



# Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Planen i korthet



Trafikverket  
Postadress: 781 89 Borlänge  
E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 – Planen i korthet  
Dokumentdatum: 250929  
Version: 1.0  
Kontaktperson: Pär-Erik Westin

Publikationsnummer: 2025:144  
ISBN: 978-91-8045-508-4 (digital version)  
ISBN: 978-91-8045-509-1 (tryckt version)

Tryck: Ätta45 Tryckeri AB

Foto: Stellan Stephenson, Gullers Group. Kentaroo Tryma, Maskot Bildbyrå. Folio Bildbyrå.  
Trygve Finkelsen, Mostphotos. Hans Berggren, Fredrik Ludvigsson, Werner Nystrand,  
Anders Andersson, Johnér Bildbyrå.

Illustration: Trafikverket

# Innehåll

<b>En plan för mer tillförlitliga vägar och järnvägar – för att möta näringslivets behov och stärka arbetspendling .....</b>	<b>5</b>
<b>Planens framtagande – resultatet av analys och dialog .....</b>	<b>8</b>
Planeringsramarna större än någonsin.....	8
Ökade ramar bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll .....	10
Ökade satsningar i planförslaget .....	12
Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete .....	13
Planförslaget bidrar till Sveriges totalförsvär .....	14
Planförslaget utgår från att klimatmålen ska uppnås .....	16
<b>En plan som utgår från nya utgångspunkter – mesta möjliga samhällsnytta per krona .....</b>	<b>17</b>
Vi har fördjupat och stärkt kostnadskontrollen .....	17
Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas .....	17
Transparent prioritering efter högst samhällsnytta .....	21
Ökat fokus på genomförbarhet .....	22
Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning .....	23
De flesta objekt har hög samhällsekonomisk lönsamhet .....	24
Väg- och järnvägsinvesteringar som bedöms lämpliga att genomföra som OPS .....	24
<b>Planens innehåll och effekter – åtgärder som stärker näringsliv och pendling .....</b>	<b>25</b>
Omfattande upprustning av vägarna .....	25
Väginvesteringar som minskar restid och bidrar till regionförstoring .....	26
Fortsatt upprustning av järnvägen .....	28
Järnvägsinvesteringar som ökar kapacitet och robusthet .....	29
Sjöfartsinvesteringar i slussar och farleder .....	31
Ökad satsning på klimatanpassning av vägar och järnvägar .....	31
Trafiksäkerheten på väg och järnväg förbättras .....	32
Påverkan på miljö och människors hälsa begränsas .....	33
Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet .....	34



# En plan för mer tillförlitliga vägar och järnvägar – för att möta näringslivets behov och stärka arbetspendling

Transportsystemet är samhällets pulsåder. För att samhället ska kunna utvecklas måste flödet i transportsystemet fungera – både människor och gods behöver kunna ta sig fram på ett smidigt sätt. Det kräver att vi underhåller, bygger om och bygger ut den statliga infrastrukturen, som är kärnan i transportsystemet. Och det är just det som förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 handlar om.






Vägen fram till nationell plan Den statliga transportinfrastrukturen planeras inom ramen för en planeringsprocess som mynnar ut i en nationell plan med åtgärder för byggande och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.



Det finns en rad andra faktorer som påverkar transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan. Sådana faktorer är till exempel styrmedel, regleringar och upphandlad trafik, men de är inte en del av infrastrukturplanen. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen alltså en pusselbit bland flera.

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 tar sin utgångspunkt i en historiskt stor satsning om totalt över 1 200 miljarder kronor under planperioden. Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

 <b>JÄRNVÄG</b>	 <b>VÄG</b>	 <b>FÄRJA</b>
<b>14 200</b> km spår	<b>98 400</b> km statlig väg	<b>40</b> färjeleder
<b>178</b> tunnlar	<b>16 702</b> broar	<b>80</b> färjelägen
<b>11 500</b> växlar	<b>107</b> tunnlar	<b>70</b> fartyg
<b>537</b> stationer	<b>2 600</b> trafiksäkerhetskameror	<b>70 000</b> personresor
	<b>750</b> väderstationer	

Anläggningens storlek. Källa: Genomförandeplanen 2025–2030

#### Transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (miljö och hälsa).

Planen ger förutsättningar för förbättrad arbetspendling, ett konkurrenskraftigare näringsliv och stärkt totalförsvaret. Resor och transporter blir tillförlitligare, effektivare och säkrare. Effekterna på klimat och miljö minskas. Totalförsvaret stärks bland annat genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon.

Det redan omfattande underhållet av järnvägen fortsätter med ökad kraft, och grunden läggs för att vara ikapp med underhållet till 2050. Vagnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan under planperioden. Stora investeringar görs i nya järnvägssträckor och i järnvägens nya signalsystem. Omkring 80 procent av planens namngivna investeringar går till att utveckla järnvägen.

En grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Infrastrukturplaneringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan definitivt beslut fattas. Om projekt under utredningsfasen visar sig bli för dyra är det vårt ansvar att ompröva dem. Vi föreslår därför att ett antal investeringar vars kostnader visat sig vara mycket högre än deras nytta utgår ur den nya infrastrukturplanen. Därmed bereds plats till andra satsningar som ger mer nytta för pengarna. Vi har vässat våra prioriteringsmetoder för vilka investeringar som ska ingå i planen och gjort dem mer transparenta.

Trafikverket genomgår ett omfattande förändringsarbete där vi kraftsamlar för att bli mer effektiva, lyhörda och kundnära, och därmed skapa ökat värde för dem vi är till för. Planförslaget grundar sig på en omfattande dialog med kommuner, regioner, näringsliv och Försvarsmakten. Gemensam nämnare för regeringens och Trafikverkets utgångspunkter är att Trafikverket ska skapa mesta möjliga nytta för medborgare och näringsliv utifrån tilldelade ekonomiska ramar, som denna planomgång är större än någonsin.

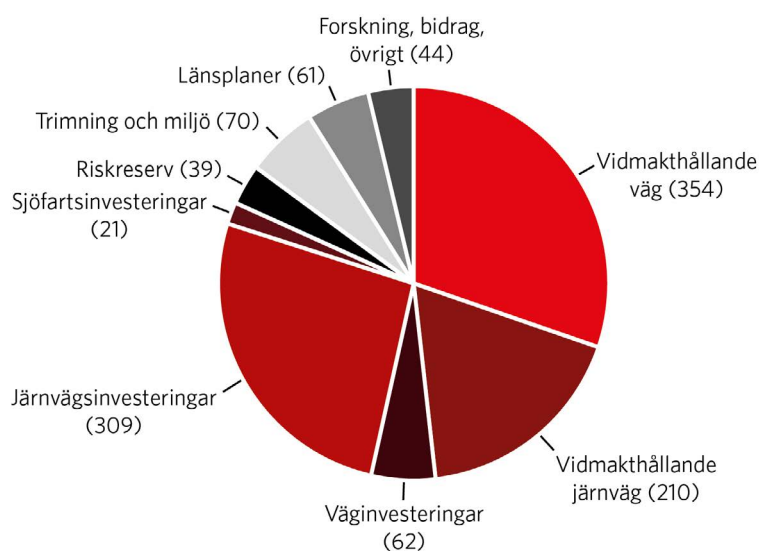
Ytterst handlar planen alltså om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

Planen täcker tolv år, men dess investeringar har effekt mycket längre fram än så. Vi underhåller och bygger en robust infrastruktur för en tid av ökad osäkerhet och för en framtid med fler resor och transporter, krav på klimatåtgärder och bättre trafiksäkerhet. På så sätt skapar vi långsiktigt hållbar infrastruktur för människor och företag i hela landet.

# Planens framtagande – resultatet av analys och dialog

## Planeringsramarna större än någonsin

Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Till detta kommer ytterligare finansiering i form av bland annat infrastrukturavgifter.



Fördelning av planförslagets ram.

I ett längre perspektiv är det framför allt medlen till järnvägssystemet som har ökat. Ramarna för vidmakthållande respektive utveckling av järnvägen har ökat med 140 respektive 240 procent sedan planen 2010–2021 (allt i fasta priser). Ramen för vidmakthållande väg hade ökat med 26 procent fram till nu gällande plan (2022–2033), men har i och med det nya planförslaget ökat med 90 procent jämfört med planen 2010–2021.

Utvecklingsramen för väg i planförslaget är 20 procent högre än nu gällande plan, men 10 procent lägre än planen 2010–2021. Den övriga utvecklingsramen i planförslaget är cirka 25 procent högre än nu gällande plan, och cirka 50 procent högre än planen 2010–2021. Det är framför allt medlen till trimnings- och miljöåtgärder samt länsplaner som ökat över tid. Ökade ramor bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll.

Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur vi underhåller den infrastruktur som redan finns. Med rätt underhåll kommer den att kunna fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar också pengar i längden.



Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en högre andel av medlen läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har visserligen ökats för varje planomgång, men har ändå varit lägre än vad som behövts för att hålla infrastrukturen i gott skick. Därmed har ett betydande eftersatt underhåll ackumulerats.

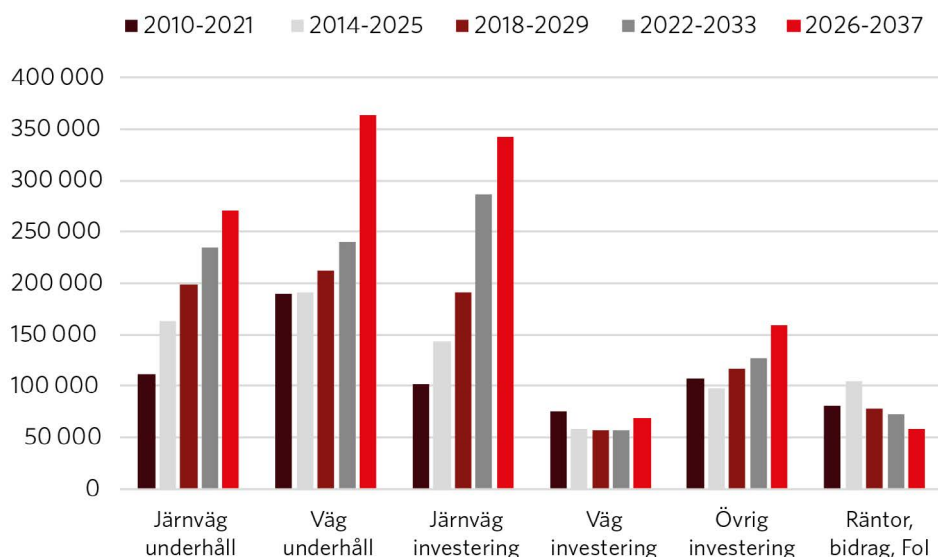
De kraftigt ökade ekonomiska ramarna för vägunderhåll, i kombination med att Trafikverket har ökat sin operativa förmåga och nu får ut fler underhålls-åtgärder än tidigare, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden. Även delar av järnvägens eftersatta underhåll återtas.

	Plan 2022–2033 (prisnivå 2025)	Trafikverkets planförslag
<b>Vidmakthållande av transportsystemet</b>		
<b>Vidmakthållande väg</b>	228	354
Varav		
- Drift och underhåll vägar	187	283
- Bärighetshöjande åtgärder	0	30
- Bärighet vägar (ej bärighetshöjande)	22	12
- Bidrag till enskild väghållning	18	30
<b>Vidmakthållande järnväg</b>	176	210
Varav		
- Vidmakthållande järnväg	174	208
- Bidrag Inlandsbanan	3	2
<b>Summa Vidmakthållande av transportsystemet</b>	<b>404</b>	<b>564</b>
<b>Utveckling av transportsystemet</b>		
S:a namngivna investeringar i nationell plan (>150mkr)	360	432
Varav		
- riskreserv 10 %	0	39
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 mkr)	48	70
Varav		
- Teknikutveckling	0	1
- ERTMS ombordutrustning	0	3
Länsplaner	49	61
Övrig verksamhet	22	18
Varav		
- Forskning och innovation	7	7
- Planering, stöd och myndighetsutövning (upphör)	2	0
- Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5	5
- Stadsmiljöavtal	7	5
Räntor och amorteringar	26	24
<b>Summa Utveckling av transportsystemet</b>	<b>504</b>	<b>604</b>
Driftsbidrag till flygplatser	1	3
<b>Summa Utveckling av transportsystemet inkl. icke statliga flygplatser</b>	<b>505</b>	<b>607</b>
<b>Total</b>	<b>909</b>	<b>1 171</b>

## Ökade ramar bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll

Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur vi underhåller den infrastruktur som redan finns. Med rätt underhåll kommer den att kunna fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar också pengar i längden. Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en högre andel av medlen läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har visserligen ökat för varje planomgång, men har ändå varit lägre än vad som behövts för att hålla infrastrukturen i gott skick. Därmed har ett betydande eftersatt underhåll ackumulerats.

Vår bedömning är att allt eftersatt vägunderhåll kommer att kunna återtas under planperioden. I den senaste infrastrukturpropositionen har underhållsramarna ökat väsentligt. Parallellt med detta har vi ökat vår operativa förmåga och Trafikverket får nu ut mer underhållsåtgärder än tidigare. Vi bedömer därför att det nu finns goda förutsättningar att återställa vägarnas framkomlighet, så att allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden. Det innebär att vägarnas funktion kan säkerställas och att mindre pengar behöver användas till att avhjälpa akuta fel. Vägarnas bärighet kan samtidigt förbättras, bland annat genom en snabbare utbyggnad av BK4-nätet (vägar för 74-tonsfordon).



Medel för vidmakthållande och utveckling (investeringar) i nationella planer sedan 2010, i 2025 års prisnivå. Siffrorna för 2026-2037 är justerade för de förvaltningskostnader som nu har flyttats utanför planramen. Riskreserven är fördelad proportionellt på järnvägs-, väg och sjöfartsinvesteringar.







Även järnvägens eftersatta underhåll kan börja återtå. Trafikverket har tillsammans med övriga aktörer i Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) tagit fram en gemensam färdplan där det anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet att Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050. Tillsammans med branschen driver vi också flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ.

Vi kan se resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021 och att vår ökade produktionsförmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. En utmaning är främst tillgång till tid i spår för att genomföra åtgärder. Förutsatt att de ekonomiska resurserna stegvis och stabilt ökar och branschens samlade förbättringsinitiativ realiseras är dock vår bedömning att vi 2050 i allt väsentligt kommer att ha en anläggning utan eftersatt underhåll.

## **Ökade satsningar i planförslaget**

Jämfört med nu gällande plan innebär planförslaget omfattande satsningar på en rad områden. Till de största föreslagna satsningarna hör följande (allt i 2025 års priser):

Medlen till namngivna järnvägs- och väginvesteringar ökar med omkring 20 procent vardera. Det omfattar bland annat ett drygt tjugotal nya namngivna investeringar med hög kostnadseffektivitet. Sammanlagt omfattar de namngivna järnvägsinvesteringarna cirka 340 miljarder kronor och de namngivna väginvesteringarna cirka 70 miljarder kronor. Det finns en stor volym investeringar som i praktiken redan är given samtidigt som det finns många samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår därför många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Ytterligare skäl är att vi föreslår att bidrag till ombordutrustning för ERTMS och teknikutveckling ska ingå i detta område samtidigt som gränsen för vad som är namngivna investeringar har höjts.

Medlen för bärighetsåtgärder på vägarna nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Det gör att vi under planperioden kan upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4, kan åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt kraftigt kan minska de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning.

Bidragen till enskilda väghållare ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Huvudskälet är att bidragsandelen i praktiken ska kunna vara oförändrad mot tidigare.

## Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete

Människor och gods förflyttas i små och stora transportflöden. För att bedöma värdet av enskilda åtgärder analyseras de ur ett stråk- och systemperspektiv, där åtgärderna är anpassade till flödenas storlek och förutsättningar för att skapa mesta möjliga nytta.

Planförslaget innehåller ett stort antal åtgärder för att utveckla och förbättra transportsystemet genom att öka kapacitet, förkorta restider, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöpåverkan. Utformningen och valet av dessa åtgärder är en lång process där planförslaget utgör det sista steget. De nya investeringar som tagits med i planförslaget har tagits fram i hård konkurrens och i en lång sällningsprocess, och är de som vi slutligen bedömt ha potential att skapa allra mest samhällsnytta per krona.

Processen startar med att önskemål, brister och behov samlas in på många olika sätt, bland annat dialoger med kommuner, regioner och näringsliv, stråkanalyser, bristbeskrivningar och utvecklingsplaner. En del av dessa utreds vidare, oftast genom så kallade åtgärdsvalsstudier.

I detta skede är fyrstegsprincipen, trafikslagsövergripande förhållningssätt och stråkperspektiv centrala arbetssätt. Fyrstegsprincipen innebär att man först undersöker åtgärder som påverkar resefterfrågan, sedan åtgärder som gör att transportsystemet utnyttjas effektivare, sedan smärre ombyggnader, och i sista hand nybyggnad av infrastruktur.



Vägen från idé till nytt investeringsobjekt i nationell plan.

Åtgärdsvalsstudier görs vanligen i samarbete med andra aktörer som kommuner och regioner. Studierna undersöker en bred palett av åtgärder och är inte begränsade till infrastrukturåtgärder, utan kan också omfatta till exempel priser och avgifter, informationsåtgärder, kollektivtrafikutbud och bebyggelseplanering. I många fall visar åtgärdsvalsstudierna att infrastrukturinvesteringar inte är den bästa lösningen. Men i de fall som åtgärdsvalsstudierna drar slutsatsen att en investering i den statliga infrastrukturen är den mest lämpliga åtgärden så läggs åtgärdsförslaget i Trafikverkets åtgärdsbank.

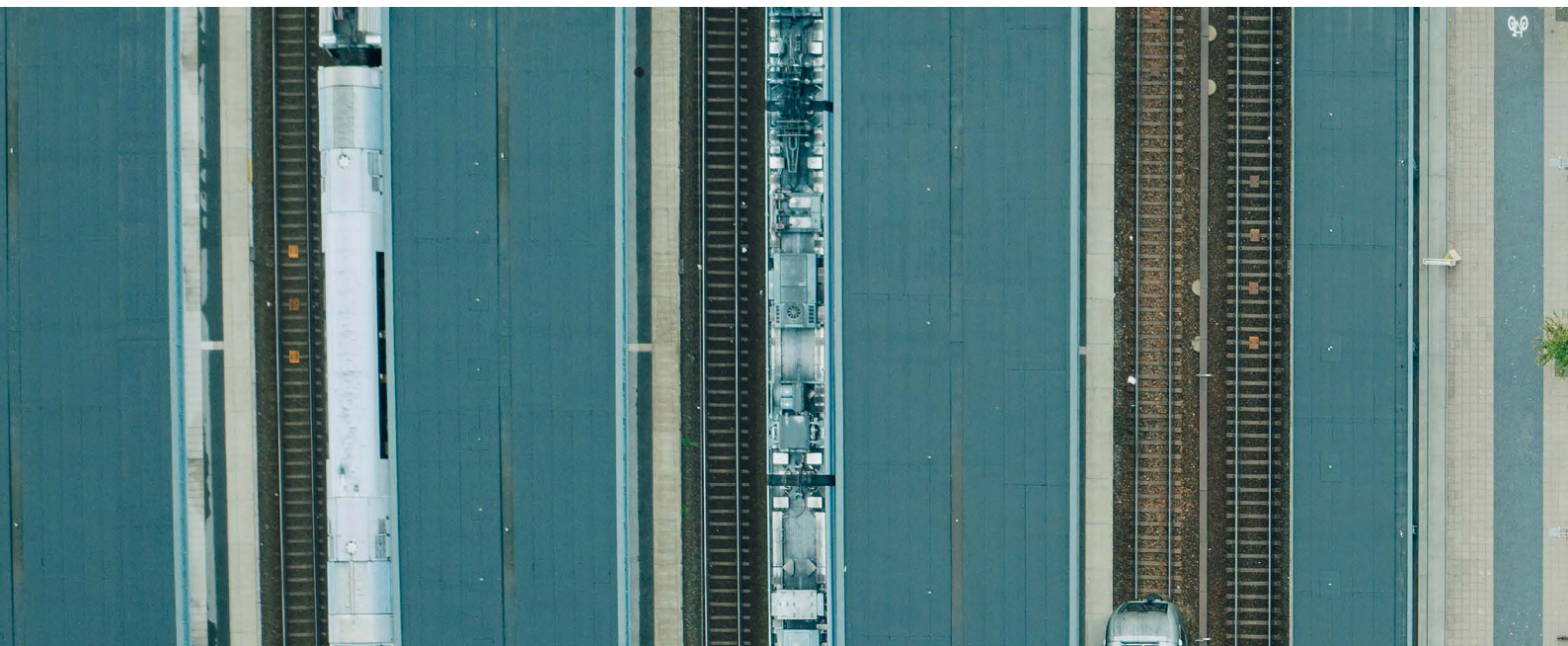
Inför att den nationella planen ska revideras går vi igenom denna åtgärdsbank, och investeringskandidater kostnads- och effektbedöms på ett systematiskt och jämförbart sätt. Av omkring 500 förslag på så kallade namngivna investeringar (investeringar med en kostnad över 150 miljoner kronor) i åtgärdsbanken valdes omkring 100 kandidater ut på detta sätt.

Som framgår i följande avsnitt har nära trettio nya namngivna investeringar kunnat beredas plats i det nya planförslaget. Att en investering tas med i nationell plan är dock inte ett definitivt beslut att genomföra åtgärden; först ska utformning, effekter och kostnader utredas vidare (se nedan).

Utöver de namngivna investeringarna genomförs också ett stort antal mindre åtgärder, så kallade trimnings- och miljöåtgärder. Dessa är generellt sett kostnadseffektiva åtgärder, som för en relativt liten kostnad kan skapa stora nyttor i form av tillgänglighet, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

## Planförslaget bidrar till Sveriges totalförsvar

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Vårt målmedvetna och löpande arbete med att utveckla en robust infrastruktur i fredstid är centralt även för totalförsvarsförmågan.





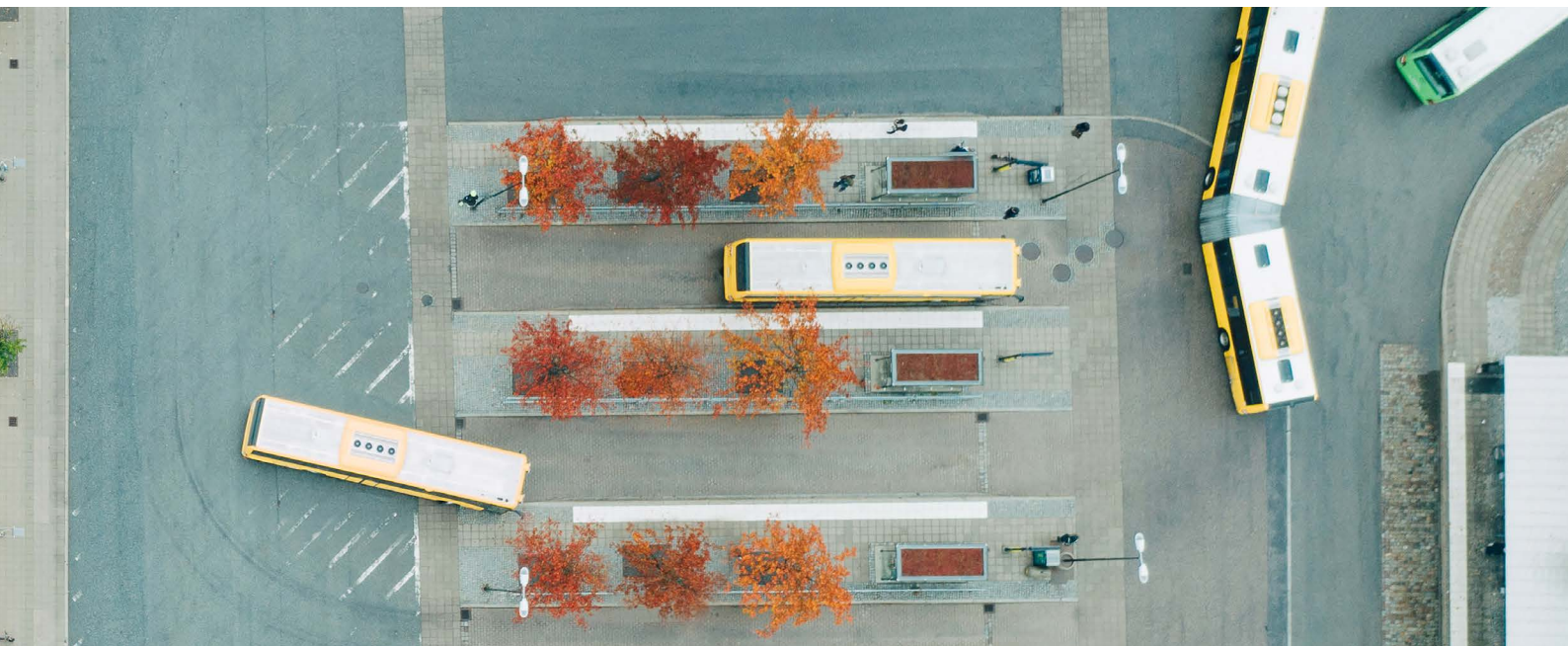
Trafikverket arbetar systematiskt med att inhämta totalförsvarets bedömningar av behov av transportinfrastruktur. Vi har fört dialog om viktiga målpunkter med Försvarsmakten, länsstyrelser och ett urval sektorsansvariga myndigheter.

Planförslaget har tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. För att genomföra de åtgärder som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar, och som både Försvarsmakten och Trafikverket bedömer som prioriterade, krävs enligt regeringens direktiv beslut och finansiering i särskild ordning. Vi har därför inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder.

I planförslaget finns viktiga delar som bidrar till ett mer robust transportsystem som även stärker totalförsvaret. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod.

Planförslaget kommer också att bidra till en mer robust och tillförlitlig järnväg. För att upprätthålla samhällsviktiga funktioner kommer vi att ta hänsyn till totalförsvarets behov av förbättrad tillförlitlighet och omledningsbanor när trimningsåtgärderna ska beslutas och genomföras.

Totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder. På sträckor och i funktioner där totalförsvaret har särskilda behov tidigarelägger vi därför sådana åtgärder under planperioden.





## Planförslaget utgår från att klimatmålen ska uppnås

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. På vägen dit har Sverige ett etappmål som anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade icke-handlande sektorn (ESR), där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2025–2030.

Detta innebär att omställningen till ett fossilfritt transportsystem måste fortsätta i snabb takt. Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik. Planförslaget bidrar till klimatmålen genom att investeringarna helt domineras av järnvägsinvesteringar, vilket möjliggör överflyttning av transporter från väg till järnväg, även om infrastrukturåtgärder i sig ger begränsade bidrag till minskade utsläpp.

Viktigare i sammanhanget är att våra analyser av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås. I prognoserna för framtida trafikutveckling ingår bland annat antaganden om fortsatt snabb elektrifiering enligt EU:s fordonskrav, ökande biodrivmedelandel och ökande drivmedelspriser vilket dämpar den icke elektrifierade trafiken. Såväl antaganden som prognoser är givetvis osäkra i viss utsträckning, men prioriteringarna i planförslaget är i allt väsentligt robusta för dessa osäkerheter.

# En plan som utgår från nya utgångspunkter – mesta möjliga samhällsnytta per krona

Några av de viktigaste nyheterna i vårt arbete med detta planförslag handlar om hur planen ska ge mesta möjliga samhällsnytta per krona.

## Vi har fördjupat och stärkt kostnadskontrollen

Trafikverket bedriver sedan några år ett systematiskt arbete för bättre kostnadskontroll, vilket också påverkat planförslaget. Flera åtgärder har genomförts för att i tidiga skeden få mer träffsäkra kostnadsbedömningar för investeringar. Kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare. Alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022, och de flesta senare än så.

Trafikverket har också infört arbetssätt för en systematisk identifiering och hantering av kostnads- och innehållsförändringar redan från tidiga skeden. Om stora kostnadsökningar riskeras behöver projektens omfattning och innehåll anpassas.

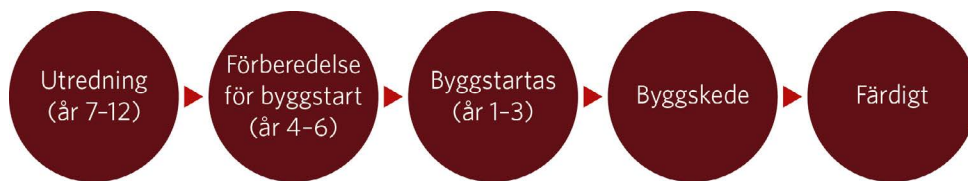
Ett annat exempel på arbetet med ökad kostnadskontroll är att vi har börjat använda referensklassprognoser, som är en metod för att dra lärdom från tidigare erfarenheter av hur kostnader utvecklats i andra jämförbara projekt. Arbetet är fortfarande i ett tidigt stadium, men målsättningen är att referensklassprognoser ska vara ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Ytterligare ett sätt att få planeringsprocessen att fungera som den är tänkt är att det nu införs en riskreserv i planen. Den ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

## Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas.

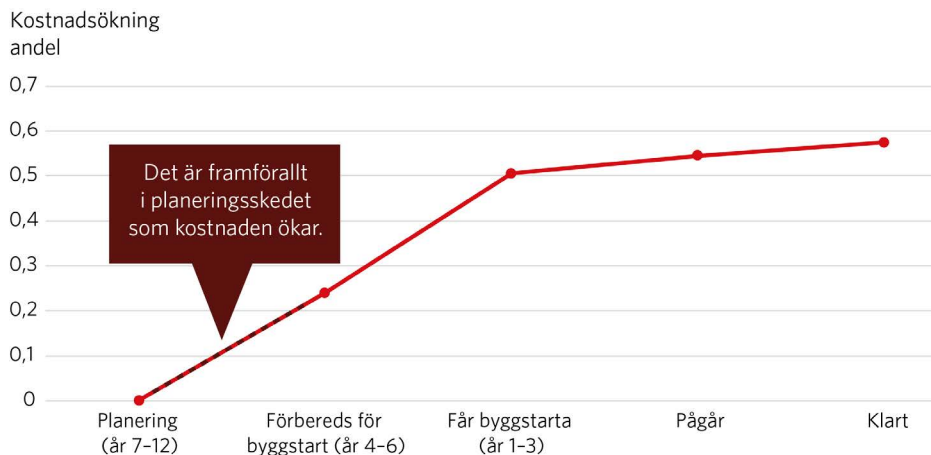




Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg.

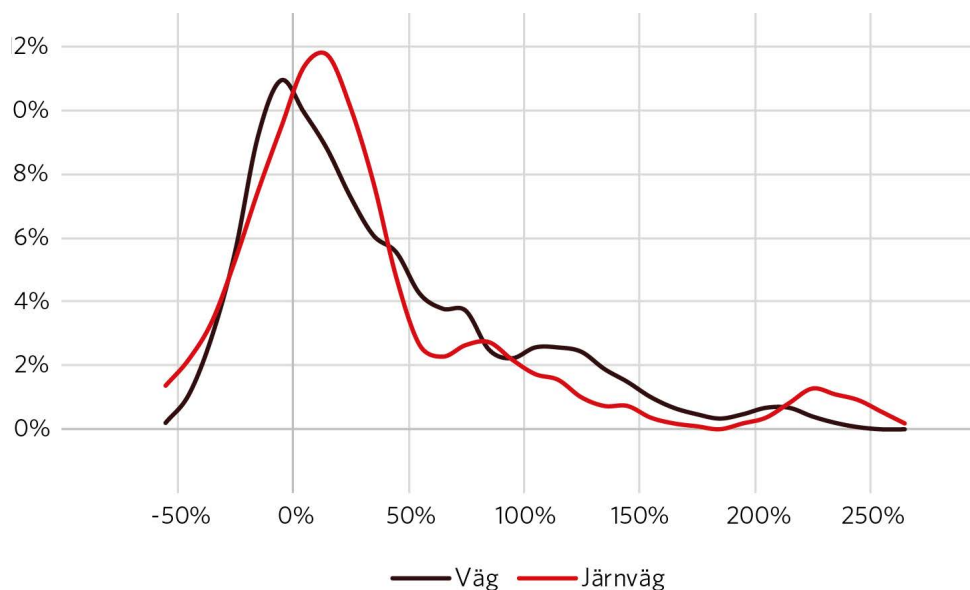
När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj. Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förekommer variationer).



Investerings kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor.



Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

Under utredningsskedet visar sig många investeringar leva upp till förväntningarna, medan en mindre andel av investeringarna visar sig kosta mycket mer (eller ge lägre samhällsnyttor) än förväntat. De investeringar som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda. Annars används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Förbättrade kostnadsbedömningar i tidiga skeden är angeläget, men det räcker inte. Det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader.

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar. Om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget.

Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sälla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts nog. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för att planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sällas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat. Detta problem har uppmärksammats både av Riksrevisionen (2023:25) och Trafikverket (2024:003), och regeringen har understrukt att investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas (prop. 2024/25:28; LI2025/00640).

Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt.

I enlighet med hur planeringsprocessen är tänkt att fungera föreslås ett tiotal objekt utgå ur den nationella planen. Orsaken är att kostnaderna under utredningsskedet bedömts bli alltför höga i förhållande till deras samhällsnyttor. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig lägre än förväntat. Dessa investeringar föreslås ersättas med nära trettio andra investeringar med högre samhällsnyttor, vilket gör att mer samhällsnytta kan skapas för den givna ramen.





## Transparent prioritering efter högst samhällsnytta

Nytt jämfört med tidigare planrevideringar är att vi inte bara presenterar ett planförslag, utan en rangordning av samtliga namngivna investeringar (som inte redan pågår eller som vi betraktar som beslutade), både i nu gällande plan och alla nya kandidater.

En sådan rangordning ska inte tas som en absolut sanning, eftersom den vilar på beräkningar och bedömningar som ofrånkomligen innehåller osäkerheter. Vår förhoppning är dock att en explicit motiverad rangordning av samtliga namngivna investeringar efter samhällsekonomisk lönsamhet ska göra planförslaget mer användbart, begripligt, transparent, objektivet och överblickbart för såväl beslutsfattare som alla andra intresserade.

I inriktningsunderlaget från 2024 angavs hur denna rangordning skulle konstrueras, och vi har i allt väsentligt följt dessa principer (se faktaruta). Investeringar som redan pågår, eller som har fått eller föreslagits få byggstartsbeslut, har inte övervägts för omprövning och därför inte rangordnats. Detsamma gäller några få stora investeringar där regeringen nyligen har fattat beslut som vi har tolkat som att dessa investeringar ska ingå i planförslaget.

### 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). Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats.

Alla övriga investeringar (prioritetsgrupp 4 i faktarutan) i gällande plan samt de nya kandidaterna har först rangordnats efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning har sedan justerats för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader samt system- och stråkeffekter (synergieffekter mellan objekt som gör att deras samlade nytta blir större än nyttan av varje enskilt objekt).

Denna samlade samhällsekonomiska rangordning har sedan justerats ytterligare en gång med hänsyn till andra överväganden än samhällsekonomiska, till exempel långt gångna planeringsprocesser eller andra speciella förhållanden. Totalförsvarets behov har också ingått som en prioriteringsfaktor. Hela rangordningen, med såväl beräknade underlag som motiveringar till justeringar av rangordningen, är publicerad i Trafikverkets underlagsrapport om investeringar (2025:115).

Denna rangordning har utgjort grunden för vilka investeringar i gällande plan som föreslås utgå ur planen, och vilka nya kandidater som föreslås ingå i stället. En rangordning av detta slag riskerar att ge ett intryck av överdriven exakthet. Som redan påpekats finns det osäkerheter i såväl beräkningar som bedömningar. Den exakta ordningen mellan objekt som ligger nära varann i rangordningen ska därför ses som en indikation snarare än ett exakt ställningstagande. Våra känslighetsanalyser visar dock att den samhällsekonomiska rangordningen i hög grad är robust för osäkerheter i antaganden, prognoser och hur effekter värderas relativt varandra.

Trots osäkerheter är det ofrånkomligt att rangordningar måste göras: i slutändan måste beslut fattas om vilka objekt som ska finnas med i planen. Vi menar att det finns flera fördelar med att upprätta och publicera en explicit rangordning, och att dessa uppväger eventuella nackdelar. Det ökar transparensen och begripligheten i våra förslag: samtliga beräkningar, bedömningar av ej beräknade effekter och våra motiveringar till olika justeringar finns med. Det underlättar konstruktiva diskussioner när meningar om vad som ska prioriteras går isär. Vidare gör det beslutsunderlaget mer användbart och överblickbart för beslutsfattande och diskussioner.

Både Riksrevisionen och regeringen har efterlyst tydligare motiveringar för vilka investeringar som inkluderas i Trafikverkets planförslag. I och med detta nya arbetssätt hoppas vi kunna bidra med detta.

## **Ökat fokus på genomförbarhet**

En del i att skapa mesta möjliga nytta för tilldelade medel är att åtgärderna som föreslås kan genomföras på ett effektivt sätt.

God genomförbarhet handlar, utöver att vi som nämnts ovan ökar vår operativa förmåga, om att marknaden ska kunna ta emot våra uppdrag, och att vi planerar genomförandet av åtgärder utifrån detta. För att kunna påbörja en större upprustning behöver aktörerna på marknaden i god tid få tydliga signaler så att de kan bygga upp sin kapacitet. Vi behöver ha ett fortsatt nära samarbete med våra entreprenörer och leverantörer, och tillsammans hitta nya strategier och ett långsiktigt samarbete. På så sätt kan vi genomföra fler åtgärder på ett effektivt sätt. Vi kommer också att fortsätta att utveckla myndighetens upphandlingsstrategier.

Genomförbarhet handlar också om att vi kan upprätthålla tillgängligheten för trafikanter, resenärer och näringsliv på våra vägar och järnvägar när vi genomför åtgärder. Därför utvecklar vi hela tiden våra metoder för arbeten

på väg och järnväg, i nära samarbete med branschen. Målet är att vara så effektiva som möjligt och bibehålla en god framkomlighet i systemen även under tiden vi rustar upp och utvecklar anläggningen.

Rätt kompetens är också avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Som Trafikverket tidigare konstaterat (Trafikverket 2025:055) finns den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen.

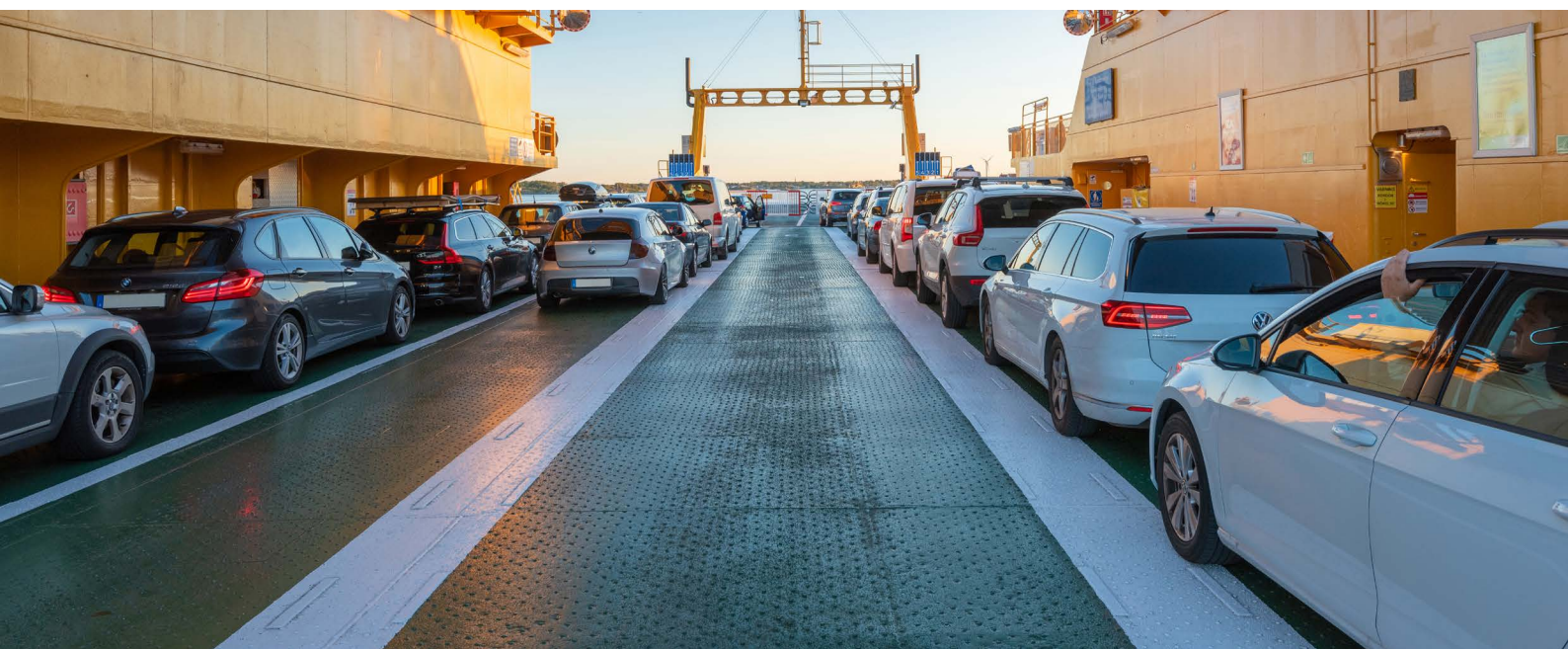
## **Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning**

Utifrån rangordningsprocessen genomförs omtag i två objekt och nio objekt i gällande plan utgår. Därmed frigörs över 20 miljarder kronor som kan användas till mer kostnadseffektiva åtgärder. Att ovanstående objekt utgår innebär att 27 nya objekt med generellt mycket hög kostnadseffektivitet kan inrymmas i planförslaget.

Omtag sker för Gävle–Kringlan och Maria–Helsingborg. För dessa objekt är den aktuella kostnadsbedömningen cirka 15,8 miljarder kronor respektive cirka 10,5 miljarder kronor, vilket innebär en mer än dubbelt så hög kostnad som när objekten först kom med i planen (2018–2029).

För Gävle-Kringlan krävs omtag i utformningsarbetet för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Pågående lokaliseringsutredning slutförs i Maria–Helsingborg för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

Åtgärder som utgår är Sundsvall C–Dingersjö (delen Kubikenborg–Dingersjö), E18 Valnäs–riksgränsen (delen Töcksfors–Bäckevarv), Räppe station, Räppe-Växjö, E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar; E10 Kauppinen–Kiruna, E22 Gladhammar–Verkeback, Malmbanan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt samt Essingeleden ledverk.





## De flesta objekt har hög samhällsekonomisk lönsamhet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärds kostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen.

De namngivna investeringar i planen vars samhällsekonomiska lönsamhet har bedömts<sup>1</sup> har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3. Variationen i samhällsekonomisk lönsamhet är stor. De fem stora objekten som tolkats som bundna av tidigare regeringsbeslut (Göteborg–Borås, Hässleholm–Lund, Norrbotniabanan, Fyra spår Uppsala, Sydostlänken) har en genomsnittlig nuvärdeskvot på -0,8, medan resterande namngivna investeringar i planförslaget har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 1,0. Av dessa har järnvägsobjekten en genomsnittlig lönsamhet på 1,1, vägobjekten 1,4 och sjöfartsobjekten<sup>2</sup> -0,1. Den genomsnittliga lönsamheten i planförslaget ökas väsentligt av att ett tiotal olönsamma objekt föreslås utgå ur planen (genomsnittlig NNK -0,7), och ersättas av nära trettio mycket lönsamma objekt (genomsnittlig NNK 1,6).

Den samhällsekonomiska lönsamheten hos övriga delar av planen kan inte beräknas på samma sätt, bland annat för att åtgärderna inte specificeras exakt i förväg eller för att det saknas metoder. Vår bedömning är dock att trimnings-, miljö- och underhållsåtgärder generellt har god samhällsekonomisk lönsamhet, baserat på beräkningar för representativa typåtgärder och delar av vidmakthållandeanslaget.

## Väg- och järnvägsinvesteringar som bedöms lämpliga att genomföra som OPS

Ytterligare en ny utgångspunkt som kan ge effektivitetsvinster är att vi identifierar investeringsobjekt som kan vara aktuella att projektera och byggas av annan aktör än Trafikverket. I direktivet ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS).

Vårt arbete har lett till att fyra vägobjekt och fem järnvägsobjekt bedöms lämpliga att genomföra som OPS. Upplägget innebär ett längre gående ansvar för såväl genomförande som drift och underhåll och syftar till att nå effektivitetsvinster.

---

1 Alla siffror i detta stycke avser samhällsnyttor inklusive ej beräknade effekter som kvantifierats genom rangordningsprocessen.

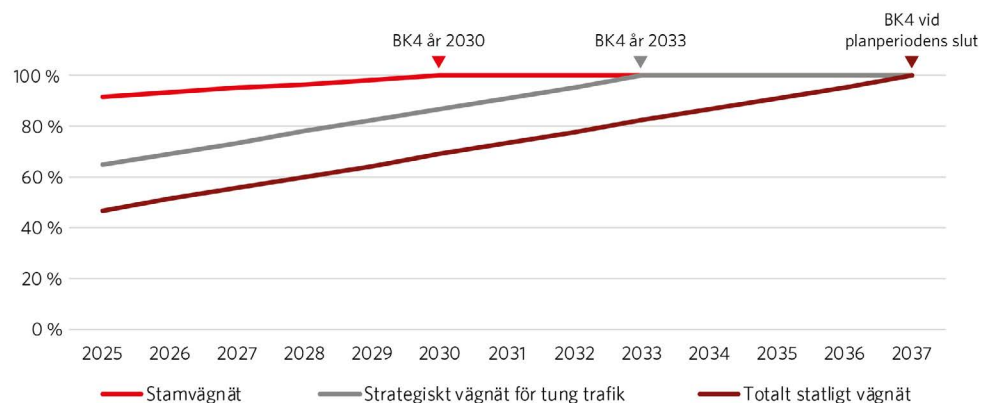
2 Sjöfartsobjektens svaga genomsnittliga lönsamhet beror på ombyggnaden av slussarna i Trollhättan, med en NNK på -0,2. Övriga två sjöfartsobjekt har god lönsamhet.

# Planens innehåll och effekter – åtgärder som stärker näringsliv och pendling

## Omfattande upprustning av vägarna

De ökade medlen för vidmakthållande gör att det eftersatta vägunderhållet kan återtats under planperioden. Det innebär att vägarnas funktion kan säkerställas, och att mindre pengar behöver användas till att avhjälpa akuta fel.

De ökade medlen innebär också att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4 (som tillåter tyngre lastbilar) påskyndas, och att medlen för bärighetsåtgärder nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Trafikverkets ambition är att hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 2030, och hela det strategiska vägnätet för tung trafik 2033. Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid planperiodens slut. BK4-satsningen främjar näringslivets transporter genom att mer kan lastas per lastbil, men också hållbarhetsmål och totalförsvarsbehov. Som ett resultat av de åtgärder som genomförs under perioden kommer framkomligheten på vägarna att upprätthållas och successivt förbättras.



Införandetakten av BK4.

Det enskilda vägnätet står för huvuddelen av Sveriges vägnät räknat i kilometer, och sköts av dem som använder vägen – ofta fastighetsägare organiserade i en samfällighet. Vissa enskilda vägar är berättigade till statsbidrag. De ökade medlen till vidmakthållande möjliggör att statsbidragen till enskild väghållning kan ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Därmed kan den faktiska bidragsandelen återställas och bidrag kan ges till fler större underhållsprojekt och klimatsäkringsåtgärder.



## Väginvesteringar som minskar restid och bidrar till regionförstoring

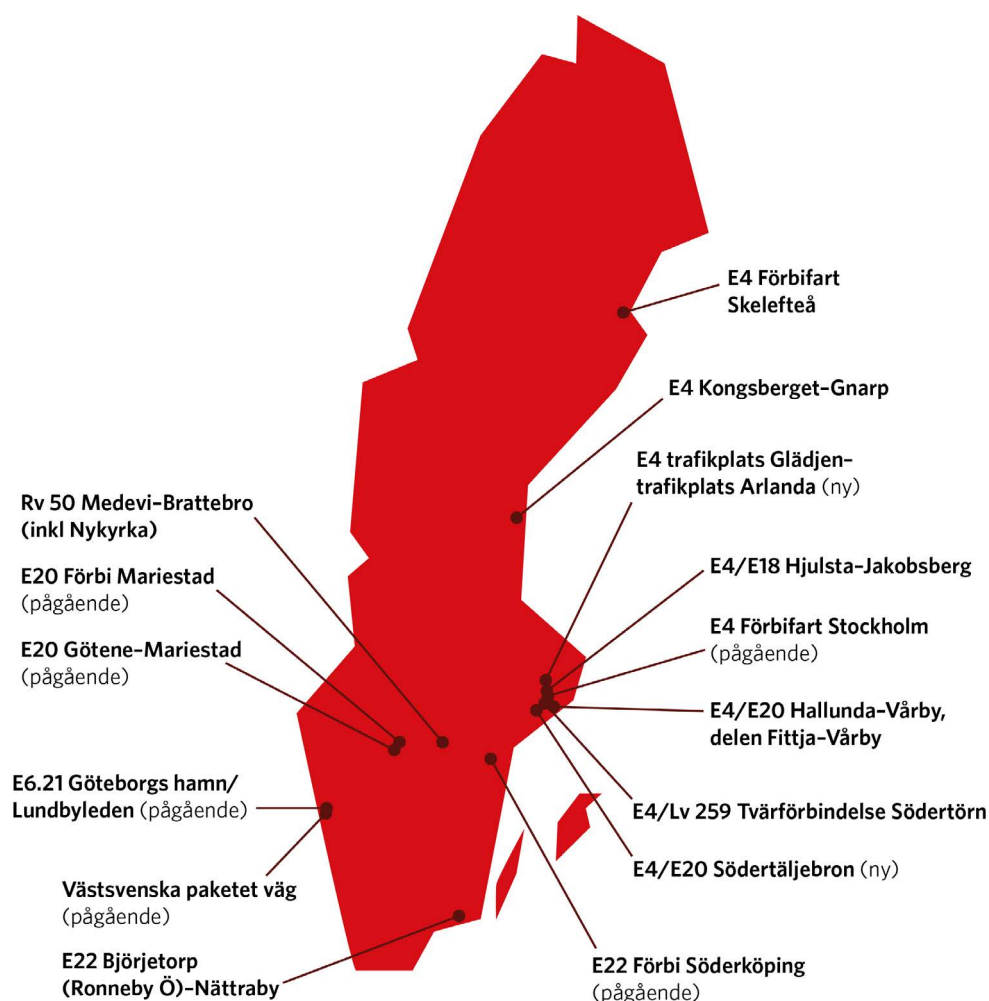
Många av åtgärdsförslagen på det nationella stamvägnätet följer med från planen för 2022–2033. Huvudsakligen bidrar vägåtgärderna till att minska restiden och förbättra trafiksäkerheten. De bidrar därmed bland annat till regional utveckling genom mer integrerade arbets- och bostadsmarknader och stärkt näringsliv.

Tidigare beslutade större projekt är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, E4/E20 Hallunda–Vårby, E4 förbifart Skellefteå, E22 Förbi Söderköping, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågår), E22 Björketorp–Nättraby, riksväg 50 Medevi–Brattebro, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Trafikplats Ljungarum, E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, E65 Svedala–Böringe, E45 Vattnäs–Trunna och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre objekt som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötesseparering fördelade över landet.

Planförslaget innehåller också ett antal nya väginvesteringar med hög kostnadseffektivitet, alltså stora tillgänglighets- och trafiksäkerhetseffekter per satsad krona. Hit hör bland annat åtgärder vid E4 Häggvik–Rotebro, E4 trafikplats Ekhagen, E6 Alnarp–Lomma, E4 trafikplats Ättekulla, E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, E4/E20 Södertäljebron, E45 Vänersborg–Mellerud samt brandbekämpningssystem i Södra länken.



Vidare föreslås medlen till trimningsåtgärder öka väsentligt, det vill säga åtgärder som kostar upp till 150 miljoner kronor. Exempel på trimningar av vägsystemet är stigningskörfält eller utökning med körfält, ombyggnad av korsningar, trafikplatser, nya eller utbyggda rastplatser och säkra uppställningsplatser samt åtgärder för trafikledning. Trimningsåtgärder kan även genomföras för att förbättra kollektivtrafiken genom attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter. De kan också bidra till förbättrade förutsättningar att cykla och till att öka trafiksäkerheten för cyklister.



Stora väginvesteringar.

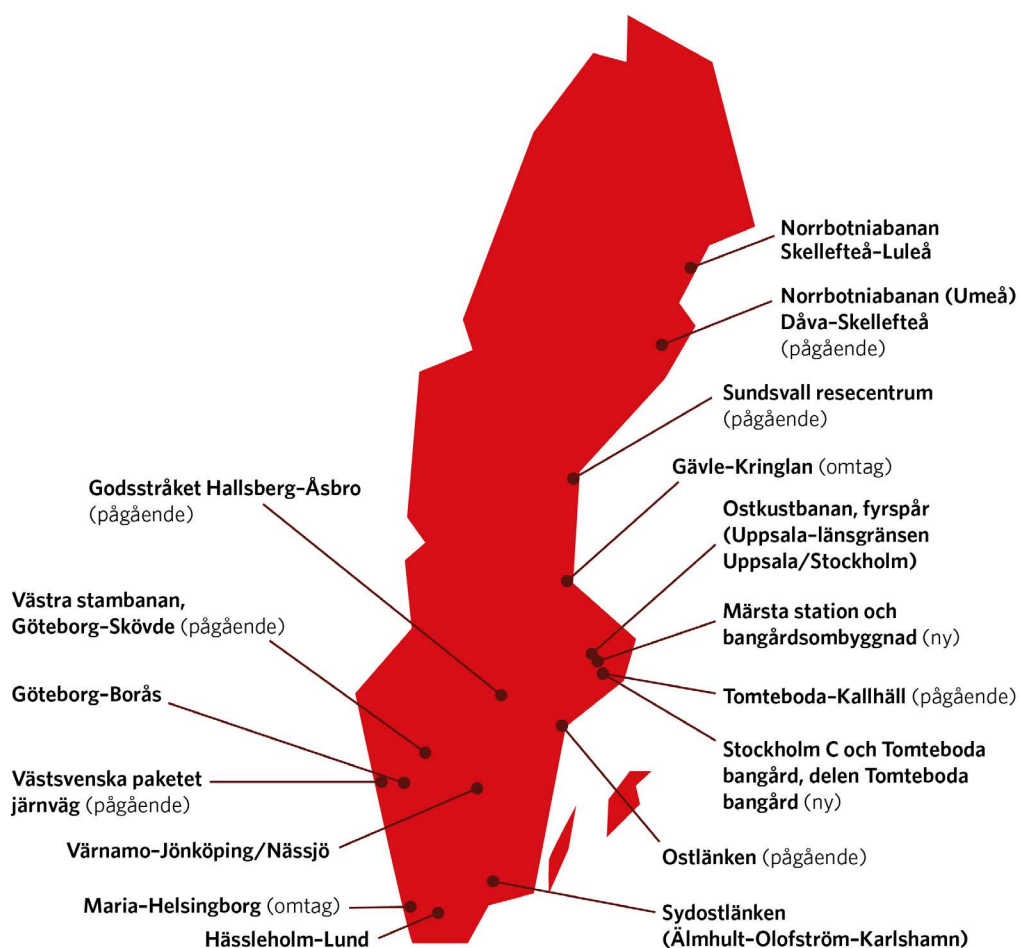
### Trimningsåtgärder

Trimningsåtgärder är åtgärder upp till en kostnad av 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder har en god uppfyllelse av de transportpolitiska målen genom att de kan åstadkomma förbättringar, huvudsakligen i det befintliga transportsystemet, utan dyra investeringar i ny infrastruktur. Till skillnad mot namngivna investeringar, som är objekt som uppgår till över 150 miljoner kronor, beslutar Trafikverket över vilka trimningsåtgärder som ska genomföras.

## Fortsatt upprustning av järnvägen

Vi kan se resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021. Tillsammans med branschen driver vi flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Vår ökade produktionsförmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. En viktig utmaning är tillgång till tid i spår för att genomföra åtgärder.

Trafikverket har tillsammans med övriga aktörer i Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) tagit fram en gemensam färdplan där det anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet att Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050. Vi bedömer att vi i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Det förutsätter att de ekonomiska resurserna ökar stegvis och stabilt.



Stora järnvägsinvesteringar.

Det nya signalsystemet ERTMS är en stor och viktig satsning som berör hela järnvägssystemet. Det är en direkt förutsättning för att nå effekt av andra järnvägssatsningar och en viktig del av järnvägens modernisering. Det bidrar också till att kapaciteten och tillgängligheten på järnvägen kan upprätthållas. Vi ökar nu takten i införandet, så att ERTMS ska finnas på högtrafikerade sträckor år 2042. Stockholmsområdet undantas tills vidare från det tidsatta målet på grund av speciella förutsättningar som begränsar den praktiska genomförbarheten.

ERTMS införs först på de sträckor som redan är påbörjade, och därefter sker en successiv utrullning via de högtrafikerade stråken. Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Vi hanterar då även de krav som kommer från EU. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. Dagens signalsystem ATC kommer fortfarande att finnas kvar 2042 i stora delar av övrig anläggning. I planen ingår även upprustning av optonätet för att ge signalsystemet tillgång till robust transmission både för ERTMS och ATC. Ytterligare en ny satsning är att planförslaget också innehåller medel för att delfinansiera den ombordutrustning som krävs för att tågen ska kunna använda ERTMS.

## **Järnvägsinvesteringar som ökar kapacitet och robusthet**

Förslagen till järnvägsinvesteringar är i huvudsak desamma som i den nationella planen för 2022–2033, och de utgör i detta planförslag cirka 80 procent av medlen till namngivna investeringar. Det handlar bland annat om stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten.

Detta inkluderar sedan tidigare beslutade sträckor mellan Stockholm och Linköping (Ostlänken), Lund och Hässleholm, Göteborg och Borås samt Norrbottenbanan mellan Umeå och Luleå. Planförslaget innehåller även åtgärder för att möta industrisatsningarna i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan och åtgärder på Luleå station.

Flera andra stora investeringar följer med från den förra planen. Det gäller Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby och på banorna Värnamo–Jönköping/Nässjö. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan, Västkustbanan och Västra stambanan.

Planförslaget innehåller också ett antal nya järnvägsinvesteringar med hög kostnadseffektivitet som bland annat ökar järnvägens kapacitet, flexibilitet och robusthet mot störningar. Hit hör bland annat signaloptimering på sträckan Solna–Skavstaby, förberedelser för högre kapacitet på sträckan Göteborg–Alingsås, uppställningsspår på Halmstad C, förbigångsspår på Västkustbanan (Tyllered), dubbelspår Umeå C–Umeå Ö, dubbelspår





CENTRAL STATION

på Ystadbanan (Skurup–Rydsgård), mötesspår på Norge–Vänerbanan (Kil–Skälebol) och Värmlandsbanan (Kil–Charlottenberg), spår och plattformar på Kalmar C, kapacitetsåtgärder i Helsingborg C–Helsingborgs gbg, åtgärder på Märsta station och bangård, åtgärder på Tomtebodas bangård samt hastighetsökande åtgärder på sträckan Öxnered–Lund.

Utöver detta ingår det ett stort antal åtgärder med lägre kostnad för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik på befintliga järnvägar. Det handlar exempelvis om åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning och olika trimningsåtgärder. Exempel på trimningsåtgärder är justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetsökning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, teknikutveckling samt trafikledningsåtgärder.

Åtgärder för att öka möjligheten till omledning är viktiga för att fler underhållsåtgärder ska kunna genomföras utan att ge stora trafikstörningar och för att stärka totalförsvaret. Längre mötesspår kan ge stor nytta bland annat genom att möjliggöra trafik med långa godståg.

I förslaget ingår också den så kallade näringslivspotten. I potten finns medel för åtgärder som näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket pekar ut som angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidra till intermodala transportlösningar. Vi föreslår att 1,2 miljarder kronor avsätts till näringslivspotten och används under planens första åtta år, vilket innebär en högre ambition än i gällande plan. En ökad satsning på nytt signalsystem påskyndar järnvägens modernisering och upprätthåller tillgängligheten.

## **Sjöfartsinvesteringar i slussar och farleder**

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje, liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren samt mellan Landsort och Södertälje. Exempel på trimningsåtgärder inom farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart och luftfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

Sjöfartsverket avser att förnya isbrytarflottan och en ny isbrytarstrategi är under framtagande. Upphandling av en isbrytare pågår. Trafikverket föreslår att bidrag till ytterligare en ny isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i planen.

## **Ökad satsning på klimatanpassning av vägar och järnvägar**

Vi planerar att satsa 5 miljarder kronor av vägunderhållet på riskreducerande åtgärder under planperioden. Det handlar till exempel om extra skötsel av





sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Vi anpassar även järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna. I planen ingår därför både satsningar inom vidmakthållande järnväg och trimningsåtgärder (för cirka 1,4 miljarder kronor), exempelvis för utbyte av trummor till nya med större radie och för erosionsskydd.

## **Trafiksäkerheten på väg och järnväg förbättras**

De ökade medlen till trimningsåtgärder omfattar bland annat mer pengar till trafiksäkerhetsåtgärder, en ökning från cirka 14 miljarder kronor i gällande plan till 20 miljarder kronor i planförslaget. Trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägsystemet är generellt kostnadseffektiva, och omfattar bland annat säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitträffling, säkrare vägmiljöer i tätort och vid genomfarter, automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser.

Vi ökar också takten i genomförandet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i järnvägssystemet genom exempelvis plankorsningsåtgärder, intrångsskydd, plattformåtgärder och kameraövervakning. Därmed kan antalet suicid och obehöriga i spår minskas.

Även underhållsåtgärderna och de namngivna investeringarna förbättrar trafiksäkerheten. Behovet att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är dock fortsatt stort. Etappmålen för trafiksäkerhet 2030 innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet svårt skadade minska med en fjärdedel jämfört med genomsnittet 2017–2019. De viktigaste åtgärderna för att uppnå detta är ökad mötesseparering, fortsatt anpassning av hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna. Alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 ryms inte i planen.





## **Påverkan på miljö och människors hälsa begränsas**

Av trimnings- och miljöåtgärderna planeras drygt 16 miljarder kronor gå till riktade miljöåtgärder. Deras huvudsyfte är att åtgärda brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag, eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik.

Inom miljöåtgärder ryms åtgärder som bidrar till goda livs- och naturmiljöer. Exempel på åtgärder är bullerskydd av uteplatser, bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar, bullerreducerande beläggning på vägar samt inlösen av hus med höga vibrationsvärden.

Det ryms också åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Exempel på åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, främjande av artrika infrastrukturmiljöer, bekämpning av invasiva arter, kultur-, gestaltungs- och landskapsvårdande åtgärder samt åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur.

Vidare ingår åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Exempel på åtgärder är uppsättning av vägräcken samt åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

Slutligen ingår åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön i form av förorenade områden som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Exempel på åtgärder är undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark som gynnar naturmiljö. Genom ökat vägunderhåll kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas.

## **Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet**

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi genom utvecklingsprojekt som till exempel intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten, automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten, och digitala trafikregler som ger tung trafik information om vilka vägar som kan användas.

Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.







