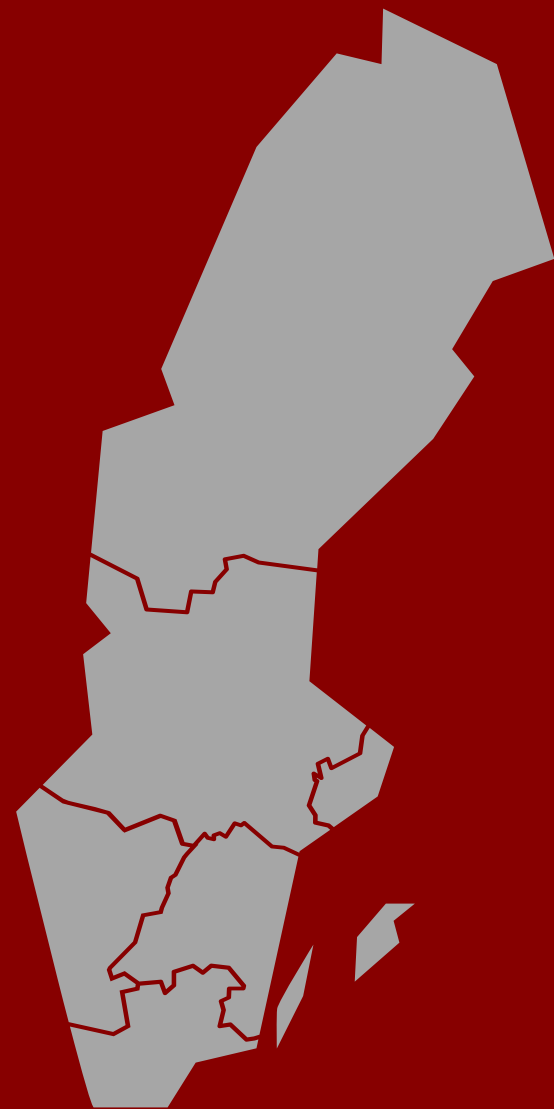


NATIONELLT DIALOGMÖTE
inför Nationell plan för
transportinfrastrukturen
2026-2037



Välkommen till nationell dialog
inför Nationell plan
för transportinfrastrukturen
2026–2037



AGGENDA



09.00 Välkommen!

**09.05 Utgångspunkter
planrevideringen**
Lennart Kalander,
Pär-Erik Westin,
nationell planering

09.30 Vidmakthållande
Pär-Erik Westin,
nationell planering

Dialog

10.00 PAUS

10.10 Externa aktörer
Näringslivets Transportråd
Svensk Sjöfart
Sveriges Åkeriföretag
Transportföretagen
Naturskyddsföreningen
Cykelfrämjandet
Funktionsrätt Sverige
Svensk Kollektivtrafik
Svenskt flyg
Tågföretagen

11.30 PAUS

11.35 Dialog

12.00 Slut

Nationell plan för statlig transportinfrastruktur

utgångspunkter för planrevideringsarbetet
2026–2037

Lennart Kaland,
avdelningschef Nationell planering
Pär-Erik Westin,
projektledare åtgärdsplaneringen

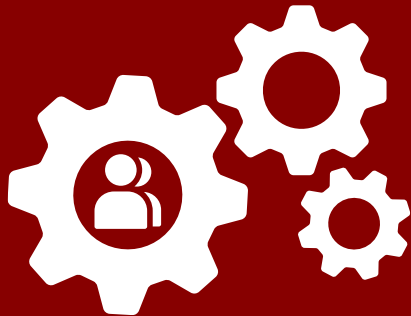
Innehåll

Infrastrukturpropositionen

Planprocessen och det fortsatta arbetet



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

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



Signalsystemet ERTMS

Ökad takt i införandet av ERTMS

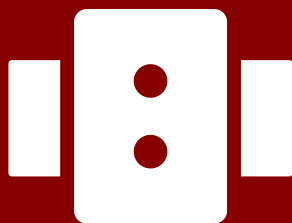
- i nuvarande takt klart cirka 2070
- delar av järnvägen kan sluta fungera

Regeringens målsättning

- ERTMS infört i hela järnvägssystemet 2042

Regeringen avser att:

- ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån målsättningen
- återkomma i frågan om finansiering av ombordutrustning



Trafiksäkerhetsåtgärder

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



Alternativ finansiering

- Alternativa finansieringsformer ska prövas
- Test med investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör
- Pröva förutsättningar för utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer
- Utredda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse
- Uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS-upplägg.



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

Prioriteringskriterier investeringsobjekt

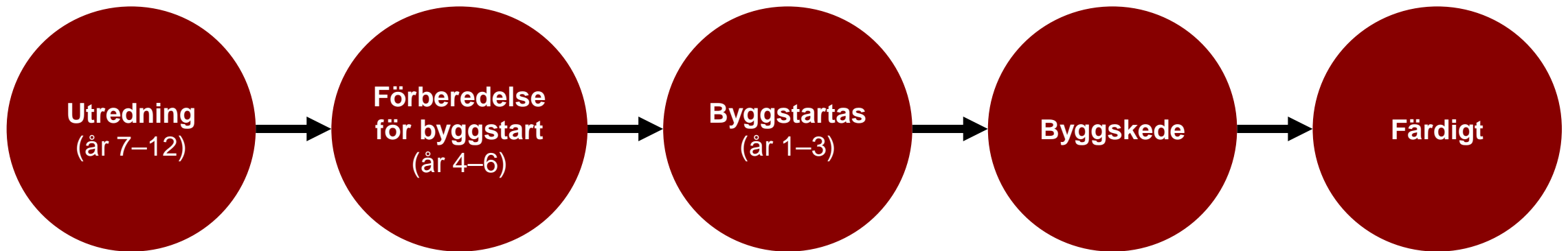
- 1 Avgör vilka objekt som kommit så långt i planeringen att det inte ska omprövas i planrevideringen (s.k. bundna objekt).
- 2 Avgör vilka objekt som anses nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt.
- 3 Avgör vilka standardhöjande reinvesteringar 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.



Planeringsprocessen ska fungera som tänkt

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

Riskreserv för hantering av fördyringar.





Totalförsvarsåtgärder

Samhällesekonomisk 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.

Den fortsatta processen

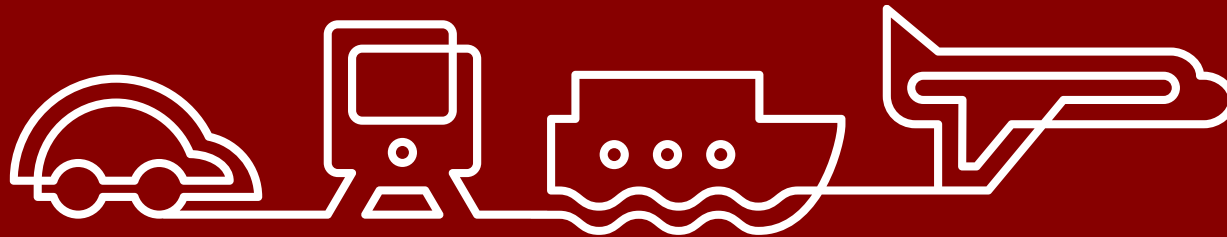
Trafikverket räknar med att:

- lämna reviderat förslag till nationell plan kvartal 2–3 2025
- ta fram underlag till länsplaner
- planförslaget remitteras under tre månader
- komplettera med samlade effektbedömningar
- regeringen fastställer den nya nationella planen och ekonomiska ramar för länsplanerna i början av 2026.



Vidmakthållande

Pär-Erik Westin,
projektledare åtgärdsplaneringen



Ökande behov



Mer komplexa
anläggningar



Ökande
trafikmängder



Förändrat klimat



Nya krav och
ambitioner



Stigande
priser



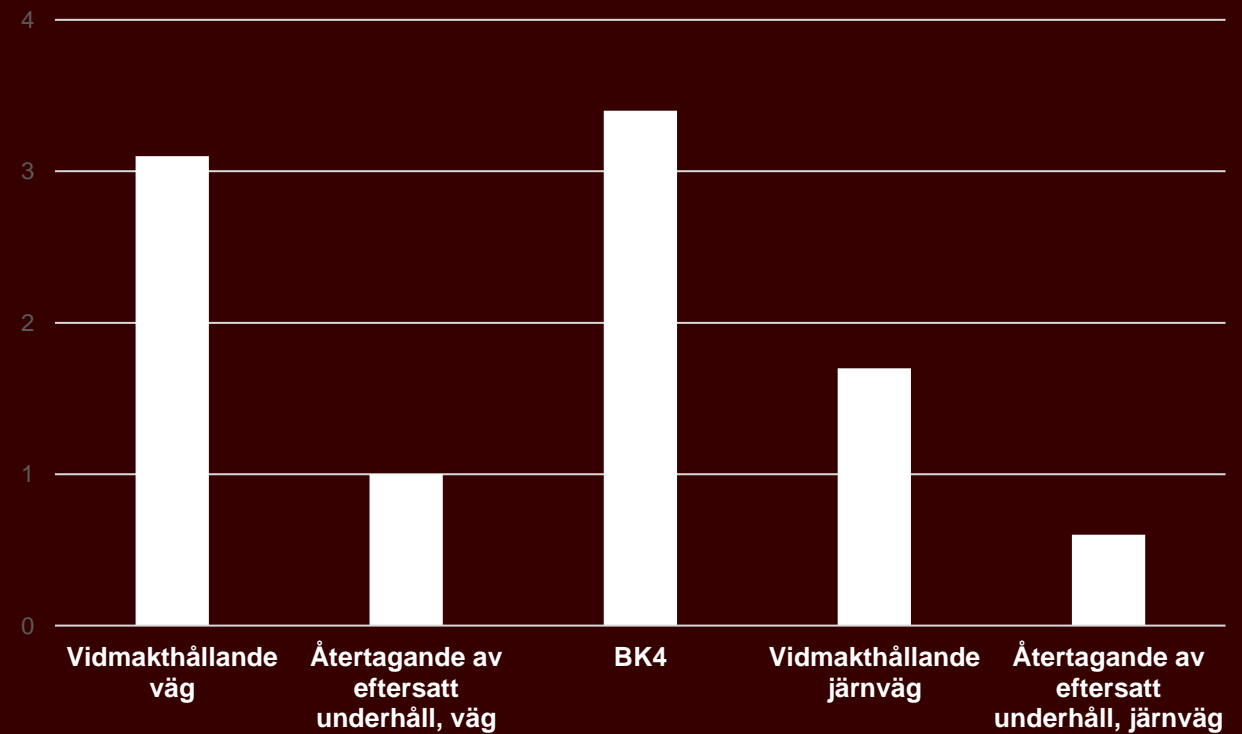
Åldrande
anläggning



Det är
samhällsekonomiskt
effektivt att rusta
befintlig infrastruktur

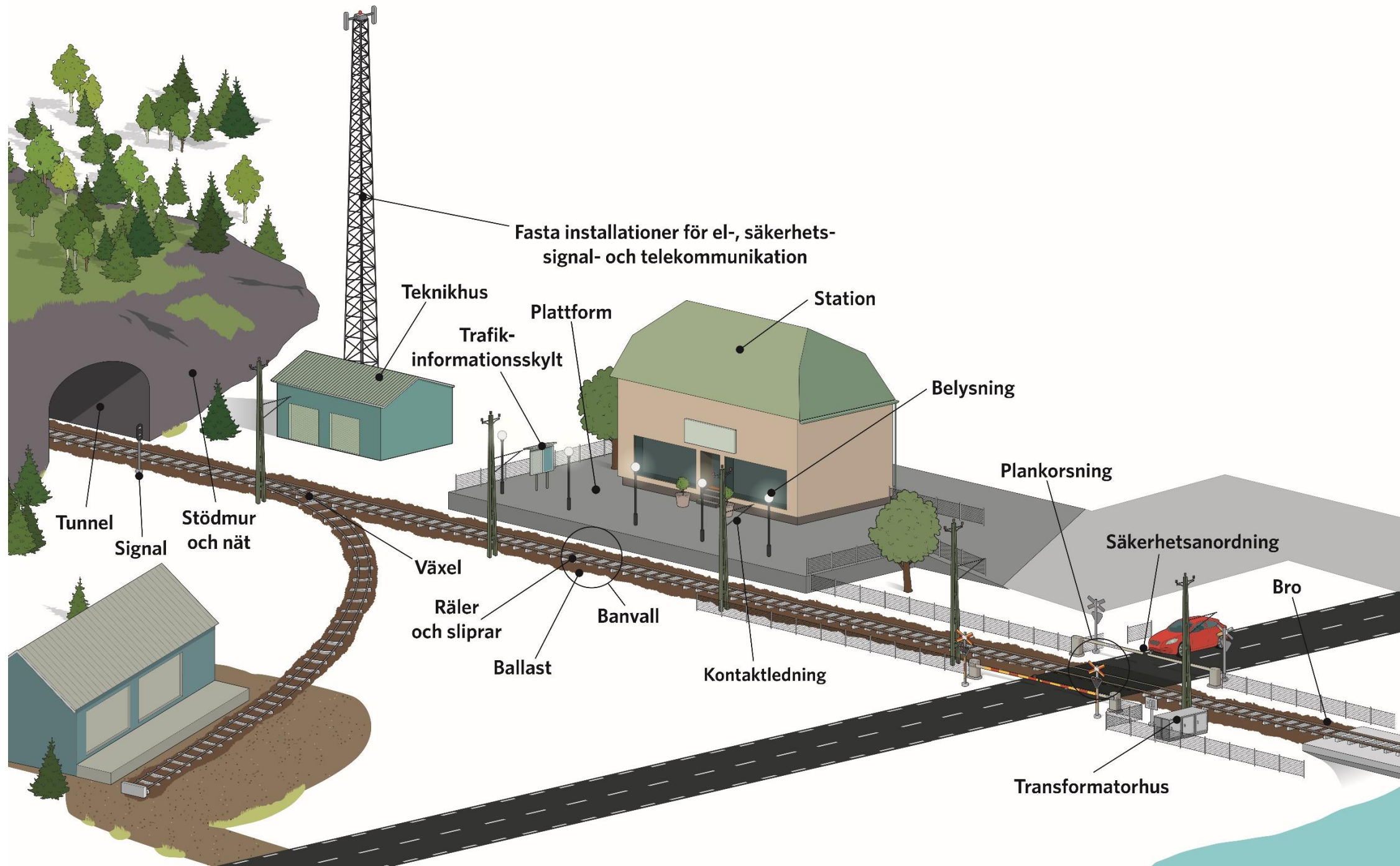


Nettonuvärdeskvot (NNK)



Vidmakthållande järnväg





Reinvesteringar med föreslagen ram



Bana

Ca 2 000 km spår

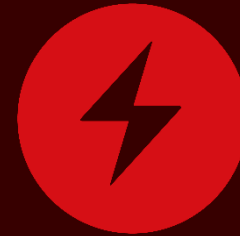
Ca 2 500 st växlar



Byggnadsverk

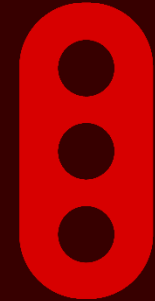
Ca 200 broar

Ca 6 500 m järnvägstunnel



EI

Ca 2 000 km kontaktledning



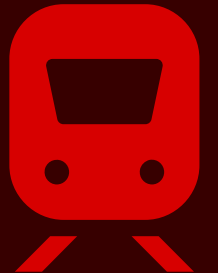
Signal

Ca 2000 st vägskydd

Samt ERTMS

Utmaningar genomförande åtgärder

- Reinvesteringar kräver långa ledtider för projektering, och planering av tider i spår
- Prioritering fördelning av kapacitet till förmån för åtgärder
- Utökad samverkan med marknaden behövs för att utveckla affärsupplägg
- Entreprenadmarknaden behöver anpassa sig till en högre underhållsnivå
- Behov att förstärka Trafikverkets egna resurser inom vissa kritiska områden



Vidmakthållande väg





Planering utifrån ökade ramar

Fler underhålls- och bärighetsåtgärder

- Utveckla affärsupplägg och underhållsavtal för att nyttja marknaden till att ge kostnadseffektivt underhåll
- Planera för synergier mellan anslag för största möjliga effekt för pengarna
- Utveckla samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, entreprenörer m.fl. för att uppnå ett bra utförande med minimerade störningar

Civil och militär förmåga

- Planera för hantering av ökade krav av både civil och militär förmåga vid åtgärder

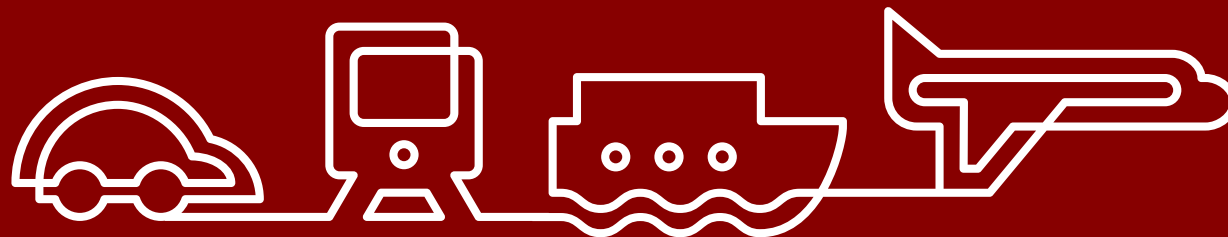
Klimatanpassning

- Planeringen säkerställer att klimatanpassning integreras i underhålls- och bärighetsplaneringen



planrevidering@trafikverket.se

trafikverket.se/nationellplan2026-2037



Tack för idag!