

## Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 Sammanställning och läsanvisning

Den 7 juni 2022 fastställde regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Fastställelsen gäller Trafikverkets förslag till nationell plan med de omprioriteringar som framgår av regeringens beslut. Förslaget bibehålls i övrigt oförändrat, liksom tillhörande underlagsrapporter.

I denna promemoria sammanfattas den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Syftet är att underlätta för läsaren att förstå vad den fastställda planen innehåller.

Hela planbeslutet finns på Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se). Uppdaterad status för åtgärderna i planen finns hos Trafikverket.

Kapitelnumreringen i denna promemoria motsvarar planförslaget.

### Innehållsförteckning

1. Uppdrag och utgångspunkter .....	2
2. Transporter i Sverige: Nuläge och förväntad utveckling .....	2
3. Behov i det nationell och internationella perspektivet .....	2
4. Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet.....	2
5. Forskning och innovation .....	2
6. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen .....	3
7. Utveckling .....	3
8. Förslag på åtgärder per stråk och noder .....	8
9. Planförslaget effekter .....	8
10. Kostnadsstyrning och produktivitet .....	9
11. Ekonomisk ram och finansiering .....	9

## 1. Uppdrag och utgångspunkter

Kapitel 1 i [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](#) – nedan benämnt planförslaget – gäller oförändrat.

## 2. Transporter i Sverige: Nuläge och förväntad utveckling

Kapitel 2 i planförslaget gäller oförändrat.

## 3. Behov i det nationell och internationella perspektivet

Kapitel 3 i planförslaget gäller oförändrat.

## 4. Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

Planbeslutet innebär att regeringen avser att se över inriktning och tidplan för pågående insatser och vid behov återkomma om förnyade och förlängda uppdrag. Det innebär att Trafikverket fullföljer de uppdrag som finns vid tidpunkten för planbeslutet, och i övrigt avvaktar nya direktiv.

Regeringen har dessutom gett Trafikverket i uppdrag att senast den 21 januari 2023 redovisa vilka steg 1- och steg 2-åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur, och vilka som inte kan finansieras på det sättet och skälen för detta.

## 5. Forskning och innovation

Kapitel 5 i planförslaget gäller med följande justeringar enligt regeringens planbeslut.

För den del av anslaget för forskning och innovation som är hänförlig till utveckling av transportinfrastrukturen minskas beloppet enligt planförslaget med 1 785 miljoner kronor till 3 100 miljoner kronor.

Regeringen anför att forskning och innovation måste knytas närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten, och att detta underlättas om medel för detta ändamål kombineras med andra åtgärders finansiering i den utsträckning som Trafikverket bedömer att det är möjligt.

## 6. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Kapital 6 i planförslaget gäller med följande justeringar enligt regeringens planbeslut.

Regeringen omfördelar 1 000 miljoner kronor från vidmakthållande av statliga vägar till medfinansiering av enskilda vägar, vilket innebär att totalt 15 000 miljoner kronor avsätts till bidraget för drift av enskilda vägar (jmf. s. 83 tabell 6 i planförslaget). Vidare betonar regeringen vikten av att Trafikverket underhåller såväl de hög- som lågtrafikerade delarna av vägnätet, för att människor ska kunna bo och leva i hela landet.

Trafikverket bedömer att det minskade utrymmet för ERTMS under planperioden (se vidare avsnitt 7.3.3) kan komma att innebära förändringar i underhållsplaneringen för järnväg.

## 7. Utveckling

### 7.1 Trimnings- och miljöåtgärder

Regeringen fastställer den ekonomiska ramen för trimnings- och miljöåtgärder till 39 900 miljoner kronor, vilket är en minskning med 2 100 miljoner kronor jämfört med planförslaget.

Regeringen beslutar också om en omfördelning av pottorna för åtgärder riktade till näringslivet respektive ökad och säker cykling. Näringslivspotten, som ingår i det preciserade åtgärdsområdet Kapacitet och kvalitet, fastställs till 600 miljoner kronor till och med 2027. Cykelpotten utökas till 2 700 miljoner varav 1 000 miljoner kronor ska samfinansiera cykelåtgärder längs regionala vägar. Denna omfördelning sker inom potten för tillgänglighetsåtgärder.

Vidare innebär planbeslutet att 11 550 miljoner kronor ska användas till miljöåtgärder, vilket är en minskning med 1 550 miljoner jämfört med planförslaget.

### 7.2 Stadsmiljöavtal

Regeringen fastställer den ekonomiska ramen för stadsmiljöavtal till 6 000 miljoner kronor till och med 2027. Vidare framgår att Trafikverket bör eftersträva en jämn fördelning av medlen i landet, och att undersöka om ett processtöd kan underlätta för kommuner och regioner att ansöka om medel.

Regeringen avser att uppdra åt Trafikverket att utvärdera stadsmiljöavtalen för att kunna dra slutsatser om hur de ska utvecklas framåt.

### 7.3 Namngivna investeringar

En beskrivning av de större investeringarna finns på Trafikverkets hemsida: [Länk till underlagsrapport Namngivna investeringar 2022-2033](#), och de redovisas även i bilaga 1.

#### 7.3.1 Nya åtgärder

Här redovisas nya namngivna åtgärder som inte återfinns i planförslaget. Åtgärden nummer 8 avser nyanskaffning av två isbrytare för att möjliggöra sjötransporter året runt. Åtgärderna 9–11 återfinns bland Trafikverkets förslag vid en utökning av anslagsramen för namngivna objekt med 10 procent.

1. Malmbanan, Murjek (förlängning av mötesstation)
2. Malmbanan, Harrträsk (förlängning av mötesstation)
3. Malmbanan, Näsberg (förlängning av mötesstation)
4. Malmbanan, Nuortikon (förlängning av mötesstation)
5. Malmbanan, Boden–Gällivare (stängsling och passager för ren och vilt)
6. Mittbanan, Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder
7. Kust-till-kustbanan, dsp Växjö–Räppe (etapp 1 av dubbelspår till Alvesta)
8. Sjöfartsverket isbrytarflotta
9. Mälaren/Rv 55 Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro
10. E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv ombyggnad 2+1-väg
11. Väg 25 Nybro, trafikplats Glasporten
12. E20 Trafikplats Hovsjö.

#### 7.3.2 Åtgärder som får större ekonomiskt utrymme under planperioden

Här redovisas namngivna åtgärder som får större utrymme i planbeslutet.

1. Ostkustbanan, Gävle–Kringlan kapacitetshöjning
2. Ostkustbanan fyra spår Uppsala–länsgräns
3. Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
4. Maria-Helsingborg C, dubbelspår
5. Västra stambanan Laxå–Alingsås, högre kapacitet

6. Luleå C, flytt av personvagnuppställning
7. Luleå C ombyggnad av personbangård
8. Malmbanan Kiruna–Riksgränsen (Stax 32,5 ton)
9. Malmbanan Svappavaara–Kiruna (Stax 32,5 ton)
10. Sävastklinten–Norra Sunderbyn, kapacitet
11. Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
12. E22 Ronneby Ö–Nättraby
13. E16 Borlänge–Djurås
14. Väg 26 Hedenstorp–Månseryd
15. E4 förbifart Skellefteå.

### **7.3.3 Åtgärder som får mindre ekonomiskt utrymme under planperioden**

Här redovisas namngivna åtgärder som sammantaget får mindre utrymme i planbeslutet.

1. ERTMS utveckling
2. ERTMS vidareutveckling
3. ERTMS, TC Hallsberg Norrköping
4. ERTMS, TC Malmö
5. ERTMS, TC Göteborg
6. ERTMS, TC Stockholm Gävle
7. ERTMS, Nord, Malmbanan
8. ERTMS, TC Boden Ånge.

För dessa åtta objekt innebär planbeslutet att det ekonomiska utrymmet på aggregerad nivå minskas med hälften, jämfört med planförslaget. Enligt beslutet ska Trafikverket fördela 15 400 miljoner kronor för perioden 2022–2033 på så sätt att utbyggnaden kan ske så effektivt som möjligt, utifrån både investeringskostnader och anläggningens funktion.

I bilaga 1 ingår en preliminär fördelning av medel mellan objekten. Omfördelning av dessa medel kan komma att ske inom ramen för Trafikverkets verksamhetsplanering.

Det minskade utrymmet för ERTMS under planperioden kan komma att innebära förändringar i andra namngivna investeringsobjekt.

### 7.3.4 Åtgärder som utgår

Här redovisas namngivna åtgärder som återfinns i planförslaget men som utgår.

1. Lund–Göteborg–Öxnered, hastighetshöjning 250 km/h på befintlig bana
2. Stockholm–Skellefteå, hastighetshöjning 250 km/h på befintlig bana
3. Utredning Stockholm C/Tomtebodas (har flyttats till prioriterade utredningar, se avsnitt 7.3.5)
4. E14 Blåberget–Matfors
5. E4/E20 Södertäljebro (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm)
6. Kapacitetshöjande åtgärder Öresund/Malmö (Malmö bangård, planskild spårkorsning, Malmö C–Östervärn, dubbelspår och Malmö C, fler plattformsspår).

### 7.3.5 Prioriterade utredningar

Planbeslutet innehåller prioriterade utredningar enligt a) – h). Tillägg jämfört med planförslaget markeras med understrykning. Utredningsarbetet ska ha som målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

- a) Stångådals- och Tjustbanorna. Banornas funktion för regional utveckling
- b) Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet
- c) Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning
- d) Digitalisering av sjöfart
- e) Stockholm C och Tomtebodas bangård, kapacitet m.m.
- f) Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör
- g) Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda
- h) Förutsättningarna för deelektrifiering, dvs. elektrifiering (exempelvis med vätgaståg), på delar av oelektrifierade banor som t.ex. Inlandsbanan eller Stångådalsbanan.

Trafikverket föreslog även en fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo med betoning på kapacitetsproblem och långa restider. Regeringen har den 7 juni 2022 beslutat om ett uppdrag som avser

Skapat av  
Westin Pär-Erik, PLnpp

Dokumentdatum  
2022-10-18

förutsättningar för åtgärder i stråken Stockholm–Oslo respektive Göteborg–Oslo.

Vidare ska Trafikverket fortsatt planera för elvägar utifrån utbyggnadsplanen, och identifiera en möjlig etapp senast i december 2024. Dessutom ska Trafikverket utreda förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad till dubbelspår mellan Luleå och Boden.

Trafikverket får också i uppdrag att utveckla arbetet med hastighetsanpassningar, och att redovisa detta senast den 31 mars 2023.

#### **7.4 Åtgärder för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten**

De av Trafikverket föreslagna åtgärderna för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten gäller och redovisas i avsnitt 7.3 ovan. Som framgått får flera åtgärder större ekonomiskt utrymme i planbeslutet (se 7.3.1). För fortsatt utbyggnad till dubbelspår mellan Luleå och Boden gäller dock att Trafikverket ska utreda förutsättningarna (se 7.3.5).

Den lånefinansiering och de därmed sammanhängande infrastrukturavgifter som Trafikverket övervägde i planförslaget utgår.

Trafikverket angav i planförslaget att det för Norrbotniabanan, delen Dåva–Skellefteå är möjligt att tidigarelägga byggstarten med ett till två år och att färdigställandet då skulle kunna ske i slutet på planperioden 2022–2033. Som framgått i avsnitt 7.3.2 punkten 11 har regeringen gett objektet ett större ekonomiskt utrymme, men det kan inte slutföras inom planperioden.

#### **7.5 Innovation i utvecklingen av transportinfrastrukturen**

Kapital 7.5 i planförslaget gäller oförändrat.

#### **7.6 Nya stambanor för höghastighetståg**

Kapital 7.6 i planförslaget gäller oförändrat. För att skapa förutsättningar för en helhetssyn och därmed förbättrad kontroll och styrning ska Trafikverket löpande redovisa projektets framdrift och ekonomiska förutsättningar till regeringen. De nya stambanorna ska i den fortsatta ekonomiska redovisningen redovisas både som en helhet och etappvis samt särredovisas i investeringsplanen för Trafikverket.

#### **7.7 Utbyggnad av järnväg i norra Sverige**

Kapital 7.7 i planförslaget gäller oförändrat.

#### **7.8 Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser**

Kapital 7.8 i planförslaget gäller med tillägg av objektet Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm). Regeringen fastställer en

rätt till ersättning för arbete med det objektet till ett maxbelopp om 13 miljoner kronor.

### **7.9 ERTMS och relaterade järnvägstekniska system**

Kapital 7.9 i planförslaget gäller, men som framgått ovan i avsnitt 7.3.3 har det ekonomiska utrymmet för ERTMS inklusive utveckling och vidareutveckling minskats i planbeslutet, medan övriga systemövergripande järnvägstekniska system är oförändrade. Vidare konstateras att planbeslutet inte rymmer något ställningstagande i frågan om statlig medfinansiering av ombordutrustning för ERTMS.

### **7.10 Länsplaner för regional transportinfrastruktur**

Regeringen fastställer den ekonomiska ramen för länsplanerna till cirka 42 000 miljoner kronor. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planen 2018–2029, vid utgången av 2021.

Regionalt utvecklingsansvarig aktör i respektive län ska fastställa länsplanernas innehåll senast den 1 november 2022.

### **7.11 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget**

Kapital 7.11 i planförslaget gäller med följande justeringar.

Planering, stöd och myndighetsutövning minskar med drygt 1 000 miljoner kronor till 16 000 miljoner kronor.

Till årliga driftbidrag till Inlandsbanan fördelar regeringen totalt 2 100 miljoner kronor under planperioden 2022–2033, vilket medger en ökning med 75 miljoner kronor per år under perioden 2023–2026 jämfört med planförslaget.

## **8. Förslag på åtgärder per stråk och noder**

Kapitel 8 gäller med de justeringar som anges i kapitel 7 ovan.

## **9. Planförslagets effekter**

Som en följd av planbeslutet kommer effekterna av åtgärderna att marginellt förändras jämfört med planförslagets beskrivning i kapitel 9. Beskrivningen kvarstår dock oförändrad liksom [Miljökonsekvensbeskrivning](#) och [Planförslagets samlade effekter](#). Därtill gäller den sammanställning i enlighet med 6 kap. 16 § miljöbalken som finns i planbeslutets bilaga 4.



## 10. Kostnadsstyrning och produktivitet

Kapitel 10 i planförslaget gäller oförändrat. Regeringen betonar att en bättre kostnadskontroll för åtgärder i infrastrukturen måste uppnås. Trafikverket behöver vidta kraftfulla åtgärder och på ett systematiskt sätt arbeta med kostnadsreducerande åtgärder. Det handlar om att

- intensifiera arbetet med att förbättra arbetsätt och metoder för att effektivisera planeringen och genomförandet av både investeringar och väg- och järnvägsunderhåll i syfte att förbättra kalkyler och beräkningar, öka produktiviteten och minska kostnaderna
- förbättra kostnadsprognoser och kostnadskontroll, med fokus på investeringarnas tidiga planeringsskeden och
- öka transparensen kring kostnadsökningar och orsakerna till dessa.

Regeringen avser att i närtid ge ett flerårigt uppdrag till en lämplig myndighet att granska och följa Trafikverkets arbete med kostnadskontroll, och för detta ändamål fördelar regeringen 40 miljoner kronor av utvecklingsramen.

## 11. Ekonomisk ram och finansiering

Utifrån regeringens planbeslut fördelas de ekonomiska ramarna enligt nedanstående tabell.

Planeringsram åren 2022–2033 (mnkr)

Statlig ram för planperioden (prisnivå 202102)	Belopp
<b>Vidmakthållande av transportsystemet</b>	
Vidmakthållande väg, varav:	197 000
<i>Drift och underhåll vägar</i>	161 500
<i>Bärighet vägar</i>	18 200
<i>Bidrag till enskilda vägar</i>	15 000
<i>Forskning och innovation inom vidmakthållande väg</i>	2 300
Vidmakthållande järnväg, varav:	165 000
<i>Vidmakthållande järnväg</i>	163 700
<i>Forskning och innovation inom vidmakthållande järnväg</i>	1 300
<b>Summa Vidmakthållande av transportsystemet</b>	<b>362 000</b>
<b>Utveckling av transportsystemet</b>	
Större investeringar i nationell plan (> 100 miljoner kronor), varav:	296 600
<i>Nya stambanor</i>	104 000
<i>Övriga större investeringar järnväg</i>	130 600
<i>Större investeringar väg</i>	47 700
<i>Större investeringar sjöfart</i>	10 900
<i>Isbrytare</i>	3 400
Trimnings- och miljöåtgärder (< 100 miljoner kronor)	39 900
Stadsmiljöavtal	6 000
Regional plan	42 000
Övrig verksamhet, varav:	25 700
<i>Planering, stöd och myndighetsutövning</i>	16 000
<i>Forskning och innovation inom utveckling</i>	3 100
<i>Bidrag till Öresund och Inlandsbanan AB</i>	6 600
Räntor och amorteringar	25 700
<b>Summa Utveckling av transportsystemet</b>	<b>435 900</b>
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	1 100
<b>Summa utveckling av transportsystemet inklusive icke statliga flygplatser</b>	<b>437 000</b>
<b>Total</b>	<b>799 000</b>

Skapat av  
Westin Pär-Erik, PLnpp

Dokumentdatum  
2022-10-18

Dokumentegenskaper, Skapat av Westin Pär-Erik, PLnpp Ärendenummer TRV 2021/79143, Dokumentdatum 2022-10-18, 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.