

# Trafikverkets verksamhetsplan 2023–2025



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Trafikverkets verksamhetsplan 2023–2025

Dokumentdatum: 2022-12-21

Ärendenummer: TRV 2022/13418

Version: 1.0

Kontaktperson: Patrik Brännström, Ekonomi och styrning

## Innehåll

Förord .....	5
1. Inledning .....	6
2. Styrning av verksamhetens inriktning .....	6
3. Mål i verksamhetsplanen .....	8
3.1 Tillgänglighet – Vi skapar tillgänglighet för personer och gods i hela landet.....	8
3.2 Hälsa, miljö och klimat – Vi utvecklar tillgängligheten inom ramen för hälso-, miljö- och klimatmålen .....	8
3.3 Anläggning, marknad, kund och service – Vi förvaltar och utvecklar vår anläggning för att optimera nytta med rätt kompetens och kunden i fokus.....	9
3.4 Ytterligare mål i verksamhetsplanen .....	12
4. Effekter i transportsystemet .....	14
4.1 Förbättrad punktlighet och uppföljning av kundernas möjlighet att planera sina resor och transporter på väg .....	15
4.2 Ökad kapacitet .....	15
4.3 Förbättrad förmåga att hantera störningar bidrar till robusthet.....	15
4.4 Ökad användbarhet.....	16
4.5 Ökad trafiksäkerhet .....	16
4.6 Minskad klimatpåverkan.....	17
4.7 Positiva bidrag till miljö och hälsa .....	17
5. Trafikverkets verksamhet.....	18
5.1 Verksamhetens intäkter och kostnader .....	18
5.2 Planering .....	18
5.3 Drift och underhåll .....	19
5.4 Investeringar .....	20
5.5 Expertstöd och myndighetsutövning .....	21
5.6 Utbetalning av bidrag och stöd.....	21
5.7 Forskning och innovation .....	22
5.8 Uppdragsverksamhet .....	22
6. Förbättrad verksamhet.....	22
7. Gemensamma förutsättningar .....	23
7.1 Kostnadsstyrning och kostnadskontroll.....	23
7.2 Produktivitet och effektivitet .....	23
7.3 Kompetensförsörjning .....	23
7.4 Ny lagstiftning för byggherrens arbetsmiljöansvar .....	24
7.5 Internationell verksamhet .....	24

8.	Intern styrning och kontroll.....	24
9.	Finansiering och budget .....	25
10.	Bilagor .....	27

Bilagor som beslutas av styrelsen:

1. Finansiering, delen anslag och lån samt budgetproposition
2. Kontogrupsbudget
3. Namngivna investeringsobjekt i nationell plan
4. Reinvesteringsobjekt över 30 miljoner kronor

Bilagor som beslutas av generaldirektören:

5. Resultatbudget för resultatenheter
6. Budget per organisationsdel
7. Kontogrupsbudget per organisationsdel

# Förord

Utgångspunkterna för årets verksamhetsplanering har varit de transportpolitiska målen, nationell plan för transportinfrastruktur och regionala långsiktiga planer för åren 2022–2033, samt vår strategiska inriktning. De omprioriteringar som regeringen gjort i beslutet om nationell plan är inarbetade i verksamhetsplanen.

Verksamhetsplanen innebär kortfattat att:

- Stor vikt läggs vid att skapa förutsättningar för nöjda tågresenärer genom en robust trafikering med punktlig tågtrafik. Implementering av nya nationella arbetssätt och verktyg tillsammans med branschen fortsätter 2023 med syftet att uppnå en enklare, snabbare och mer transparent planering av kapacitet på järnvägen.
- Vidmakthållandet av befintlig infrastruktur har mycket hög prioritet. För järnväg är det en utmaning att inom kort tid omsätta ökade medel till åtgärder i anläggningen. För väg är utmaningen att underhållet över tid förskjuts från förebyggande till avhjälpande vilket gör att tillståndet för belagd väg, infrastystem och vägutrustning kommer att försämrans under perioden. Anläggningarna behöver rustas för att kunna hantera mer frekventa störningar till följd av klimatförändringar.
- Det skärpta säkerhetsläget medför att vi ökar vår beredskap och förmåga inom civilt försvar för att lösa uppgifter utifrån höjda säkerhetskrav och förändrad hotbild i omvärlden. Trafikverkets roll i totalförsvaret förstärks ytterligare genom att Trafikverket pekats ut som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter. Vidare ska den regionala indelningen anpassas till Sveriges nya civilområden.
- Vi fortsätter arbetet med att säkra ett effektivt genomförande och driftsättning av investerings- och verksamhetsutvecklingsprojekt med förbättrad kostnadskontroll, bland annat genom ökad prognos- och kalkylsäkerhet samt nyttohemtagning.
- Vi fortsätter genomföra åtgärder för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade på väg- och järnvägsnätet. Etappmålen 2030 är utmanande och ytterligare åtgärder behövs för att nå dem.
- Klimatpåverkan från Trafikverkets byggande, drift och underhåll ska minska. Vi verkar också för att en större andel gods transporteras på järnväg och till sjöss samt för en fortsatt utveckling av elvägar.
- Vi tar vara på de möjligheter som digitaliseringen skapar för att utveckla såväl transportsystemet som myndigheten. Järnvägen men framför allt vägar blir allt mer uppkopplade och digitaliserade vilket leder till både effektivisering av underhållet och ett bättre kapacitetsutnyttjande.
- Inom informationssäkerhetsområdet ökar vi säkerheten för Trafikverkets leveranser av samhällsviktiga tjänster.

Verksamhetsplanens mål och inriktningar ligger väl i linje med de transportpolitiska målen och Trafikverkets vision om ett tillgängligt Sverige där *alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt*.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

# 1. Inledning

Verksamhetsplanen beskriver förutsättningar för, samt inriktning och prioritering av, Trafikverkets verksamhet för åren 2023 till 2025. För investerings- och underhållsverksamheten sträcker sig planen till 2026 för att skapa ett underlag till Trafikverkets budgetunderlag och förslag till byggstartar inför regeringens beslut.

Det skärpta säkerhetsläget, kraftigt ökad personalomsättning, brist på vissa insatsvaror, inflation och kostnadsökningar har påverkat verksamhetsplanen och de prioriteringar som gjorts.

## 2. Styrning av verksamhetens inriktning

### Uppdragsgivarens mål och krav

Trafikverkets huvudsakliga uppgift som framgår av instruktionen (SFS 2010:185) är att med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för väg- och järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Regleringsbrevet ger årsvisa förutsättningar och innehåller återrapporteringskrav, särskilda uppdrag, anslag och ekonomiska villkor för Trafikverkets verksamhet.

De transportpolitiska målen är utgångspunkten för statens åtgärder inom transportområdet och Trafikverket ska bidra till att dessa uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet av god kvalitet och användbarhet samt bidra till utveckling i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

I juni 2022 fastställde regeringen den nationella planen för transportinfrastrukturen för åren 2022–2033 samt ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period.

### Trafikverkets styrning

Trafikverkets planerade verksamhet ska både på kort och lång sikt bidra till önskade effekter i transportsystemet och till att de transportpolitiska målen uppnås. För att klara vårt uppdrag och underlätta prioriteringen har styrelsen fattat beslut om nya strategiska mål.

En målstruktur har tagits fram för att tydliggöra sambandet mellan strategiska mål, som uttrycker inriktning och vart vi vill med ett utifrånperspektiv, och mer kortsiktiga mål i verksamhetsplanen. Målen i verksamhetsplanen är taktiska till sin karaktär och utgångspunkten är att de ska vara specifika, mätbara, accepterade, realistiska och tidsatta (SMARTA).

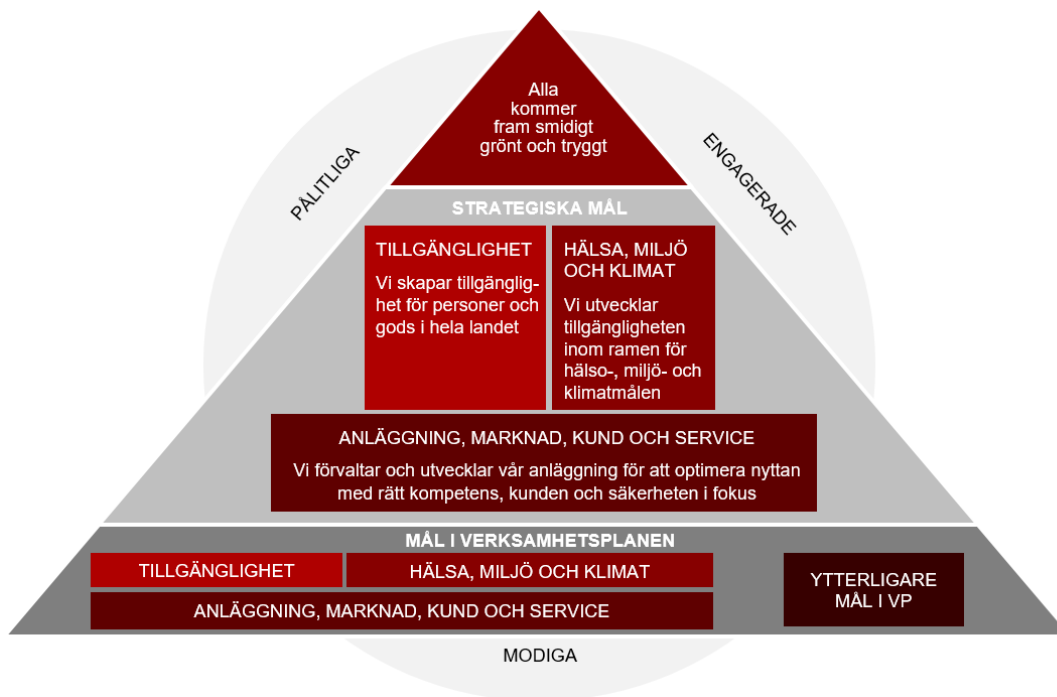


Bild 1 Trafikverkets målstruktur.

Resurser läggs såväl på verksamhet som ger direkta effekter för medborgare och näringsliv, som på verksamhetsutvecklingsprojekt, FoI-projekt och andra insatser som ökar vår förmåga att på sikt bidra till bättre effekter.

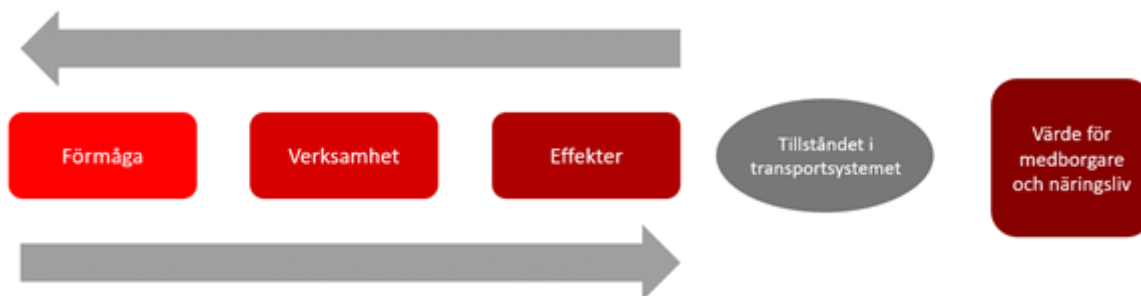


Bild 2 Verksamhetslogik.

I verksamhetsplaneringen arbetar vi med prioriteringar och mål med utgångspunkt från såväl effekt, som verksamhet och ökad förmåga på sikt. Vårt syfte är att skapa värde för medborgare och näringsliv både genom det vi gör i dag och genom att utveckla vår förmåga. Verksamhetsplanen lyfter fram ett urval ur helheten som är väsentligt för hela Trafikverket under den kommande treårsperioden. Den analys av skillnaden mellan aktuellt och önskat läge, gapanalys, som görs årligen påverkar planens inriktning.

För att koordinera genomförandet av åtgärder som innefattar investeringar, underhåll och trafikering bryts den nationella planen och länsplanerna ned i en sexårig genomförandeplan som revideras årligen, där hänsyn tas till uppdaterad information. I verksamhetsplanen konkretiseras de tre första åren i genomförandeplanen.

I ledningssystemets styrprocess Leda och styra beskrivs arbetssättet för verksamhetsplanering och uppföljning. Verksamhetsplanens målsättningar, åtgärder, budget och aktiviteter är fördelade inom organisationen. Uppföljning av dessa sker löpande, månads- eller tertialvis. I samband med tertialuppföljningen genomför central funktion Ekonomi och styrning dialoger med verksamheten. Resultatet presenteras för Trafikverkets

ledningsgrupp i en gemensam dialog. Vid behov fattar ledningen beslut om korrigerande åtgärder. Uppföljningen redovisas också i en tertialrapport till styrelsen.

En riskanalys görs inför verksamhetsplanen samt för målen i verksamhetsplanen. För de risker som identifierats kommer riskreducerande åtgärder att genomföras.

### 3. Mål i verksamhetsplanen

Målen i verksamhetsplanen är mål som Trafikverkets ledning följer för att säkra ett snabbt förbättrat resultat inom angelägna områden. Inför verksamhetsplanen 2023–2025 har antalet mål utökats för att bättre spegla Trafikverkets verksamhet. Nedan har målen i verksamhetsplanen sorterats enligt kategorierna för Trafikverkets nya strategiska mål.

#### 3.1 Tillgänglighet – Vi skapar tillgänglighet för personer och gods i hela landet

De strategiska målen i kategorin syftar till att bidra till bättre tillgänglighet i hela landet, öka näringslivets konkurrenskraft genom säkra och effektiva transportlösningar, säkerställa att infrastrukturen används och underhålls för mesta möjliga samhällsnytta samt skapa tillgänglighet för alla grupper i samhället genom att trafikleda, bygga och underhålla väg- och järnvägsinfrastrukturen. Trafikverket Förarprov möjliggör för medborgarna att ta körkort och därmed få ökad tillgänglighet till service, arbetsmarknad och utbildning.

##### Trafikverket ska hålla utlovad leverans i järnvägssystemet

Trafikverkets ambition är fortsatt densamma – att bidra till de gemensamma målen, bland annat det branschgemensamma målet om 95 procents punktlighet för all trafik för ankomst till slutstationer.

Målformulering:

- Antal störningstimmar orsakade av Trafikverket ska minska och vara max 26 600 timmar år 2023 och minska med minst fem procent per år 2024 och 2025.
- Resenärsnöjdhet med trafikinformation i stort läge ska öka. Branschmålet är ett nöjd kundindex (NKI) på minst 70, år 2025.

Utfallet för störningstimmar efter november 2022 är 29 041 timmar. Resultatet för resenärsnöjdheten var 55 efter andra tertialet.

##### Bättre utnyttjande av banarbetstider/tider i spår

För att klara den ökade efterfrågan på tider i spår samtidigt som efterfrågan på trafikering ökar behöver utnyttjandegraden av tider i spår vid banarbete öka.

Målformulering:

- Andelen utnyttjade tider i spår för banarbeten ska minska

Under 2023 ska en metod för effektiv uppföljning av utnyttjande av banarbetstider i spår tas fram.

#### 3.2 Hälsa, miljö och klimat – Vi utvecklar tillgängligheten inom ramen för hälso-, miljö- och klimatmålen

De strategiska målen i kategorin syftar till att bidra till att minimera negativa hälsoeffekter av trafikolyckor, luftkvalitet eller buller samt landskapsanpassa infrastruktur och säkra god vattenkvalitet och giftfri miljö. Målet bidrar även till hög transporteffektivitet och utvecklad laddinfrastruktur.



## Intentionerna enligt nollvisionen ska uppfyllas

Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet. Antalet dödsolyckor varierar över tid, men långsiktigt innebär Trafikverkets förebyggande åtgärder att antalet dödade och skadade minskar. Under 2020 satte regeringen upp nya etappmål för trafiksäkerhet som innebär en halvering av antalet omkomna till år 2030. Kunskap om förväntade effekter ligger till grund för val av åtgärder och Trafikverkets mål sätts utifrån hur många liv de åtgärder som genomförs under ett år teoretiskt väntas spara. För järnväg sätts även mål som syftar till att minska förekomsten av obehöriga i spårområdet och till att driva på riskreducerande åtgärder i plankorsningar. Insatser görs också kopplat till indikatorer och riskövervakning i enlighet med ett fungerande säkerhetsstyrningssystem.

### Målformulering:

- Max 133 omkomna i vägtrafiken år 2030, varav Trafikverkets åtgärder bidrar till tre färre omkomna från 2023 och två färre omkomna per år från 2024 respektive 2025.
- Antalet omkomna i bantrafiken ska halveras till 2030, vilket innebär max 42 omkomna på statliga järnvägar. Vi ska fortsätta hålla nollan för resenärer. Trafikverkets åtgärder ska bidra med två färre omkomna per år.
- Antalet störningstimmar orsakade av obehöriga i spår ska vara max 4 400 årligen 2023–2025.
- Risknivån ska reduceras i plankorsningar. 100 plankorsningar får reducerad risknivå år 2023, varav 20 stycken är prioriterade plankorsningar.

Prognosen efter andra tertialet 2022 är att Trafikverkets åtgärder bidrar med 1,8 färre omkomna i vägtrafiken och 2,0 på de statliga järnvägarna. Utfallet för störningstimmar på grund av obehöriga spår var 3 358 timmar. Mål för riskreducering i plankorsningar till och med 2023 uppnåddes redan i början av 2022 och därför har ett nytt årsmål satts för 2023.

## 3.3 Anläggning, marknad, kund och service – Vi förvaltar och utvecklar vår anläggning för att optimera nyttan med kundens behov i fokus

De strategiska målen i kategorin syftar till att hålla kostnad och tid när vi genomför åtgärder, ha en effektiv och modern tillgångsförvaltning, nyttja järnvägskapaciteten effektivt, bygga och underhålla klimatneutralt, vara leverantörernas förstahandsval, stärka motståndskraften mot oönskade händelser samt att kunder är nöjda med dialog och leverans.

Kostnadsavvikelser ska minska för att säkerställa nyttan i nationella planen och i den samlade investeringsverksamheten

Erfarenheten från arbetet med att ta fram förslag till nationell infrastrukturplan för 2022–2033 är att kostnadsökningar för åtgärder i tidigare plan för 2018–2029 har begränsat utrymmet för nya utvecklingsinsatser och medfört att planerade projekt fått läggas längre fram i tiden. Av regeringens beslut om fastställelse av Nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 framgår att en bättre kostnadskontroll för åtgärder i infrastrukturen måste uppnås. Regeringen menar vidare att det är viktigt att de medel som staten avsätter för infrastrukturuområdet används effektivt. Sedan 2021 driver Trafikverket ett projekt för förbättrad kostnadsstyrning och kostnadskontroll.

### Målformulering:

- Den samlade portföljen namngivna pågående objekt i nationell plan för 2022–2033 ska ligga inom 95–105 procent av angiven kostnad i planen. Dessutom ska andelen objekt med en kostnadsökning på mer än 5 procent inte överstiga 20 procent.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Efter omräkning till fasta priser.

- Den samlade portföljen namngivna objekt med byggstart 2022–2024 i nationell plan för 2022–2033 ska ligga inom 90–110 procent av angiven kostnad. Av objekt som byggstartar 2022–2024 ska andelen objekt med en kostnadsökning på över 10 procent vara högst 30 procent.<sup>2</sup>
- Den samlade portföljen namngivna objekt i tidiga skeden i nationell plan för 2022–2033 ska ligga inom 70–130 procent av angiven kostnad.<sup>2</sup>
- Den samlade portföljen av investeringar som inte är namngivna i nationell plan och är pågående ska ligga inom 95–105 procent av budgeterad kostnad.<sup>2</sup>

Utfallet för ovanstående mål under tertial 1 och 2 2022 är inom den målsatta nivån, förutom för gruppen namngivna pågående objekt. Där andelen objekt med kostnadsavvikelse på mer än 5 procent ligger över den målsatta nivån.

### Byggstart för namngivna objekt ska ske enligt åtagandet i nationell plan

Mot bakgrund av de senaste årens stora senareläggningar av namngivna objekt är det viktigt att säkerställa att investeringsobjekten levereras såväl i rätt tid som till rätt kostnad. För att minska tidsavvikelsena och leverera samhällsnytta enligt fastställda planer och utnyttja anslagna medel bättre behöver Trafikverket förbättra sin planering av namngivna investeringsobjekt avseende tid.

#### Målformulering:

- Samtliga namngivna investeringsobjekt ska starta senast enligt aktuell byggstartsgupp i nationell plan.
- Minst 70 procent av namngivna reinvesteringsobjekt ska starta senast angivet årsintervall enligt nationell plan.

### Trafikverket ska bidra till att klimatmålen uppfylls

Sveriges långsiktiga klimatmål är noll nettoutsläpp år 2045. Den största effekten som Trafikverket själv påverkar finns i bygg- och anläggningssektorn. Trafikverket bedöms genom sin verksamhet årligen släppa ut cirka 1,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter (Mton CO<sub>2</sub>e). De största årliga koldioxidutsläppen från Trafikverkets byggande, drift och underhåll uppskattas vara fördelade enligt följande: diesel 0,4, cement 0,3, stål drygt 0,2 och asfalt knappt 0,2 Mton CO<sub>2</sub>e. Vision 45 inom Färjerederiet som syftar till noll utsläpp från färjetrafiken 2045 är också en viktig del i klimatarbetet.

#### Målformulering:

Klimatpåverkan av byggande, drift och underhåll ska, jämfört med 2015, minska med minst

- 15 procent för entreprenader som avslutas 2020–2024
- 30 procent för entreprenader som avslutas 2025–2029
- 60 procent för entreprenader som avslutas 2030–2034
- 80 procent för entreprenader som avslutas 2035–2039
- Klimatneutral infrastruktur 2040

Efter tertial 2 2022 var utfallet för upphandlingar med klimatkrav 19 procents reduktion för de med avslut 2022–2024 och 30 procent för de med avslut 2025–2029.

### Vi skapar en effektiv och modern tillgångsförvaltning

Tillgångsförvaltning innebär förenklat att systematiskt utveckla och ta hand om tillgångar för att få ut mesta möjliga nytta. Det görs bland annat genom att skapa tydlighet från övergripande mål nedbrutet till planer och konkreta åtgärder i anläggningen. På Trafikverket är tillgångsförvaltning vår kärnverksamhet – vi ska utveckla och ta hand om

våra väg- och järnvägssystem så att samhället får ut mesta möjliga nytta i förhållande till tillgängliga resurser idag och på lång sikt – och det omfattar nästan hela vår verksamhet.

Målformulering:

- Trafikverket ska uppnå en mognadsnivå<sup>2</sup> enligt ISO 55001 (tillgångsförvaltning) på minst
  - 2023: 2,3 (1,6 år 2020)
  - Beslutad ambitionsnivå på sikt: 3,0
- Trafikverket ska 2023 ta fram mått som möjliggör systematisk uppföljning av anläggningens tillstånd och monetär påverkan på framtida underhåll
- Trafikverket ska under 2023 genomföra handlingsplan för ökat livscykelperspektiv.

Trafikverkets digitala anläggningsinformation ska göra nytta i transportsystemet

Det finns en stor potential i att dra nytta av digital information. Data om anläggningen är en förutsättning för att nå full potential i flera stora verksamhetsutvecklingsprojekt. Den underlättar också arbetet med att utveckla och förvalta Trafikverkets anläggningar på ett effektivt sätt genom att skapa möjligheter att bli ännu mer träffsäker i att genomföra rätt åtgärder i rätt tid och på rätt plats.

Målformulering:

Mål för ny och förändrad anläggning, väg och järnväg:

Anläggningsdata ska levereras enligt vid leveranstillfället gällande krav avseende tid och innehåll om minst:

- 2023: Totalt 60 procent, kritisk information för järnväg 70 procent
- 2024: Totalt 70 procent, kritisk information för järnväg 80 procent
- 2025: Totalt 80 procent, kritisk information för järnväg 90 procent

Utfallet efter andra tertialet 2022 är 37 procent och årsmålet (50 procent) förväntas inte klaras.

Mål för befintlig anläggning, väg:

Anläggningsdata som beskriver anläggningens utformning (uppbyggnad) skall hålla rätt kvalitet.

- 2023: Kvalitetsdeklaration av data genomförd och målnivå beslutad för 19 av 21 informationsdelområden samt uppföljning av 10 informationsdelområden
- 2024: Uppföljning av målnivå för 19 informationsdelområden.

De två områdena sidoområde samt dagvattenbehandling och vattenskydd kommer inte att behandlas under VP-perioden.

För 2022 är målet att kvalitetsdeklaration ska vara genomförd och målnivå beslutad för 10 av 21 informationsdelområden. Efter tertial 2 2022 var 7 av 10 områden klara och prognosen är att målet klaras.

Mål för befintlig anläggning, järnväg:

Anläggningsdata som beskriver anläggningens utformning (uppbyggnad) skall hålla rätt kvalitet.

- 2023: Genomförd värdering och målnivå definieras för 5 av 28 teknikområden

---

<sup>2</sup> Mognadsnivån för ISO 55001 bedöms på en skala från 1–5 och där 3 är det betyg som krävs för certifiering. Trafikverket har inte för avsikt att ansöka om certifiering.

- 2024: Genomförd värdering och målnivå definieras för 7 av 28 teknikområden och påbörja måluppfyllnadsarbetet för 5 områden
- 2025: Genomförd värdering och målnivå definieras för 16 av 28 teknikområden och påbörja måluppfyllnadsarbetet för 12 områden

#### Vi är leverantörernas förstahandsval

Trafikverket är beroende av marknaden och Trafikverket ska vara leverantörernas förstahandsval. Tillsammans med marknaden strävar vi mot produktivitet, effektivitet och innovation genom att integrera drivkrafter i affärerna. Trafikverket ska vara en professionell och attraktiv beställare som är förutsägbar, tydlig och enkel att samarbeta med.

Trafikverket behöver proaktivt och systematiskt skapa förutsättningar för en sund konkurrens och bredda marknaden för att säkerställa inflöde av nya leverantörer.

#### Målformulering:

- Nöjd leverantörsindex ska öka
- Tvistiga fordringar i relation till kontraktsvolym ska minska
- Nivå avseende sociala krav (skala 1-4) i entreprenadverksamheten
  - 2023: etablera nivå 3 proaktiv
- Antal anbudslämnare på projekt över en miljard från de 20 största leverantörerna ska öka

#### Vi säkrar kompetensförsörjning av leveranskritisk betydelse för Trafikverket

Trafikverket behöver säkra rätt bemanning och kompetens för att klara sina leveranser. Detta gäller särskilt försörjning med kompetens som är eftertraktad på arbetsmarknaden och där konkurrensen är stor. För detta mål följer vi hur väl verksamheten lyckas tillgodose budgeterat behov av kompetens inom utpekade områden.

#### Målformulering:

Målnivåerna anges i procentsatser som beskriver gapet mellan budgeterat antal årsarbetskrafter för anställda och konsulter minus faktiskt utfall vid utgången av 2023.

- noll procent för befattningskategori Informations- och kommunikationsteknik
- noll procent för befattningskategori Projektledning väg och järnväg
- noll procent för befattning Trafikplanerare
- noll procent för befattning Tågtrafikledare regional

Befattningarna Trafikplanerare och Tågtrafikledare regional inkluderas i målet från och med 2023 då man under en längre tid haft problem att bemanna och behålla medarbetare inom befattningarna och de är kritiska för Trafikverkets leveranser.

Per tertiäl 2 2022 hade målet att halvera gapet för Projektledning väg och järnväg, samt att sluta gapet för Informations- och kommunikationsteknik, uppnåtts. Årsmålet bedömdes kunna nås, men främst genom en ökad andel konsulter.

### 3.4 Ytterligare mål i verksamhetsplanen

Under den här rubriken finns mål i verksamhetsplanen som inte kan sorteras in under de strategiska kategorierna ovan.

## Vi har säkra arbetsplatser utan olyckor

Arbetsplatskontroller är en del i kontrollverksamheten av el- och trafiksäkerhet och ska ske vid beställd entreprenad- och konsultverksamhet där Trafikverket är uppdragsgivare. Dessa omfattar både väg- och järnvägskontrakt för samtliga verksamhetsområden. Vi arbetar mot nollvisionen och antalet olyckor på arbetsplatser där vi har arbetsmiljö- eller arbetsgivaransvar ska successivt minska.

Målformulering:

- Andel säkerhetskritiska frågor utan avvikelser på arbetsplatskontroller (APK) på järnväg respektive väg ska successivt öka

Vi arbetar även för att uppnå nollvisionen på arbetsplatser där vi har arbetsmiljö- eller arbetsgivaransvar.

## Trafikverket klassar, märker och hanterar information på ett korrekt sätt

Målet ska uppnås i tre steg. Först identifieras de leveranser inom Trafikverket som är att betrakta som samhällsviktiga tjänster utifrån NIS-direktivets<sup>3</sup> definitioner och i vilka processer dessa leveranser ingår. En stor del av detta arbete är redan gjort i och med de kritikalitetsbedömningar som genomförts. NIS-direktivets krav är generellt sett högre än de Trafikverket själva ställer så färre leveranser förväntas bedömas som samhällsviktiga.

Målformulering steg 1:

Samhällsviktig verksamhet identifierad

- T1 2023: 100 procent

Steg två innebär att kartlägga vilka av Trafikverkets processer som innehåller samhällsviktiga tjänster. Detta inkluderar kartläggning av kritiska beroenden mellan informationsobjekt och applikationer som ingår i berörda processer.

Målformulering steg 2:

Processer kopplade till samhällsviktig verksamhet som kartlagt kritiska beroenden

- T1 2024: 25 procent
- T1 2025: 75 procent

Som ett sista steg skall en informationssäkerhetsanalys genomföras utifrån kartläggningen av processerna som utmynnar i en informationssäkerhetsklassning.

Målformulering steg 3:

Samhällsviktiga processer som har en genomförd informationssäkerhetsanalys

- 2024: 25 procent
- 2025: 75 procent

## Effektiva verksamhetsutvecklingsprojekt med delleveranser som avslutas och gör nytta.

Verksamhetsutvecklingsprojekt ska drivas effektivt och göra nytta så tidigt som möjligt även under genomförandetiden. Genom att planera projekt i delleveranser som kan prioriteras efter nytta ser vi till att verksamhetsutvecklingen snabbare omsätts i praktiken och ger effekt för medborgare och näringsliv. För att godkännas i den centrala portföljen ska samtliga projekt innehålla en plan för definierade delleveranser för kommande 12 månader samt från och med 2023 även innehålla en realistisk och överenskommen nyttorealiseringsplan.

---

<sup>3</sup> NIS-direktivet, eller direktiv 2016/1148, är ett europeiskt direktiv som ställer krav på informationssäkerheten i offentliga IT-system inom Europeiska unionen.

#### Målformulering:

- Andel slutförda delleveranser enligt plan ska vara minst 75 procent 2023 och framåt.
- Samtliga nya projekt i den centrala portföljen ska ha en nyttokalkyl av god kvalitet
  - Till T1 2023 ska nyttokalkyler av god kvalitet vara definierade
  - Från och med T2 2023 ska nyttokalkyler följas upp

Efter tertial 2 2022 var utfallet för slutförda delleveranser 37 procent.

## 4. Effekter i transportsystemet

För att styra och följa Trafikverkets bidrag till de transportpolitiska målen använder vi sju leveranskvaliteter, som är effektområden som beskriver utveckling kopplad till de transportpolitiska målen. Trafikverkets insatser påverkar läget i transportsystemet i olika utsträckning och tar olika lång tid för att nå full effekt. Under perioden prioriteras de insatser som bedöms bidra bäst till utvecklingen med hänsyn till aktuellt läge, förväntad omvärldspåverkan de närmaste åren samt givet de förutsättningar som beslutade långsiktiga infrastrukturplaner för åren 2022–2033 ger.

Trafikverkets ambition i verksamhetsplanen, påverkansmöjlighet samt förväntad utveckling i transportsystemet som helhet 2023–2025 sammanfattas i nedanstående tabell.

	Ambition 2023–2025	Trafikverkets påverkan	Förväntad utveckling i transportsystemet 2023–2025 jämfört med läget 2022
<b>Punktlighet</b>			
Punktlighet järnväg	Förbättra	Märkbar	↘
Kända restider väg	Utveckla mått	Märkbar	→
<b>Kapacitet</b>			
Järnväg	Öka	Stor	→
Väg	Öka	Märkbar	→
<b>Robusthet</b>			
Järnväg	Vidmakthålla driftsäkerhet	Märkbar	↘
Väg	Bibehålla framkomlighet	Märkbar	↘
<b>Trafiksäkerhet</b>			
Järnväg	Förbättra	Märkbar	↗
Väg	Förbättra	Märkbar	→
<b>Användbarhet</b>	Öka	Märkbar	↗
<b>Klimat</b>	Minska Trafikverkets påverkan	Liten	↘
<b>Miljö och hälsa</b>	Positiva bidrag	Märkbar	→

## 4.1 Förbättrad punktlighet och uppföljning av kundernas möjlighet att planera sina resor och transporter på väg

Arbetet med att förbättra punktlighet och trafikinformation på järnväg fortsätter. Antalet åtgärder ökar i samtliga regioner kommande år. Detta innebär stora utmaningar med att koordinera åtgärderna för att minimera trafikpåverkan och samtidigt förbättra punktligheten. För att förbättra trafik- och resenärsinformation samarbetar Trafikverket med branschen utifrån en gemensam målbild att resenärsinformationen ska vara samstämmig, användbar och komma i rätt tid. En väl utvecklad störningshantering är en viktig förutsättning.

För väg vill vi bli bättre på att beskriva kundernas möjlighet att planera sina resor och transporter. Vi lanserar begreppet Kända restider väg och utvecklar mått för att kunna följa förutsägbarhet gällande framkomlighet, alltså hur kända restider är, och i vilken grad trafikinformation bidrar till att göra restiderna mer kända. Detta ska bidra till att fånga effekter av insatser som till exempel utvecklad vägtrafikledning, systematiska trafikkoordineringar vid projekt, evenemang och andra händelser samt snabbare insamling av data i samarbete med Trafik Stockholm och Trafik Göteborg.

## 4.2 Ökad kapacitet

Kapaciteten ökar genom både trimningar av systemen och namngivna åtgärder för att hantera efterfrågad volym av resor och transporter. Namngivna åtgärder som färdigställs och ökar kapaciteten under perioden är till exempel motorväg E4 Ljungby–Toftanäs och E18 mellan Köping och Västjädra, breddning av Väg 261 (Ekerövägen) mellan Tappström och Nockeby (del av Förbifart Stockholm). Dubbelspår öppnas för trafik på två delsträckor i Hallsberg–Degerön–projektet, på Göteborgs hamnbana, och mellan Ängelholm och Maria station samt sträckan Varberg och Hamra. Fyrspår mellan Lund och Malmö (Lund–Flackarp och Flackarp–Arlöv) ger betydande kapacitetsförstärkningar på Södra stambanan. Första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Dåva tas i drift under 2025. Elektrifieringen och ny plattform i Haparanda ger möjlighet för persontrafik från Finland från och med tågplan 2025. På Svealandsbanan anläggs Sveriges första höghastighetsväxel som sparar 40 sekunder för varje tåg mot Eskilstuna.

Utökningen av vägnätet med den högsta bärighetsklassen BK 4 fortsätter, men i lägre tempo eftersom fokus nu behöver flyttas till att utreda och i viss mån även genomföra åtgärder för höjd bärighetsklass på broar. Förordningsförändringar träder i kraft den 31 augusti 2023 som innebär att det blir tillåtet med lastbilar så långa som 34,5 meter på vissa utpekade vägar, jämfört med nuvarande maxlängd på 25,25 meter. Ett projekt pågår för att, så snart det finns beslutade fordonskrav från Transportstyrelsen, öppna upp ett utpekad och sammanhängande vägnät för 34,5 meter långa lastbilar.

Majoriteten av kapacitetshöjande åtgärder på järnväg är trimningsåtgärder såsom samtidiga infarter, signalåtgärder, hastighetshöjande åtgärder, plankorsningsåtgärder, ytterligare plattformar och mellanblock. Under VP-perioden kommer ett intensivt arbete också bedrivas för att få till nödvändiga åtgärder för en bättre och effektivare planering och trafikledning för alla parter, som också har stor betydelse för hur kapaciteten kan utnyttjas.

## 4.3 Förbättrad förmåga att hantera störningar bidrar till robusthet

Effektområde robusthet beskriver störningar och Trafikverkets förmåga att stå emot och hantera störningar på de statliga väg- och järnvägsnäten. Driftsäkerhet för järnväg och framkomlighet på väg bedöms kunna bibehållas under VP-perioden. När störningar och stopp ändå inträffar ska de hanteras på ett bra sätt och möjligheter till omledning via alternativa transportvägar ska vara väl kända och förberedda. Utveckling av Trafikverkets kontinuitetshantering, risk- och sårbarhetsanalyser, förmågebedömning och krishantering bedöms bidra till en förbättrad robusthet och kommer fortsätta under 2023–2025.

För järnvägsanläggningen mäts driftsäkerhet med måttet ”Tåg utan störning” och målet för perioden är en bibehållen nivå på 99,3 procent.

Framkomlighet på vägnätet följs upp genom beräkning av exponeringsgrad för antal samt varaktighet av relevanta oplanerade händelser som leder till nedsatt framkomlighet. Det ger möjlighet att se utvecklingen av påverkan för trafikanterna på olika typer av vägar. Utfall följs upp för att identifiera eventuella systematiska problem och vägsträckor. Återkommande händelser, som vägskador, nedfallna träd eller vattensamlingar på vägytan kan då åtgärdas med förebyggande underhåll eller reinvestering istället för akut avhjälpande underhåll. Detta leder till en mer framkomlig anläggning och mindre påverkan för trafikanterna. Urvalet av händelsetyper som följs upp utökas under VP-perioden.

För att öka beredskapen på platser med risk för översvämning och erosion pågår arbete med att ta fram arbetssätt och förvaltning av digitala verktyg. Identifiering av riskpunkter och möjligheter att utnyttja vädervarningar bidrar både till att förbättra vägarnas tillstånd samt till minskade störningar för trafikanter.

## 4.4 Ökad användbarhet

Förbättrad användbarhet uppnås genom större investeringar, drift och underhåll samt trimningar av väg- och järnvägssystemen. Under VP-perioden kommer ett antal större namngivna objekt öppnas för trafik, vilka förväntas ge betydande tillskott till ökad användbarhet i transportsystemet. Tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade löper på i samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Ett antal gång- och cykelvägar ska färdigställas, liksom ett flertal säkra gång-/cykel-/moped-passager (GCM-passager). En del av dessa genomförs inom ramen för stadsmiljöavtal som Trafikverket medfinansierar. En gemensam nämnare för denna typ av åtgärder är att pendling till skola och arbete prioriteras.

Användbarheten säkras också genom avtal som finansierar kompletterande trafik för att uppnå en tillfredsställande tillgänglighet med kollektivtrafik mellan interregionala resmål där trafiken inte kan bedrivas kommersiellt.

Trafikverket fortsätter att förbättra användbarheten för näringslivet på flera sätt. Vi anpassar vägar och broar till den högsta bärighetsklassen BK4, förbättrar handläggningen av den kraftigt ökade efterfrågan på dispenstransporter, utformar riktlinjer för rastplatser och underlättar för elektrifiering av vägtransporter. I linje med regeringens godstransportstrategi fortsätter samverkan och dialog med näringslivet, handelskamrarna och regionala beslutsfattare om angelägna åtgärder.

## 4.5 Ökad trafiksäkerhet

En lång rad insatser genomförs som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Men både för väg och järnväg bedöms beslutat innehåll i de långsiktiga infrastrukturplanerna för 2022–2033 medföra att utvecklingen går för långsamt för att etappmålen till 2030 ska nås. Vi är beroende av andra aktörer och samarbeten för att nå etappmålen.

De viktigaste satsningarna för trafiksäkerheten på väg är mötteseparering, anpassning av hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard, hastighetssäkring med hjälp av trafiksäkerhetskameror, räffling av vägar samt åtgärder för säkrare sidoområden och korsningar. Åtgärder för att byta ut vägräcken, som på olika sätt är trafikfarligt utformade eller inte uppfyller krav för att skydda trafikanter, kommer fortsatt att genomföras under 2023–2025. För väg är hastighetsefterlevnaden avgörande för att kunna nå målen 2030. Översyn pågår av hur vi kan gå vidare med att anpassa hastighetsgränserna till vägens säkerhetsstandard. Försök med alternativa eller kompletterande trafiksäkerhetshöjande åtgärder kommer att genomföras i syfte att kombinera hastighetssänkningar med andra lösningar. En internationell Nollvisionskonferens genomförs i juni 2023 i samband med Sveriges ordförandeskap i EU.

Satsningar för trafiksäkerheten på järnväg är stängsling, pyramidmattor och åtgärder i plankorsningar. Samverkan med externa parter prioriteras för att hantera risker och arbeta med förebyggande åtgärder kopplat till järnvägsdrift, obehöriga i spår och suicidprevention. Folkhälsomyndigheten leder ett arbete med att ta fram en ny strategi för psykisk hälsa och



suicidprevention, ett arbete där Trafikverket medverkar. Etableringen av en god förvaltning av säkerhetsstyrningssystemet på järnväg fortsätter.

## 4.6 Minskad klimatpåverkan

Sveriges långsiktiga klimatmål är noll nettoutsläpp år 2045. År 2022 fattade Trafikverket beslut om tidigareläggning av långsiktigt mål om klimatneutral infrastruktur till 2040 istället för 2045. Den största effekten som Trafikverket själv påverkar finns i bygg- och anläggningssektorn. Det finns risk att målen inte nås, eftersom de kräver att alla de scenarier om reduktionspotentialer för olika områden som stål, betong och nollutsläppsmaskiner, som målnivåerna tar avstamp från, infaller. En viktig fråga kopplat till Trafikverkets klimatkrav på drivmedel blir att följa utvecklingen av reduktionsplikten och utvärdera vilka konsekvenser detta har för Trafikverkets möjligheter att uppfylla målet om fossilfrihet till år 2030.

Vi arbetar för att skapa bättre stöd för styrning genom en ökad kvalitet och en mer komplett uppföljning av Trafikverkets klimatutsläpp. Under 2023 genomförs en kontrollstation för att utvärdera klimatkravens effektivitet och identifiera eventuella behov av justeringar.

Hastigheten har betydelse för hur stora utsläppen av växthusgaser blir. Svårigheter i genomförande av hastighetsanpassningar och etablering av automatisk hastighetsövervakning (ATK) är utmanande när Trafikverket ska bidra till att klimatmålen nås.

En strategi för elektrifiering av fordon och arbetsmaskiner för Trafikverkets entreprenader har initierats och arbetet med strategin fortsätter under 2023. Under 2022 beställdes fyra nya elfärjor för leverans under åren 2024–2027. De ska i första hand drivas på el men har backupmotorer som går på HVO.

## 4.7 Positiva bidrag till miljö och hälsa

Inom riktade miljöåtgärder i befintlig infrastruktur prioriteras passager för djur, restaurering av kulturmiljövården samt yt- och grundvattenskydd. Arbetet för att utveckla effektiva metoder mot invasiva arter fortsätter. Under VP-perioden ska 18 000 personer få riktade bullerskyddsåtgärder.

För förorenade områden ska Trafikverket, förutom att åtgärda egna fastigheter även finansiera åtgärder åt statliga bolag som utförs inom miljögarantin. Eftersom bolagens prognoser visar på fortsatt hög åtgärdstakt och då det inte finns något takbelopp, så innebär det fortsatt begränsade möjligheter att åtgärda Trafikverkets egna fastigheter.

Inom många namngivna väg- och järnvägsprojekt genomförs miljöåtgärder för att minska negativa effekter eller skapa positiva effekter för miljö och människors hälsa. Exempel på sådana åtgärder är buller- och vibrationsåtgärder, faunapassager, kulturmiljöåtgärder och vattenskyddsåtgärder. Investeringsprojekten kan dock som helhet ge upphov till negativa effekter, till exempel genom barriäreffekter och påverkan på kulturmiljöer, trots genomförande av miljöåtgärder.

Vidmakthållande av miljövården, till exempel artrika miljöer, och funktion på miljöskyddsåtgärder, bland annat bullerskydd och vattenskydd, ger stora positiva effekter.

## 5. Trafikverkets verksamhet

### 5.1 Verksamhetens intäkter och kostnader

Miljoner kronor	Utfall 202111- 202210	Budget 2023	Budget 2024	Budget 2025
<b>Avgifter, medfinansiering och övriga intäkter</b>				
Intäkter	-8 946	-9 557	-10 240	-9 454
Finansiering genom anslag och lån	-76 304	-80 282	-73 481	-76 149
<b>Summa intäkter</b>	<b>-85 250</b>	<b>-89 838</b>	<b>-83 721</b>	<b>-85 602</b>
<b>Verksamhet</b>				
Planering	1 628	1 767	1 814	1 775
Drift och underhåll	27 420	30 817	29 247	29 788
Investeringar	33 972	30 895	29 289	30 286
Expertstöd och myndighetsutövning	2 357	3 090	3 076	3 117
Utbetalning av bidrag och stöd	13 262	15 017	12 264	12 270
Forskning och innovation	725	737	658	740
Uppdragsverksamhet	3 989	4 180	4 299	4 485
Gemensam administration	1 408	1 632	1 604	1 587
<b>Delsumma kostnader</b>	<b>84 759</b>	<b>88 135</b>	<b>82 251</b>	<b>84 049</b>
Finansiella poster	491	1 704	1 470	1 553
<b>Delsumma kostnader</b>	<b>491</b>	<b>1 704</b>	<b>1 470</b>	<b>1 553</b>
<b>Summa kostnader</b>	<b>85 250</b>	<b>89 838</b>	<b>83 721</b>	<b>85 602</b>
Ej fördelade medel enligt budgetprop. 2023		2 120	3 881	8 129
<b>Ny summa kostnader</b>	<b>85 250</b>	<b>91 958</b>	<b>87 602</b>	<b>93 731</b>

Not: Exklusive amorteringar och produktionshjälpmedel. Exklusive resultatenheter med undantag för Fordonsresurser.

I väntan på riksdagens budgetbeslut och regeringens beslut om regleringsbrev för 2023 är ramarna för kommande år osäkra. Tillkommande medel i budgetpropositionen för 2023 är inte fördelade per verksamhetstyp utan ligger på en egen rad i tabellen.

I kolumn "Budget 2023" ingår beräknat anslagssparande från 2022 med 8,6 miljarder, varav 2,6 miljarder avser investeringsverksamheten, 3 miljarder underhållsverksamheten och 3 miljarder stadsmiljöavtalen (inom posten Utbetalning av bidrag och stöd). Anslagssparandet är preliminärt och bygger på Trafikverkets senaste prognos till regeringen men med en justering inom posten Drift och underhåll. Hela anslagssparandet kommer inte att förbrukas under 2023 utan fördelas på kommande år. Detta har dock inte beaktats i tabellen ovan.

### 5.2 Planering

#### Planera åtgärder

Trafikverket planerar transportsystemets utformning, underhåll och användning tillsammans med regioner, kommuner, näringsliv och andra aktörer. Planeringen innefattar allt från tidiga analyser av behov och lösningar till prioriterade åtgärdsplaner och planering av när åtgärder ska färdigställas. Planeringen av åtgärder under VP-perioden kan påverkas av att regeringen aviserat att de inte avser fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg och detta kräver en analys.

## Planera trafik

Trafikverket planerar och tilldelar kapacitet för trafik och banarbeten på det statliga järnvägsnätet. För att ge bra förutsättningar för de som ansöker om tider i spår tar Trafikverket fram en järnvägsnätsbeskrivning (JNB) som beskriver järnvägstjänsterna.

Kapacitetsplaneringen ska bidra till en robust och punktlig tågtrafik och möta ökad efterfrågan på trafik och behov av utveckling av infrastrukturen.

I Europa pågår en reform av kapacitetsplaneringen. Det ingår i en stor omställning av transportsektorn som helhet, där järnvägen är en avgörande del för att nå klimatneutralitet till år 2050. Utvecklings- och förändringstakten ökar för att möta en fördubbling av tågtrafiken och skapa större kapacitet. Det innebär att Trafikverket påverkar utformningen av Europeiska regler, bidrar till utvecklingen av nya Europeiska gemensamma lösningar, implementerar dessa och stärker koordineringen över gränserna. Ett exempel på det är det europeiska järnvägsprojektet Timetabling and Capacity Redesign for Smart Capacity Management (TTR) som ska ge bättre nyttjande av befintlig kapacitet och bättre möta kundernas behov av planeringshorisont. Resultatet planeras vara infört i Europa 2029.

Implementering av nya nationella arbetssätt och verktyg tillsammans med branschen fortsätter 2023 inom ramen för projektet MPK (Marknadsanpassad Planering av Kapacitet). Syftet är att uppnå en enklare, snabbare och mer transparent planering av kapacitet på järnvägen. MPK underlättar också anslutningen till TTR vilket på sikt kommer att underlätta harmoniseringen i Europa. Under 2023 ligger fokus på att trimma arbetssätten och verktyget samt fortsätta utveckla funktionalitet och kvalitet.

## 5.3 Drift och underhåll

### Trafikledning

Trafikledning innebär att övervaka och leda trafiken på statliga vägar och järnvägar på ett säkert och effektivt sätt. Det omfattar att trafikinformera, styra trafiken samt avropa avhjälpande underhåll för akuta åtgärder i anläggningen.

Fortsatt arbete tillsammans med järnvägsbranschen prioriteras för bättre och tidigare trafik- och resenärsinformation och en punktlig och robust tågtrafik. Aktuellt under perioden är bland annat införande av ny teknik och nya arbetssätt för en effektivare störningshantering, förbättrad resenärsinformation för ersättningstrafik samt fortsatt systematisk risk- och kontinuitetsplanering. För att underlätta specialtransporter av gods planeras en fortsättning av kodifieringsarbetet.

En tydlig målbild för en modern vägtrafikledning ska tas fram. Analyser av trafikflöden och utvärderingar av större händelser genomförs löpande för att öka kvaliteten på trafikinformationen. Samarbetet i storstadsregionerna ska fortsätta att stärkas genom gemensamma aktiviteter med bland regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafiken.nu och blåljusmyndigheter.

### Underhållsåtgärder och reinvesteringar

Verksamheten omfattar att vidmakthålla infrastrukturens funktion, tillgängliga resurser ska användas för att hålla infrastrukturen på samma funktionella nivå och tillgänglighet som den är byggd för. Underhållsplaneringen utgår från den nationella planen. Åtgärderna prioriteras utifrån samhällsnytta, kostnadseffektivitet och anläggningens tillstånd. Utgångspunkten är att det förebyggande underhållet ska öka så väl i volym som i andel, för att minska oplanerade stopp och undvika störningar för trafikanterna. Ökade anslag till järnvägsunderhåll möjliggör fler reinvesteringar och ökat förebyggande underhåll. Inom järnväg beräknas det förebyggande underhållet öka från 75 till drygt 80 procent. För väg innebär prisökningar att färre åtgärder kan genomföras. Omfördelning av medel för 2023 från järnvägs- till vägunderhåll innebär att planerade åtgärder kan genomföras men över tid bedöms det avhjälpande underhållet öka och tillståndet i väganläggningen generellt försämrats.

De viktigaste prioriteringarna inom järnvägen under perioden är satsningar för att öka robustheten utifrån ett systemperspektiv och samhällsekonomiska grunder. Grundläggande funktioner för framkomlighet, trafiksäkerhet, användbarhet och miljö kvalitet ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet.

Fyra transportflöden har gemensamt pekats ut av branschen som särskilt viktiga: Riksgränsen–Boden–Luleå, Luleå–Hallsberg, Stockholm–Göteborg samt Stockholm–Malmö. Robustheten på dessa fyra flöden prioriteras för att motsvara anläggningens ursprungliga tillstånd vid den gällande nationella planens slut.

Robustheten ska bibehållas på ytterligare tio transportflöden för både gods- och persontransporter.

Risker för nedsättningar ligger kvar på en relativt hög nivå, drygt 800 spårkilometer. Detta innebär att det kan bli oplanerade nedsättningar främst på det övriga nätet där temporära nedsättningar accepteras enligt nationell plan. Banor åtgärdas årligen men nya risker för nedsättningar tillkommer både inom särskilt utpekade flöden och övriga nätet. År 2023 kommer banor med risk för nedsättningar på cirka 300 spårkilometer att åtgärdas.

Uppdraget att införa planering och produktionsledning i egen regi pågår och börjar implementeras under VP-perioden.

För väg prioriteras basunderhållet för att säkerställa de grundläggande funktionerna för framkomlighet, trafiksäkerhet, användbarhet och miljö kvalitet. Det planerade underhållet och reinvesteringarna kommer att prioriteras så att de viktigaste behoven kan åtgärdas och att vi så långt det är möjligt kan undvika oplanerade stopp och störningar för trafikanterna.

Förutom att prioritera det högtrafikerade vägnätet arbetar vi för att öka produktiviteten och se över upphandlingsformer för att få mer underhåll för anslagna medel. Trots detta kommer vi inte att kunna upprätthålla tillståndet fullt ut för varken det hög- eller det lågtrafikerade vägnätet. På det lågtrafikerade vägnätet kommer vi att se en ökad andel avhjälpande underhåll och risken för restriktioner ökar när förebyggande åtgärder inte kan genomföras i tillräcklig omfattning.

För järnväg men framför allt för vägar blir anläggningen allt mer uppkopplad och digitaliserad vilket leder till både effektivisering av underhållet och ett bättre kapacitetsutnyttjande.

## 5.4 Investeringar

Trafikverket bygger om och bygger nytt i både väg- och järnvägssystemet. Vilka åtgärder som ska genomföras bestäms i den nationella planen och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Den del av den nationella planen som omfattar investeringar kan delas in i namngivna objekt<sup>4</sup> och trimnings- och miljöåtgärder med åtgärdsområdena tillgänglighet, säkerhet och miljö. Inom investeringsverksamheten tar vi fram fysiska planer för infrastrukturen, upphandlar och projektleder investeringsprojekt, samt hanterar tillstånd.

En övergripande utgångspunkt för verksamheten är att planerade investeringsprojekt ska genomföras i rätt tid, till rätt kostnad och med rätt innehåll. Flertalet förbättringsinitiativ pågår som berör hela kedjan från tidiga skeden med åtgärdsvalsstudier till produktion.

Under perioden 2023–2025 planerar vi 44 byggstarter för namngivna objekt i nationell plan. Under samma period planeras 43 namngivna objekt öppnas för trafik (bilaga 3). För trimnings- och miljöåtgärder satsar vi på tillgänglighetsanpassning av stationsmiljöer och busshållplatser, säkerhetsåtgärder så som plankorsningsåtgärder, samfinansiering av mötessepareringsobjekt i regionala planer samt ökad och säker cykling. Framdriften av plankorsningsåtgärder enligt regeringsuppdrag ska särskilt följas upp. Inom miljöområdet prioriterar vi att skapa säkra passager för däggdjur och vattenlevande djur, bekämpa invasiva arter, restaurera kulturbroar och kulturvägar, skydda vattentäkter och genomföra bullerreducerande åtgärder.

---

<sup>4</sup> Gränsen för namngivna objekt i nationell plan är 100 miljoner kronor.

I regional plan planeras 35 namngivna objekt<sup>5</sup> öppnas för trafik och 41 stycken har planerad byggstart under perioden 2023–2025.

## 5.5 Expertstöd och myndighetsutövning

Verksamhetsdelen expertstöd och myndighetsutövning innefattar de styrande och stödjande åtgärder som krävs i rollen som infrastrukturförvaltare. Rollen omfattar exempelvis expertis inom teknik och miljö, utveckling av system och komponenter, standardiseringar och regelverk, data- och informationshantering, förvaltning och utveckling av processer och verksamhetsnära it-system samt säkerhet och krisberedskap.

Även myndighetsutövning och övriga förvaltande uppgifter utifrån lagar och uppdrag, som att genomföra förarprov, fastställa väg- och järnvägsplaner, bevilja transportdispenser och hantera trafikmiljöärenden som anslutningar och vägvisningar ingår i expertstöd och myndighetsutövning.

Arbetet med beredskapsplanering ska fortsätta under planperioden och utgå ifrån *Inriktning för civil beredskap 2021–2025*. Civil beredskap omfattar åtgärder och planering för kris och höjd beredskap och syftar till att utveckla förmågor, trafikslagsövergripande inom hela transportområdet, till de nivåer som krävs. Arbetet behövs för att stärka transportsystemets motståndskraft under fredstida krissituationer, höjd beredskap och ytterst krig. Från och med 1 oktober 2022 är Trafikverket beredskapsmyndighet med sektorsansvar för beredskapssektor Transporter, vilket ställer ytterligare krav på utveckling av hantering, organisation och samverkansstrukturer.

Trafikverket har beviljats medel från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) bland annat för samarbete med frivilliga försvarsorganisationer och för att öka infrastrukturens förmåga att tillhandahålla förutsättningar för Sveriges transportbehov vid kris och höjd beredskap. Vidare sker satsningar på att stärka cybersäkerhetsförsvaret, utveckla signalskydd och stärka det fysiska skyddet för trafikcentralerna. Förslag till tillskott av medel i budgetpropositionen kommer att möjliggöra ytterligare satsningar.

Förarprov kommer att fortsätta arbeta för att öka tillgängligheten till prov samt genomföra informationsinsatser som bidrar till att kunderna är bättre förberedda inför proven.

## 5.6 Utbetalning av bidrag och stöd

Verksamheten omfattar bland annat statlig medfinansiering, stadsmiljöavtal, statsbidrag till enskild väghållning, trafikavtal och ersättningar till icke statliga flygplatser.

Trafikverket ska betala ut redan beslutat stöd till snabbbladdningsstationer längs större vägar och påbörja en årlig uppföljning för att kontrollera att villkoren för stödet efterlevs.

EU-kommissionen förväntas fatta beslut om breddad ekobonus, vilket kommer att hanteras av Trafikverket. Miljökompensation till järnvägsföretag kan beviljas med 550 miljoner kronor per år.

Trafikverket ska utreda förutsättningarna för nya avtal för nattågstrafiken till övre Norrland och Jämtland. Utredningen om ett nytt samverkansavtal med Tåg i Bergslagen från och med december 2023 kommer att slutföras.

Nya flygavtal för trafik till elva orter i främst Norrlands inland träder i kraft 2023-10-27.

För färjetrafik till Gotland pågår förberedelser inför upphandling av trafikperiod med start 2027. Trafikverket har rekommenderat att staten efter nästa trafikperiod bör äga fartygen och upphandla driften för att öka konkurrensen och minska statens kostnad. Om denna förändring kommer till stånd behöver ett arbete med beställning av fartyg inledas snarast.

---

<sup>5</sup> I regional plan är gränsen för namngivna objekt 50 miljoner kronor

## 5.7 Forskning och innovation

Trafikverkets forskning och innovation (FoI) bygger på de fyra prioriterade områdena i den nationella planen: Ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur, ökad produktivitet i infrastrukturen, ett effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet samt digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle. Enligt fastställelsebeslutet uppgår FoI-medlen till 6,7 miljarder för planperioden vilket innebär en minskning med 21 procent jämfört med Trafikverkets förslag. En översyn görs avseende prioritering och beredning av FoI-förslag, ökad kostnadskontroll av pågående projekt samt ökad medfinansiering.

De prioriterade FoI-områdena ovan konkretiseras i Trafikverkets Forskning- och innovationsplan 2023–2028. Planen har fokus på behovsdriven forskning som ska bidra till långsiktig kunskapsuppbyggnad och omställning av transportsystemet. Jämställdhets-, genus- och mångfaldsaspekter är viktigt i våra forskningsprojekt.

En förutsättning för att nyttiggöra FoI-resultat är att samverkan sker med verksamhetsutveckling och förvaltning när så behövs och då redan vid beredning av FoI-förslag. Genom att FoI knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten, kan resultaten snabbare komma till användning.

Införande av systematisk styrning och ledning för systeminnovationer pågår genom en etablering av ett Innovationsråd och ett Innovationsforum. Det ska bidra till en Trafikverksgemensam prioritering och finansiering av systemdemonstratorer samt öka innovationstakten.

Strategiska samarbeten mellan myndigheter, akademi och privata aktörer är centrala för att vi tillsammans ska kunna utveckla transportsystemet till en alltmer integrerad del i lösningarna på samhällets utmaningar. Vidare behövs en fortsatt utveckling och kunskapsuppbyggnad av när olika upphandlingsverktyg är mest lämpliga.

Riktade initiativ till kunskapsutveckling inom prioriterade områden fortsätter och exempel på etablerade långsiktiga satsningar är Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI), fossilfria godstransporter som Triple F och Hållbar sjöfart. Ett riktat initiativ för att stärka järnvägsforskningen i Sverige pågår och under 2023 kommer även en motsvarighet inom vägteknik att startas.

Trafikverket är aktivt i olika internationella forsknings- och innovationssamarbeten. Inom EU:s ramprogram för forskning och innovation Horisont Europa, medverkar Trafikverket i Europe's Rail och Safe and Automated Road Transport som fokuserar på samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet.

## 5.8 Uppdragsverksamhet

Uppdragsverksamheten inom Trafikverket omfattar allt från färje- och utbildningsverksamhet till uthyrning av järnvägsfordon och bilar för körprov. Trafikverket säljer elenergi till järnvägsföretagen i syfte att erbjuda stabila priser.

Samtliga resultatenheter gör digitala satsningar och Trafikverksskolan planerar för att utöka och utveckla yrkeshögskole- och gymnasieutbildningar. Det är stor efterfrågan på tillfälliga broar och Fordonsresurser ska handla upp en ny nattågsflotta under perioden.

Intäkterna från de offentligrättsliga avgifterna förarprovsavgifter och banavgifter ingår också i verksamhetsdelen uppdragsverksamhet och regleras av lagar och förordningar.

## 6. Förbättrad verksamhet

Trafikverket arbetar systematiskt för att förbättra förmågan att leverera de effekter som bidrar till de transportpolitiska målen och tillgodose de krav och förväntningar som ställs på organisationen. Förmågeförflyttningar sker i tre huvudsakliga former: forskning och innovation, verksamhetsutveckling och genom ständiga förbättringar.

## Satsningar för förbättrad verksamhet

De större satsningar som sker för förbättrad verksamhet återfinns inom följande verksamhetsförmågor:

- genomföra trafikering med fokus på trafikplanering och trafikstyrning på järnväg genom program Framtidens nationella trafikledning och trafikplanering järnväg. Programmet innehåller bland annat Nationell trafikledning (NTL) och Marknadsanpassad kapacitetsplanering (MPK).
- genomföra investering och underhåll med fokus på Översyn av processen Genomföra åtgärder på vägar och järnvägar och projekt Gemensamt underhållssystem (GUS).
- informationshantering och gemensamma förutsättningar genom Program tillgångsförvaltning och Program anläggningsinformation.
- verksamhetsstyrning genom projekten Kostnadsstyrning och Ny ekonomisk styrmodell.
- att hantera IT genom program Argos (översyn av IT-arkitekturen).
- hantera ärende genom på gemensam ärendehantering.
- säkerhet och beredskap.

Arbetet med att ta ett samlat grepp om gemensam utvecklingsinriktning och digital transformation för Trafikverket startas under perioden med ett särskilt fokus på tjänstestyrning och tåglägestjänsten.

## 7. Gemensamma förutsättningar

### 7.1 Kostnadsstyrning och kostnadskontroll

Arbetet med att utveckla förmågan till kostnadsstyrning och kostnadskontroll inom Trafikverket har ytterligare förstärkts de senaste åren. Inom projekt Kostnadsstyrning samlas prioriterade aktiviteter som genomförs inom myndigheten, bland annat omfattas direkta åtgärder för att minska kostnader i pågående och planerade projekt samt utveckling av arbetsätten för att bereda, analysera och fånga upp behov av styrning med syfte att möjliggöra ett tydligare beslutsfattande avseende kostnader.

Utöver projekt Kostnadsstyrning, som riktar sig mot investerings- och underhållsverksamheten, pågår ett flertal initiativ att förbättra prognossäkerhet och kostnadskontroll inom samtliga verksamheter.

### 7.2 Produktivitet och effektivitet

Trafikverket ska verka för att öka produktivitet och innovation i anläggningsbranschen. Arbetet med rollen som beställare utvecklas vilket ska resultera i förbättrad kostnadsstyrning. Innovation i upphandlingarna är en viktig del av produktivetsarbetet. Detta sker bland annat genom utveckling av affärsstrategierna.

Produktivitet och effektivitet inom myndigheten ska öka. Den ökade verksamhetsvolymen tillsammans med tillkommande uppgifter ställer stora krav på anpassning. Ett internt effektiviseringsarbete för den löpande verksamheten pågår för att skapa utrymme för nödvändiga satsningar. Initiativ som rör konsultväxling, förenklingar och automatisering i arbetssätt förväntas också ge mätbara effekter och produktivetsökningar.

### 7.3 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjningsarbetet präglas av delvis nya förutsättningar i form av generellt ökande personalomsättning och fortsatt hög konkurrens på arbetsmarknaden. Denna

utveckling kan dock bromsas av en befarad lågkonjunktur. Vi ser fortsatt behov av kompetensutveckling av befintliga medarbetare och en god intern arbetsmiljö.

Arbete pågår för att analysera orsakerna till personalomsättningen med syftet att vidta möjliga åtgärder. Parallellt pågår arbete för att förbättra förutsättningarna för kompetensutveckling för befintliga medarbetare samt förbättra interna utvecklingsvägar. Under VP-perioden genomförs ett utbildningsprogram för projektingenjörer. Om satsningen får önskad effekt planeras fler utbildningsprogram främst riktade mot de prioriterade befattningskategorierna.

Utmaningarna med kompetensförsörjningen i branschen kvarstår. Åtgärder genomförs fortsatt i samarbete med branschföreträdare och inrättandet av Järnvägsscollege förväntas bidra till att förse branschen med rätt kompetens i tillräcklig omfattning.

## 7.4 Ny lagstiftning för byggherrens arbetsmiljöansvar

Den nya lagstiftningen för byggherrens arbetsmiljöansvar har senarelagts och kommer införas under VP perioden. Vi ska utföra gapanalys kopplat till de nya reglerna för att anpassa våra styrande och stödjande dokument. Tillsammans med våra entreprenörer fortsätter vi arbetet för bättre arbetsmiljö genom branschföreningen Håll nollan för noll olyckor i byggbranschen. Vi reviderar årligen de obligatoriska utbildningarna i byggherrens arbetsmiljöansvar för att säkerställa god kvalitet.

## 7.5 Internationell verksamhet

Under perioden ska Trafikverket bistå och stödja Sveriges ordförandeskap i ministerrådet första halvåret 2023, övrigt EU-arbete samt exportfrämjande insatser. Trafikverket ska arbeta för att få större genomslag och i ökad utsträckning dra nytta av EU-arbete och annat internationellt arbete som ökar vår förmåga.

Andra kritiska områden och viktiga aktiviteter är:

- Minska inträdesbarriärer för utländska leverantörer att etablera sig och investera i Sverige.
- Fortsatt utveckling av koordineringen av Trafikverkets internationella verksamhet bland annat genom den nya internationella koordineringsgruppen (IKG), som också ska utgöra ett stöd till Trafikverkets ledningsgrupp.
- Samordning internationellt avseende informationsdelning, automation och elektrifiering i transportsystemet.
- Hantera ny EU-lagstiftning och EU-initiativ samt revidering av TEN-förordningen<sup>6</sup> och godskorridorförordningen.

Snabba och stora förändringar i det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde ökar bland annat behovet av att intensifiera ett redan pågående samarbete med Finland inom flera viktiga områden, som till exempel beredskap, säkerhet och transporter. Gränsöverskridande trafik inom järnväg är viktigt för Sverige både för gods- och passagerartrafik. Inom EU pågår omfattande arbete inom transportområdet och utgången av arbetet kan få stor påverkan för Sverige och Trafikverkets påverkansarbete är därför viktigt.

## 8. Intern styrning och kontroll

Trafikverkets genomförande av verksamhetsplanen ska ske med betryggande intern styrning och kontroll. Risker och inträffade händelser identifieras, monitoreras och hanteras löpande. Interna revisioner genomförs enligt revisionsplan och verifieringar av verksamheternas egenkontroll sker utifrån interna och externa krav.

---

<sup>6</sup> Förordning om utvecklingen av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T).



Under perioden kommer särskild vikt att läggas vid att förbättra tillämpningen av och utveckla:

- riskhantering av strategiska mål och målen i verksamhetsplanen
- kunskapen om leveransers externa och interna kritiska beroenden för nyttorealiserings och kontinuitetsshantering i alla samhällstillstånd
- egenkontrollen i verksamheterna och systematisk övervakning av ständiga risker
- verksgemensamt konsoliderat angreppssätt för inträffade händelser samt åtgärdshantering inom alla konsekvensområden.

## 9. Finansiering och budget

Trafikverkets verksamhet är till största delen anslagsfinansierad. För investeringsverksamheten förekommer även finansiering med lån hos Riksgälden, bidrag från EU, kommunal och regional medfinansiering samt förskottering. Några av regeringen specifikt utpekade investeringsprojekt har finansiering från brukaravgifter och trängselskatt. Trafikverket bedriver också avgiftsfinansierad verksamhet, dels genom offentligrättsliga avgifter, dels genom att sälja frivilligt efterfrågade tjänster. Underhållsverksamheten finansieras till del via banavgifter.

De finansiella förutsättningarna för Trafikverket åren 2023 till 2025 utgår från anslagsnivåer enligt budgetproposition 2022/23:1. Samtliga belopp nedan är i löpande priser. Trafikverket utgår från budgetpropositionen i planeringen men faktiska rammar och villkor på postnivå fastställs i regleringsbrevet för 2023 och kan därför komma att justeras. Även utfallet 2022 och eventuella ändringar av regleringsbrevet innevarande år kan påverka förutsättningarna kommande år.

De större förändringarna enligt budgetpropositionen 2023 som påverkar anslagstilldelningen sammanfattas enligt följande:

- Utvecklingsanslaget ökas med 1 000 miljoner kronor år 2023 på grund av omvärldsläget som ger prisökningar inom investeringsverksamheten. Medlen kommer att fördelas på anslagsposter i regleringsbrevet.
- Vägunderhåll erhåller 1 000 miljoner kronor år 2023 för att hantera ökade priser och stora behov. Detta finansieras delvis genom att 750 miljoner kronor omfördelas från järnvägsunderhåll.
- Civilt försvar och krisberedskap inom transportområdet tillförs 300 miljoner kronor år 2023. Detta finansieras delvis genom att 100 miljoner kronor som tidigare avsatts för nationellt biljettsystem omfördelas till civilt försvar. Från och med år 2024 erhåller civilt försvar 200 miljoner kronor per år. Medlen ska fördelas mellan de ansvariga myndigheterna inom transportområdet. Trafikverket erhåller också 7,5 miljoner kronor inom civilt försvar från 2023 och framåt för Trafikverkets uppgifter som sektorsansvarig myndighet.
- Beredskapsflygplatser ökas med 60,5 miljoner kronor per år från år 2023 för att tillgodose behovet av samhällsviktig luftfart.
- Trafikavtal ökas med 50 miljoner år 2023 för att hantera ökade drivmedelskostnader för framförallt Gotlandstrafiken. Anslaget ökas också med 10 miljoner kronor 2023 och 60 miljoner kronor 2024 och framåt för att Trafikverket ska kunna inleda upphandling av nya avtal inom luftfartsområdet.
- Administrationsanslaget ökas med 15 miljoner kronor år 2023, 15 miljoner kronor 2024 och 10 miljoner kronor år 2025 för att Trafikverket ska arbeta med att bland annat förbättra den långsiktiga kompetensförsörjningen med särskilt fokus på järnvägssektorn. Finansiering sker genom att motsvarande medel flyttas från utvecklingsanslaget.

- Anslaget från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ökas med 400 miljoner kronor 2023–2025, då tilldelningen av medel från EU kommer att öka jämfört med tidigare.
- Forskning och innovation samlas inom utvecklingsanslaget för att skapa en enklare och effektivare hantering och styrning av resurser. Det innebär att medel flyttas från vidmakthållandeanslaget.
- Regeringen gör en satsning på laddinfrastruktur genom att förstärka Klimatklivet och anslag Laddinfrastruktur. Det är inte klart om delar av dessa tillfaller Trafikverket.
- I budgetpropositionen för 2023 görs även beräkningar av pris- och löneomräkningens (PLO) effekter på Trafikverkets anslag för 2024–2025. Dock är det i dagsläget endast preliminära PLO-effekter och för 2024 bedöms PLO fastställas under första halvåret 2023.

Av bilaga 1 framgår finansieringen, delen anslag och lån.

## 10. Bilagor

### Bilaga 1 Finansiering, delen anslag och lån 1 (2)

Miljoner kronor	Prognos 2022 <sup>1)</sup>	UB	Indrag sparande	Anvisat 2023	Budget 2023	UB	Anvisat 2024	Budget 2024	UB	Anvisat 2025	Budget 2025	UB
Administration <sup>3)</sup>	1 420	48	-5	1 443	1 474	12	1 457	1 476	-7	1 468	1 473	-12
Utveckling av statens infrastruktur	30 805	6 407	-172	32 609	38 342	502	33 512	33 621	393	35 031	35 144	280
<b>Större investeringar i nationell plan</b>	<b>18 900</b>	<b>406</b>	<b>0</b>	<b>19 336</b>	<b>20 336</b>	<b>-594</b>	<b>20 641</b>	<b>20 641</b>	<b>-594</b>	<b>21 731</b>	<b>21 731</b>	<b>-594</b>
Väginvesteringar <sup>3)</sup>	4 000	1 061		4 091	5 091	61	4 511	4 511	61	3 500	3 500	61
Järnvägsinvesteringar <sup>2)</sup>	14 400	-798		14 194	14 194	-798	15 123	15 123	-798	17 350	17 350	-798
Sjöfartsinvesteringar <sup>3)</sup>	500	143		1 051	1 051	143	1 007	1 007	143	881	881	143
<b>Övriga investeringar <sup>3)</sup></b>	<b>4 550</b>	<b>4 063</b>		<b>4 406</b>	<b>7 706</b>	<b>763</b>	<b>4 476</b>	<b>4 477</b>	<b>762</b>	<b>4 573</b>	<b>4 573</b>	<b>762</b>
Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	3 800	716		3 406	3 706	416	3 476	3 477	415	3 573	3 573	415
Stads miljövätal	750	3 347		1 000	4 000	347	1 000	1 000	347	1 000	1 000	347
<b>Investeringar i regional plan</b>	<b>3 100</b>	<b>1 591</b>		<b>3 515</b>	<b>4 812</b>	<b>294</b>	<b>3 443</b>	<b>3 443</b>	<b>294</b>	<b>3 687</b>	<b>3 687</b>	<b>294</b>
<b>Övrig verksamhet</b>	<b>2 365</b>	<b>220</b>	<b>-172</b>	<b>2 597</b>	<b>2 609</b>	<b>36</b>	<b>2 433</b>	<b>2 541</b>	<b>-72</b>	<b>2 521</b>	<b>2 634</b>	<b>-185</b>
Planering, stöd och myndighetsutövning <sup>3)</sup>	1 321	200	-156	1 512	1 524	32	1 372	1 480	-76	1 384	1 462	-154
Forskning och innovation	386	0		434	434	0	351	351	0	427	427	0
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	552	0		521	521	0	521	521	0	521	521	0
Civilt försvar <sup>3)</sup>	106	20	-16	130	130	4	189	189	4	189	224	-31
<b>Räntor och återbetalning av lån <sup>3)</sup></b>	<b>1 890</b>	<b>127</b>	<b>0</b>	<b>2 755</b>	<b>2 879</b>	<b>3</b>	<b>2 519</b>	<b>2 519</b>	<b>3</b>	<b>2 519</b>	<b>2 519</b>	<b>3</b>
Räntor och återbetalning av lån för vägar	290	5		389	394	0	346	346	0	346	346	0
Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	1 600	122		2 366	2 485	3	2 173	2 173	3	2 173	2 173	3
Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	29 886	3 617	0	30 796	33 038	1 375	31 327	31 326	1 376	31 956	31 956	1 376
<b>Vidmakthållande väg</b>	<b>16 537</b>	<b>-421</b>		<b>16 205</b>	<b>15 767</b>	<b>17</b>	<b>16 524</b>	<b>16 523</b>	<b>18</b>	<b>17 203</b>	<b>17 203</b>	<b>18</b>
Drift och underhåll av vägar <sup>2)</sup>	13 628	-500		13 228	12 719	9	13 506	13 506	9	14 409	14 409	9
Bärlighet och tjälsäkning av vägar	1 529	0		1 658	1 658	0	1 718	1 717	1	1 611	1 611	1
Bidrag för drift av enskild väg <sup>3)</sup>	1 380	79		1 319	1 390	8	1 300	1 300	8	1 183	1 183	8
<b>Vidmakthållande järnväg <sup>3)</sup></b>	<b>13 042</b>	<b>4 038</b>	<b>0</b>	<b>14 288</b>	<b>16 968</b>	<b>1 358</b>	<b>14 496</b>	<b>14 496</b>	<b>1 358</b>	<b>14 440</b>	<b>14 440</b>	<b>1 358</b>
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	12 580	3 877		13 788	16 468	1 197	14 496	14 496	1 197	14 440	14 440	1 197
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg, RRF	462	161		500	500	161			161			161
Forskning och innovation	307	0		303	303	0	307	307	0	313	313	0
Overskott från Trängselskatt Stockholm <sup>3)</sup>	1 986	9		1 492	1 492	9	1 864	1 864	9	1 894	1 894	9
Overskott från Trängselskatt Göteborg	933	0		744	744	0	835	835	0	842	842	0
stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>3)</sup>	651	289		150	150	289	150	150	289	150	150	289
Driftbidrag till icke statliga flygplatser <sup>3)</sup>	256	2	-2	88	88	0	88	88	0	88	88	0
Trafikavtal <sup>3)</sup>	1 090	148	-148	1 038	1 038	0	898	898	0	946	946	0
Sjöfartsstöd <sup>3)</sup>	1 350	200	-200	1 600	1 600	0	1 650	1 650	0	1 700	1 700	0
Internationell tågtrafik <sup>3)</sup>	36	9		95	95	9	95	95	9	95	95	9
Bidrag för att upprätthållande av kollektivtrafik <sup>4)</sup>	1 000	0				0			0			0
Klimatpremier (Utgiftsomr 20 Allmän miljö- och naturvård) <sup>5)</sup>	30	120	-120	100		100	100		200			200
Laddinfrastruktur (Utgiftsomr 21 Energi) <sup>4)</sup>	25	24	-24			0			0			0
<b>SUMMA</b>	<b>69 468</b>	<b>10 872</b>	<b>-670</b>	<b>70 155</b>	<b>78 061</b>	<b>2 296</b>	<b>71 976</b>	<b>72 003</b>	<b>2 269</b>	<b>74 170</b>	<b>74 288</b>	<b>2 151</b>

Anvisat i bilagan avser Budgetproposition 2021/22:1 och budgeten motsvarar Block 2, hänsyn är inte tagen till den nya budgetpropositionen. Tabellen avser alla Trafikverkets anslag.

1) Arbetsversion av prognos till departementet november 2022.

2) Principen för utnyttjad anslagskredit är återbetalning nästkommande år. Med anledning av ovanstående text är detta inte omhändertaget vid detta tillfälle.

3) Anslagsbehållning till kommande år är begränsad utifrån villkor i nuvarande regleringsbrev. Allt, inget eller 3%.

4) Anslaget avslutas 2022.

5) Förordning saknas för förbrukande av anslaget.

Miljoner kronor	Prognos 2022 <sup>1)</sup>	2023	2024	2025
Skuld vid årets början	48 536	54 562	56 723	58 097
Planerad upplåning	7 614	4 606	3 332	3 694
Planerad amortering	-1 587	-2 446	-1 958	-1 827
<b>Utgående skuld</b>	<b>57 737</b>	<b>61 614</b>	<b>62 013</b>	<b>63 618</b>

1) Prognos per oktober 2022 uppdaterad med rapporterade avvikelser till och med oktober exkl anläggningsstillgångar.

Bilaga 1 Finansiering, budgetproposition 2022/23:1 2 (2)

Miljoner kronor	Anvisat 2023	Anvisat 2024	Anvisat 2025
Administration	1 455	1 486	1 507
Utveckling av statens infrastruktur	33 930	35 086	38 316
<b>Större investeringar i nationell plan</b>	<b>19 495</b>	<b>21 673</b>	<b>24 584</b>
Väginvesteringar	4 122	4 840	4 760
Järnväginvesteringar	14 307	15 752	18 591
Sjöfartsinvesteringar	1 066	1 081	1 233
<b>Övriga investeringar</b>	<b>4 086</b>	<b>4 089</b>	<b>4 233</b>
Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	3 311	3 546	3 688
Stadsmiljöavtal	775	543	545
<b>Investeringar i regional plan</b>	<b>3 542</b>	<b>3 695</b>	<b>3 815</b>
<b>Övrig verksamhet</b>	<b>3 053</b>	<b>3 110</b>	<b>3 165</b>
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 409	1 457	1 510
Forskning och innovation	662	684	680
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	591	591	591
Civilt försvar	391	378	384
<b>Räntor och återbetalning av lån</b>	<b>2 754</b>	<b>2 519</b>	<b>2 519</b>
Räntor och återbetalning av lån för vägar	389	346	346
Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	2 365	2 173	2 173
<b>Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur</b>	<b>30 951</b>	<b>32 970</b>	<b>36 126</b>
<b>Vidmakthållande väg</b>	<b>17 315</b>	<b>17 555</b>	<b>19 170</b>
Drift och underhåll av vägar	14 317	14 244	15 584
Bärighet och tjälsäkring av vägar	1 670	1 825	2 044
Bidrag för drift av enskild väg	1 328	1 486	1 542
<b>Vidmakthållande järnväg</b>	<b>13 636</b>	<b>15 415</b>	<b>16 956</b>
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	13 136	15 415	16 956
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg, RRF	500		
<b>Forskning och innovation</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Overskott från Trängselskatt Stockholm</b>	<b>1 548</b>	<b>1 924</b>	<b>1 952</b>
<b>Overskott från Trängselskatt Göteborg</b>	<b>796</b>	<b>889</b>	<b>897</b>
Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550	550	550
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	151	149	149
Trafikavtal	1 098	958	1 006
Sjöfartsstöd	1 600	1 650	1 700
Internationell tågtrafik	95	95	95
Bidrag för att upprätthållande av kollektivtrafik			
Klimatpremier (Utgiftsomr 20 Allmän miljö- och naturvård)	100	100	
Laddinfrastruktur (Utgiftsomr 21 Energi)			
<b>SUMMA</b>	<b>72 274</b>	<b>75 857</b>	<b>82 298</b>

Anvisat avser Budgetproposition 2022/23:1

## Bilaga 2 Kontogrupperbudget

Miljoner kronor	Utfall 2021	Utfall 202111- 202210	Budget 2023	Budget 2024	Budget 2025
<b>Intäkter</b>					
Fakturerade intäkter	-6 486	-7 299	-8 258	-7 802	-7 767
Bidragsintäkter	-1 583	-1 646	-1 300	-2 438	-1 687
<b>Summa intäkter</b>	<b>-8 069</b>	<b>-8 946</b>	<b>-9 557</b>	<b>-10 240</b>	<b>-9 454</b>
<b>Kostnader</b>					
Entreprenader, projektering, material och mark	51 976	54 752	56 763	51 036	52 053
Egen och inhyrd personal	9 335	9 647	10 374	10 865	10 965
Externa kostnader	5 641	6 550	7 513	6 851	7 010
Lämnade bidrag	11 949	13 573	13 037	13 015	13 445
Avskrivningar, finansiella kostnader mm	652	728	2 152	1 955	2 129
<b>Summa kostnader</b>	<b>79 552</b>	<b>85 250</b>	<b>89 838</b>	<b>83 721</b>	<b>85 602</b>
<b>TOTAL NETTOKOSTNAD</b>	<b>71 483</b>	<b>76 304</b>	<b>80 280</b>	<b>73 481</b>	<b>76 147</b>

Tabellen är exklusive resultatenheter med undantag för Fordonsresurser. Tabellen är exklusive amorteringar, produktionshjälpmedel och ej fördelade medel enligt budgetproposition 2022/23:1

## Bilaga 3 namngivna investeringsobjekt i nationell plan

Investeringsobjekt i nationell plan 2022–2033 med ÖFT. Fördelad på pågående objekt och objekt i byggstartsgrupp 2022–2025 respektive 2026–2028 samt föreslagna tidigareläggningar av objekt med byggstart 2028–2029.

### Pågående objekt, 1 (2)

Objekt	Trafikslag (1)	Byggstart			Öppnas för trafik						
		Pågår	2022-2024	2025-2027	2028-2029 (2)	2023	2024	2025	2026	2027	2028->
Kapacitetsåtgärder i Skåne	J	X					X				
LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	J	X							X		
Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	J	X						X			
ERTMS utveckling	J	X							X		
ERTMS, Nord, Malmbanan	J	X									X
ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	J	X									X
ERTMS, TC Malmö	J	X									X
Falköping-Sandhem-Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet	J	X				X					
Fjärrstyrning av järnväg	J	X								X	
Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår	J	X				X					
Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	J	X				X					
Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	J	X					X				
Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	J	X								X	
Gävle hamn, järnvägsanslutning	J	X							X		
Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och	J	X				X					
Hagalund, tunnelbanestation	J	X									X
Kil-Laxå, mötesstationer	J	X				X					
Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	J	X									X
Kattegattleden	V	X				X					
Kraftförsörjning	J	X									X
Laxå – Arvika, ökad kapacitet	J	X							X		
Lund (Högevall) - Flackarp, fyrespår	J	X				X					
Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	J	X						X			
Nationellt tågledningssystem	J	X					X				
Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	J	X					X				
Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassificering	J	X									X
Olskroken, Planskildhet	J	X							X		
Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor	J	X									X
Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	J	X								X	
Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	J	X					X				
Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	J	X				X					

1) V=nationell väg, J=järnväg, S=sjöfart

2) Byggstartsgrupp 2028-2029, inkluderar objekt med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022-2027. Angiven byggstartsgrupp baseras på senast inrapporterade byggstart (Nationell plan 2022-2033).

## Bilaga 3

### Pågående objekt, 2 (2)

Objekt	Trafikslag (1)	Byggstart			Öppnas för trafik						
		Pågår	2022-2024	2025-2027	2028-2029 (2)	2023	2024	2025	2026	2027	2028=>
Teletransmissionsanläggning	J	X									X
Tomtebodavägen, ökad kapacitet	J	X									X
Tvåspårsväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	J	X					X				
Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	J	X				X					
Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	J	X					X				
Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning	J	X						X			
Västsvenska paketet järnväg	J	X							X		
Åstorp-Hässleholm, 160 km/tim	J	X					X				
Ängelholm-Maria, dubbelspårutbyggnad (inkl. Romaresväg)	J	X					X				
Södertälje Sluss, Mälaren	S	X						X			
E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	V	X					X				
E16 Borlänge-Djurås	V	X									X
E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	V	X						X			
E20 Förbi Skara	V	X					X				
E20 Vårgårda - Vara	V	X					X				
E22 Lösen -Jämjö	V	X						X			
E4 Förbifart Stockholm	V	X									X
E4 Ljungby- Toftanäs	V	X						X			
E4 Salmis - Haparanda	V	X					X				
E4/E12 Umeå	V	X					X				
E4/E20 Tomtebodavägen, ITS	V	X					X				
E45/Rv70 genom Mora steg 1-3	V	X						X			
E6.20 Hisingsleden, Södra delen	V	X						X			
E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	V	X									X
Elvåg, pilotsträcka	V	X						X			
Göteborg cykelobjekt	V	X									X
Helsingborg cykelobjekt	V	X								X	
Helsingborg, Kollektivtrafik	V	X									X
Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	V	X								X	
Malmö cykelobjekt	V	X									X
Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	V	X									X
Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	V	X					X				
Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen	V	X						X			
Rv 56 Katrineholm - Bie	V	X						X			
Stockholm, cykelobjekt	V	X									X
Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	V	X								X	
Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	V	X						X			
Västsvenska paketet väg	V	X									X

1) V=nationell väg, J=järnväg, S=sjöfart

2) Byggstartsgrupp 2028-2029, inkluderar objekt med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022-2027. Angiven byggstartsgrupp baseras på senast inrapporterade byggstart (Nationell plan 2022-2033).

## Objekt med planerad byggstart 2022–2024

Objekt	Trafikslag (1)	Byggstart			Öppnas för trafik						
		Pågår	2022-2024	2025-2027	2028-2029 (2)	2023	2024	2025	2026	2027	2028=>
FRMCS (Järnvägs kommunikationssystem) tunnel	J	X									X
Förtätning av GSM-R (Järnvägs kommunikationssystem)	J	X									X
Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	J	X									X
Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	J	X									X
Årstaberget-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	J	X			X						
Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	S	X									X
E10, Awakko–Lappeasuaudo	V	X						X			
E10, Morjärv - Svartbyn	V	X								X	
E22 Fjälkinge–Gualöv	V	X					X				
E22 Trafikplats Ideon	V	X								X	
E22 Trafikplats Lund S	V	X								X	
E45 Tösse-Åmål	V	X					X				
Göteborg, Citybuss Backa-stråket	V	X						X			
Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	V	X									X
Rv 25 Österleden i Växjö	V	X					X				
Rv 40 Nässjö-Eksjö	V	X					X				
Rv 56 Sala - Heby 2+1	V	X						X			

1) V=nationell väg, J=järnväg, S=sjöfart

2) Byggstartsgrupp 2028-2029, inkluderar objekt med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022-2027  
Angiven byggstartsgrupp baseras på senast inrapporterade byggstart (Nationell plan 2022-2033).



## Objekt med planerad byggstart 2025–2027

Objekt	Trafikslag (1)	Byggstart			Öppnas för trafik						
		Pågår	2022-2024	2025-2027	2028-2029 (2)						
			2023	2024	2025	2026	2027	2028=>			
Laxå, bangårdsombyggnad	J			X						X	
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	J			X							X
Sundsvall-Ange, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg	J			X					X		
Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	J			X			X				
Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	J			X			X				
ERTMS, TC Stockholm Gävle	J			X							X
Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	J			X							X
Hagalund, bangårdsombyggnad	J			X							X
Heby Mötesspår	J			X				X			
Högsjö västra, förbigångsspår	J			X				X			
Katrineholm, förbigångsspår	J			X							X
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	J			X							X
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	J			X				X			
Malmöpendeln Lommabanan – etapp 2	J			X				X			
Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	J			X							X
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	J			X							X
Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	J			X							X
Uppsala, Plankorsningar	J			X						X	
Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	J			X						X	
Ange-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	J			X				X			
Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	J			X							X
Farled Södertälje-Landsort	S			X							X
Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled	S			X							X
E45 Vattnäs-Trunna	V			X							X
E20 Förbi Mariestad	V			X							X
E20 Götene - Mariestad	V			X							X
E22 Förbi Söderköping	V			X							X
E22 Ronneby Ö - Nättraby	V			X							X
E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering	V			X							X
E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	V			X							X
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	V			X							X
E45 Rengsjön-Älvros	V			X				X			
E45 Säffle - Valnäs	V			X							X
E65 Svedala-Böringe	V			X						X	
Rv 26 Mullsjö - Slättäng	V			X							X
Rv 40 förbi Eksjö	V			X							X
Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	V			X							X

1) V=nationell väg, J=järnväg, S=sjöfart

2) Byggstartsgroup 2028-2029, inkluderar objekt med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022-2027. Angiven byggstartsgroup baseras på senast inrapporterade byggstart (Nationell plan 2022-2033).

## Objekt med planerad byggstart 2028–2033 med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022–2028, 1 (2)

Objekt	Trafikslag (1)	Byggstart				Öppnas för trafik					
		Pågår	2022-2024	2025-2027	2028-2029 (2)	2023	2024	2025	2026	2027	2028=>
Alvesta, triangelspår	J				X						X
Blekinge kustbana. Mötesspår och hastighetshöjning (Ettapp1)	J				X						X
E10 Kauppinen-Kiruna mötteseparering	V				X						X
E18 Valnäs-Riksgränsen, deletapp Töcksfors-Bäckevarv. Ombyggnad 2+1	V				X						X
E20, Trafikplats Hovsjö	V				X						X
E22 Förbi Bergkvara	V				X						X
E22 Gladhammar-Verkeback	V				X						X
E4 Broänge-Daglösten mötteseparering	V				X						X
E4 Daglösten-Ljusvattnet mötteseparering	V				X						X
E4 förbifart Skellefteå	V				X						X
E4 Kongberget-Gnarp	V				X						X
E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta	V				X						X
E4 Trpl Ljungarum, genomgående körfält	V				X						X
E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	V				X						X
ERTMS, TC Boden Ånge	J				X						X
ERTMS, TC Göteborg	J				X						X
Frövi bangårdsombyggnad	J				X						X
Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder (4)	J				X			X			
Göteborg-Borås, del av nya stambanor	J				X						X
Halmstad C/bangård	J				X						X
Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	J				X						X
Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	J				X						X
Införande av FRMCS	J				X						X
Kiruna ny järnvägsstation, alternativ Väst till nya centrum2	J				X						X
Kust-till-kustbanan, Dubbelspår Växjö-Räppe (etapp 1 av dubbelspår Växjö-Alvesta)	J				X						X
LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg, etapp 1	J				X						X
LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg, etapp 2	J				X						X
LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg, etapp 3	J				X						X

1) V=nationell väg, J=järnväg, S=sjöfart

2) Byggstartsgrupp 2028-2029, inkluderar objekt med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022-2027. Angiven byggstartsgrupp baseras på senast inrapporterade byggstart (Nationell plan 2022-2033).

3) Byggstart beslutas senare

4) Tidigareläggs

Objekt med planerad byggstart 2028–2033 med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022–2028, 2 (2)

Objekt	Trafikslag (1)	Byggstart			Öppnas för trafik						
		Pågår	2022-2024	2025-2027	2028-2029 (2)	2023	2024	2025	2026	2027	2028=>
Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1) (4)	J				X					X	
Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	J				X						X
Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32,5 ton	J				X						X
Malmbanan Svappavaara –Kiruna Stax 32,5 ton	J				X						X
Malmbanan, Boden–Gällivare, stängsel och viltpassager	J				X						X
Malmbanan, Harträsk, förlängning mötesstation (4)	J				X					X	
Malmbanan, Murjek, förlängning mötesstation (4)	J				X					X	
Malmbanan, Nuortikon, förlängning mötesstation (4)	J				X					X	
Malmbanan, Näsberg, förlängning mötesstation (4)	J				X			X			
Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	J				X						X
Maria - Helsingborg C, dubbelspår	J				X(3						X
Markarydsbanan/Knäred mötesspår	J				X						X
Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	J				X						X
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	J				X						X
Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	J				X(3						X
Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	J				X						X
Räppe, ny station	J				X						X
SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	J				X						X
Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	J				X						X
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	J				X						X
Väröbacka Station	J				X						X
Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet	J				X						X
Ådalsbanan, Västerasby vändslinga	J				X						X
Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana (Sydostlänken, etapp 1 & 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana	J				X(3						X
Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder	J				X						X
Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	S				X						X
Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk	V				X						X
Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	V				X						X
Järnvägen med överdäckning av E45	V				X						X
Rv 25 Nybro, Trafikplats Glasporten	V				X						X
Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	V				X(3						X

1) V=nationell väg, J=järnväg, S=sjöfart

2) Byggstartsgrupp 2028-2029, inkluderar objekt med föreslagen tidigareläggning av byggstart till perioden 2022-2027. Angiven byggstartsgrupp baseras på senast inrapporterade byggstart (Nationell plan 2022-2033).

3) Byggstart beslutas senare

4) Tidigareläggs

## Bilaga 4 Reinvesteringsobjekt över 30 miljoner kronor

Objekt	Trafikslag (1)	Utförs 2023	Utförs 2024	Utförs 2025	Utförs 2026	Utförs 2027	Utförs 2028=>
Uddevalla - Strömstad, Kontaktledning	J			X	X	X	
Uppsala-Sala-Avesta/Krylbo, Spår och växelbyte	J		X	X	X		
Uppsala-Avesta/Krylbo, Kontaktledning	J	X	X	X	X		
Siljansbanan, Kontaktledning	J				X	X	X
Hallsberg-Frövi, Kontaktledning	J						X
Örebro - Frövi, Spår- och växelbyte	J	X					
Sävenäs rangerbangård	J			X	X	X	X
Falköping-Nässjö, Kontaktledning	J						X
Hillared-Hestra, Spår- och växelbyte	J						X
Boden- Harträsk, Spår- och växelbyte	J				X	X	
Gällivare-Råtsi, Spår- och växelbyte	J			X	X		
Boden-Murjek, Murjek-Gällivare, Kontaktledning	J				X	X	X
Västerås-Kungsängen, Signalställverk	J					X	X
Frövi-Köping, Hovsta-Jädersbruk, Signalställverk	J						X
Tillberga-Jädersbruk, Eskilstuna-Kolbäck, Spår- och växelbyte	J			X	X		
Åmål-Mellerud, Spår och växelbyte	J				X	X	
Åmål - Kil, Kontaktledning	J						X
Piteå- och Skellefteåbanan, Spårbyte	J		X	X			
Bräcke-Vännäs (Stambanan genom övre norrland), Kontaktledning	J				X	X	X
Vännäs-Boden S, Kontaktledning	J						X
Linköping-Västervik, Bjärka-Säby-Rimtorsa, Radioblockeringssystem	J	X	X	X	X		
Katrineholm-Åby-Mjölby, Kontaktledning	J						X
Älmhult-Hässleholm, kontaktledning	J	X	X	X			
Laxå - Kil, spår och växelbyte	J	X					
Alingås-Olskroken, kontaktledning	J		X	X	X		
Falköping-Alingsås, kontaktledning	J					X	X
Järna-Sköldinge, kontaktledning	J						X
Hallsberg-Sköldinge Ktl-upprustning	J				X	X	X
Västeråsby-Långsele, Spårbyte	J	X					
Vänerns Trollhättekanal, Brobyte	J		X	X			
E4, ITS Essingeleden	V	X					
E22, Bro över Helge å Kristianstad	V	X	X	X			
Väg 222, Skurubroarna	V	X	X	X	X		
Väg 841 Stäketbron	V	X	X				
Väg 263, Erikssundsbron	V	X	X				
E22, Yttre ringvägen Malmö, Motorväg(betongväg)	V	X	X	X	X	X	
E4, Ölmstad-Huskvarna, motorväg (södergående riktning)	V	X	X	X	X	X	
Ä4, Östergötland Linköping-Norrköping, motorväg (åtgärd i en körriktning)	V			X	X	X	X
E6, Getinge-Falkenberg, motorväg (betongväg med körfält i vardera körriktning)	V			X	X	X	X
E18, Länsgräns-TPL Jakobsberg, motorväg	V			X	X	X	X

1) V= nationell väg, J= järnväg, S= sjöfart

## Bilaga 5 Resultatbudget för resultatenheter

Miljoner kronor	Färjerederiet	Förrarprov	Fordons- resurser	Trafikverks- skolan	Totalt
<b>Prognos 2022 (2022-08-31)</b>					
<i>Intäkter</i>	1 049	734	86	143	2 011
<i>Anslag</i>	0	7	6	0	13
<i>Kostnader</i>	-1 026	-738	-72	-142	-1 978
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>40</b>
<i>- varav externa försäljning</i>	-4	0	0	0	-4
<b>Budget 2023</b>					
<i>Intäkter</i>	1 157	765	188	145	2 255
<i>Anslag</i>	0	7	25	0	32
<i>Kostnader</i>	-1 119	-763	-201	-141	-2 224
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>-38</b>	<b>9</b>	<b>-13</b>	<b>3</b>	<b>-39</b>
<i>- varav externa försäljning</i>	-1	0	0	0	-1
<b>Budget 2024</b>					
<i>Intäkter</i>	1 194	765	191	146	2 296
<i>Anslag</i>	0	7	25	0	32
<i>Kostnader</i>	-1 152	-786	-213	-141	-2 292
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>-42</b>	<b>-14</b>	<b>-22</b>	<b>5</b>	<b>-73</b>
<i>- varav externa försäljning</i>	-1	0	0	0	-1
<b>Budget 2025</b>					
<i>Intäkter</i>	1 237	765	191	148	2 341
<i>Anslag</i>	0	7	25	0	32
<i>Kostnader</i>	-1 192	-803	-213	-143	-2 351
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>-45</b>	<b>31</b>	<b>-22</b>	<b>5</b>	<b>-32</b>
<i>- varav externa försäljning</i>	-1	0	0	0	-1

# Bilaga 6 Budget per organisationsdel

2023

2023, miljoner	E	FP	FR	GD	HR	IKT	IL	IR	IV	JP	KM	NS	PL	PR	TR	UH	US	Z	Totalt		
<b>FOI-verksamhet</b>																					
FOIU																			737	737	
FOIV																			434	434	
																			303	303	
<b>Investerings verksamhet</b>				21																	
KOLL													38 399							38 420	
L33													3 996							3 996	
LCEF													580							580	
NJVJG													-360							-360	
NSIO													14 194							14 194	
NVAG													1 051							1 051	
REGINV													5 091							5 091	
SINV				21									4 665							4 665	
SPE													3 685							3 706	
SPEA													3 820							3 820	
TRAG													130							130	
TRAS													95							95	
													1 452							1 452	
<b>Underhålls verksamhet</b>				4	15	240							1 964		0	24 814				-7	27 029
B43				0	15	185							6			14 236					14 441
BAR													1 644								1 644
DRIF				4		51							254			10 019					10 328
RRF																500					500
SPE													21								21
TRAG													39								39
TRAGA																					22
TRASA						4															31
VAGA																					7
																					-7
																					0
<b>Löpande verksamhet</b>	2 078	7	0	48	805	1 951	134	16	586	75	158	33	6 088	119	-316	3 042	46	2 922	17 792		
ADM10	216			46	190	173	99	16	59	30	121	14	292	52	74	64	40	-13	1 474		
AMOR																			394	394	
B20													151						370	521	
B43	125				63	726	15		54	7	13		872		-638	813	0	-23	2 027		
B44																			2 485	2 485	
BAR									13				2							14	
CIFÖ				2	7	31	4		2	1	6		62	2	2	11				130	
D3													1 038							1 038	
D4													69							69	
D5													10							10	
D7													10							10	
DRIF	51				2	411	15		6	11	9		1 025		246	673		-57	2 391		
EV																1 390				1 390	
ITT													95							95	
KOLL													4							4	
L33																				9	
L50	1 654																			1 654	
PLAN	30	7			17	19			408	27	9	19	750	65		92	6	83	1 531		
REGINV							1		44				104						-3	147	
SFST													1 600						0	1 600	
SPE																				57	
TEN																				150	
TRAG																				588	
TRAGA													1							1	
TRASA						1							4							5	
Y10	2				525	590							1							-1 118	
<b>Totalsumma</b>	<b>2 078</b>	<b>7</b>	<b>25</b>	<b>48</b>	<b>819</b>	<b>2 191</b>	<b>134</b>	<b>16</b>	<b>586</b>	<b>75</b>	<b>158</b>	<b>33</b>	<b>46 451</b>	<b>119</b>	<b>-316</b>	<b>27 857</b>	<b>783</b>	<b>2 915</b>	<b>83 979</b>		

Bilaga 6, forts

2024

2024, miljoner	E	FP	FR	GD	HR	IKT	IL	IR	IV	JP	KM	NS	PL	PR	TR	UH	US	Z	Totalt				
<b>FOI- verksamhet</b>																							
FOIU																		658	658				
FOIV																		307	307				
<b>Investerings verksamhet</b>				<b>21</b>																			
KOLL																		33 660	33 681				
L33																		996	996				
NJVG																		232	232				
NSJO																		15 123	15 123				
NVAG																		1 007	1 007				
REGINV																		4 511	4 511				
SINV																		3 287	3 287				
SPE				21														3 456	3 477				
SPEA																		2 938	2 938				
TRAG																		18	18				
TRASA																		268	268				
TRAS																		1 824	1 824				
<b>Underhålls verksamhet</b>																							
B43				4	14	188												2 070	-7	25 655			
BAR				0	14	147														12 581	12 742		
DRIF				4		41														1 703	1 703		
TRAG																				284	11 071		
TRAGA																				83	83		
TRASA																					22	22	
VAGA																					35	35	
																					7	-7	0
<b>Löpande verksamhet</b>	<b>2 016</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>834</b>	<b>1 996</b>	<b>136</b>	<b>17</b>	<b>595</b>	<b>77</b>	<b>163</b>	<b>33</b>	<b>5 767</b>	<b>115</b>	<b>-286</b>	<b>2 937</b>	<b>47</b>	<b>2 503</b>	<b>17 006</b>				
ADM10	205			46	190	175	99	17	59	30	125	14	289	52	74	64	40	-3	1 476				
AMOR																			346	346			
B20																			151	370	521		
B43	104				65	737	16		51	8	13		598		-622	787	0	-2	1 754				
B44																				2 173	2 173		
BAR									13				2									14	
CIFÖ				3	27	40	6		3	1	7		81	2	5	14				0	189		
D3													871							27	898		
D4													69									69	
D5													10									10	
D7													10									10	
DRIF	40				2	416	15		6	11	9		1 050		258	677				-48	2 435		
EV																1 300						1 300	
ITT													95									95	
KOLL													4									4	
L33																						12	
L50	1 639																					12	
PLAN	27	7			17	26			412	27	9	19	780	61	0	95	6	1	1 487				
REGINV							1		51				104									156	
SFST													1 650									0	
SPE																						150	
TEN																						150	
TRAG																						462	
TRAGA													1									1	
TRASA							1						4									5	
Y10	2				532	601							1									-1 135	
<b>Totalsumma</b>	<b>2 016</b>	<b>7</b>	<b>25</b>	<b>49</b>	<b>848</b>	<b>2 184</b>	<b>136</b>	<b>17</b>	<b>595</b>	<b>77</b>	<b>163</b>	<b>33</b>	<b>41 498</b>	<b>115</b>	<b>-286</b>	<b>26 323</b>	<b>705</b>	<b>2 496</b>	<b>76 999</b>				

Bilaga 6, forts

2025

2025, miljoner	E	FP	FR	GD	HR	IKT	IL	IR	IV	JP	KM	NS	PL	PR	TR	UH	US	Z	Totalt
<b>FOI-verksamhet</b>																			
FOIU																		740	740
FOIV																		313	313
<b>Investerings verksamhet</b>			21										35 508						35 529
KOLL													996						996
NJVJG													17 350						17 350
NSIO													881						881
NVAG													3 500						3 500
REGINV													3 533						3 533
SINV			21										3 552						3 573
SPE													3 381						3 381
TRAG													465						465
TRAS													1 849						1 849
<b>Underhålls verksamhet</b>			4		14	192							1 841			24 144		-7	26 187
B43			0		14	146										12 435			12 594
BAR													1 595						1 595
DRIF			4			41							241			11 651			11 937
TRAGA																22			22
TRAS													5						5
TRASA						5										30			35
VAGA																7		-7	0
<b>Löpande verksamhet</b>	1 706	7		49	863	2 053	136	17	591	76	163	33	5 846	116	-174	2 793	47	2 544	16 867
ADM10	200			46	190	175	99	17	59	30	125	14	289	52	74	64	40	-3	1 473
AMOR																		346	346
B20													151					370	521
B43	104				69	749	16		47	7	13		598		-513	759	0	-2	1 846
B44																		2 173	2 173
BAR									15				2						16
CIFÖ				3	27	54	6		3	1	7		100	3	5	15			224
D3													871					75	946
D4													69						69
D5													10						10
D7													10						10
DRIF	40				2	419	15		6	11	9		1 074		261	678		-44	2 472
EV																1 183			1 183
ITT													95						95
KOLL													4						4
L50	1 335																		1 335
PLAN	25	7			17	26			412	27	9	19	765	61	0	95	6	0	1 469
REGINV							1		48				104						154
SFST													1 700						1 700
SPE																		313	313
TEN																		150	150
TRAG																		354	354
TRAGA													1						1
TRASA						1							4						5
Y10	2				558	628													-1 188
<b>Totalsumma</b>	<b>1 706</b>	<b>7</b>	<b>25</b>	<b>49</b>	<b>877</b>	<b>2 245</b>	<b>136</b>	<b>17</b>	<b>591</b>	<b>76</b>	<b>163</b>	<b>33</b>	<b>43 194</b>	<b>116</b>	<b>-174</b>	<b>26 937</b>	<b>787</b>	<b>2 537</b>	<b>79 323</b>



## Bilaga 7 Kontogrupperbudget per organisationsdel

VP 2023-2025 Budget 2023, m nkr	E	FR	GD	HR	IKT	IL	IR	IV	JP	KM	NS	PL	PR	TR	UH	US	Z	Totalsumma
<b>Intäkter</b>																		
Fakturerade intäkter	-1 447	-188	0	-187	-62	-1 921	0	-430	-2	-1	-2	-1 049	-308	-1 982	-480	-5	-194	-10 177
Bidragsintäkter	0	0	0	0	-20	0	0	-2	0	0	0	-1 175	-15	0	-55	-33	0	-1 300
<b>Summa intäkter</b>	<b>-1 447</b>	<b>-188</b>	<b>0</b>	<b>-187</b>	<b>-82</b>	<b>-1 921</b>	<b>0</b>	<b>-432</b>	<b>-2</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>	<b>-2 224</b>	<b>-323</b>	<b>-1 982</b>	<b>-535</b>	<b>-38</b>	<b>-194</b>	<b>-9 557</b>
<b>Kostnader</b>																		
Entreprenader, projektering, material och mark	0	34	0	0	448	2 380	0	15 572	0	0	991	986	15 385	0	20 966	2	0	58 683
Egen och inhyrd personal	351	40	46	249	1 100	217	15	1 526	72	142	534	1 140	2 221	1 907	1 840	118	-1 144	10 374
Externa kostnader	2 025	48	2	690	784	133	1	144	6	16	39	799	311	720	1 252	67	475	7 513
Lämnade bidrag	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	7	10 441	100	0	1 700	634	150	13 037
Avskrivningar, finansiella kostnader mm	13	80	0	65	143	13	0	6	0	1	0	30	15	120	57	0	1 609	4 171
<b>Summa kostnader</b>	<b>2 390</b>	<b>201</b>	<b>48</b>	<b>1 008</b>	<b>2 475</b>	<b>2 744</b>	<b>16</b>	<b>17 249</b>	<b>77</b>	<b>159</b>	<b>1 572</b>	<b>13 396</b>	<b>18 032</b>	<b>2 746</b>	<b>25 815</b>	<b>820</b>	<b>1 090</b>	<b>89 838</b>
<b>TOTAL NETTOKOSTNAD</b>	<b>943</b>	<b>13</b>	<b>48</b>	<b>821</b>	<b>2 392</b>	<b>823</b>	<b>16</b>	<b>16 818</b>	<b>76</b>	<b>158</b>	<b>1 570</b>	<b>11 172</b>	<b>17 709</b>	<b>764</b>	<b>25 280</b>	<b>783</b>	<b>896</b>	<b>80 280</b>

VP 2023-2025 Budget 2024, m nkr	E	FR	GD	HR	IKT	IL	IR	IV	JP	KM	NS	PL	PR	TR	UH	US	Z	Totalsumma
<b>Intäkter</b>																		
Fakturerade intäkter	-1 099	-191	0	-187	-60	-1 911	0	-385	-2	-1	-117	-1 100	-186	-1 887	-480	0	-197	-9 979
Bidragsintäkter	0	0	0	0	0	0	0	-7	0	0	-13	-2 334	0	0	-55	-29	0	-2 438
<b>Summa intäkter</b>	<b>-1 099</b>	<b>-191</b>	<b>0</b>	<b>-187</b>	<b>-60</b>	<b>-1 911</b>	<b>0</b>	<b>-392</b>	<b>-2</b>	<b>-1</b>	<b>-130</b>	<b>-3 434</b>	<b>-186</b>	<b>-1 887</b>	<b>-535</b>	<b>-29</b>	<b>-197</b>	<b>-10 240</b>
<b>Kostnader</b>																		
Entreprenader, projektering, material och mark	0	34	0	0	430	2 519	0	16 794	0	0	1 922	-2 684	13 163	0	18 858	0	0	53 213
Egen och inhyrd personal	310	42	47	251	1 140	223	15	1 689	73	150	577	1 161	2 313	1 938	1 912	118	-1 094	10 865
Externa kostnader	1 641	56	2	725	786	139	1	125	6	12	41	765	311	558	1 245	67	371	6 851
Lämnade bidrag	0	0	0	4	0	0	0	67	0	0	3	10 442	100	0	1 700	549	150	13 015
Avskrivningar, finansiella kostnader mm	13	82	0	57	148	16	0	4	0	1	0	31	0	135	69	0	1 400	3 821
<b>Summa kostnader</b>	<b>1 964</b>	<b>213</b>	<b>49</b>	<b>1 038</b>	<b>2 504</b>	<b>2 897</b>	<b>17</b>	<b>18 678</b>	<b>79</b>	<b>164</b>	<b>2 543</b>	<b>9 714</b>	<b>15 887</b>	<b>2 631</b>	<b>23 784</b>	<b>734</b>	<b>827</b>	<b>83 721</b>
<b>TOTAL NETTOKOSTNAD</b>	<b>866</b>	<b>22</b>	<b>49</b>	<b>851</b>	<b>2 444</b>	<b>986</b>	<b>17</b>	<b>18 287</b>	<b>77</b>	<b>163</b>	<b>2 413</b>	<b>6 279</b>	<b>15 701</b>	<b>744</b>	<b>23 249</b>	<b>705</b>	<b>630</b>	<b>73 481</b>

VP 2023-2025 Budget 2025, m nkr	E	FR	GD	HR	IKT	IL	IR	IV	JP	KM	NS	PL	PR	TR	UH	US	Z	Totalsumma
<b>Intäkter</b>																		
Fakturerade intäkter	-1 066	-191	0	-187	-60	-1 926	0	-485	-2	-1	-98	-1 035	-219	-1 820	-480	0	-197	-9 851
Bidragsintäkter	0	0	0	0	0	0	0	-7	0	0	-20	-1 573	0	0	-55	-32	0	-1 687
<b>Summa intäkter</b>	<b>-1 066</b>	<b>-191</b>	<b>0</b>	<b>-187</b>	<b>-60</b>	<b>-1 926</b>	<b>0</b>	<b>-492</b>	<b>-2</b>	<b>-1</b>	<b>-118</b>	<b>-2 609</b>	<b>-220</b>	<b>-1 820</b>	<b>-535</b>	<b>-32</b>	<b>-197</b>	<b>-9 454</b>
<b>Kostnader</b>																		
Entreprenader, projektering, material och mark	0	34	0	0	465	2 516	0	16 572	0	0	3 204	-4 869	15 142	0	18 988	0	0	54 138
Egen och inhyrd personal	304	42	47	253	1 185	224	16	1 689	73	150	629	1 167	2 340	1 936	1 939	118	-1 147	10 965
Externa kostnader	1 580	56	2	759	741	139	1	125	5	12	41	1 060	314	489	1 248	67	370	7 010
Lämnade bidrag	0	0	0	4	0	0	0	67	0	0	20	10 791	80	0	1 700	633	150	13 445
Avskrivningar, finansiella kostnader mm	13	82	0	51	186	18	0	4	0	1	0	34	0	135	70	0	1 536	3 954
<b>Summa kostnader</b>	<b>1 898</b>	<b>213</b>	<b>49</b>	<b>1 067</b>	<b>2 577</b>	<b>2 897</b>	<b>17</b>	<b>18 457</b>	<b>78</b>	<b>164</b>	<b>3 894</b>	<b>8 183</b>	<b>17 875</b>	<b>2 560</b>	<b>23 945</b>	<b>818</b>	<b>909</b>	<b>85 602</b>
<b>TOTAL NETTOKOSTNAD</b>	<b>832</b>	<b>22</b>	<b>49</b>	<b>879</b>	<b>2 517</b>	<b>971</b>	<b>17</b>	<b>17 965</b>	<b>77</b>	<b>163</b>	<b>3 776</b>	<b>5 575</b>	<b>17 655</b>	<b>740</b>	<b>23 410</b>	<b>787</b>	<b>712</b>	<b>76 147</b>

Tabellerna är exklusive resultatenheter med undantag för Fordonsresurser. Tabellen är exklusive amorteringar, produktionshjälpmedel och ej fördelade medel enligt budgetproposition 2022/23:1.

Trafikverket 781 89 Borlänge  
E-post: trafikverket@trafikverket.se  
Telefon: 0771-921 921  
Texttelefon: 0243-795 90

[trafikverket.se](http://trafikverket.se)