

2021-06-23  
I2021/01904  
I2021/01876 (delvis)  
I2021/00336

Infrastrukturdepartementet

Adressater: Se bilaga 2

Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)

**Regeringens beslut**

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Regionerna samt Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur (nedan kallade länsplaner). För att länsplaneupprättarna ska få ta del av de medel som beslutas i samband med fastställelse av kommande nationell plan ges de härmed möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Förutsättningarna för detta anges nedan.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 november 2021. I redovisningen ska Trafikverket lämna förslag till åtgärder för den preliminära planeringsram som anges i *bilaga 1*. Redovisningen ska samtidigt göras tillgänglig på Trafikverkets webbplats tillsammans med samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typåtgärder. Samtidigt som Trafikverket redovisar uppdraget ska verket remittera redovisningen i enlighet med den remisslista som Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) tillhandahåller. Av remisskrivelsen ska det framgå att remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

Trafikverket ska efter samråd med länsplaneupprättarna, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statens energimyndighet, Naturvårdsverket, Boverket, Riksantikvarieämbetet, Försvarsmakten och andra berörda myndigheter, sammanställa de samlade effekterna av samtliga planförslag som omfattas av uppdraget, dvs. nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplanerna. En samlad effektbedömning för förslaget till nationell plan samt för de preliminära versionerna av länsplanerna, ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 januari 2022 och samtidigt göras tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Till grund för analysen av systemeffekterna ska Trafikverket upprätta en systemkalkyl. Den samlade effektbedömningen ska innehålla en samhällsekonomisk analys, en analys av de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, samt en fördelningsanalys.

Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022. Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda. I redovisningen ska länsplaneupprättarna lämna förslag till åtgärder för de preliminära planeringsramar som anges i *bilaga 1*.

Utöver vad som specificerats ovan ska Trafikverkets uppdrag och länsplaneupprättarnas framtagande av länsplaner genomföras och redovisas i enlighet med de direktiv som finns i *bilaga 1*.

## **Ärendet**

Regeringen uppdrog den 25 juni 2020 åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket redovisade uppdraget den 30 oktober 2020. Den 25 juni 2020 uppdrog regeringen även åt Trafikverket att redovisa uppdaterade kostnader och samlade effektbedömningar för olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ för nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Uppdraget om nya stambanor redovisades den 28 februari 2021.

Regeringen överlämnade den 16 april 2021 propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att de ekonomiska ramarna för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med

anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor i 2021 års prisnivå. Vidare föreslog regeringen att av den ekonomiska ramen ska:

- 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag (2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

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

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Gunilla Renbjer

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Justitiedepartementet/SSK

Försvarsdepartementet/MFI

Socialdepartementet/SOF

Finansdepartementet/BA, E2, K, KO, MFI, SFÖ, SKA, SFÖ och SPN

Utbildningsdepartementet/F och UH

Miljödepartementet/KL, ME och NM

Näringsdepartementet/BI, BSÄ, DL, EIN, FJR, JL, MK, RTL och SMF

Kulturdepartementet/KL

Arbetsmarknadsdepartementet/A och JÄM

Infrastrukturdepartementet/EE, ESD, TM och US

Boverket

Försvarsmakten

Konjunkturinstitutet

Luftfartsverket

Naturvårdsverket

Riksantikvarieämbetet

Skogsstyrelsen

Sjöfartsverket

Statens energimyndighet

Trafikanalys

Transportstyrelsen

Sveriges Kommuner och Regioner



Infrastrukturdepartementet

## Direktiv för åtgärdsplaneringen för planperioden 2022–2033

### Innehållsförteckning

1. Utgångspunkter och redovisningskrav för åtgärdsplaneringen.....	2
1.1 Generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar.....	2
1.2 Generella krav på redovisning.....	5
2. Trafikslagsövergripande nationell plan.....	7
2.1 Planens omfattning.....	7
2.2 Forskning och innovation.....	7
2.3 Vidmakthållande av vägar och järnvägar.....	8
2.4 Utveckling av transportsystemet.....	10
Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur.....	11
Stadsmiljöavtal.....	12
Namngivna objekt i nationell plan.....	12
3. Trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	18
3.1 Planernas omfattning.....	18
3.2 Pågående åtgärder.....	18
3.3 Övriga krav på planförslagen.....	18
4. Ekonomiska ramar.....	19
4.1 Ekonomiska ramar för länsplanerna.....	20
5. Finansiering av åtgärder i den nationella planen.....	21
5.1 Anslag (exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T).....	22
5.2 Från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T (anslag).....	22

5.3 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag.....	22
5.4 Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm .....	23
5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt.....	23
5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter.	24
5.7 Banavgifter .....	24
<b>6. Regeringens granskning .....</b>	<b>24</b>

## 1. Utgångspunkter och redovisningskrav för åtgärdsplaneringen

Trafikverket ska presentera ett förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (nedan kallad nationell plan). Regionerna samt Gotlands kommun (nedan nämnda länsplaneupprättarna) ges härmed förutsättningarna för sitt arbete med att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur (nedan kallade länsplaner) avseende samma period.

### 1.1 Generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar

De riksdagsbundna transportpolitiska målen och de etappmål som regeringen har beslutat om ska vara utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Det övergripande klimatmålet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045, och det utgör en viktig utgångspunkt för arbetet. I de transportpolitiska målen ingår att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås.

Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt

ska också vara utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder.

Dessutom ska regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2020/21:TU16, rskr.2020/21:409) utgöra utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. För länsplaneupprättarna utgör även regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom egna regionala systemanalyser en utgångspunkt. Även Trafikverket ska ta del av underlagen i sitt arbete.

Klimatmålen ska nås och klimatmålen är en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planförslaget ska därför baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn, där transportsektorns etappmål för klimat nås samt där växthusgaser från transporter är i princip noll år 2045, i enlighet med vad som angavs i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod (I2020/01827). Alla prognoser är behäftade med viss osäkerhet, varför det är viktigt med känslighetsanalyser som visar om urvalet av infrastrukturåtgärder är robust i förhållande till hur olika omvärldsfaktorer och styrmedel utvecklas. Trafikverket ska inom uppdraget genomföra och redovisa sådana känslighetsanalyser.

*I januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, anges bl.a. följande. Den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. Det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotnia-banan i sin helhet ska intensifieras. Vidare anges i avtalet att "Ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet", "Vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, förstärks" samt "Stads-miljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städerna".*

Trafikverket ska i sitt förslag därför utgå från att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ska fullföljas. Trafikverket har möjlighet att anpassa planeringsarbetet utifrån rådande förutsättningar så att planen kan fullföljas på ett effektivt sätt. Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet, vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, bör förstärkas. Det är angeläget att stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städerna.

Regeringen avser att ta fram en trafikslagsövergripande nationell infrastrukturplan som är en del i samhällsbygget, i vilken det tydligt pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft. Ökad transporteffektivitet kan bidra till detta. Trafikverket ska därför i framtagandet av förslaget till nationell plan samråda med andra berörda statliga myndigheter. Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till nationell plan föra dialog med länsplaneupprättarna och andra berörda aktörer.

Kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver öka för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. En god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig. Arbetet med att verka för en ökad kostnadskontroll och produktivitet behöver intensifieras. En del i detta arbete är att Trafikverket ska förbättra kostnadskontrollen samt påbörja arbetet med att utveckla metoder för att effektivisera både investeringar och väg- och järnvägsunderhållet i syfte att minska kostnaderna. Trafikverket ska redovisa ett förslag till upplägg och tidplan för hur en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras.

Trafikverket och länsplaneupprättarna ska i åtgärdsplaneringen tillämpa 6 kap. miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöeffekter ska därvid identifieras, beskrivas och bedömas.



Trafikverkets förslag till nationell plan och länsplaneupprättarnas förslag till länsplaner ska, där så är relevant, beakta underlag som är framtaget efter samråd med andra länder.

## 1.2 Generella krav på redovisning

Nedan beskrivs vad som ska redovisas i förslaget till nationell plan respektive förslagen till länsplaner. Ytterligare specifika krav på redovisningen av den nationella planen beskrivs i avsnitt 2. Specifika krav på redovisningen för länsplaner beskrivs i avsnitt 3.

Den nationella planen och länsplanerna ska innehålla redovisningar av:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 4 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på samt hur prioriteringarna motiveras. I detta ligger också att beskriva hur eventuella mål-synergier och målkonflikter hanteras.
- Vilka osäkerheterna är i bedömningen av dels åtgärdernas samhälls-ekonomiska effekter inklusive icke prissatta effekter, dels åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, inklusive klimat-målen.
- Resultat av känslighetsanalyser och tydliga beskrivningar av hur olika åtgärder och planförslaget som helhet påverkas av olika antaganden om hur omvärldsfaktorer och styrmedel utvecklas, samt övriga känslighets-analyser som Trafikverket bedömer relevanta.
- Hur dessa osäkerheter hanteras i prioriteringen av åtgärder i planförslaget med motivering till det sätt osäkerheterna har hanterats.
- Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i förslagen till planer. Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts för de åtgärder som föreslås. Om fyrstegsprincipen eller ett trafikslagsövergripande perspektiv inte tillämpats ska det redovisas och motiveras.
- På vilket sätt och i vilken utsträckning förslagen till planer bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället.

Därutöver ska följande dokument redovisas:

- En väl dokumenterad och kvalitetssäkrad samlad effektbedömning för samtliga planförslag, dvs. nationell plan och länsplanerna, tillsammans med systemkalkyl, samhällsekonomisk analys inklusive icke prissatta effekter, transportpolitisk måluppfyllelse inklusive klimatmålen, samt

fördelningsanalys. Effektbedömningarna ska bl.a. inkludera effekter för tillväxt och bostadsbyggnad samt effekter för olika typer av regioner liksom storstäder, andra städer, tätorter samt lands- och glesbygder. Effektbedömningarna ska även inkludera effekter på jämställdhet och socioekonomiska aspekter. Tillsammans och samtidigt med denna samlade effektbedömning ska Trafikverket redovisa resande och transporter per trafikslag respektive transportsätt, uppdelat på korta och långa resor/transporter i nuläget samt planförslagets effekter på resande och transporter med olika trafikslag och transportsätt, uppdelat på korta och långa resor/transporter. Personresandet på väg ska redovisas för personbil, buss, gång respektive cykel. Personresandet på järnväg ska delas in i fjärrtåg, regionaltåg och övrig spårtrafik. Individbaserad statistik bör redovisas könsuppdelad.

- En redovisning av hur medel för stadsmiljöavtal hittills har fördelats. Analyserna ska tydligt visa i vilken utsträckning förslagen bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.

Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i förslagen till nationell plan och länsplaner ska vara aktuella, kvalitets-säkrade, väl dokumenterade, finnas samlade och hållas tillgängliga för alla i anslutning till planförslagen från den tidpunkt då planförslagen skickas ut på remiss. De samlade effektbedömningarna för åtgärder i planförslagen ska innehålla samhällsekonomisk analys inklusive icke prissatta effekter, transportpolitisk målanalys samt fördelningsanalys. Analyserna ska tydligt visa i vilken utsträckning åtgärderna bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås och vilka målkonflikter som uppstår.

Vissa informations- och kunskapshöjande insatser, som inte tydligt anknyter till transportmyndigheternas grundläggande uppdrag, kan ändå vara motiverade att genomföra förutsatt att de är kostnadseffektiva och ger värdefulla bidrag till de transportpolitiska målen. Sådana insatser bör styras genom tidsbegränsade uppdrag. Trafikverket har i uppdrag att genomföra sådana insatser inom trafiksäkerhet, transportsektorns omställning till fossilfrihet, uppdrag inom den nationella godstransportstrategin samt mobilitet som en tjänst.

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa hur planen påverkar sysselsättningen i hela landet.

Regeringen uppdrog den 23 juni 2021 åt Trafikverket att senast den 30 november 2021 redovisa prioriterade åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap (I2021/01905). Förslaget till nationell plan ska koordineras med och beakta redovisningen av detta uppdrag om krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap.

I förslaget till nationell plan och länsplaner ska kostnader redovisas i 2021 års prisnivå.

## 2. Trafikslagsövergripande nationell plan

### 2.1 Planens omfattning

Den nationella planen ska avse perioden 2022–2033 och omfatta.

- Drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- Drift, underhåll och reinvestering av vägar inklusive bärighet och tjäl-säkring av vägar samt bidrag för drift av enskild väg.
- Infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart som Trafikverket ansvarar för.
- Investeringar i det statliga järnvägsnätet och i det statliga stamvägnätet.
- Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, dvs. åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur samt åtgärder för förbättrad miljö i befintlig infrastruktur.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Övrig verksamhet, däribland insatser för forskning, utveckling och innovation.
- Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.
- Bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar.
- Driftbidrag till icke statliga flygplatser.
- Bidrag till Inlandsbanan AB och Öresundsbrokonsortiet.
- Kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

### 2.2 Forskning och innovation

Ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar inom samtliga trafikslag. Tiden mellan att ny kunskap förvärvas till att den omsätts i praktiken i transportsystemet behöver kortas. Förslaget till nationell plan ska redovisa vilka resurser från den ekonomiska

ramen som bör avsättas till forskning och innovation inom utveckling respektive vidmakthållande för att utveckla och förnya transportsystemet så att det blir långsiktigt hållbart liksom hur den kunskapen effektivare och snabbare kan implementeras i transportsystemet.

Trafikverket ska beskriva och motivera vilken forskning och innovation som bör prioriteras för att den nationella planen ska bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Trafikverket ska dessutom redovisa hur förslaget till plan bidrar till de prioriteringar inom forskning och innovation som identifierats i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151), däribland klimatmål, transporteffektivitet, samhällsekonomisk effektivitet, jämställdhet, trafiksäkerhet samt samhällsplanering och bostadsbyggande.

Trafikverket ska också redogöra för hur insatser inom området bidrar till ökad kunskap och hur denna kunskap förväntas kunna bidra till möjligheterna att nå de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverket ska beskriva hur planförslagets insatser främjar utvecklingen och implementeringen av innovationer och implementeringen av forskningsresultat i transportsystemet, inklusive i infrastrukturhållningen. Vid prioriteringen ska Trafikverket ta hänsyn till att medlen bör fördelas mellan trafikslagen på ett sätt som tar hänsyn till samtliga trafikslags behov och främjar en jämnare fördelning mellan dem. Trafikverket ska beakta vad som anges avseende transportsektorn i propositionen Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige (prop. 2020/21:60) samt inom det arbete som görs inom ramen för det inom EU pågående ramprogrammet Horisont Europa. Slutligen ska Trafikverket beakta alla de övriga medel som avsätts eller aviseras för forskning och innovation och som kan ha bäring på de transportpolitiska målen men som görs inom ramen för andra politikområden när förslag till vilka resurser som bör avsättas i nationell plan tas fram.

### **2.3 Vidmakthållande av vägar och järnvägar**

Trafikverket ska beskriva vilka åtgärder vad gäller drift, underhåll och reinvesteringar som bör prioriteras och hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av de statliga väg- och järnvägsanläggningarna bör fördelas på åtgärder för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras. Trafikverkets avvägningar mellan avhjälpande och förebyggande underhåll respektive mellan underhåll och reinvesteringar ska redovisas och motiveras.

Trafikverket ska i en sammanhållen nationell underhållsplan baserad på anläggningens tillstånd och användning redovisa hur tilldelade medel föreslås prioriteras och används för underhållsåtgärder och vilka effekter det bedöms ge i transportsystemet. Trafikverket ska särskilt redovisa vilka effekter och konsekvenser föreslagna satsningar bedöms få för olika väg- och bantyper enligt Trafikverkets indelning av väg- och järnvägsnätet. Effekter för såväl regional som långväga persontrafik och godstrafik ska beskrivas. Förslaget till plan ska även redogöra för vilka större reinvesterings- och underhållsåtgärder som planeras att genomföras. Planen ska omfatta minst fyra år och löpande uppdateras.

Inriktningen vid planering av underhållsåtgärder ska vara att andelen förebyggande underhåll ska öka över tid för att minska behovet av avhjälpande underhåll.

Vid planering av åtgärder är det av vikt att Trafikverket utgår från långsiktig hållbarhet i alla dess dimensioner, miljömässig, social och ekonomisk, inklusive samhällsekonomisk lönsamhet. Det är därmed viktigt att beakta anläggningens livscykel, däribland klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen. Åtgärder ska även planeras och genomföras med en välavvägd balans och hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet samt att miljömålen nås. En robust och pålitlig järnvägsanläggning, för såväl det hög- som det lågtrafikerade järnvägsnätet, är en av flera förutsättningar för överflyttning av transporter från väg till järnväg. Trafikverket ska vid planering av underhållsåtgärder i vägnätet särskilt beakta behovet av att såväl högtrafikerade som lågtrafikerade vägar underhålls och särskilt beakta behovet av att underhålla vägar i det perifera vägnätet.

Trafikverket ska redogöra för åtgärdernas samlade effekter och samhällsekonomisk nytta som även innefattar icke prissatta effekter samt hur de bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.

Förslaget till ny nationell plan ska utöver ovanstående även redovisa följande delar var för sig:

- Kostnader för trafikledning, redovisat per trafikslag.
- Kostnader för drift och underhåll, redovisat per trafikslag.
- Kostnader för reinvesteringar, redovisat per trafikslag.

För anslagsposten vidmakthållande väg på anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska Trafikverket föreslå en fördelning på nedanstående delposter.

- Drift och underhåll.
- Bärighet och tjälsäkring inklusive åtgärder för ökad bärighet till BK4.
- Bidrag till drift av enskilda vägar.

Trafikverket ska redovisa vilka större nya väg- respektive järnvägsanläggningar som färdigställs under planperioden, när i tiden de beräknas tas i bruk samt vilka tillkommande kostnader för vidmakthållande de beräknas medföra under planperioden.

Regeringen bedömer att en förbättrad kostnadskontroll behöver uppnås inom verksamheten för vidmakthållande. Arbetet med att verka för en ökad kostnadskontroll, transparens och produktivitet behöver intensifieras.

## **2.4 Utveckling av transportsystemet**

Satsningen på utveckling av transportsystemet omfattar åtgärder inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Trafikverket ska beskriva vilka åtgärder för utveckling av transportsystemet som bör prioriteras och hur de ekonomiska ramarna för utveckling av transportsystemet bör fördelas på åtgärder för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras.

Vid planering av åtgärder är det viktigt att Trafikverket utgår från långsiktig hållbarhet i alla dess dimensioner och samhällsekonomisk lönsamhet och det är därmed viktigt att bl.a. beakta anläggningens livscykel, däribland klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen.

Trafikverket ska i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar.

Samtliga trafikslag och transportsätt behöver fungera tillsammans och i kombination med tillgång till digital funktionalitet. Nya lösningar och metoder behövs för att bidra till överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart och för att utveckla intermodala transportlösningar som underlättar för samtliga trafikslag att samverka med varandra. Regeringen har som ambition att få till en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Det är därför angeläget att identifiera eventuella behov av flera åtgärder som kan stärka sjöfarten. Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart innebär att transporteffektiviteten ökar och att utsläppen av växthusgaser kan minska.

#### Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur avser investeringar med en total kostnad av högst 100 miljoner kronor. Dessa åtgärder behöver inte namnges i Trafikverkets förslag till nationell plan. Trafikverket ska ta fram samlade effektbedömningar som underlag för myndighetens beslut om åtgärder med en total kostnad över 50 miljoner kronor.

Trafikverket ska redovisa vilka behov som finns per typ av trimnings- respektive miljöåtgärder. Det bör framgå av redovisningen hur behoven av trimningsåtgärder som främjar godstransporter ser ut. 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, inklusive klimatmålen, nås samt beskriva hur den indikativa indelningen förhåller sig till behoven. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras. Trafikverket ska redogöra för samlade effekter och samhällsekonomisk nytta inklusive icke prissatta effekter för respektive förslagen typåtgärd.

För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten ska Trafikverket inom ramen för trimningsåtgärder samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras. Det kan t.ex. innebära åtgärder i form av mittseparering eller andra åtgärder som inte heller innebär hastighetssänkningar. Trafikverket ska föreslå och motivera lämplig omfattning av en sådan satsning.

Trafikverket har i uppdrag inom ramen för trimningsåtgärder i nu gällande plan att 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 utvärdera och beskriva de satsningar som har gjorts hittills på området samt föreslå

och motivera hur mycket medel som bör avsättas till detta ändamål under planperioden och vid behov föreslå justeringar i inriktning för dessa satsningar.

### **Cykelpott**

Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och avser att ta fram mål för ökad cykling. Regeringen avser att fördela medel till en särskild cykelpott för åtgärder utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt. Inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder bör Trafikverket därför föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Trafikverket ska också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna.

### **Stadsmiljöavtal**

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna samt för att andelen som reser med cykel ska öka. Det finns en stor och till viss del ojämn spridning över landet av hur mycket medel som hittills har beviljats för stadsmiljöavtal till olika kommuner. Fördelningen beror i huvudsak på att antalet ansökningar om medel skiljer sig åt mellan kommuner och regioner. Trafikverket bör dock eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt över landet. Trafikverket ska med utgångspunkt i ovan föreslå och motivera hur stor del av utvecklingsramen som under planperioden bör avsättas till satsningar på stadsmiljöavtalen.

### **Namngivna objekt i nationell plan**

De namngivna objekten ska avse investeringar i transportinfrastrukturen med en beräknad total kostnad över 100 miljoner kronor. De ska omfatta investeringar i det statliga järnvägsnätet och i det statliga stamvägnätet samt bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar eller bidrag enligt förord-



ningen (2009:237) om statlig 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 de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen nås. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras.

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för hur det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021 bör ske. Detta inkluderar fortsatt planering för etappvis utbyggnad av elvägar på de mest trafikerade stråken, inklusive viktiga anslutningsvägar till hamnar och terminaler. Trafikverket bör i förslaget till nationell plan inkludera de åtgärder som myndigheten bedömer bör genomföras under åren 2022–2026, inklusive den så kallade elvägpiloten och fortsatt planerings- och utvecklingsarbete. För åtgärder därefter bör planeringsarbetet ha som målsättning att vara så pass klart att objekten kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering. Förslagen ska ta hänsyn till andra relevanta insatser på elektrifieringsområdet, med stöd i redan genomförda utredningar på området, samt det som görs inom ramen för Elektrifieringskommissionens arbete. Trafikverket ska vidare redogöra för hur myndigheten avser att organisera den samordnade planeringen av elvägar. Trafikverket ska utforma planeringen så att den fortsatt driver på teknikutvecklingen avseende elvägar och möjliggör fortsatta innovationer på området.

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg samt öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Utbyggnaden av nya stambanor ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. De etapper av de nya stambanorna som ingår i nu gällande plan (Ostlänken, Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm) ska genomföras och samtliga etapper ska ingå i förslaget till nationell plan, med målet att projektet ska bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner samt att utbyggnaden sker på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt fås av respektive delsträcka. Sam-

mantaget bör Trafikverkets planförslag innefatta investeringar på de nya stambanorna till ett belopp av 107 miljarder kronor.

Regeringen anser att det fortsatta genomförandet av nya stambanor bör ske i en samlad och separat projektorganisation inom Trafikverket. Trafikverket ska redogöra för hur myndigheten avser att organisera det fortsatta genomförandet av nya stambanor.

De nya stambanorna bör särredovisas i planförslaget och i den fortsatta ekonomiska redovisningen redovisas som en helhet. De nya stambanorna bör även särredovisas i investeringsplanen för Trafikverket. Projektets framdrift och ekonomiska förutsättningar ska löpande redovisas till regeringen för att skapa förutsättningar för en helhetssyn och därmed förbättrad kontroll och styrning. Genom detta ökar förutsättningarna för ett effektivt resursutnyttjande, liksom möjligheterna att dra nytta av sådana kunskaper och erfarenheter som byggts upp inom den ansvariga organisationen. Det ger också förbättrade förutsättningar för ett rationellt byggande där man kan dra nytta av stordriftsfördelar. En hög grad av kostnadskontroll och transparens ska genomsyra projektet. Trafikverket har i redovisningen av regeringsuppdraget om nya stambanor redogjort för olika möjligheter till kostnadsreduktioner och ökad effektivitet i genomförandet. Trafikverket ska i planförslaget redovisa hur valet av produktionsmetoder kan bidra till en effektivare utbyggnad och ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, samt vilka andra kostnadsreducerande åtgärder som kan bidra till sänkta produktionskostnader, vilka åtgärder som krävs för att dessa ska kunna realiseras och hur stora besparingar som kan förväntas.

Det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Trafikverket ska särskilt redovisa förutsättningarna för en utbyggnad av järnväg i norra Sverige, utöver de namngivna etapperna på Norrbotniabanan. De etapper av Norrbotniabanan som ingår i nu gällande plan (Umeå–Dåva, och (Umeå) Dåva–Skellefteå) ska genomföras. Utbyggnad av den därefter kvarvarande delen Skellefteå–Luleå bör påbörjas inom planperioden.

För varje objekt, inklusive etapper på de nya stambanorna, som föreslås ingå i den nationella planen för 2022–2033 och inte är pågående<sup>1</sup> ska Trafikver-

---

<sup>1</sup> Med pågående objekt avses att byggentreprenaden är upphandlad och medlen på så vis är uppbundna vid ingången av 2022.

ket, utöver de aktuella samlade effektbedömningar som verket enligt avsnitt 1.2 ska hålla tillgängliga, i sitt planförslag särskilt ange följande t.ex. i tabellform:

- Mål/syfte med objektet.
- Grund för prioritering.
- Om objektet ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 (eventuellt ändrat namn på objektet redovisas).
- Kortfattad beskrivning av objektet, inklusive en beskrivning av eventuella etapper.
- Bidrag till eller hinder för uppfyllelse av de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen.
- Eventuella målkonflikter.
- Objektskostnad i 2021 års prinsnivå, typ av kostnadskalkyl samt bedömt osäkerhetsintervall.
- Samhällsekonomisk lönsamhet inklusive icke prissatta effekter, dels med objektskostnad enligt planförslaget, dels med objektskostnad enligt bedömt osäkerhetsintervall.
- 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 denna påverkan bedöms vara. I normalfallet ska föreslagna objekt inte förutsätta att andra icke beslutade åtgärder genomförs.
- Hur robust bedömningen av objektets lönsamhet är i förhållande till osäkerheter i kalkylförutsättningar och prognosantaganden.
- Om objektet bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och till vilket belopp.
- Status för den fysiska planeringen.
- Om åtgärden är en del av det Transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stamnät, övergripande nät eller stamnätskorridor.
- I de fall det är relevant, antal tillkommande bostäder objektet bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda och vilken typ av bostadsbebyggelse det rör sig om.
- I de fall det är relevant, status för planeringen av nära eller direkt anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder.
- Om objektet föreslås för byggstart år 1–3 (2022–2024), förberedelse för byggstart år 4–6 (2025–2027) eller föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.

Trafikverket ska redovisa samma information som anges ovan, i tabellform, 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 1.2, även för dessa objekt.

#### **Trafikverkets uppdrag avseende förslag på byggstarter**

Regeringen uppdrog den 11 mars 2021 åt Trafikverket att lämna förslag på objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2022–2024) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2025–2027). Trafikverket redovisade uppdraget den 14 april 2021. I det fall arbetet i enlighet med föreliggande uppdrag föranleder ändringar i förhållande till det förslag på byggstarter som Trafikverket redovisade i april 2021 skall ändringsförslagen särskilt redovisas och motiveras.

#### **Trafikverkets uppdrag avseende finansiering av namngivna objekt**

För samtliga namngivna objekt som föreslås ingå i planen ska Trafikverket i sitt förslag till regeringen särskilt ange:

- beräknade utgifter och hur utgifterna fördelas på finansieringskällorna:
  - anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,
  - anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,
  - anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,
  - medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag,
  - lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt,
  - lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter.

Nedan beskrivs vilket uppdrag Trafikverket har samt vilken information myndigheten ska lämna avseende respektive finansieringsform.

##### **a) Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur***

- Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående objekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar och den fördelning över åren som anges i avsnitt 4.

- b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag
- Trafikverket ska redovisa en total ekonomisk ram för de utgifter som ska finansieras med medfinansiering genom bidrag för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom år 1–3.
  - Trafikverket ska ange vilka objekt som myndigheten bedömer kommer att medfinansieras genom bidrag. För varje objekt som Trafikverket bedömer kommer att medfinansieras genom bidrag ska Trafikverket ange beräknade bidragsfinansierade utgifter fördelat på grundutförande och tilläggsåtgärder.
  - Trafikverket ska, efter samråd med berörda aktörer, beskriva vilka nyttor verket bedömer att de medfinansierande parterna har av de investeringar eller investeringsdelar som medfinansieringen avser samt redovisa sina överväganden i förhållande till de riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering som anges i avsnitt 5.
- c) Förskottering
- Trafikverket ska föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna som Trafikverket bedömer kommer att finansieras genom förskottering (räntefria lån) för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom år 1–3.
- d) Anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* och anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* båda inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,
- Trafikverket ska ange vilka objekt myndigheten bedömer helt eller delvis ska finansieras direkt med trängselskatteanslag.
- e) Lån som återbetalas med trängselskatt
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka objekt som myndigheten bedömer helt eller delvis ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret som återbetalas med trängselskatt.
- f) Lån som återbetalas med infrastrukturavgifter
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka objekt med avgiftsfinansiering som myndigheten bedömer helt eller delvis ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret.

### 3. Trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

#### 3.1 Planernas omfattning

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2022–2033. Vilka åtgärder som kan omfattas av länsplanerna framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

#### 3.2 Pågående åtgärder

Förslag till nya länsplaner bör innehålla de objekt i nu gällande planer som byggstartats men som inte har avslutats vid ingången av 2022.

#### 3.3 Övriga krav på planförslagen

Länsplaneupprättarna ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta betydande industriinvesteringars behov samt behov av ökat bostadsbyggande, genom statliga transportinfrastrukturåtgärder, vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. För att ett bostadsbyggnadsprojekt eller betydande industriinvesteringar ska kunna påverka prioriteringen ska det präglas av hög genomförbarhet och en tidsmässig koppling till infrastrukturobjektet. Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas. Vad gäller persontransporter bör föreslagna åtgärder bidra till att andelen kollektivtrafik ökar.

Länsplaneupprättarna ska lämna förslag till åtgärder i enlighet med planeringsramen i avsnitt 4.1. Länsplanerna ska redovisa de objekt som beräknas ha en total kostnad av minst 50 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planperioden.

De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna ska i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna.

Länsplaneupprättarna ska redovisa hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan, hur mycket medel som avsätts till statlig

medfinansiering, hur medlen fördelas mellan trafikslagen samt hur mycket medel som de planerar lägga på cykelinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna ska beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet, hur många ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda och vilken typ av bebyggelse det rör sig om.

#### 4. Ekonomiska ramar

Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor och omfattar följande delar (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409):

- 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

Ramarna är uttryckta i prisnivå 2021, omräkning till löpande priser kommer att ske enligt gängse rutiner i statsbudgetsystemet.

I beräkningen av räntekostnaderna ska Trafikverket beakta den räntesats som myndigheten redan bundit lån till. För nyupplåning ska Trafikverket använda sig av de räntesatser Konjunkturinstitutet tar fram i sina prognoser. Konjunkturinstitutet ska beredas tillfälle att lämna synpunkter, vilka ska beaktas. För nyupplåning ska Trafikverket också lägga på en säkerhetsmarginal för oväntade räntehöjningar. Konjunkturinstitutet ska ges tillfälle att lämna synpunkter på den säkerhetsmarginal som föreslås användas, och Trafikverket ska beakta dessa synpunkter. De antaganden myndigheten gjort, inklusive säkerhetsmarginaler, ska redovisas.

Trafikverkets förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande för planperioden 2022–2033 ska för de första tre åren, 2022–2024, utgå från de nivåer som framgår av den kommande budgetpropositionen för 2022 omräknat till prisnivå 2021.

Trafikverkets förslag till fördelning av ramen för utveckling för planperioden 2022–2033 ska för de första tre åren, 2022–2024, utgå från de nivåer som framgår av den kommande budgetpropositionen för 2022 omräknat till prisnivå 2021. Trafikverket ska i sin planering utgå från att positiva och negativa överföringsbelopp mellan 2021 och 2022 ska ingå i planeringsföresättningar. Överföringsbeloppet för anslagsposten för räntor och återbetalning av lån ska förutsättas vara noll kronor.

Investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder ska som huvudregel finansieras genom anslag. Förslaget till nationell plan ska vara tillräckligt robust för att medge flexibilitet vid eventuella kostnadsförändringar. Trafikverket ska beskriva förhållandet mellan osäkerheten i kostnadsberäkningarna för de enskilda namngivna objekten i den föreslagna planen och de ramar som beskrivs ovan, samt vilka antaganden om sannolikhetsfördelningar och samvariationer som ligger till grund för detta förhållande.

Regeringen har i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) föreslagit att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor i 2021 års priser för perioden 2010–2033. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). 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 vägavgifter.

#### **4.1 Ekonomiska ramar för länsplanerna**

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länen under planperioden 2022–2033 ska uppgå till 42 026 miljoner kronor, vilket är en ökning jämfört med nuvarande planperiod. Länsramarna är uttryckta i 2021 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan. I den preliminära ramen för berörda län är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift till ickestatliga flygplatser. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021.



<b>Län</b>	<b>Preliminära ramar (miljoner kr)</b>
Stockholms län	9 832
Uppsala län	1 901
Södermanlands län	1 148
Östergötlands län	1 680
Jönköpings län	1 581
Kronobergs län	881
Kalmar län	1 068
Gotlands län	257
Blekinge län	610
Skåne län	5 095
Hallands län	1 364
Västra Götalands län	7 339
Värmlands län	1 151
Örebro län	1 181
Västmanlands län	949
Dalarnas län	1 294
Gävleborgs län	1 093
Västernorrlands län	1 020
Jämtlands län	598
Västerbottens län	1 054
Norrbottens län	931

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut i nationell plan.

## **5. Finansiering av åtgärder i den nationella planen**

Huvuddelen av åtgärderna i den nationella planen finansieras med anslag i enlighet med de ekonomiska ramar som beskrivs i avsnitt 4. I detta avsnitt lämnas en sammanställning över alla finansieringskällor som ligger till grund för den nationella planen.

I det följande beskrivs 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 4.

### **5.1 Anslag (exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierade 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 4.

### **5.2 Från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T (anslag)**

De ramar som anges i avsnitt 4 inkluderar inte från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T, det transeuropeiska transportnätverket. Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att Sverige aktivt främjar ett sökande av bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och att projekt som tilldelats bidrag för TEN-T genom FSE slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av kommissionen. Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade bidragsintäkter från EU-budgeten.

### **5.3 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag**

Medfinansiering av byggande av statlig transportinfrastruktur genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, regioner och företag kan vara ett bra sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. På samma sätt kan räntefria lån, s.k. förskotteringar, från kommuner, regioner eller företag bidra till effektivare genomförande av åtgärder. Infrastruktursatsningar bör dock styras utifrån nationella behov på en samhälls-ekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag och förskottering ska genomföras enligt följande riktlinjer och utgångspunkter.

- De transportpolitiska målen ska vara en utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.
- Ansvarsfördelningen i fråga om statligt och kommunalt huvudmannaskap ska inte ändras.
- All medfinansiering ska vara frivillig.
- Initiativen ska som huvudregel komma från bidragsgivarna.
- All medfinansiering ska utgå från bidragsgivarnas nytta.
- Medfinansiering ska i första hand avse tillägg eller förbättringar i förhållande till projekt som Trafikverket ändå anser bör genomföras.
- Om medfinansiering ska gå till ett projekts grundutförande ska det motiveras särskilt.

- Trafikverket ska redovisa uppskattade nyttor hos medfinansiärerna, som en del i den samlade bedömningen. Särskild vikt ska läggas vid denna redovisning om medfinansieringen avser grundutföranden eller om nyttorna överstiger vad Trafikverkets gängse bedömningsmodeller visar (t.ex. med avseende på exploateringsvärden).

Trafikverket ska redovisa bedömningar av omfattningen av medfinansieringen och förskotteringar under den kommande tolvårsperioden. I redovisningen ska Trafikverket ange följande.

#### **Total ram under tolv år för medfinansiering eller bidrag till investeringar eller åtgärder**

- I den nationella planen vars kostnader överstiger 100 miljoner kronor.
- I den nationella planen vars kostnader understiger 100 miljoner kronor.
- I länsplanerna.

#### **Total ram under tolv år för räntefria lån till investeringar eller åtgärder**

- I den nationella planen vars kostnader överstiger 100 miljoner kronor.
- I den nationella planen vars kostnader understiger 100 miljoner kronor.
- I länsplanerna.

### **5.4 Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm**

De ramar som anges i avsnitt 4 inkluderar inte anslag för trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Anslagen får, förutom finansiering av system- och administrationskostnader, användas till vissa investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen samt till medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen respektive till vissa investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

### **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 5.3. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. För överenskommelser som omfattar finansiering från trängselskatteinkomster gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag, se ovan. Finansiering från trängselskatteinkomster beslutas av riksdagen. En

förutsättning för eventuella förändringar i trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg är att de kan motiveras utifrån förekomsten av trängsel. Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med trängselskatt.

### **5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas medinfrastrukturavgifter**

För överenskommelser som omfattar finansiering med inkomster från infrastrukturavgifter gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag, se ovan. Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av infrastrukturavgifter är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom avgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk, rådande trafikförhållanden samt rimliga tider för återbetalning för lån. Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med infrastrukturavgift.

### **5.7 Banavgifter**

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade intäkter för banavgifterna enligt järnvägslagen (2004:519) samt för de förändringar som Trafikverket bedömer utifrån Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, det s.k. SERA-direktivet.

## **6. Regeringens granskning**

Regeringen kommer efter att ha tagit del av remissyttrandena 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 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om definitiva ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen. Länsplanerna ska fastställas senast två månader efter det att regeringen beslutat om de definitiva ramarna. Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket ska meddelas när beslut om fastställda länsplaner har fattats.



Infrastrukturdepartementet

Adressater till uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för  
transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för  
regional transportinfrastruktur

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