

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater:
Se bilaga 2

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringens beslut

Uppdrag till Trafikverket

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att för den planeringsram som anges i *bilaga 1* upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Samtidigt som Trafikverkets redovisar uppdraget ska myndigheten göra redovisningen tillgänglig på sin webbplats tillsammans med samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och generella åtgärdstyper. I samband med att Trafikverket redovisar uppdraget ska verket dessutom remittera redovisningen till de remissinstanser som framgår av den remisslista som Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) kommer att tillhandahålla. Av remissmissivet ska det framgå att remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Trafikverket ska vidare göra en sammanställning av de samlade effekterna av förslaget till nationell plan och de preliminära länsplanerna. Den samlade bedömningen av effekterna ska redovisas senast den 30 november 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och samtidigt göras tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Sammanställningen ska

innehålla en samhällsekonomisk analys, en analys av effekterna på de transportpolitiska målen samt en analys av fördelningseffekter. Till grund för den samlade bedömningen ska Trafikverket upprätta och redovisa en systemkalkyl för förslaget till nationell plan.

Utöver vad som specificerats ovan ska Trafikverkets uppdrag redovisas i enlighet med de direktiv som finns i *bilaga 1*.

Möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regionerna samt Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och utifrån de preliminära planeringsramar som anges i *bilaga 1*, upprätta och fastställa länsplaner. Fastställda länsplaner för perioden 2026–2037 är en förutsättning för att länsplaneupprättarna ska få ta del av de medel till länsplaner som beslutas i samband med fastställelse av kommande nationell plan. Länsplaneupprättarna ska beakta de förutsättningar som anges i *bilaga 1*.

Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer senast den 20 januari 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

Ärendet

Regeringen menar att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera.

Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva gods-transporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

Regeringen uppdrog den 15 juni 2023 åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024.

Regeringen överlämnade den 3 oktober 2024 propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att de ekonomiska ramarna för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Vidare föreslog regeringen att av den ekonomiska ramen ska:

- 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

Ovanstående ramar belastas, till skillnad från i befintlig nationell plan, inte med Trafikverkets förvaltningskostnader. Regeringen har i stället höjt Trafikverkets förvaltningsanslag från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringens proposition och riksdagens beslut med anledning av denna anger förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Robert Örtegren

Kopia till

Utrikesdepartementet/PG

Försvarsdepartementet/FP, I och UCF

Socialdepartementet/SOF

Finansdepartementet/BA, BSÄ, DIS, K, KO, SFÖ och SKA

Utbildningsdepartementet/UF och UH

Klimat- och näringslivsdepartementet/BK, E, KL, ME och NIM

Kulturdepartementet/KKM

Arbetsmarknadsdepartementet/AA och JÄM

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB, DL, FJR, JL, RUL, SMF,
SPN, TM och US

Försvarsmakten

Konjunkturinstitutet

Luftfartsverket

Sjöfartsverket

Trafikanalys

Transportstyrelsen

Sveriges Kommuner och Regioner

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Direktiv och ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen för
planperioden 2026–2037

Innehåll

| | |
|--|----|
| 1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna | 2 |
| 1.1 Direktivets syfte..... | 2 |
| 1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner..... | 2 |
| 1.2.1 Ekonomiska ramar..... | 2 |
| 1.2.2 Övergripande utgångspunkter..... | 3 |
| 2. Nationell plan för transportinfrastruktur | 4 |
| 2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen..... | 5 |
| 2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning | 5 |
| 2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder | 8 |
| 2.3 Vidmakthållande av transportsystemet | 8 |
| 2.3.1 ERTMS..... | 10 |
| 2.3.2 Bärighetsåtgärder..... | 10 |
| 2.4 Utveckling av transportsystemet..... | 10 |
| 2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur..... | 10 |
| 2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan..... | 11 |
| 2.4.3 Forskning och innovation..... | 15 |
| 2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen..... | 15 |
| 2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T..... | 16 |
| 2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)..... | 16 |
| 2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)..... | 16 |
| 2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag | 17 |
| 2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt..... | 17 |

| | |
|---|-----------|
| 2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter | 18 |
| 2.5.7 Banavgifter | 18 |
| 2.6 Alternativ finansiering | 18 |
| 2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan | 19 |
| 3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur | 20 |
| 3.1 Planernas omfattning och redovisning..... | 20 |
| 3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna..... | 21 |
| 4. Regeringens granskning | 22 |

1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna

1.1 Direktivets syfte

Trafikverket ska presentera ett förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Regionerna och Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ges förutsättningar för sitt arbete med att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur (nedan kallade länsplaner) för perioden 2026–2037.

1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner

1.2.1 Ekonomiska ramar

I enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) har riksdagen beslutat att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor och omfattar följande delar (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102):

- 210 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar, inklusive reinvesteringar,
- 354 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet.

Den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 belastas av förvaltningskostnader som nu inte längre ingår i de nya ekonomiska ramarna. Regeringen har i stället aviserat i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) att Trafikverkets förvaltningsanslag höjs från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor, se vidare avsnitt 3.2.

Ramarna är uttryckta i 2025 års prisnivå, omräkning till löpande priser kommer att ske enligt gängse rutiner i statsbudgetsystemet. Förslaget till nationell plan och länsplaner ska redovisas i 2025 års prisnivå.

1.2.2 Övergripande utgångspunkter

Regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Regeringens prioriteringar framgår närmare i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28). Propositionen i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) ska utgöra en utgångspunkt för planarbetet.

Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter

Följande ska vara utgångspunkter för Trafikverkets analys och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner:

- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
- De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen.
- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional

transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

- Regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
- Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
- Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.
- Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommit i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.

2. Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen ska avse perioden 2026–2037 och Trafikverket ska i sitt planförslag föreslå hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Den föreslagna fördelningen ska motiveras och beskrivas i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras vad gäller drift, underhåll och reinvesteringar samt hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av de statliga väg- och järnvägsanläggningarna bör fördelas, se vidare avsnitt 2.3.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras för utvecklingen av transportsystemet samt hur de ekonomiska ramarna för detta bör fördelas, se vidare avsnitt 2.4.

Trafikverket ska i arbetet beakta andra, inklusive eventuella kommande, regeringsuppdrag som är relevanta för framtagandet av förslaget till ny nationell plan.

Trafikverket ska fortsatt verka för förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet. Regeringen bedömer att det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med kostnadskontrollen av Trafikverkets verksamhet. Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsam-

het eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Regeringen anser att Trafikverket inte tillräckligt tydligt har motiverat hur urvalet av åtgärder gjorts i tidigare planförslag. Trafikverket ska därför tydligare motivera varför en namngiven investering har valts framför en annan, samt ta fram förslag på hur en riskreserv kan inrättas, se avsnitt 2.4.2.

2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen

Förutom möjliga åtgärder som anges i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastrukturen ska förslaget till nationell plan omfatta följande.

- Återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.
- Bidrag för isbrytare samt bidrag till Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB.
- Övrig verksamhet, däribland insatser för forskning och innovation.

2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning

Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till nationell plan inhämta synpunkter från berörda statliga myndigheter (inklusive länsstyrelserna), länsplaneupprättarna, kommuner, de nordiska grannländerna och andra berörda aktörer, såsom branschorganisationer och näringsliv.

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Trafikverket ska därför beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bl.a. behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig samt att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd. I det syftet ska Trafikverket inhämta synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten, övriga berörda myndigheter i Sverige och i grannländerna. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i

huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning, dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan.

Utöver de övergripande utgångspunkterna som anges i avsnitt 1.2.2 ska Trafikverket beakta följande när förslaget till nationell plan tas fram.

- Vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Inom ramen för att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande bör satsningar på infrastruktur som säkerställer industrins konkurrenskraft i ett nationellt perspektiv särskilt vägas in.
- Förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagets konkurrenskraft och kompetensförsörjning.
- Det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.
- Det är av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt och att projekten präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrids.
- Ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv behövs för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Regeringen anser att luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet bör förbättras.
- För åtgärder i såväl väg- som järnvägsnätet krävs en väl avvägd balans mellan genomförande av åtgärder och god framkomlighet.
- Anläggningarnas livscykelkostnad, däribland klimatförändringars påverkan på infrastrukturen, ska beaktas.
- Utvecklingspotentialen som elektrifiering, digitalisering och automatisering erbjuder kan bidra till effektiviseringar och påverka framtidens transportsätt, exempelvis genom självkörande fordon.

Trafikverket ska utveckla redovisningen jämfört med tidigare av hur urvalet av åtgärder som föreslås har gjorts och tydligt redovisa myndighetens kriterier för prioritering av objekt samt kriterier för eventuell omprövning av objekt i den nu gällande planen. I synnerhet gäller detta när större avvikelser görs från hur en prioritering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet skulle se ut. Standardhöjande åtgärder som går utöver vad som kan betraktas

som grundläggande krav enligt gällande författningar ska också bedömas utifrån samhällsekonomisk effektivitet.

Utöver hur de ekonomiska ramarna bör fördelas ska Trafikverkets planförslag också innehålla redovisningar av följande.

- Vilka prioriteringar som planförslaget baseras på samt tydliga motiveringar för enskilda åtgärder och åtgärdsområden. Det är angeläget att det löpande sker en utveckling av de verktyg som används för att ta fram underlag för sådana prioriteringar och motiveringar så att de svarar mot aktuella analysbehov. Det gäller inte minst samhällsekonomiska analyser av drift- och underhållsåtgärder.
- Planförslagets effekter i förhållande till de transportpolitiska målen.
- I de fall det är tillämpligt, en beskrivning av andra relevanta effekter, exempelvis effekter för bostadsbyggande.
- Hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och persontransporter i de statliga väg- och järnvägsnäten bedöms utvecklas fram till 2045. Redovisningen, företrädesvis i kartformat, ska belysa viktigare och längre sammanhängande stråk i olika delar av landet och därtill innehålla en analys av var kapaciteten riskerar att begränsa ett effektivt nyttjande av systemen. Denna analys ska utgöra ett underlag för Trafikverkets prioriteringar.
- Hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder och hur eventuella målkonflikter har hanterats.
- Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats vid framtagande av planförslaget.
- En miljöbedömning av förslaget till nationell plan.

De satsningar som görs kommer att samlat bidra till att stärka totalförsvaret. Trafikverket ska, i de fall det är relevant, redovisa enskilda objekt som föreslås och som utöver att de bidrar till de transportpolitiska målen även har en inte oväsentlig betydelse för totalförsvaret och för Natos verksamhet. Detta ska ske i en särskild bilaga till planförslaget.

Trafikverket ska även redovisa hur planförslaget bidrar till Sveriges möjligheter att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen). Trafikverket ska dessutom

tillhandahålla EU-kommissionen planförslaget, i enlighet med bestämmelserna i artikel 60.2 i TEN-T-förordningen.

Utöver ovanstående ska Trafikverket i en separat redovisning beskriva de samlade effekterna av nationell plan och länsplanerna, samt redovisa systemanalyser för förslaget till nationell plan.

2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder

Trafikverket ska ta fram samlade effektbedömningar för enskilda namngivna åtgärder och typer av åtgärder i förslaget till nationell plan. De samlade effektbedömningarna ska vara aktuella och innehålla följande.

- En samhällsekonomisk beräkning.
- Icke prissatta effekter.
- En analys av påverkan på de transportpolitiska målen.
- En analys av fördelningseffekter.
- Vilka osäkerheterna är i bedömningen av åtgärdernas effekter.
- Resultatet av känslighetsanalyser.

Effektbedömningarna ska finnas samlade och hållas tillgängliga för från den tidpunkt då planförslaget skickas på remiss. Samlade effektbedömningar ska därefter löpande under planperioden tas fram för åtgärder som har en beräknad kostnad som överstiger 75 miljoner kronor, även inom åtgärdsområde för trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur.

2.3 Vidmakthållande av transportsystemet

Under planperioden ska Trafikverket återta underhållsskulden för väginfrastrukturen och så långt som möjligt för järnvägsinfrastrukturen.

I förslaget till vidmakthållande av transportsystemet i nationell plan ska Trafikverket:

- Redovisa hur målet om att återta underhållsskulden inom väginfrastrukturen ska nås.
- Redovisa hur stor andel av den totala underhållsskulden i järnvägsinfrastrukturen som återtas inom planperioden samt översiktligt uppskatta när resterande delar av det eftersatta järnvägsunderhållet kan omhändertas i kommande planperioder givet att nödvändiga anpassningar till en höjd ambitionsnivå och teknikutveckling sker.

- Utgå från inriktningen att andelen förebyggande underhåll ska öka över tid för att minska behovet av avhjälpande underhåll.
- Föreslå en fördelning av medel fördelat på drift och underhåll samt reinvesteringar redovisat per trafikslag.
 - För väg särredovisa medel för relevanta åtgärdsstyper varav särskilt för bärighet och tjälsäkring inklusive BK4 samt bidrag till drift av enskilda vägar.
 - För järnväg särredovisa medel för relevanta åtgärdsstyper varav särskilt bidrag till Inlandsbanan AB.
- Redovisa underhållsbehov för större nya väg- respektive järnvägsanläggningar som planeras att färdigställas under planperioden:
 - när i tiden respektive anläggning beräknas tas i bruk,
 - vilka årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande de nya anläggningarna beräknas medföra, för respektive åtgärd och sammantaget, samt
 - uppskattningar av årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande avseende namngivna objekt i planförslaget som beräknas tas i bruk efter planperiodens slut.
- Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska därutöver redovisa en sammanhållen nationell underhållsplan baserad på anläggningens tillstånd och användning. Planen ska omfatta minst fyra år och uppdateras årligen. I underhållsplanen ska följande redovisas.

- Hur tilldelade medel föreslås prioriteras och användas för underhållsåtgärder och vilka effekter det bedöms ge i transportsystemet samt redovisning av hur prioriteringen görs.
- Vilka effekter och konsekvenser föreslagna satsningar bedöms få för olika väg- och bantyper enligt Trafikverkets indelning av väg- och järnvägsnätet och i olika delar av landet.
- Effekter för såväl kortväga som långväga persontrafik och godstrafik.
- Vilka större reinvesterings- och underhållsåtgärder som planeras att genomföras.

2.3.1 ERTMS

Regeringens målsättning är att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) ska införas i hela det statliga svenska järnvägssystemet till 2042. I takt med att det nya signal-systemet införs ska det nuvarande signalsystemet ATC avvecklas. Införandet av ERTMS och avvecklandet av ATC belastar både anslagen för vidmakthållande och utveckling. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa en strategi för hur detta mål ska nås, inklusive vilka åtgärder som har vidtagits eller planeras att vidtas. Strategin ska innehålla beräknad kostnadsutveckling fram till 2042 och behov av anslag för respektive år.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforma ett system för bidrag till ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347). Bidraget ska belasta ramen för utveckling av transportsystemet. Trafikverket ska i planförslaget bedöma hur stort detta bidrag bör vara för att säkerställa ett effektivt genomförande. Arbetet med nationell plan ska samordnas med detta uppdrag.

2.3.2 Bärighetsåtgärder

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som i dag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4). Trafikverket ska i förslag till nationell plan redovisa en genomförandeplan för hur utbyggnad av den högsta bärighetsklassen, BK4, på hela det statliga vägnätet som i dag har den näst högsta bärighetsklassen, BK1, ska genomföras samt vilket behov av ekonomisk ram det bedöms medföra. I genomförandeplanen ska Trafikverket presentera kriterier för prioritering av genomförandet så att det finns en tydlig grund till den ordning i vilken BK4-vägnätet byggs ut.

2.4 Utveckling av transportsystemet

2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur avser investeringar med en total kostnad av högst 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder behöver inte namnges i förslaget till nationell plan.

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2. Regeringen bedömer att Trafikverket tydligare än tidigare behöver redovisa kriterier för

urval. Regeringens bedömning är att andelen medel till dessa typer av åtgärder bör öka.

Trafikverket har i uppdrag att, inom ramen för trimningsåtgärder i den nu gällande planen, fördela medel som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Regeringen ser behov av fortsatta satsningar i dialog med näringslivet för åtgärder i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverket ska därför föreslå och motivera hur mycket medel som bör avsättas till detta ändamål under planperioden och vid behov föreslå justeringar i inriktning för dessa satsningar, exempelvis om även vissa typer av åtgärder i det statliga stamvägnätet också bör omfattas.

I den nu gällande planen finns det särskilt avsatta medel avsatta för att möjliggöra samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i länsplanerna respektive länsplanernas cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet, samtidigt som medlen till länsplanerna generellt är motsvarande lägre. Detta system har kritiserats för att vara ineffektivt och ge sämre framdrift. Regeringen anser därför att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme, se avsnitt 3.2. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna.

2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan

Redovisningen av namngivna objekt

De namngivna objekten ska avse investeringar i transportinfrastrukturen med en beräknad total kostnad över 150 miljoner kronor. De kan omfatta investeringar i det statliga järnvägsnätet och vägar i det nationella stamvägnätet, bidrag till investeringar i allmänna farleder, slussar och isbrytare samt medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för vilka namngivna åtgärder som bör prioriteras under planperioden för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska tydliggöra om objekt från den nu gällande planen inte finns kvar i det nya planförslaget och motivera varför.

För varje objekt som föreslås ingå i den nya nationella planen och inte har fått byggstartsbeslut ska Trafikverket, utöver de aktuella samlade effektbedömningarna, i sitt planförslag särskilt ange följande information.

- Mål/syfte med objektet.
- Grund för prioritering.
- En kortfattad beskrivning av objektet, inklusive en beskrivning av eventuella etapper.
- Om objektet bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till.
- I de fall det är relevant, status för planeringen av nära eller direkt anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder.
- I de fall det är relevant, effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet till det övriga transportsystemet.
- Objektets effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter.
- Om ett objekts måluppfyllelse och samhällsekonomiska lönsamhet i hög grad påverkas av om en annan, ej beslutad åtgärd genomförs eller inte genomförs, exempelvis andra delar i samma stråk, så ska det anges hur stor den påverkan bedöms vara.
- Hur robust bedömningen av objektets lönsamhet är i förhållande till osäkerheter i kalkylförutsättningar och prognosantaganden.

Därutöver ska, också för respektive föreslaget objekt, följande information redovisas i, en eller flera, samlade tabeller innehållande samtliga namngivna objekt.

- Om objektet ingår i den nu gällande planen. Eventuellt ändrat namn på objektet ska redovisas.
- Status för den fysiska planeringen.
- Om åtgärden är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) stamnät, utvidgat stamnät eller övergripande nät.
- Om objektet föreslås för byggstart år 1–3 (2026–2028), förberedelse för byggstart år 4–6 (2029–2031) eller föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.

- Objektskostnad i 2025 års prisnivå, typ av kostnadskalkyl samt bedömt osäkerhetsintervall. Om objektet ingår i den nu gällande planen ska även då angiven plankostnad (i 2025 års prisnivå) anges samt orsaken till skillnaden. För objekt som föreslås byta byggstartsperiod, samt för övriga, ej byggstartade, objekt om kostnaden jämfört med nu gällande plan ökat med mer än 50 procent, ska även en kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de övriga planeringssteg som objektet har passerat redovisas. Utgångspunkten ska vara när det namngivna objektet för första gången ingick i en av regeringen beslutad nationell plan. Större åtgärder som har vidtagits för att minska kostnader ska också redovisas. Information om skäl till kostnadsskillnader, inklusive innehållsförändringar, kan redovisas på annat sätt än i tabellform om det bedöms lämpligare.
- Samhällsekonomisk lönsamhet inklusive icke prissatta effekter, dels med objektskostnad enligt planförslaget, dels med objektkostnad enligt bedömt osäkerhetsintervall.
- Om objektet ingår som del i statens åtaganden härstammande från Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska paketet, Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen eller Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Trafikverket ska redovisa samma information som anges ovan för ytterligare namngivna objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent. Dessutom ska aktuella samlade effektbedömningar hållas tillgängliga, i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.2, även för dessa objekt.

Trafikverket ska för samtliga respektive namngivna objekt redovisa de beräknade utgifterna och hur dessa fördelas på följande finansieringskällor.

- Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*,
- Anslag 1.11 *Trängselskatt i Stockholm*,
- Anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*,
- Medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag (fördelat på grundutförande och tilläggsåtgärder),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt).

Dessutom ska Trafikverket föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna som myndigheten bedömer kommer att finansieras genom förskottering

(räntefria lån) för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom år 1–3.

Riskreserv

I förslaget till nationell plan ska det ingå en riskreserv. Riskreserven ska kunna användas för att hantera kostnadsökningar i namngivna objekt i den nationella planen.

Trafikverket ska lämna förslag på storleken på riskreserven. Riskreserven förväntas inte kunna finansiera alla kostnadsökningar som uppstår, eftersom det även ska finnas incitament till att omprioriteringar görs. Den totala riskreservens storlek ska utgöra minst 10 procent och som mest 15 procent av de namngivna investeringarna. Procentsatserna baseras på data från tidigare kostnadsökningar och ligger något lägre än beräkningen. Trafikverket ska också lämna förslag på hur processen kring riskreserven ska se ut samt hur riskreserven kan fördelas över planperioden med beaktande av följande.

- Hantering av avvikelser från objektbudgetar ska ske centralt inom Trafikverket, d.v.s. inte på objektnivå. En given riskreserv för att hantera kostnadsökningar ska vara möjlig att utöka genom att tillgodoräkna sig kostnadsminskningar i andra namngivna objekt. Även för objekt som ser ut att underskrida budget är det därmed viktigt att arbeta aktivt med kostnadskontroll. Eventuella överskott jämfört med budgeterade medel från namngivna objekt i nationell plan som slutförs under planperioden 2026–2037 ska gå till riskreserven.
- Trafikverket ska i samband med det årliga förslaget om byggstarter redovisa hur riskreserven föreslås användas för att täcka eventuella kostnadsökningar i objekt som föreslås byta byggstartsgrupp.
 - Trafikverket ska innan riskreserven används för att hantera en kostnadsökning i ett objekt som föreslås byta byggstartsgrupp ha vidtagit lämpliga kostnadsreducerande åtgärder med beaktande av samhällsekonomiska nyttor.
 - Ansvar för tillämpningen av riskreserven ska vara delat mellan Trafikverket och regeringen på så sätt att Trafikverket i byggstartsrapporteringen lämnar förslag på hur riskreserven ska användas och regeringen beslutar om användandet av riskreserven i samband med beslut om byggstarter.

- Pågående objekt, dvs. som är byggstartade, som blir dyrare ska framför allt hanteras av Trafikverket genom kostnadsbesparande åtgärder och vid behov med del av riskreserven. Trafikverket ska lämna förslag på process för hur riskreserven ska hanteras i pågående objekt

2.4.3 Forskning och innovation

Forskning och innovation inom samtliga trafikslag är viktigt för att nå de transportpolitiska målen. Inom elektrifiering, digitalisering och automatisering bidrar forskning och innovation till att alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Sverige ligger långt fram inom många delar av denna forskning och denna position behöver försvaras och förstärkas. I synnerhet på områdena väg- och järnvägsunderhåll, samt resiliens- och redundansförmåga med bäring på infrastrukturområdet, behövs ökad kunskap och nya lösningar för att kunna möta morgondagens olika utmaningar såsom klimatförändringar. Inom området forskning och innovation ska Trafikverket beakta den utvecklingspotential samt de möjligheter till effektiviseringar och kostnadsbesparingar som AI och digitaliseringens medger och hur det kan bidra till utveckling mot att nå de transportpolitiska målen.

2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen

Trafikverkets förslag till fördelning av ramarna för vidmakthållande och utveckling för planperioden 2026–2037 ska för de första två åren, 2026 och 2027, utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) i 2025 års prisnivå. Trafikverket ska i sin planering utgå från att positiva och negativa överföringsbelopp mellan 2025 och 2026 ska ingå i planeringsförutsättningarna.

Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera, beslutat att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor i 2025 års priser för perioden 2010–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Dessa investeringar får finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av investeringen vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

I beräkningen av räntekostnaderna ska Trafikverket beakta den räntesats som myndigheten redan har bundit lån till. För nyupplåning ska Trafikverket använda sig av de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sina prognoser. De antaganden Trafikverket har gjort ska redovisas i planförslaget.

I följande avsnitt lämnas en sammanställning över samtliga finansieringskällor för den nationella planen. Nedan beskrivs vidare vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform och vilka redovisningar Trafikverket ska göra för tillkommande medel utöver den ekonomiska ram som redovisas i avsnitt 1.2.1.

2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T

Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar som anges i avsnitt 1.2.1.

2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)

De ramar som anges i avsnitt 1.2.1 inkluderar inte anslag för trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Anslagen för trängselskatt får, förutom finansiering av system- och administrationskostnader, i Stockholmsregionen användas till vissa investeringar i vägnätet och till statlig medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad samt i Göteborg till vissa investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)

Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att svenska aktörer aktivt söker bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Trafikverkets strategiska arbete med detta bör utvecklas. De ansökningar som ges in till EU-kommissionen bör hålla hög kvalitet samt bedömas ha god sannolikhet att beviljas medel. I utvecklingsarbetet bör hänsyn tas till hur EU:s nästa långtidsbudget, från 2027 och framåt, kan komma att utformas.

Projekt som tilldelats bidrag för TEN-T genom FSE ska slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av EU-kommissionen.

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade bidragsintäkter från EU-budgeten till statlig transportinfrastruktur.

Från och med den kommande planperioden kommer eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur inom nationell plan inte att utöka den ekonomiska ramen. Medlen rörande statlig transportinfrastruktur hanteras numera enligt principer för budgetering, redovisning och revision av de medel som Sverige betalar till respektive mottar från EU och hanteras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen har beslutat om i (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5).

2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag

Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag eller förskottering genom räntefria lån från regioner, kommuner och företag ska genomföras enligt gällande anvisningar från regeringen.

Trafikverket ska redovisa:

- uppskattade nyttor hos medfinansiärerna, som en del i den samlade bedömningen,
- bedömningar av omfattningen av medfinansieringen och förskotteringar under den kommande tolvårsperioden, samt
- total ram under planperioden för medfinansiering eller bidrag respektive räntefria lån till investeringar eller åtgärder fördelat på:
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor,
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor, och
 - åtgärder i länsplanerna.

2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

I den utsträckning åtgärder med trängselskattefinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen (2011:203), jfr avsnitt 2.6.3. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med trängselskatt.

2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter

Infrastrukturavgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk, rådande trafikförhållanden samt rimliga tider för återbetalning för lån. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med infrastrukturavgift.

2.5.7 Banavgifter

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade intäkter för banavgifterna enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365). I den mån det är möjligt ska Trafikverket samordna förslaget till nationell plan med regeringsuppdraget att se över banavgifterna, vilket ska slutredovisas senast den 30 juni 2025.

2.6 Alternativ finansiering

Trafikverket ska arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå.

Trafikverket ska pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket ska i sitt arbete utreda behovet av fortsatt utveckling av Malmbanan samt föra dialog med privata och andra berörda aktörer om hur detta ska finansieras.

Trafikverket ska ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm motsvarande de krav som anges för namngivna objekt i avsnitt 2.4.2 ovan. Regeringen har gett en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar bl.a. finansiering av Östlig förbindelse i Stockholm (LI2025/00593).

Förutom de åtgärder som Trafikverket anger i förslaget till nationell plan ska myndigheten föreslå lämpliga åtgärder på den svenska sidan i Öresundsregionen för finansiering med intäkter från Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket kan även föreslå att intäkterna används för att skynda på genomförandet av åtgärder i nationell plan. Intäkterna från Öresundsbroförbindelsen är utöver planeringsramen för utvecklingsanslaget.

Trafikverket ska redovisa om myndigheten bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan

Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet.

Som ett första led i arbetet med att välja ut investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket ska Trafikverket ta fram förslag på investeringsobjekt, företrädesvis på vägområdet, men även inom järnväg, som kan vara aktuella för OPS. Regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt och som också kommer ha i uppdrag att föreslå objekt som kan bedömas lämpliga för OPS.

Urvalet av investeringsobjekt ska utgöras av de objekt som myndigheten föreslår ska ingå i nationell plan i enlighet med avsnitt 2.4. Trafikverket ska föreslå minst 7 objekt och högst 15. Trafikverket ska utgå från följande kriterier vid urval.

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade. I ett OPS-projekt överförs delar av risken från staten till ett privat företag. Det måste därför vara möjligt för den privata aktören att bedöma risken på ett bra sätt. Ju svårare riskerna är att identifiera desto mer talar detta mot OPS.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder som exempelvis en viss typ av åtgärder i olika stråk eller olika åtgärder i ett visst stråk.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor. För objekt med låga risker kan högre objektskostnad vara motiverat. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även objekt utanför angivna spannet föreslås.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud. OPS-modellen ska inte försämra konkurrenssituationen på anläggningsmarknaden.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten. Urvalet ska därför i första hand utgöras av en grupp objekt som sedan kan jämföras med varandra

och andra objekt inom den nationella planen. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även andra objekt föreslås.

3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur

3.1 Planernas omfattning och redovisning

De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 3.2 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Trafikverket kommer att utgå från utkastet till länsplaner inför Trafikverkets arbete med en samlad bedömning av effekterna av planförslagen.

Trafikverket ska bistå länsplaneupprättarna med att ta fram samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i länsplanerna, se

avsnitt 2.2.1. Trafikverket ska hålla dessa effektbedömningar tillgängliga, ordnat efter län. I anslutning till att respektive länsplan skickas på remiss bör varje länsplaneupprättare tydligt hänvisa till relevanta effektbedömningar.

3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden 2026–2037 ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan.

Genom regeringens beslut den 22 mars 2012 fick vissa länsplaner utökade medel för statsbidrag för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser (N2011/03754 och N2012/01670). Från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*, till vilka medlen till en del finansieras av den ekonomiska ramen för nationell plan. I fördelningen av länsplanemedel nedan har hänsyn tagits till detta och de utökade medel som vissa länsplaner fick genom beslutet 2012 är borträknade från de berörda länen och har i stället överförts till anslag 1:6 *Ersättning avseende flygplatser*.

| Län | Preliminära ramar (miljoner kronor) |
|----------------------|--|
| Stockholms län | 14 120 |
| Uppsala län | 2 534 |
| Södermanlands län | 1 649 |
| Östergötlands län | 2 717 |
| Jönköpings län | 2 270 |
| Kronobergs län | 1 306 |
| Kalmar län | 1 375 |
| Gotlands län | 343 |
| Blekinge län | 822 |
| Skåne län | 7 475 |
| Hallands län | 1 989 |
| Västra Götalands län | 10 266 |
| Värmlands län | 1 639 |
| Örebro län | 1 756 |
| Västmanlands län | 1 525 |
| Dalarnas län | 1 697 |
| Gävleborgs län | 1 634 |

| | |
|---------------------|--------|
| Västernorrlands län | 1 436 |
| Jämtlands län | 823 |
| Västerbottens län | 1 641 |
| Norrbottens län | 1 574 |
| SUMMA | 60 590 |

Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2033 vid utgången av 2025. Detta görs av Trafikverket.

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.

4. Regeringens granskning

Efter att ha tagit del av remissinstansernas yttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan och regionernas förslag till länsplaner kommer regeringen att analysera Trafikverkets och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder utifrån de generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar som beskrivs ovan, regeringens tidigare ställningstaganden samt riksdagens behandling av och ställningstaganden till propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om definitiva ekonomiska ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen. Länsplanerna ska därefter fastställas av länsplaneupprättarna senast i oktober 2026. Respektive länsplaneupprättare ska meddela Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket när beslut om att fastställa länsplanen har fattats.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater

Trafikverket
781 89 Borlänge

Länsplaneupprättarna:

Gotlands kommun
621 81 Visby

Region Stockholm
Box 22550
104 22 Stockholm

Region Uppsala
Box 602
751 25 Uppsala

Region Sörmland
611 88 Nyköping

Region Östergötland
581 91 Linköping

Region Jönköpings län
Box 1024
551 11 Jönköping

Region Kronoberg
351 88 Växjö

Region Kalmar län
Box 601
391 26 Kalmar

Region Blekinge
371 81 Karlskrona

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Region Halland
Box 517
301 80 Halmstad

Västra Götalandsregionen
Regionens Hus
462 80 Vänersborg

Region Värmland
651 82 Karlstad

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro

Region Västmanland
Regionhuset
721 89 Västerås

Region Dalarna
Box 712
791 29 Falun

Region Gävleborg
801 88 Gävle

Region Västernorrland
871 85 Härnösand

Region Jämtland Härjedalen
Box 654
831 27 Östersund

Region Västerbotten
901 89 Umeå

Region Norrbotten
971 89 Luleå