

Nationell plan för statlig transportinfrastruktur

utgångspunkter för planrevideringsarbetet
2026–2037

28 april 2025

Vägen fram till Nationell plan



Innehåll

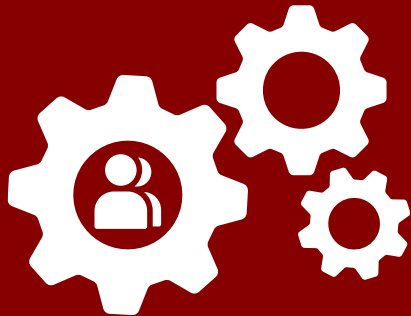
**Utgångspunkter för
planrevideringsarbetet**

**Planprocessen och det fortsatta
arbetet**

Ställ frågor i chatten



Utgångspunkter planrevidering 2026–2037



Principöverenskommelse (regeringen och Sverigedemokraterna)

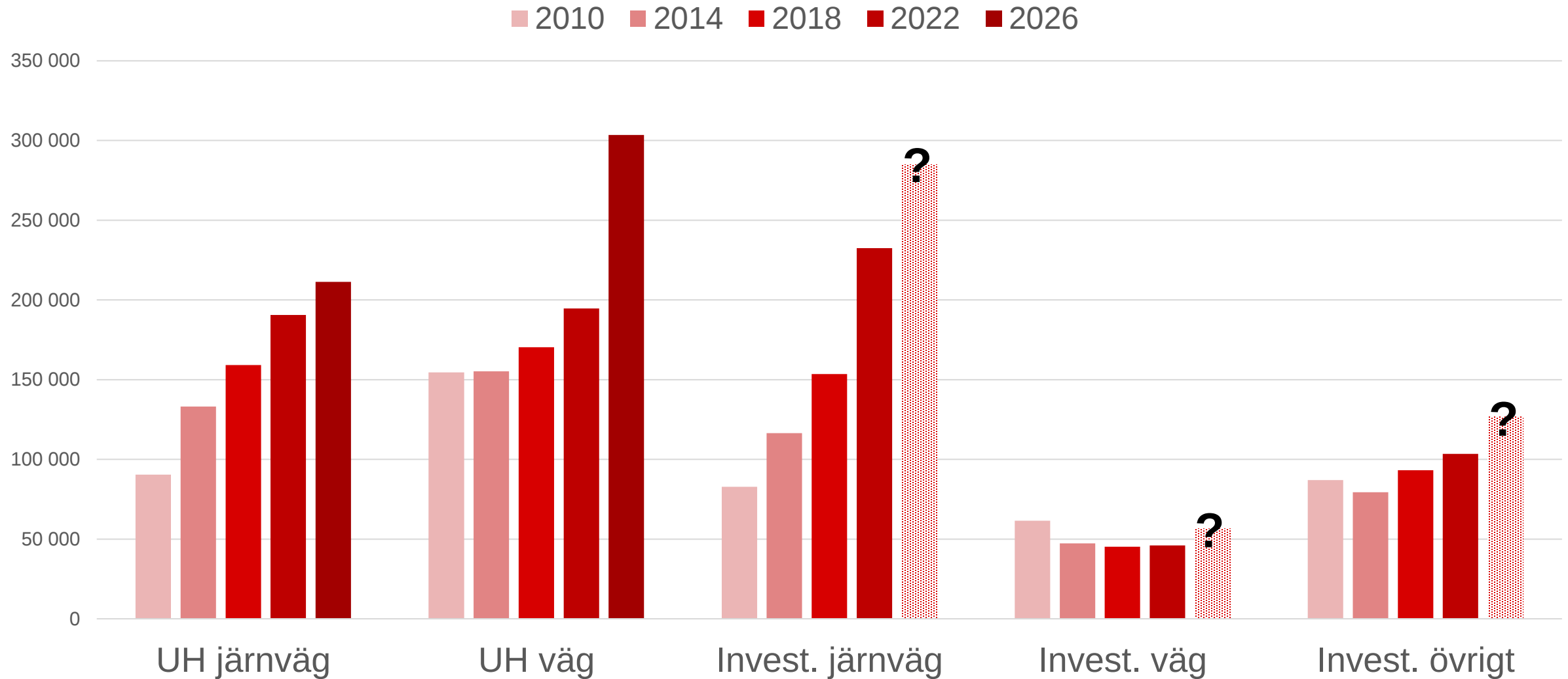
- Hela Sverige ska fungera
- Vårda det transportsystem vi har och prioritera underhåll
- Investeringar i ny infrastruktur ska fokusera på arbetspendling och godstrafik
- Effektivt genomförande och god kostnadskontroll
- Nya möjligheter till alternativ finansiering ska prövas

Gällande ramar och förslag till nya (mdkr)

Anslagsstruktur	Plan 2022–2033 (2021 års pris)	Plan 2022–2033* (2025 års pris)	Förslag 2026–2037 (2025 års pris)	Ökning
Vidmakthållande järnväg	165	200	210	5%
Vidmakthållande väg	197	239	354	48%
Utveckling	437	530	607	15%
Total ram	799	968	1 171	21%
Förvaltningsanslag som tidigare legat inom ram	–	–	59	–
Total ram, inkl. förvaltningsanslag	799	968	1 230	27%

*Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037

Medel i nationella planer 2010-2026



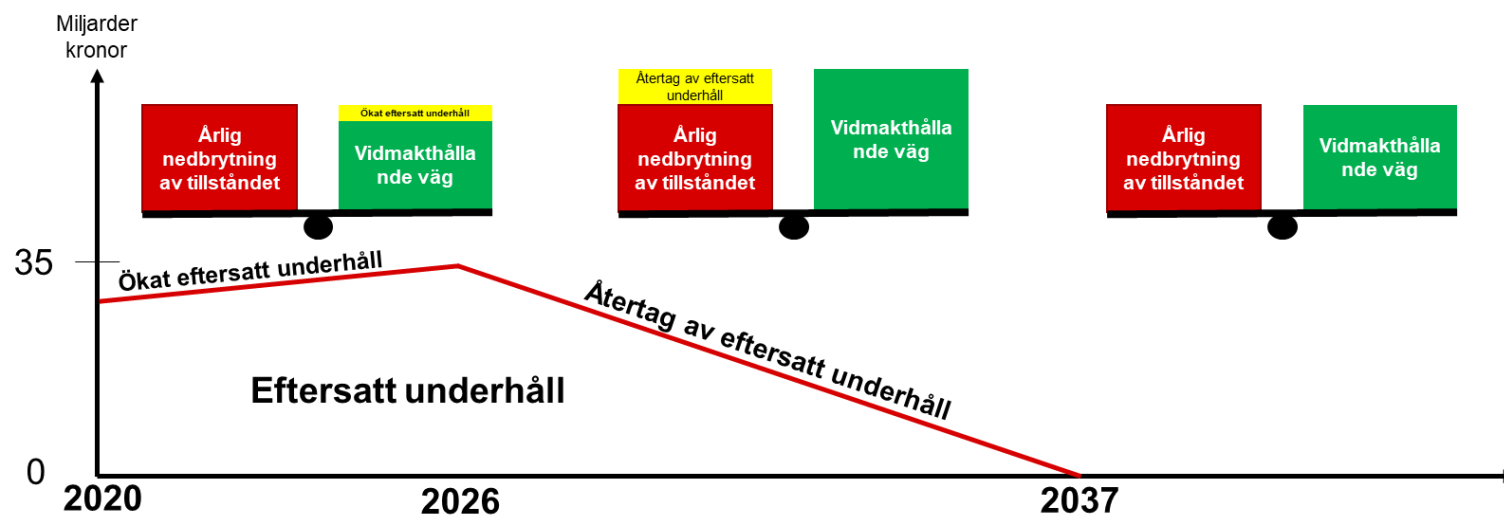
Vidmakthållande

- Återta eftersatt underhåll
 - redovisa hur målet ska nås (väg)
 - redovisa hur stor andel som återtas inom planperioden och när resterande delar återtas (järnväg)
- Tillkommande årliga kostnader för nya anläggningar, per åtgärd och sammantaget. Årliga tillkommande kostnader ska redovisas även efter planperioden
- Redovisa vilka effekter som prioriteringen av underhållsmedel får för transportsystemet som helhet, och för kortväga och långväga persontransporter och godstransporter (redovisas i särskild underhållsplan)
- Samhällsekonomiska analyser av drift och underhåll är angelägna.

Återta vägsystemets underhållsskuld

Genom att utföra rätt åtgärd i rätt tid där vi har som målsättning att hantera flera behov samtidigt kan det eftersatta underhållet hanteras parallellt med ett utförande av ordinarie underhåll. Med ökade ramnivåer kan mer underhåll genomföras vilket ger effekt med ett minskat eftersatt underhåll.

Underhållsnivå före-, under- och efter planperioden 2026-2037



Underhållsplan

- I underhållsplanen redovisa vilka större reinvesterings- och underhållsåtgärder som planeras
- Trafikverket har 2024 föreslagit en ny investeringsplan (inkl. drift och underhåll. Enligt den bör större reinvesteringar (> 300 mnkr) ska särredovisas samlat i planförslaget
- Effekter per väg- och bantyp ska redovisas, liksom för kort- och långväga persontrafik och godstrafik



Satsning på BK4

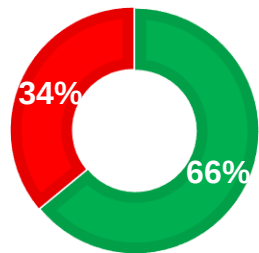
Hela vägnätet

- Hela det statliga BK1 vägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2037
- I princip ska hela Stamvägnätet (riks-och europavägar) vara upplåtet för BK4 år 2030

Strategiska vägnätet

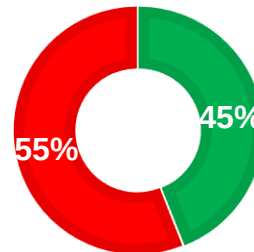
- 80 % av det strategiska vägnätet ska vara upplåtet år 2029
- 90 % av det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet år 2033 och upp emot 100 % år 2037

STRATEGISKT UTPEKADE
VÄGAR FÖR TUNG TRAFIK

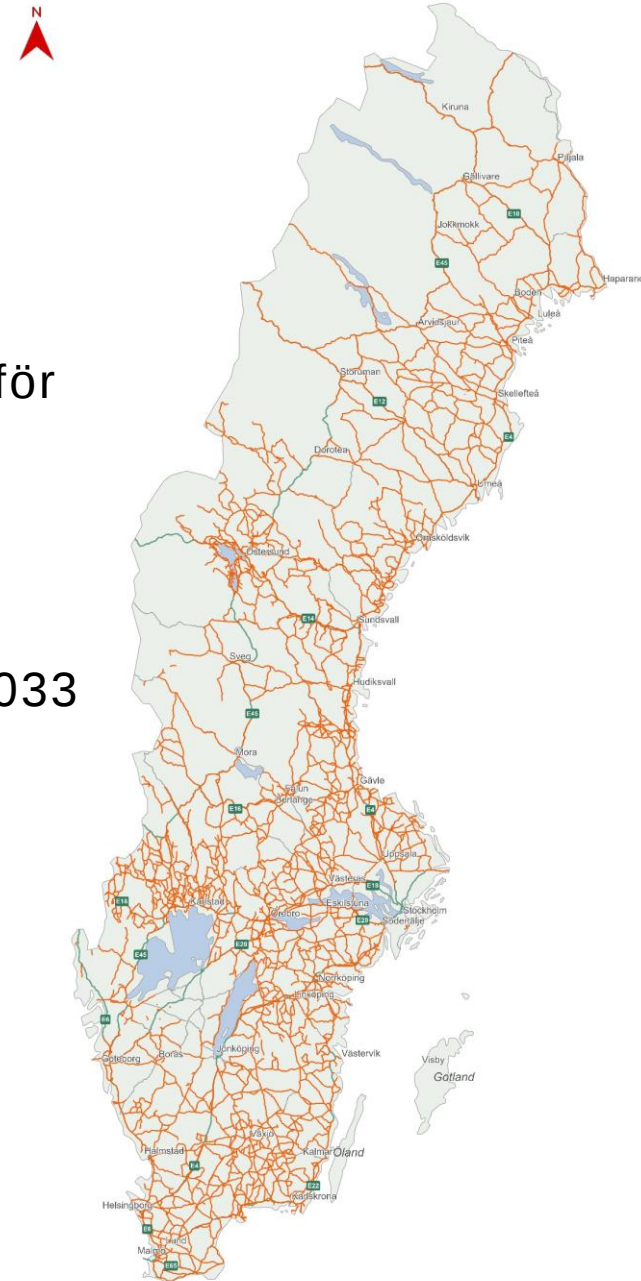


■ Vägnät som är upplåtet
■ Vägnät som ej är upplåtet

STATLIGA VÄGNÄTET



■ Vägnät som är upplåtet
■ Vägnät som ej är upplåtet



Vidmakthållande järnväg omfattar



Basunderhåll

- Grunden i underhållet
- Syftet är att upprätthålla anläggningens funktion
- Innehåller förebyggande och avhjälpande åtgärder
- Baskontrakten är en del av basunderhåll

Reinvesteringar

- Utbyte eller ersättning av järnvägsanläggning
- Syftet är att bibehålla eller återställa anläggningens funktion

Mindre utbyten

- Planerade och mindre byten av delar eller komponenter av järnvägsanläggning
- Åtgärderna ska kunna planeras med en kort ledtid
- Förebyggande åtgärder som förlänger anläggningens tekniska livslängd

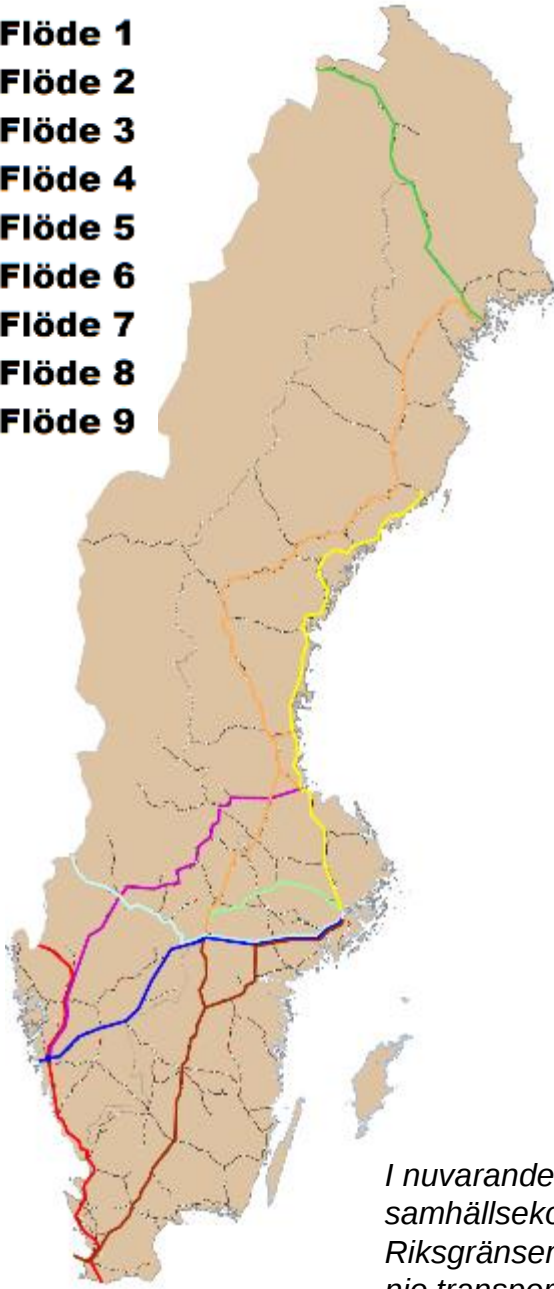
Drift

- Tekniska och styrande åtgärder som en direkt del i leveransen av tåglägen
- Ex trafikledning, elförsörjning, tele- och radiokommunikation, övervakning

Planeringsprinciper för järnvägsunderhåll

- Grundläggande funktioner rörande framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet och miljö ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet
- Förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer för att förbättra anläggningens tekniska tillstånd och minska risken för störningar
- Fortsätta satsningen på utpekade flöden, bibehålla funktionaliteten och visst återtagande av det eftersläpande underhållet

- **Flöde 1**
- **Flöde 2**
- **Flöde 3**
- **Flöde 4**
- **Flöde 5**
- **Flöde 6**
- **Flöde 7**
- **Flöde 8**
- **Flöde 9**



4. Transportflöden järnväg

Flöde 1 – **Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn**

Flöde 2 – Trelleborg-Malmö-Oslo

Flöde 3 – **Hallsberg-Luleå**

Flöde 4 – Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle

Flöde 5 – **Stockholm-Göteborg**

Flöde 6 – Stockholm-Oslo

Flöde 7 – Stockholm-Västerås-Örebro

Flöde 8 – Stockholm-Umeå

Flöde 9 – **Luleå-Narvik**

I nuvarande nationell plan har vi, tillsammans med branschen, pekat ut 14 transportflöden med både person- och godstrafik som samhällsekonomiskt viktiga. Av dessa transportflöden har fyra pekats ut som särskilt samhällsekonomiskt viktiga: Luleå-Boden-Riksgränsen, Hallsberg-Luleå, Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Till kommande nationell plan arbetar vi istället med de nio transportflödena och inriktningen är att vi kommer att prioritera motsvarande flöden och särskilt flöde 1, 3, 5 och 9.

Signalsystemet ERTMS

Ökad takt i införandet av ERTMS

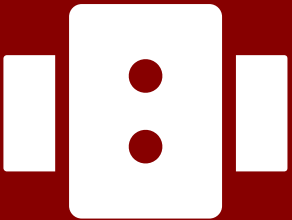
- berör både Vidmakthållande och Utveckling

Regeringens målsättning

- ERTMS infört i hela järnvägssystemet 2042

Regeringen har:

- gett Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån målåret 2042, inkl. behov av anslag för respektive år (och för resp. ram)
- gett ett särskilt uppdrag i frågan om finansiering av ombordutrustning (30 september) som ska samordnas med planrevideringen



Scenarier

1. 2044 - Vi nyttjar det som är planerat och genomfört. Med ATC-mellansteg når vi slutläget 2044 med ERTMS
2. Vi nyttjar de anläggningar vi redan planerat och genomfört och satsar i första hand på E2 på "Core network" och behåller ATC som slutläget 2042 på de delar av nätet som inte är prioriterade. Detta innebär att delar av nätet inom omvandlas till ERTMS inom översikten för detta anslag.
3. Långsammare utrullning för att inte pressa systemet. Vi uppgraderar hela signalsystemet med E2 Laser i slutläget. På vägen kommer det krävas att vi bygger bort nuvarande Ester-anläggningar samt genomför ATC-mellansteg men 2053 är hela anläggningen utrustad med E2 Laser. "Core network" kommer att vara klart runt 2046-2048.

Utmaningar

- Hur många versioner av ERTMS och ATC är rimligt att hantera
- En snabbare utrullning kan skapa fler "öar" i systemet
- Konverteringstakt av fordon kan begränsa i vissa geografier
- Kan ERTMS bidra med möjlighet till ökad kapacitet tillräckligt tidigt på 2030-talet?
- Kan OPTO och FRMCS rullas ut i tillräcklig takt?

Nya beloppsgränser

Beloppsgränsen för namngivna objekt höjs

- I nationell plan från 100 till 150 mnkr
- I länsplaner från 50 till 75 mnkr

Ökat utrymme för trimnings- och miljöåtgärder

- Samlade effektbedömningar och välunderbyggda kostnads kalkyler för åtgärder över 75 miljoner kronor
- Förbättrad redovisning av åtgärder – utfall och kostnadsutveckling



Trimnings- och miljöåtgärder

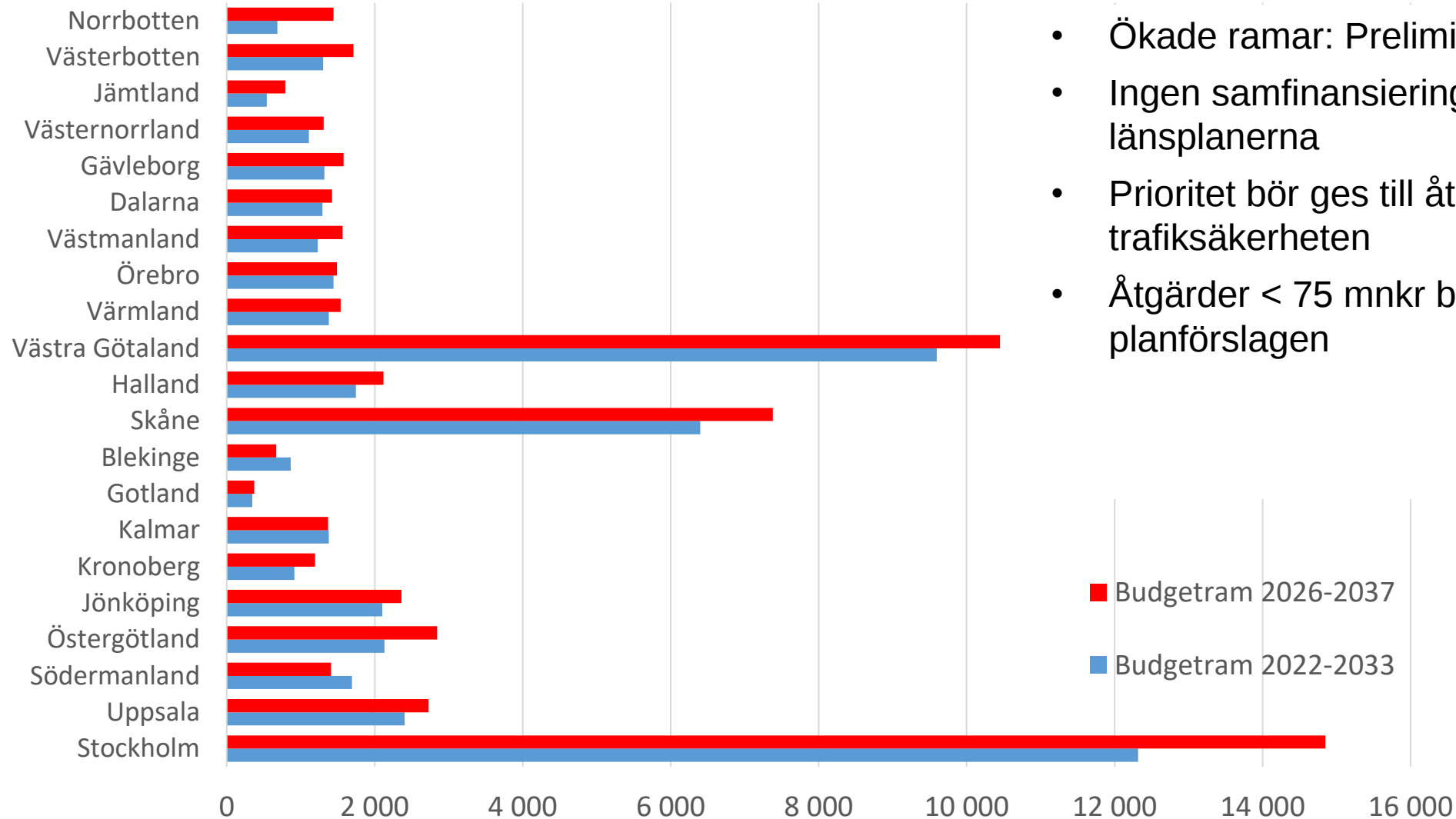
- Redogöra för en indikativ indelning av medel på åtgärdsområden
- Gränsen har höjts till 150 mnkr
- Föreslå och motivera hur mycket medel som bör avsättas till näringslivspott
- Potter för samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder och cykelåtgärder i länsplanerna utgår
- Nytt område: Säkerhet (t.ex. skalskydd)
- Fokus mot områden som lyfts i direktivet (t.ex. vardagsresor och gods)

Trafiksäkerhetsåtgärder

- Inriktas mot åtgärder i infrastrukturen
- Mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard
- Satsningar på länsplaner
 - prioritet bör ges till trafiksäkerhetsåtgärder
- Regeringen avser att inte gå vidare med sträckbaserade trafiksäkerhetskameror



Länsplaner



- Ökade ramar: Preliminärt 60,6 mdkr + 16%
- Ingen samfinansiering av åtgärder i länsplanerna
- Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten
- Åtgärder < 75 mnkr behöver inte anges i planförslagen

■ Budgetram 2026-2037

■ Budgetram 2022-2033

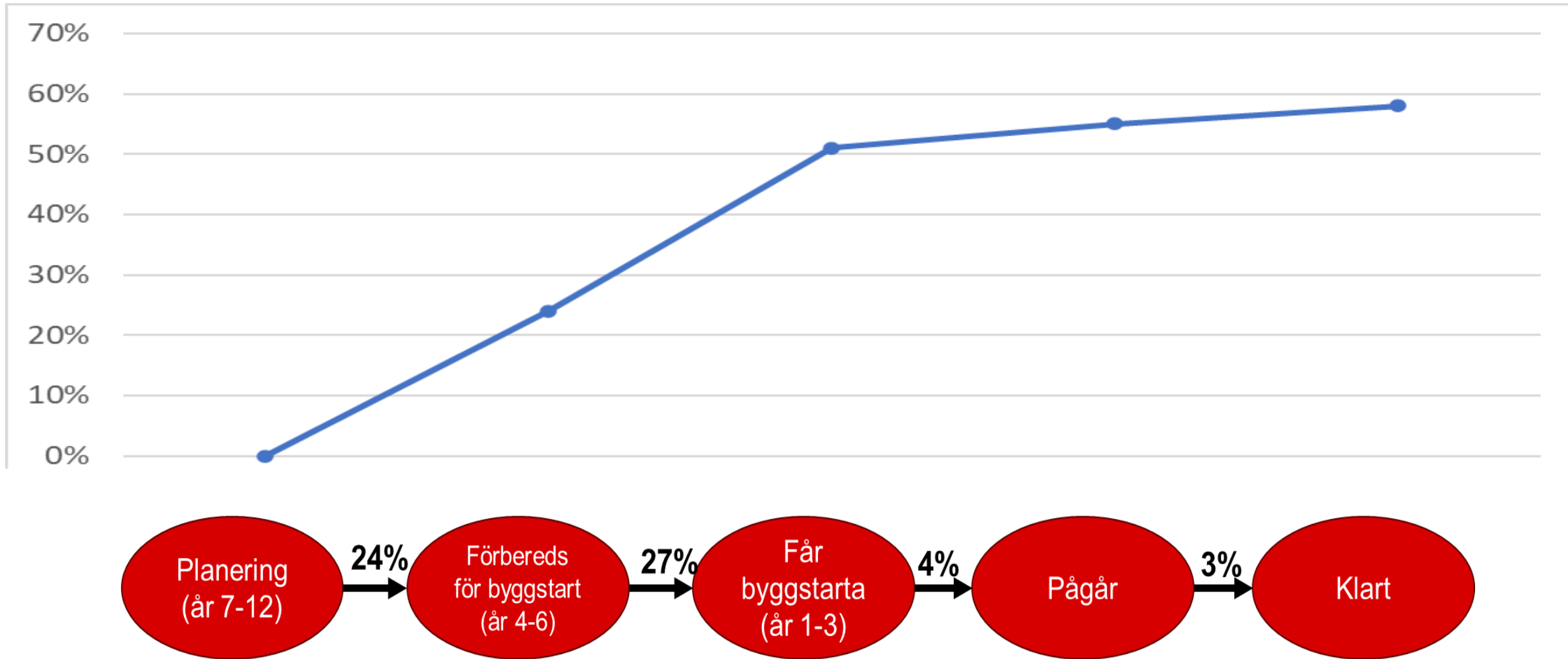
* Ramarna har justerats mellan länen med avseende på utfall i föregående plan, alla ramar är räknade i prisnivå 2025-02

Förbättrad kostnadskontroll



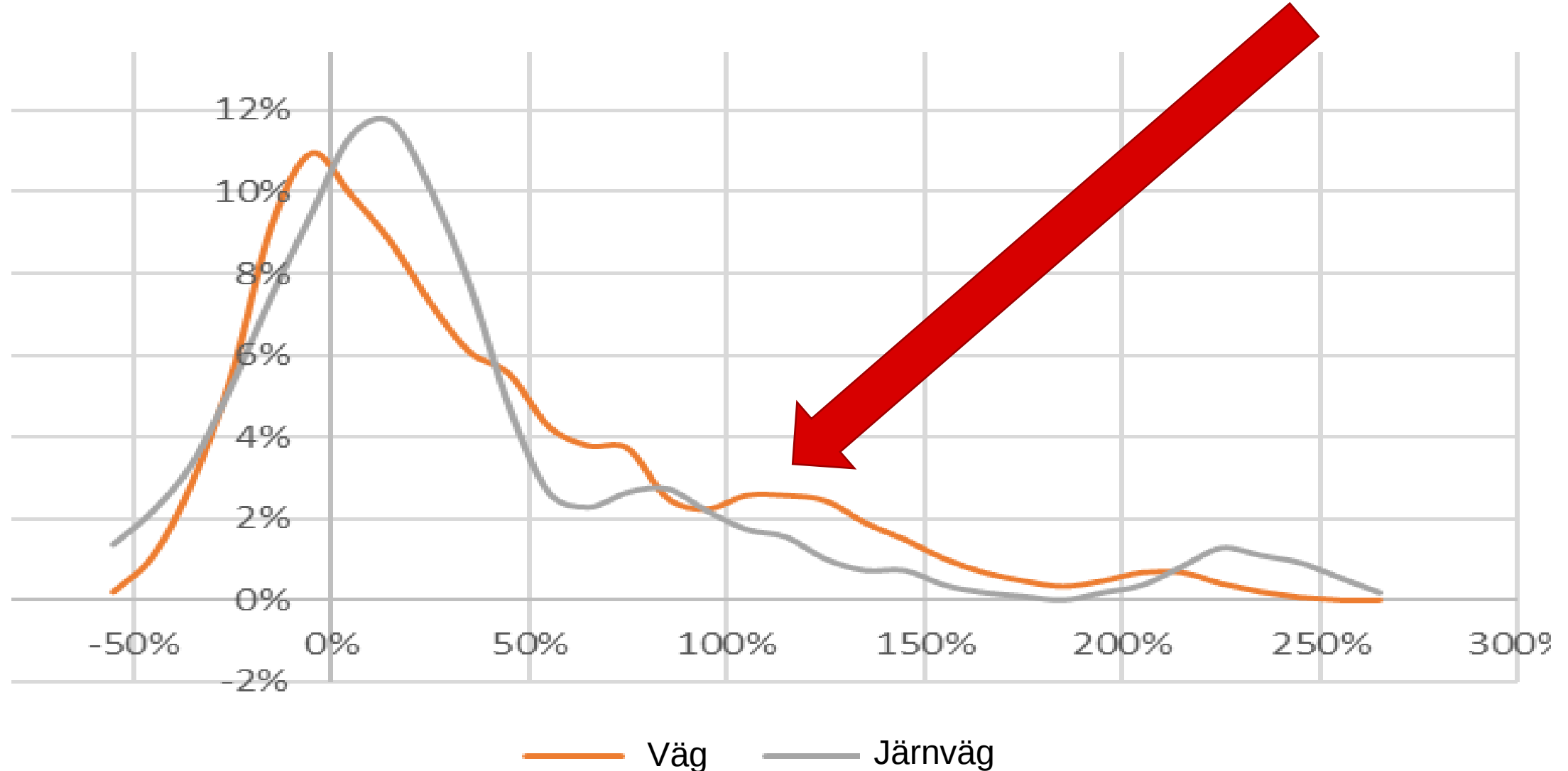
- Tidiga kostnadskalkyler ska vara väl underbyggda och projekten präglas av god budgetdisciplin
- Objekt med stora kostnadsökningar och försämrad lönsamhet kan omprövas
- Trafikverket får uppdrag att utvärdera upphandlingar och stärka upphandlingskompetensen

Det är fr a i planeringsskedet som kostnaderna ökar



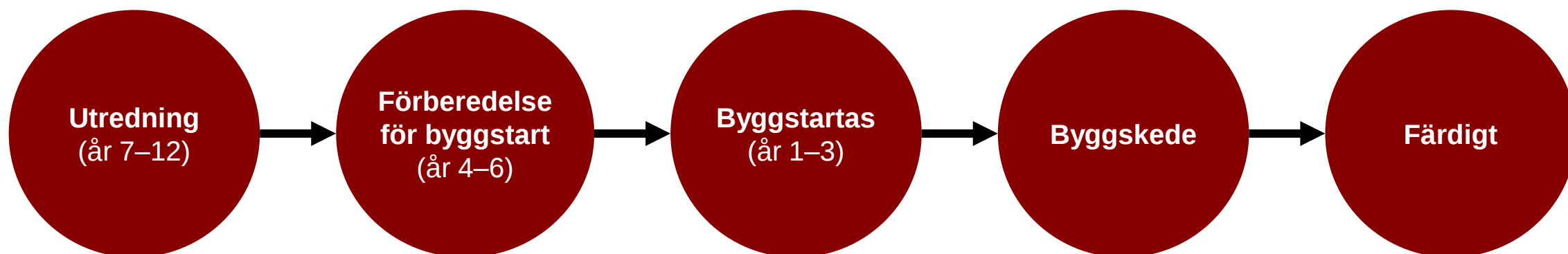
Det är bara *vissa* objekt som ökar mycket i kostnad – inte alla!

Att undvika kostnadsökningar handlar i hög grad om att kunna ompröva *dessa* objekt



Planeringsprocessen ska fungera som tänkt

- Samhällsekonomisk lönsamhet vägledande
- Investeringar som ligger i planens år 7–12 är objekt för fortsatt utredning



Ökad transparens

Förbättrad redovisning av
motiv för urval av åtgärder i
planförslaget

- Gäller alla typer av satsningar
- Förslaget ska rymma mer information, bl.a. varför vi valt vissa objekt framför andra

Prioriteringskriterier investeringsobjekt

- 1 Avgör vilka objekt som kommit så långt i planeringen att det inte ska omprövas i planrevideringen (s.k. bundna objekt)
- 2 Avgör vilka objekt som anses nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt
- 3 Avgör vilka standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms som nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet
- 4 Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet (både kvantifierbara och icke-kvantifierbara effekter inkl. systemeffekter). Avsteg ska motiveras



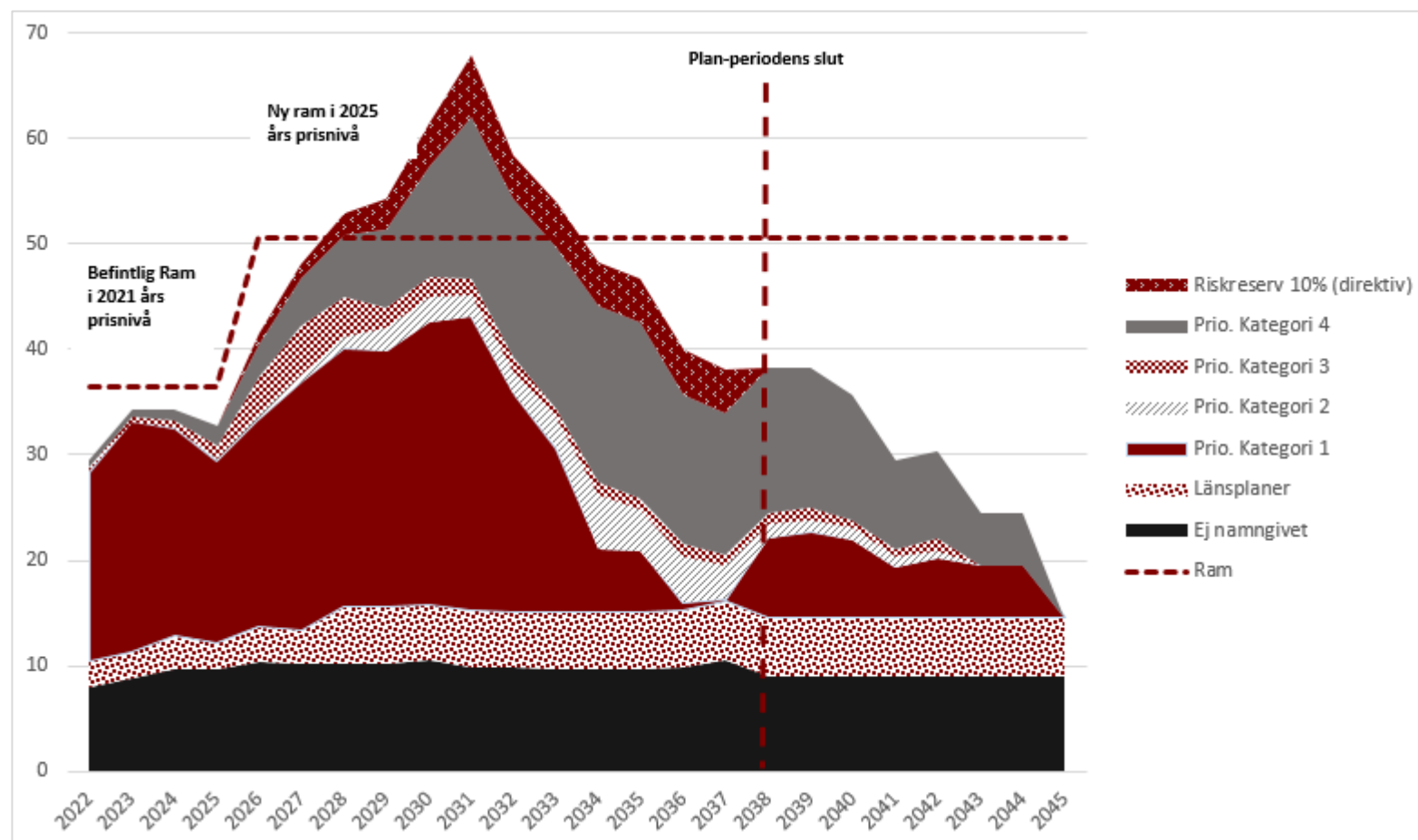
Riskreserv



- Riskreserv ska föreslås för namngivna investeringar i den nationella planen
- Trafikverket ska utforma förslag, inkl. processen för användning och fördelning över planperioden
- Ska utgöra minst 10 procent och högst 15 procent av de namngivna investeringarna
- Pågående objekt ska ff.a. hanteras genom kostnadsbesparande åtgärder, och endast vid behov med riskreserven
- Ev. överskott ska tillföras riskreserven

Planeringsförutsättningar

Riskreserv enligt direktiv



Totalförsvarsåtgärder

Samhällsekonomisk lönsamhet vägledande (infraprop.)

Projekt som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar bedöms och finansieras i särskild ordning

Militära behov medför behov av investeringar i den svenska transportinfrastrukturen (totalförsvarsprop.)

Till exempel: järnväg, åtgärder för redundans i förbindelser med delar av Europa samt möjliga investeringar i installationer som hamnar och flygplatser

Resilienta transportsystem

ett av Nato:s 7 grundläggande civila förmågekrav

Totalförsvarsåtgärder

Trafikverket ska:

- 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
- inhämta synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten, övriga berörda myndigheter i Sverige och i grannländerna

Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade ... måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan

Totalförsvarsfrågor i Nationell plan

”Trafikverket ska ...beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur...”

- TRV inhämtar synpunkter om totalförsvarets behov. Behoven...
 - ... kan komma att påverka vilka transportpolitiskt motiverade namngivna objekt som kommer med i planen.
 - ...utgör en prioriteringsgrund bland flera vid planering av drift-, underhåll och bärighetsåtgärder på väg.
 - ...ska beaktas vid omhändertagande av omledningsbanor.
Ökad robusthet på omledningsbanor för redundans finns med som ett av flera prioriteringskriterier för underhåll och reinvesteringar på järnväg.

”Objekt som inte är transportpolitisk motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar ...

- ...måste bedömas och finansieras i särskild ordning
- ...ska inte ingå i förslaget till nationell plan”.
- Trafikverket utreder utifrån totalförsvarets behov briser i transportinfrastrukturen samt vilka åtgärder som bör prioriteras.
 - Det finns idag inga beslut om finansiering för genomförande av dessa prioriterade åtgärder.

Alternativ finansiering

- Utredda behovet av fortsatt utveckling av Malmbanan samt föra dialog med andra berörda aktörer om hur detta ska finansieras
- Finansieringslösning för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå via höjda banavgifter
- En särskild utredare ska senast den 25 juni 2025 redovisa en förhandling som innefattar bl.a. finansiering av Östlig förbindelse i Stockholm

Trafikverket ska ta fram nödvändiga underlag

- Trafikverket ska föreslå lämpliga åtgärder på den svenska sidan i Öresundsregionen för finansiering med intäkter från Öresundsbroförbindelsen. Kan även föreslå att intäkterna används för att skynda på genomförandet av åtgärder i nationell plan



Offentlig-privat samverkan

- Trafikverket ska ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS-upplägg. Ev. kan annan aktör därefter också vidmakthålla anläggningen
- Regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt
- Urvalet av investeringsobjekt ska utgöras av de objekt som föreslås ingå i nationell plan



Offentlig-privat samverkan

- Trafikverket ska föreslå minst 7 objekt och högst 15
- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade
- Förslagen kan bestå av åtgärdspaket 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
- Viss öppning för att frångå spannet om det finns goda skäl

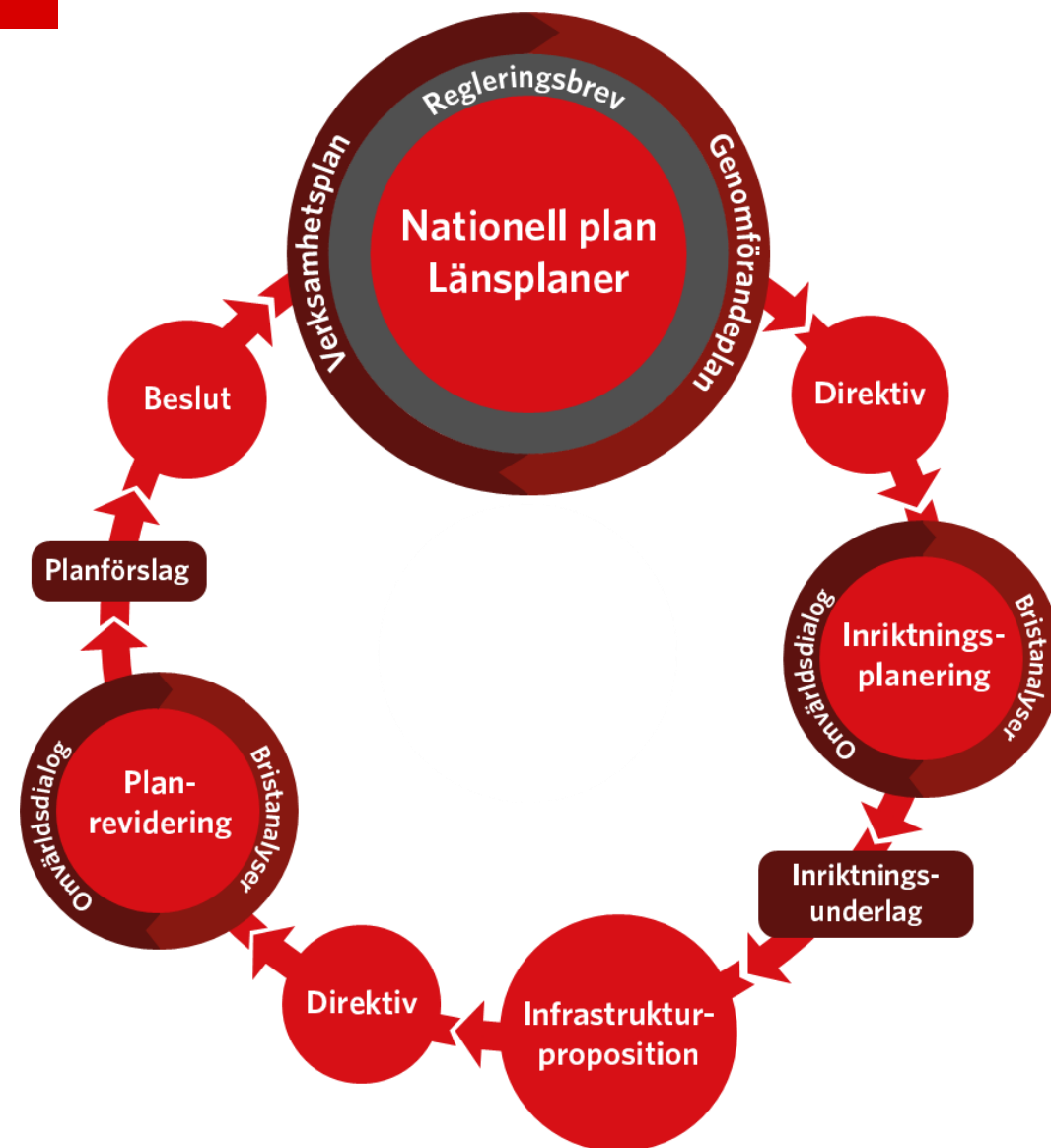


Tidplan

Trafikverket kommer att:

- lämna reviderat förslag till nationell plan senast den 30 september 2025
- genomföra en miljöbedömning och redovisa en miljökonsekvensbeskrivning
- ta fram underlag till länsplaner
- på regeringens uppdrag att remittera planförslaget under tre månader till och med 30 december 2025
- komplettera med samlade effektbedömningar senast den 30 november 2025.

Regeringen fastställer den nya nationella planen och ekonomiska ramar för länsplanerna under 2026.



trafikverket.se/nationellplan2026-2037

