



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Sjöfartsverket

601 78 Norrköping

Luffartsverket

601 79 Norrköping

Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i enlighet med vad som anges under rubriken Närmare om uppdraget ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 enligt vad som anges under rubriken Närmare om uppdraget.

Luffartsverket och Sjöfartsverket ska bistå Trafikverket med fakta och bedömningar för att Trafikverket ska kunna ta fram ett trafikslags-övergripande inriktningsunderlag. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket föra dialog med och hämta in synpunkter från regionerna och Gotlands kommun. Trafikverket ska även inhämta synpunkter från de statliga myndigheter, kommuner och andra offentliga och privata aktörer som Trafikverket bedömer är berörda.

Trafikverkets inriktningsunderlag ska redovisas senast den 15 januari 2024 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Trafikverket ska samtidigt remittera underlaget i enlighet med den remisslista som Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) tillhandahåller. Av remisskrivelsen ska framgå att remissyttrandena ska lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 15 april 2024.

Trafikverket ska efter den nämnda redovisningen vid behov bistå Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) med

kompletterande analyser. Denna del av uppdraget ska pågå till den 30 november 2024.

Närmare om uppdraget

Syfte och utgångspunkter

Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen avser att i en proposition till riksdagen lämna förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden. När riksdagen har fattat beslut om de ekonomiska ramarna följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Utgångspunkten för genomförande av uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, ska vara vägledande för Trafikverkets genomförande av uppdraget.

Inriktningsunderlaget ska beakta omvärldsförutsättningar som är relevanta för det svenska transportsystemet, bl.a. teknisk och digital utveckling, regelutveckling och övrig samhällsutveckling. De krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn ska beaktas. Energiförsörjning är avgörande för transportsystemets utveckling. Den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär bör särskilt vägas in. Utöver klimatomställningen ska även infrastrukturens påverkan på den biologiska mångfalden beaktas.

EU:s regelverk samt andra internationella regelverk ska beaktas.

Utvecklingen av internationella transportstråk, system och samarbeten ska också beaktas i den mån det är relevant för det svenska transportsystemet. Den pågående processen inom EU med ny förordning för TEN-T bör beaktas, särskilt utifrån de åtaganden den kan innebära för att genomföra stomnätkorridorerna Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön samt andra relevanta infrastrukturlänkar och noder. Även eventuella

åtaganden att uppnå olika former av teknisk standard på den infrastruktur som ingår i TEN-T bör beaktas, liksom möjligheter att erhålla medfinansiering från EU.

Inriktningsunderlaget ska även beakta regeringens prioritering att inte fullfölja utbyggnaden av ett system för nya höghastighetsstambanor och den effekt det kan ha på befintliga banor och behovet av planerade investeringsåtgärder, alternativa investeringar och kapacitetshöjande insatser i järnvägssystemet.

Vidare anser regeringen att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Regeringen betonar vikten av underhåll av vägar och järnvägar samt kostnadseffektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transporteffektiviteten. Regeringens prioriteringar är att fortsätta förbättra den infrastruktur vi har, reparera där det behövs och förvalta våra gemensamma resurser på bästa sätt. Inriktningsunderlaget ska beakta nyttan med att upprätthålla funktionaliteten i infrastrukturen i förhållande till nyttan av nya investeringar.

Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var man bor. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. Regeringen vill underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling och stärka näringslivets förutsättningar. Utvecklingen kan också bidra till och främja bostadsbyggande. Samtidigt ska ett nationellt perspektiv bidra till sammanhängande stråk som ökar samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Även person- och godstransporter över gränserna har stor betydelse för jobb och tillväxt i de nordiska länderna. Infrastruktur för gränsöverskridande transporter bör utvecklas i dialog med övriga länder i Norden.

Alla trafikslag behövs för ett väl fungerande transportsystem och därmed är det viktigt att infrastrukturen bidrar till att trafikslagen samverkar på ett effektivt sätt. Infrastrukturåtgärder i järnvägssystemet bör inte fragmenteras

utan planeras utifrån ett systemperspektiv så att de så snart som möjligt kan ge önskade effekter för trafiken.

Sedan beslutet den 31 maj 2018 om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för perioden 2018–2029 har de uppskattade kostnaderna för de namngivna objekten i planen enligt Trafikverkets bedömningar ökat markant. Kostnadsförändringar i vissa namngivna objekt jämfört med ursprungliga kostnadsbedömningar påverkar genomförbarheten av andra namngivna objekt, eftersom den beslutade ekonomiska ramen inte kan överskridas. Regeringen bedömer att det krävs ett omfattande arbete för att motverka de kostnadsökningar för infrastrukturåtgärder som går att påverka. Det är av stor vikt för regeringen att kostnadskalkylerna är realistiska och projekten ska vid genomförande präglas av god budgetdisciplin, vilket förutsätter en realistisk tidsplan. Ett särskilt fokus ska ligga på kalkyler i investeringarnas tidiga planeringsskeden. Detta är avgörande för att det ska vara möjligt att genomföra viktiga satsningar för framtiden eftersom det finns stora behov av åtgärder i transportinfrastrukturen i olika delar av landet, inte minst underhållsåtgärder. Regeringen har därför bland annat gett Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt (I2022/01644, I2021/01049).

Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag och redovisning av uppdraget

Trafikverket ansvarar för att med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv genomföra den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Regeringen bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. Detta innebär att det behövs en samlad bedömning av måluppfyllelse även på luftfartsområdet och sjöfartsområdet. Inte minst den snabba tekniska utvecklingen och behovet av att modernisera luft- rummet kan vara exempel på frågor som på olika sätt berör luftfartens och sjöfartens förutsättningar. Därutöver behöver en bedömning göras av effekter för samtliga trafikslag till följd av utvecklingen inom andra delar av transportsystemet. Mot den bakgrunden och utifrån de utgångspunkter som redovisats i ovanstående avsnitt ska Trafikverket genomföra och redovisa en trafikslagsövergripande analys med syfte att bedöma en inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen såväl sammantaget som inom respektive trafikslag som på ett effektivt sätt bidrar till de transportpolitiska målen.

Utifrån denna inriktning ska Trafikverket ta fram ett förslag till fördelning av den ekonomiska planeringsramen för planperioden 2026–2037 med utgångspunkt i nu gällande ekonomiska planeringsram, som uppgår till 799 miljarder kronor i 2021 års prisnivå. Trafikverket ska även ta fram förslag till fördelning för fyra alternativa ramnivåer där ramen ökas respektive minskas med 10 respektive 20 procent. I den ekonomiska ramen ska Trafikverket fördela medel till åtgärder enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och gällande anslagsändamål för anslagen 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser, anslagspost 1, inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Eventuella behov av infrastrukturåtgärder som därutöver identifieras inom luftfartens och sjöfartens områden ska redovisas separat och med en bedömning om vad som är en lämplig finansieringsform och ansvarsfördelning för ett genomförande i respektive fall.

Trafikverket ska i den långsiktiga planeringen för utvecklingen av transportsystemet och i planeringen för att stärka myndighetens operativa förmågor vid vidmakthållandet av transportinfrastrukturen beakta totalförsvarets krav i enlighet med vad som anges i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Trafikverkets resursbehov för att fortsatt bygga upp och bibehålla erforderlig civilt försvar och krisberedskap som idag anvisas via anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska inte ingå i fördelningen av den ekonomiska ramen. Frågor om resurser till sådan verksamhet hanteras i annan ordning.

Om inget särskilt anges ska alla kostnadsuppgifter redovisas i 2023 års prisnivå.

Trafikverket ska bedöma tillkommande finansiering utöver den ekonomiska planeringsramen såsom intäkter från banavgifter, trängselskatt och infrastrukturavgifter samt medfinansiering. Trafikverket ska redovisa hur mycket medel som beräknas finnas tillgängliga från dessa tillkommande finansieringskällor under planperioden samt om dessa nivåer påverkas i någon väsentlig grad av de föreslagna fördelningarna av den ekonomiska planeringsramen. Trafikverket ska också bedöma vilka förutsättningar som finns att finansiera lämpliga projekt med utökade intäkter från banavgifter samt vilka förutsättningar som finns för ökad medfinansiering eller annan

alternativ finansiering. Bedömningen ska inkludera en analys av vilka konsekvenser det kan innebära för biljett- och transportpriser, efterfrågan på resor och transporter samt för den samhällsekonomiska effektiviteten.

Hållbarhetsaspekter ska integreras vid framtagandet av förslaget till fördelning av ekonomisk ram. Målsynergier ska eftersträvas.

Förslaget till fördelning av den ekonomiska planeringsramen ska baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn. Under hösten 2023 avser regeringen att lämna en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen. Under beredningen av den kommande infrastrukturpropositionen avser Regeringskansliet att analysera om åtgärderna i regeringens klimathandlingsplan bedöms påverka Trafikverkets förslag till fördelning av den ekonomiska planeringsramen. Trafikverket ska vid behov bistå Regeringskansliet i denna bedömning.

Följande ska redovisas för respektive nivå på den totala ekonomiska ramen för 2026–2037 (799 miljarder kronor i 2021 års pris samt +/- 10 procent respektive +/- 20 procent):

1. Förslag till hur den ekonomiska planeringsramen bör fördelas på ramar för utveckling respektive vidmakthållande av vägar och järnvägar samt till driftsstöd till icke-statliga flygplatser, i både 2021 och 2023 års prisnivå. Ramen i 2023 års pris ska omräknas från 2021 års nivå med KPI-KS till index för juni 2023.
2. En indikativ medelsfördelning inom respektive ram.
3. Föreslagna fördelning ska motiveras tydligt. En beskrivning av vilka åtgärdstyper som föreslås omfattas av ramen ska göras för områdena forskning och innovation, trimnings- och miljöåtgärder, namngivna investeringar, övrig utveckling, respektive vidmakthållande järnväg och vidmakthållande väg.
4. Hur de årliga drift- och underhållskostnaderna successivt förväntas utvecklas till följd av den samlade investeringsvolym som föreslås inom planeringsramen, vartefter att åtgärderna färdigställs.
5. Avseende vidmakthållande en bedömning av eftersatt underhåll, den s.k. underhållsskuldens utveckling, under planperioden respektive efter dess slut specificeras för väg- respektive järnväg. Trafikverket ska redogöra för de överväganden som ligger till grund för bedömningen och beakta

de samhällsekonomiska effekter som en ändring av underhållsskulden bedöms medföra. Trafikverket ska även redogöra för pågående arbete med att stärka arbetssätt och metoder för underhållsverksamheten i syfte att förbättra genomförandet utifrån ett kostnads- och kapacitetsperspektiv samtidigt som verksamheten ska vara så lite trafikstörande som möjligt.

6. Bedömda effekter och måluppfyllelse i förhållande till de transportpolitiska målen, av förslaget till medelsfördelning. Målkonflikter och synergier ska belysas. Om förslaget innehåller delar som enskilt betraktade inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma ska detta tydligt motiveras. Icke prissatta effekter ska vägas in och redovisas på ett tydligt sätt. Möjliga effekter för tillväxt, regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsbyggande samt möjliga effekter för olika typer av funktionella regioner och storstäder, andra städer, lands- och glesbygder ska belysas på en övergripande nivå.
7. I motiveringen av förslaget en beskrivning av hur olika aspekter av hållbarhet har integrerats.

Därutöver ska Trafikverket redovisa följande:

8. Faktorer som påverkar genomförandet av åtgärderna ska ha tagits i beaktande i förslaget till medelsfördelning, så som exempelvis tillgången på entreprenörer på marknaden, risk för överhettning, kompetensförsörjning och andra relevanta planeringsförutsättningar. Om beaktandet av dessa faktorer har påverkat fördelningen ska det redovisas.
9. En analys och redovisning av vilka ekonomiska resurser för vidmakthållande för det statliga järnvägs- respektive vägnäten som Trafikverket bedömer skulle vara nödvändiga under planperioden för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportinfrastruktur i hela landet i enlighet med de transportpolitiska målen. Dessutom en bedömning av hur mycket av detta som skulle kunna vara möjligt att praktiskt realisera under planperioden givet t.ex. tillgång till entreprenörer och möjlighet att genomföra infrastrukturåtgärder i förhållande till behovet av att upprätthålla trafiken.
10. För de namngivna objekt (investeringar med en kostnad över 100 miljoner kr) som ingår i gällande plan för perioden 2022–2033 bedömd sammanlagd kostnad för planperioden 2026–2037. Om kostnaden

överstiger bedömningen i Trafikverkets planförslag för 2022–2033 ska Trafikverket redovisa möjligheten att behålla samma kostnadsnivå som i beslutad utvecklingsram genom att i nästa skede i processen – den s.k. åtgärdsplaneringen – ompröva objekt eller genomföra andra lämpliga åtgärder. Eventuella namngivna objekt i gällande plan som inte beräknas kunna slutföras till och med 2037 ska redovisas tillsammans med en bedömning av objektens totala kostnad (statliga medel), kostnad som inträffar efter 2037 samt bedömning av när objektet tidigast kan öppnas för trafik. Regeringen har den 22 december 2022 gett Trafikverket i uppdrag att utreda alternativa åtgärder i järnvägssystemet på sträckan Göteborg-Borås (I2022/02418) respektive i Skåne (I2022/02419). Dessa uppdrag redovisas separat i enlighet med vad som anges i uppdragen och ska därför exkluderas i redovisningen av den här punkten, i den mån inte regeringen har beslutat om annat före redovisning av inriktningsunderlaget.

11. En bedömning av om det finns betydande ändringar av objektets förutsättningar, exempelvis kostnadsökningar, i enskilda namngivna objekt i gällande plan som kan föranleda omprioritering. Objekt där upphandling av byggtreprenad har påbörjats undantas från bedömningen om inte särskilda skäl föreligger.
12. Hur person- och godstransporterna i olika delar av landet kan förväntas utvecklas per trafikslag och för de trafikslag, där det är relevant, även per transportsätt. Redovisningen ska även inkludera hur personresorna fördelas på olika ärendetyper. Grundläggande antaganden för tillämpat scenario/scenarion ska redovisas.
13. Hur kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet bedöms utvecklas i olika delar av landet till 2040.
14. En bedömning av samhällsekonomiska effekter av att planera för längre stråk jämfört med att dela upp infrastrukturprojekt i olika delar.
15. Antaganden om omvärldsförutsättningar som legat till grund för förslagen till fördelning av den ekonomiska ramen samt hur dessa antaganden motiveras utifrån aktuellt forsknings- och kunskapsunderlag. Antaganden om teknisk- och digital utveckling i form av t.ex. intelligenta transportsystem, automatisering, uppkopplad mobilitet, elektrifiering och andra drivmedel ska redovisas särskilt.
16. Vilka betydande osäkerheter som föreligger för och i analyserna (ex. vad gäller olika omvärldsfaktorer m.m.) samt hur resultaten bedöms

påverkas av dessa. Slutsatser bör också dras om vilken inverkan olika alternativa utvecklingar för dessa faktorer kan få för hur den ekonomiska planeringsramen bör fördelas under den kommande planeringsperioden. I detta ingår också att redogöra för hur den bedömda kostnadsutvecklingen i branschen omhändertas i de ekonomiska planeringsramarna.

En läsanvisning ska ange var redovisningen av punkterna 1–16 återfinns i det redovisade inriktningsunderlaget.

I takt med att vägtransporterna elektrifieras kommer en ökad andel av utsläppen i Sverige att komma från bygg- och anläggningsarbeten, medan trafikens andel av utsläppen minskar. En redovisning ska därför göras av på vilket sätt myndigheten arbetar med introduktionen av nya tekniker, metoder och material som bidrar till substantiella utsläppsminskningar vid nyinvesteringar samt drift och underhåll. Myndigheten ska också analysera och redovisa hur utsläpp och kostnader påverkas i scenarier med lågrespektive hög ambition i arbetet med metodutveckling, upphandlingskrav och materialval för minskad klimatpåverkan.

Trafikverket fick i beslutet om den gällande trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (dnr. I2022/01294 m.fl.) i uppdrag att utreda vissa frågor. Uppdraget ska fortgå som planerat men för två av dessa utredningsuppdrag ska Trafikverket även lämna särskilda redovisningar enligt nedan.

Trafikverket fick i det senaste planbeslutet i uppdrag att fortsätta att utreda förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad till dubbelspår på stambanan genom övre Norrland mellan Luleå och Boden. Trafikverket ska i inriktningsunderlaget lämna en lägesredovisning av uppdraget samt en kostnadsbedömning för sträckan och för relevanta deletapper. Trafikverket har i sin redovisning av regeringsuppdraget Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företags-etableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län (I2021/02468), den 29 november 2021 (I2021/02967) bedömt att dubbelspår mellan Luleå och Boden, tillsammans med ett antal ytterligare åtgärder som omfattas av gällande plan, är de mest angelägna för de större företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår i Norrbottens och Västerbottens län. Trafikverket ska i inriktningsunderlaget redovisa om denna bedömning kvarstår, utifrån behovet av investeringar för

att möjliggöra och accelerera den industriella gröna omställningen i norra Sverige. Om Trafikverket nu gör en ny bedömning av vad som är mest angeläget ska denna bedömning beskrivas. I denna del ska uppdraget samordnas med Trafikverkets arbete med regeringens uppdrag till Trafikverket den 30 mars 2022 att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (I2023/02196).

I det senaste planbeslutet fick Trafikverket också i uppdrag att fortsätta planeringen av elvägar och att utifrån en tidigare utbyggnadsplan identifiera lämpliga sträckor. En möjlig etapp ska redovisas senast december 2024. Trafikverket ska i inriktningsunderlaget lämna en lägesredovisning av uppdraget samt en kostnadsbedömning för en första etapp.

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal. Trafikverket ska i inriktningsunderlaget redovisa en utvärdering av genomförda satsningar genom stadsmiljöavtalen hittills.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Helena Braun Thörn

Kopia till

Utrikesdepartementet/HI

Försvarsdepartementet/MFI och SKK

Socialdepartementet/SFO

Finansdepartementet/BA, BSÄ, DIS, DOF, IE2, K, KO, SFÖ och SKA

Klimat och Näringsdepartementet/ BI, E, EIN, KL, ME, MK, och NM

Kulturdepartementet/KKM

Arbetsmarknadsdepartementet/A, JÄM

Utbildningsdepartementet/F och UH

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

Region Blekinge

Region Dalarna

Region Gävleborg

Region Halland

Region Jämtland-Härjedalen

Region Jönköpings län

Region Kalmar

Region Kronoberg

Region Norrbotten

Region Skåne

Region Stockholm

Region Sörmland

Region Uppsala

Region Värmland

Region Västerbotten

Region Västernorrland

Region Västmanland

Region Örebro län

Region Östergötland

Västra Götalandsregionen

Gotlands kommun