro konsortiet	5 500	5 500	
- Stadsmiljöavtal	4 700	1 600	-3 100
Räntor och amorteringar	24 400	24 400	
Summa Utveckling av transportsystemet	604 500	605 800	1 300
Driftbidrag Icke statliga flygplatser	2 500	1 200	-1 300
Summa Utveckling av transportsystemet inkl icke statlig flygplatser	607 000	607 000	
Total	1 171 000	1 171 000	

Skapat av
Westin Pär-Erik, PLtI

Dokumentdatum
2026-06-12

Dokumentegenskaper: Skapat av Westin Pär-Erik, PLtI Årendenummer TRV 2025/37255, Dokumentdatum 2026-06-12, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.