

Trimnings- och miljöåtgärder

Underlagsrapport till nationell plan
för transportinfrastrukturen 2026–2037



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Trimnings- och miljöåtgärder – underlagsrapport nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Dokumentdatum: 2025-09-30

Ärendenummer: TRV 2025/37255

Kontaktperson: Anna Hansson, Jenny Wåhlin

Publikationsnummer: 2025:114

ISBN 978-91-8045-480-3

Innehåll

Sammanfattning

1 Inledning	5
2 Mål	6
3 Samlade effektbedömningar	8
4 Behov, prioriteringsgrunder och förslag till indikativ ram ..	9
4.1 Prioriteringsgrunder	9
4.2 Motiv till indikativ fördelning	10
5 Åtgärdsområden.....	14
5.1 Digitalisering.....	14
5.2 Trimningsåtgärder - bättre tillgänglighet.....	14
5.3 Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet	28
5.4 Miljöåtgärder.....	33

Sammanfattning

Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder med en totalkostnad av högst 150 miljoner kronor som syftar till att med mindre och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion. Åtgärderna delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet samt miljö. Åtgärderna planeras och prioriteras i Trafikverkets verksamhetsplanering, vilket innebär en värdefull flexibilitet genom att åtgärderna kan beslutas löpande under planperioden.

Åtgärdsbehovet av trimnings- och miljöåtgärder under åren 2026 till 2037 har identifierats utifrån mål, tillstånd och brister. Genom att jämföra politiskt förankrade och beslutade mål med tillståndet i transportsystemet kan brister i transportsystemets funktion beskrivas. För att åtgärda brister och åstadkomma synergieffekter som ger ökad måluppfyllelse kan olika trimnings- och miljöåtgärder med fördel kombineras med varandra samt med namngivna investeringar, vidmakthållandeåtgärder, styrmedel och åtgärder som också kan ha annan huvudman än Trafikverket.

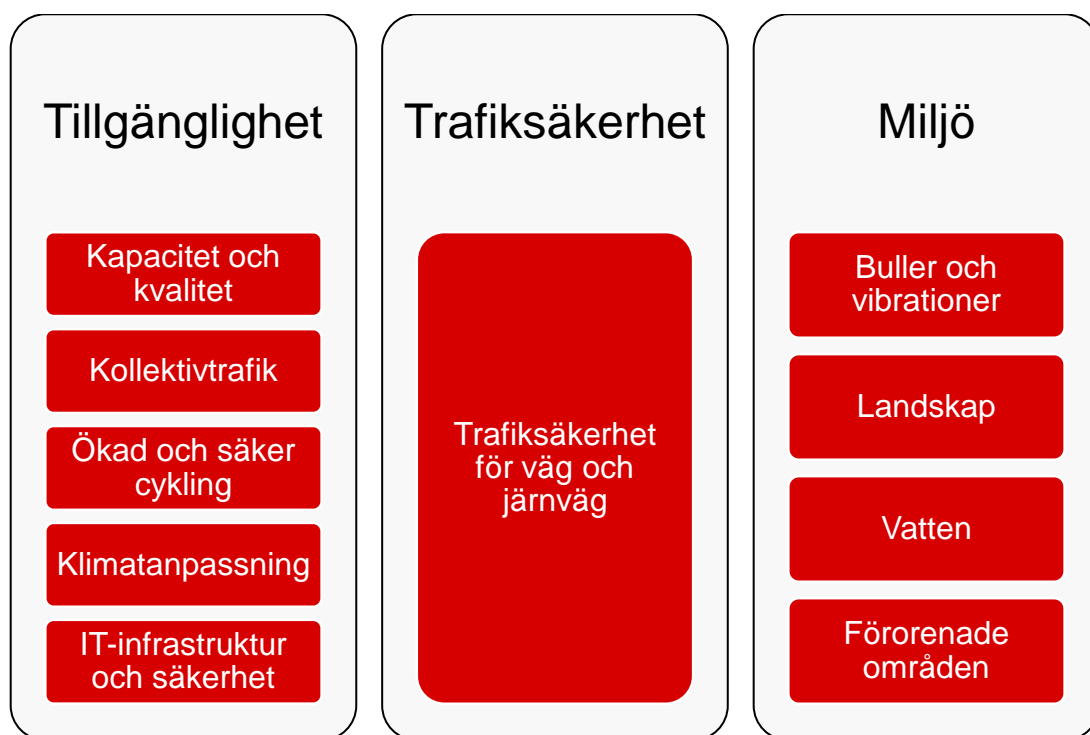
Trimnings- och miljöåtgärder är ofta kostnadseffektiva och är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Trafikverket föreslår därför en ökning av medel till trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 till totalt 70 miljarder kronor. I tabell 1 presenteras förslaget till indikativ ram.

Tabell 1. Förslag till ram för de tre åtgärdsområdena inom trimnings- och miljöåtgärder 2026–2037. Prisnivå 2025–02.

Åtgärdsområden	Indikativ ram 2026–2037 (mnkr)
Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet	33 600
Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet	20 000
Miljöåtgärder	16 400
Totalt, indikativ ram	70 000

1 Inledning

Trimnings- och miljöåtgärder är investeringsåtgärder med en total kostnad av högst 150 miljoner kronor per åtgärd. De delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Varje åtgärdsområde är i sin tur indelat i undergrupper vilka kallas preciserade åtgärdsområden (se figur 1). Medel för trimningsåtgärder får användas för investeringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, i det nationella statliga järnvägsnätet samt i statliga farleder och slussar. Miljöinvesteringar får göras i befintlig statlig transportinfrastruktur. Åtgärden automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) sätts upp på både det nationella- och regionala vägnätet.



Figur 1. Åtgärdsområden och preciserade åtgärdsområden inom trimnings- och miljöåtgärder.

2 Mål

I detta kapitel beskrivs målen som ligger till grund för förslaget av medel till trimnings- och miljöåtgärder.

Det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande funktions- och hänsynsmål är grunden och utgångspunkten för framtagandet av den nationella planen, och således också för trimnings- och miljöåtgärder:

- *Funktionsmålet: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”*
- *Hänsynsmålet: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.”*

Målbilden för transportsystemet tar sin utgångspunkt i ett hållbarhetsperspektiv, men också i en bedömning av hur ett samhälle kan utformas som är attraktivt och erbjuder en god livskvalitet för alla medborgare samt utvecklingsmöjligheter för näringslivet i hela landet.

I tabell 2 redovisas hur de preciserade åtgärdsområdena inom trimning och miljö bidrar till de transportpolitiska målen. I många fall finns synergier i måluppfyllelse, det vill säga att samma åtgärd har goda effekter på flera mål, men det förekommer också målkonflikter som hanteras inom respektive projekt.

Tabell 2. Redovisning av hur de preciserade åtgärdsområdena inom trimning och miljö bidrar till de transportpolitiska målen. Blå färg anger positivt bidrag. Rött innebär att bidraget är negativt. Orange anger att bidrag kan vara neutralt, positivt eller negativt beroende på var åtgärden görs. Vitt innebär att det preciserade åtgärdsområdet inte bedöms påverka.

	Funktionsmålet Tillgänglighet						Hänsynsmålet Trafiksäkerhet		Hänsynsmålet Miljö och hälsa							
	Medborgarnas tillgänglighet	Näringslivets tillgänglighet	Förutsättningar att välja kollektivtrafik	Förutsättningar att välja gång och cykel	Funktionshinder tillgänglighet	Barn och unga	Döda och svårt skadade, väg	Döda och svårt skadade, järnväg	Klimat	Buller och vibrationer	Luft	Vatten	Mark	Landskapskaraktär	Biologisk mångfald	Kulturarv
Preciserat åtgärdsområde																
Kapacitet och kvalitet, väg																
Kapacitet och kvalitet, järnväg																
Kapacitet och kvalitet, sjöfart																
Kollektivtrafik, väg																
Kollektivtrafik, järnväg																
Ökad säker cykling																
Klimatanpassning, järnväg																
IT-infrastruktur																
Buller och vibrationer																
Vatten																
Landskap																
Förorenade områden																
Trafiksäkerhet, väg																
Trafiksäkerhet, järnväg																

För att uppfylla vårt uppdrag om att bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls och närma oss visionen om att alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt har Trafikverket satt upp fyra värdena. Dessa är:

- framkomliga och säkra vägar,
- tillförlitliga och säkra järnvägar som används effektivt
- användbar information och service till transportsystems användare,
- kunskap som används för att upprätthålla och utveckla transportsystem och samhälle.

Trimnings- och miljöåtgärder bidrar till framkomliga och säkra vägar genom till exempel att genomföra åtgärder som

- förbättrar tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar,
- minskar antalet omkomna och svårt skadade i vägtrafiken,
- förbättrar förutsättningarna för ny och befintlig kollektivtrafik samt skapar attraktiva och funktionella busshållplatser, bytespunkter och noder för alla resenärer,
- förbättrar förutsättningarna för medborgarna att välja cykel som färdmedel samt ökar säkerheten för cyklister,
- höjer säkerheten i infrastrukturanläggningen,
- bidrar till goda livs- och naturmiljöer.

Trimnings- och miljöåtgärder bidrar till tillförlitliga och säkra järnvägar som används effektivt bland annat genom att genomföra åtgärder som

- förbättrar tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på järnvägar,
- minskar antalet omkomna och svårt skadade i järnvägstrafiken,
- förbättrar förutsättningarna för ny och befintlig kollektivtrafik samt skapar attraktiva och funktionella stationsmiljöer, bytespunkter och noder för alla resenärer,
- anpassar järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna,
- höjer säkerheten i infrastrukturanläggningen genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet,
- bidrar till goda livs- och naturmiljöer.

Trimnings- och miljöåtgärder bidrar till användbar information och service till transportsystemets användare genom att man till exempel genomför

- skyltning som förtydligar för resenärerna,
- tillgänglighetsanpassning av transportsystemet.

3 Samlade effektbedömningar

Trimnings- och miljöåtgärder beslutas löpande under planperioden. Detta innebär att effekt- och samhällsekonomiska beräkningar är svåra att göra i samband med upprättandet av ett planförslag då till exempel nuläget, utformningen och den geografiska placeringen av åtgärderna ännu inte är kända. Alla typer av åtgärder går inte heller att effektberäkna på grund av att det saknas effektsamband eller värderingar. För trimnings- och miljöåtgärder har det genom åren gjorts olika typer av schabloniserade samhällsekonomiska beräkningar. Det finns åtgärder som prioriteras av andra skäl än samhällsekonomisk effektivitet, till exempel lagkrav eller miljöskäl. För att illustrera åtgärdernas lönsamhet har analyser gjorts där egenskaper varierats, ofta i förhållande till hastighet och trafikmängd. Utifrån det har brytpunkter identifierats för när olika typer av åtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma. Enkelt och generellt uttryckt visar analyserna att höga trafikflöden genererar högre lönsamhet.

Resultaten av de samlade effektbedömningarna visar att trimnings- och miljöåtgärder bedöms ge ett stort positivt bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse kopplat till bland annat medborgarnas resor, näringslivets transporter, tillgänglighet, kollektivtrafik, trafiksäkerhet, miljö och klimat. Dock kan vissa trimnings- och miljöåtgärder ge negativa effekter på andra målområden. Exempelvis kan kapacitetshöjande åtgärder ge negativa effekter på människors hälsa eftersom bullernivåer kan öka.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom vägsystemet är generellt samhällsekonomiskt lönsamma, men varierar mycket beroende på trafikmängd och typ av åtgärd. Bulleråtgärder är vanligen mycket lönsamma och detta gäller i princip oavsett förutsättningarna i utgångsläget. Även åtgärder inom järnvägsnätet som ger hastighets- och kapacitetsökningar visar på lönsamhet redan vid relativt låga tågflöden. Plankorsningsåtgärder är ofta kostsamma och kräver därmed en hög trafikering på järnvägen för att vara samhällsekonomiskt lönsamma. Den samhällsekonomiska lönsamheten för åtgärder för ökad säker cykling varierar stort mellan tätort och landsbygd. I landsbygdsmiljö där gång- och cykelflöden är låga är det få åtgärder som är samhällsekonomiskt lönsamma.

På www.trafikverket.se redovisas de samhällsekonomiska beslutsunderlag som Trafikverket tagit fram.

4 Åtgärdsbehov

I detta kapitel redovisas de prioriteringsgrunder och motiv som Trafikverkets förslag till indikativ ram för respektive preciserat åtgärdsområde för perioden 2026–2037 grundas på. Utöver detta bygger förslaget också på brister som finns inom de preciserade åtgärdsområdena.

Underlagen för att uppskatta åtgärdsbehovet utifrån brister skiljer sig åt mellan de preciserade åtgärdsområdena. Inom åtgärdsområden där beslutade mål finns anger det uppskattade behovet en bedömd volym som krävs för att uppnå målen eller en bit på vägen mot målet under planperioden. Inom områden där mål saknas, till exempel kapacitet och kvalitet, anger behovet en uppskattad volym utifrån prioriterade brister vilka bland annat framkommit efter åtgärdsvalsstudier.

Samtliga uppskattade åtgärdsbehov som redovisas i kapitel 5 är bedömda utifrån den kunskap och de underlag som varit tillgängliga under arbetet med planförslaget. Inom flera åtgärdsområden behövs ett fortsatt inventerings-, planerings- och utredningsarbete för att bedöma såväl behov som vilka åtgärder som behöver genomföras. Det fortsatta arbetet kan således innebära förändrade åtgärds- och medelsbehov inom samt mellan de preciserade åtgärdsområdena. Vilka åtgärder som slutligen ska genomföras planeras och prioriteras i Trafikverkets budgetarbete. Detta innebär en värdefull flexibilitet genom att åtgärderna kan beslutas löpande under planperioden.

4.1 Prioriteringsgrunder

Trafikverkets förslag till fördelning av medel till trimnings- och miljöåtgärder grundas bland annat på följande prioriteringsgrunder:

- *Lagstiftning* – Inom flera preciserade åtgärdsområden utgör lagkrav en grund för prioritering av åtgärder.
- *Proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur* – för att hela Sverige ska fungera och *LI2025/00640* -Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Trafikverkets förslag utgår från att på bästa sätt bidra till de inriktningar som anges i proposition och uppdrag. Trimnings- och miljöåtgärder ger viktiga bidrag till flera av propositionens inriktningar.
- *Brister i måluppfyllelse av de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen* – Trafikverkets analys av måluppfyllelsen pekar på ett antal brister i infrastrukturen, där trimnings- och miljöåtgärder inom några områden kan bidra till måluppfyllelsen och inom andra områden skapa förutsättningar för ökad måluppfyllelse.
- *Brister i transportsystemets funktion* – Trimnings- och miljöåtgärder bidrar till att utveckla och förbättra olika funktioner i transportsystemet.
- *Brister i transportsystemets miljö* – Trimnings- och miljöåtgärder bidrar bland annat genom att brister i eller i anslutning till befintlig infrastruktur åtgärdas.

- *Samlade effektbedömningar med samhällsekonomiska analyser som inkluderar samhällsekonomiska kalkyler i de fall det är möjligt* – De samlade effektbedömningarna utgör ett underlag tillsammans med ovan redovisade prioriteringsgrunder och används för att kunna beskriva effekter av exempel på åtgärder inom respektive åtgärdsområde. Effektbedömningarna har gjorts för typåtgärder.
- Enligt direktivet ska objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan. Trafikverket ska däremot beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bland annat behovet av att:
 - a. upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig
 - b. möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd.

Trafikverket har för trimningsåtgärder valt att tolka "beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur" som att man i verksamhetsplaneringen, i val mellan åtgärder som utifrån transportpolitik och samhällsekonomi prioriteras lika, ska låta totalförsvarets behov påverka valet.

4.2 Förslag till fördelning av medel samt motiv

Av direktivet framgår att Trafikverket i förslaget till nationell plan ska redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- och miljöåtgärder samt motivera fördelningen.

Nedan finns en övergripande redogörelse för motiven till fördelningen, utöver de som framgår av skrivningen 4.1 Prioriteringsgrunder. I kapitel fem beskrivs nyttan mer ingående för de preciserade åtgärdsområdena.

Mer omfattande åtgärder kan numera inrymmas inom trimnings- och miljöområdet eftersom gränsen för dem höjts från 100 till 150 miljoner kronor till denna plan. Detta gör att tidigare namngivna objekt med en kostnad mellan 100 och 150 miljoner kronor nu kan genomföras som trimnings- och miljöåtgärder.

Tillgänglighet

Det finns en mängd angelägna åtgärder inom de preciserade åtgärdsområdena kapacitet och kvalitet samt kollektivtrafik och flertalet av åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor finns inom dessa åtgärdsområden.

Trafikverket föreslår därför en betydande ökning av den indikativa ramen för de preciserade åtgärdsområdena kapacitet och kvalitet samt kollektivtrafik. Åtgärder kommer att underlätta människors vardag med resor till jobb och utbildning samt stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet.

Trafikverket har även valt att bryta ut de åtgärder i de namngivna LTS (Längre, tyngre större tåg) objekten som har en kostnad upp till 150 miljoner kronor och flytta dem till det preciserade åtgärdsområdet kapacitet och kvalitet.

Från och med denna nationella infrastrukturplan är teknikutveckling ett nytt område inom trimning och miljö på grund av att anslagsposten för planering, stöd och myndighetsutövning försvinner 2026. Medel har därför avsatts för området.

Införandet av ERTMS kommer att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till fordonen för att hantera det nya systemet. Tre miljarder har avsatts inom området kapacitet och kvalitet för att möjliggöra det förslag som Trafikverket anger i svaret på regeringsuppdraget Uppdrag till Trafikverket att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347).

Det förändrade säkerhetsläget i världen innebär att Trafikverket under planperioden kommer öka intensiteten i arbetet med att höja säkerheten i infrastrukturanläggningen genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet. Kostnader för att höja säkerheten i infrastrukturanläggningen är en ny post inom trimning och miljö. Det gör att en betydande höjning av den indikativa ramen för det preciserade området it-infrastruktur och säkerhet föreslås.

Samfinansieringssatsningen av cykelåtgärder på det regionala vägnätet bedöms inte ha gett de förväntade effekterna. Regeringen anser därför att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme. Detta innebär att den indikativa ramen för området har sänkts. Trafikverkets arbete med utbyggnaden av ett sammanhållet och trafiksäkert cykelnät på det nationella stamvägnätet föreslås fortsätta på samma nivå som i nationella infrastrukturplanen 2022–2033.

För att skapa ett robust järnvägssystem som står emot påverkan från klimatförändringarna är Trafikverkets förslag att avsätta mer medel för området än i nationella infrastrukturplanen 2022–2033.

Näringslivspotten bidrar till att effektivisera näringslivets transporter och stärker därmed näringslivets konkurrenskraft. Trafikverket föreslår att näringslivspotten höjs till 1 200 miljoner kronor. Ambitionen är att medlen ska användas under planens första åtta år, vilket innebär 150 miljoner kronor per år.

Sammantaget föreslår Trafikverket en ökning av den indikativa ramen för åtgärdsområdet tillgänglighet till 33,6 miljarder kronor.

Trafiksäkerhet

För att stärka tillgänglighet i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerhet inom vägområdet behöver många trafiksäkerhetsåtgärder och framförallt mittsepareringsåtgärder genomföras under planperioden.

Samfinansieringssatsningen av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet bedöms inte ha gett de förväntade effekterna. Regeringen anser därför att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme. Satsningen av trafiksäkerhetsåtgärder på det nationella stamvägnätet behöver öka jämfört med dagens nivå för att man ska komma närmare etappmålet till 2030 och det fortsatta arbetet mot nollvisionen.

För att uppnå halveringsmålet för järnvägen med färre omkomna och allvarligt skadade behöver en ökad satsning göras inom området jämfört med nu gällande plan. För att minska obehöriga i spår kommer åtgärder framförallt på stationer och i tätorter att genomföras. Dessa åtgärder ger också positiva effekter för punktligheten. Trafikverkets utpekade

satsningar plankorsningsåtgärder fortsätter men den behöver kompletteras med andra riskreducerande åtgärder för de plankorsningar som har förhöjd olycksrisk.

När gränsen för trimnings- och miljöåtgärder höjs från 100 till 150 miljoner kronor kommer angelägna åtgärder för trafiksäkerhet som inte prioriterades som namngivna åtgärder kunna genomföras. Många av de åtgärder som antas kosta över 100 miljoner kronor återfinns inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet.

Den indikativa ramen för trafiksäkerhetsåtgärder på väg och järnväg föreslås höjas till 20 miljarder kronor.

Miljö

Trafikverket anser att det är viktigt att fortsätta satsningen på att åtgärda brister i eller i anslutning till befintlig infrastruktur vilka är ett resultat av transportsystemets negativa påverkan på miljön och människors hälsa. Miljöåtgärder skapar positiva värden som höjer kvaliteten i landskapet och den omgivande miljön. Vidare bidrar de till att bibehålla och utveckla nödvändiga ekosystemtjänster. Åtgärderna bidrar till de transportpolitiska målen och minskar utarmning av biologisk mångfald.

För att bland annat minska viltolyckor och begränsa spridningen av invasiva arter som är ett expansivt problem inom infrastrukturen föreslås en ökad satsning på landskapsåtgärder.

För att mildra effekterna på människors hälsa och välbefinnande föreslår Trafikverket en ökad satsning på att åtgärda höga bullernivåer från infrastrukturen.

För området vatten föreslås en liknande satsning som i nationell infrastrukturplan 2022–2033.

Förorenade områden består av två delar; dels miljögarantin, ersättning som vissa bolag enligt avtal med staten har rätt till, dels Trafikverkets förorenade områden. Avtal om miljögaranti garanterar bolagen de belopp de begär. För planperioden 2026–2037 har bolagen begärt mer än tidigare år varför den indikativa ramen för området har ökats.

Trafikverket föreslår en ökning av den indikativa ramen till 16,4 miljarder kronor för området miljöåtgärder.

Förslag på indikativ ram

Utifrån prioriteringsgrunderna och behov inom respektive åtgärdsområde föreslår Trafikverket följande indikativa ram för planperioden 2026–2037, se tabell 3.

Tabell 3 Indikativ ram för trimnings- och miljöåtgärder, prisnivå 2025–02.

Åtgärdsområden	Beslutad ram 2022–2033 (mnkr)	Indikativ ram 2026–2037 (mnkr)
Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet	20 274	33 600
<i>Kapacitet och kvalitet</i>	12 400	23 500 varav Näringslivspotten 1 200 Samfinansiering ERTMS ombordutrustning 3 000
<i>Kollektivtrafik</i>	2 728	3 700
<i>Ökad och säker cykling</i>	3 348	2 500
<i>Klimatanpassning</i>	1 054	1 400
<i>IT-infrastruktur och säkerhet</i>	744	2 500
Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet	14 880	20 000
Miljöåtgärder	14 322	16 400
<i>Buller och vibrationer</i>	3 100	3 700
<i>Landskap</i>	4 960	6 000
<i>Vatten</i>	1 860	2 000
<i>Förorenade områden</i>	4 402	4 700
Totalt, indikativ ram	49 476	70 000

5 Åtgärdsområden

Trimnings- och miljöåtgärder planeras, prioriteras och beslutas i Trafikverkets verksamhetsplanering. Det skapar en värdefull flexibilitet eftersom åtgärderna planeras efterhand som brister uppstår eller bedöms vara prioriterade. Detta innebär att specifika trimnings- och miljöåtgärder och deras omfattning inte redovisas i nationell plan för transportinfrastrukturen.

Det uppskattade åtgärdsbehovet inom trimnings- och miljöåtgärder har bland annat identifierats utifrån lagstiftning, mål, tillstånd och geografiska bristbeskrivningar på systemnivå för varje preciserat åtgärdsområde, se figur 2. Genom att jämföra förankrade och beslutade mål med tillståndet i transportsystemet kan brister i transportsystemets funktion beskrivas. Inom flera områden saknas konkretiserade och mätbara mål som grund. I dessa fall har en uppskattning av brister gjorts utifrån de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Tillstånd och brister har också identifierats utifrån underlag från dialog med bland annat näringslivet, regioner och kommuner samt åtgärdsvalsstudier och andra typer av utredningar.



Figur 2. Beskrivning av processen för att ta fram ett förslag på ramar för trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

5.1 Digitalisering

Inom samtliga åtgärdsområden ser Trafikverket att digitaliseringen ger en större möjlighet att identifiera och föreslå åtgärder i de tidigare stegen av fyrstegsprincipen. Digitala trimningsåtgärder bidrar till att möjliggöra effektivare nyttjande av befintlig kapacitet, ökad trafiksäkerhet samt är ett av verktygen i arbetet med samhällets omställning mot ökad hållbarhet. Digitala lösningar i transportsystemet är ofta kostnadseffektiva och kan användas både som komplement till andra åtgärder och som alternativ till fysiska åtgärder.

Trafikverket ser därför att det inom alla åtgärdsområden behöver skapas förutsättningar för åtgärder som nyttjar digitalisering i transportsystemet i form av enskilda åtgärder, testbäddar och demonstratorer som kan skynda på utvecklingen och utrullning av nya digitala lösningar. Trafikverket bedömer att dessa möjligheter finns i förslaget till ramfördelning.

5.2 Trimningsåtgärder - bättre tillgänglighet

I kapitel 5.2 beskrivs trimningsåtgärder vars huvudsakliga syfte är att åstadkomma bättre tillgänglighet, användbarhet, robusthet, kapacitet och kvalitet i transportinfrastrukturen. Åtgärderna har således störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men i många fall även positiva effekter på hänsynsmålen. I tabell 4 nedan beskrivs i korthet syftet med åtgärderna och exempel på åtgärder som görs inom respektive preciserat åtgärdsområde för bättre tillgänglighet.

Tabell 4. Beskrivning av syfte samt exempel på åtgärder inom åtgärdsområdet tillgänglighet uppdelat per preciserat åtgärdsområde.

Preciserat åtgärdsområde och syfte	Kort beskrivning av exempel på åtgärder
<p>Kapacitet och kvalitet</p> <p>Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar, järnvägar och i farleder. Även teknikutveckling för att ta fram nya produkter eller metoder ingår här samt näringslivspotten och finansiellt stöd av ombordutrustning för ERTMS</p>	<p>Exempel på vägåtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stigningskörfält eller utökning med körfält • korsningsåtgärder • ombyggnad av trafikplatser, nya rastplatser och säkra uppställningsplatser • åtgärder för att förbättra förutsättningar för trafikledning genom exempelvis ITS¹ <p>Exempel på järnvägsåtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hastighetshöjning och kapacitetsökning genom justering av befintliga spår eller signalsystem • förlängning av mötesspår • trafikledningsåtgärder • teknikutveckling • slopning och rivning av järnvägsanläggning <p>Exempel på farledsåtgärder är:</p> <ul style="list-style-type: none"> • förstärkt farledsutmärkning • muddring
<p>Kollektivtrafik</p> <p>Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna för ny och befintlig kollektivtrafik samt skapa attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser, bytespunkter och noder för alla resenärer.</p>	<p>Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kollektivtrafikkörfält • signaler och åtgärder i korsningar för att prioritera kollektivtrafik • pendelparkeringar för bil vid bytespunkter • plattformsförbindelser och justeringar av plattformar • tillgänglighetsanpassning av stationer, busshållplatser rastplatser och bryggor längs det nationella stamvägnätet
<p>Ökad och säker cykling</p> <p>Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna att välja cykel som färdmedel samt öka säkerheten för cyklister.</p>	<p>Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nya cykelvägar • säkra gång- och cykelpassager • cykelparkeringar vid bytespunkter • cykelturistleder
<p>Klimatanpassning (järnväg)</p> <p>Åtgärderna syftar till att anpassa järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna.</p>	<p>Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utbyte av trummor till nya med större radie • nya trummor • erosionsskydd

¹ ITS – Intelligent transportsystem

IT-infrastruktur och säkerhet	Exempel på åtgärder:
<p>It-åtgärderna syftar till att säkerställa, stödja och tillhandahålla it-infrastruktur till ett digitaliserat transportsystem.</p> <p>Säkerhetsåtgärderna syftar till att stärka upp det fysiska skyddet kring infrastruktur anläggningarna.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • utveckla infra- och operativ telefoni • utveckla och effektivisera telematik för kommunikation till bland annat trafiksäkerhetskameror • väderstationer • utveckla it-infrastrukturen på trafikcentraler • skal- och intrångsskydd av anläggning

Kapacitet och kvalitet

Åtgärder som förbättrar kapacitet och kvalitet är avgörande för att uppnå regeringens skrivning i LI2025/00640² om "...ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling...". Området kapacitet och kvalitet är indelat i de tre undergrupperna väg, järnväg och sjöfart som alla behöver utvecklas både för att komplettera varandra bättre, men även för att stärka respektive trafikslags styrkor.

Från och med 2026 försvinner anslagsposten för Planering, stöd och myndighetsutövning. Med anledning av detta kommer teknikutveckling finansieras inom trimning och miljö. Eftersom utvecklingen i hög grad syftar till att förbättra kapacitet och kvalitet i infrastrukturen har Trafikverket valt att lägga behoven för detta inom det preciserade åtgärdsområdet kapacitet och kvalitet. Teknikutvecklingen görs för att ta fram nya produkter eller metoder som sedan används vid investeringar och reinvesteringar och som inte direkt går att koppla till ett enskilt investeringsprojekt, exempelvis nya typer av växlar. Huvuddelen av teknikutvecklingen är kopplad till järnvägsanläggningen, och det finns ett tydligt samband med att bibehålla funktionaliteten i anläggningen. I förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 har teknikutveckling för en miljard kronor lagts på det preciserade åtgärdsområdet kapacitet och kvalitet.

Brister, väg

Förutsättningarna för långväga gods- och persontransporter varierar i landet och efterfrågan på effektiva vägförbindelser är mycket stor. Kapacitetsbrister i vägnätet förekommer framförallt i storstäderna där dessa leder till trängselproblem och restidsosäkerhet. På mötesseparerade vägar och motorvägar kring större städer orsakar kapacitetsbrist frekventa stopp, vilket kan leda till köbildning vid trafikplatser. Trots att betydande åtgärder gjorts för

² Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur.

att öka kapaciteten gör den starka tillväxten i storstäderna och efterfrågan på vägtransporter att bristen består.

Utanför storstäderna är kapacitetsbristerna störst i trafikplatser och korsningar längs högtrafikerade vägar. I vissa fall leder kapacitetsbristerna till köbildning vilket ger längre res- och transporttider för kort- och långväga resor och transporter. Problem med kapacitetsbrist och köer förekommer också längs statliga vägar i samband med större helgdagar och vid resor till och från besöksintensiva områden. Det finns även flaskhalsar i det mer perifera vägnätet där exempelvis tung trafik kan hindra framkomligheten för övrig trafik på exempelvis smala vägar eller i branta backar där det saknas alternativa färdvägar.

Bristfälliga eller avsaknad av omledningsvägar påverkar robustheten för vägsystemet och är extra märkbar på högtrafikerade länkar men även på mindre trafikerade vägar.

Vägar som går genom byar och mindre tätorter eller vid annan randbebyggelse ska ofta användas av många trafikantgrupper till exempel långväga transporter för näringslivet, långväga personresor, kollektivtrafiken samt gång- och cykel. Samtidigt utgör dessa vägar ofta den enda lokalgatan för de boende. Detta kan leda till brister i säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter såväl som till hinder i framkomligheten för den kort- och den långväga fordonstrafiken.

EU har gemensamma regler när det gäller kör- och vilotider för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer med en totalvikt över 3,5 ton. Utredningar visar att det finns stora brister när det gäller möjligheten att ställa upp lastbilar längs det nationella stamvägnätet. Det råder även kapacitetsbrist på de rastplatser som finns och det finns brister i säkerhet och trygghet på uppställningsplatserna. Bristerna är geografiskt utspridda över landet.

Det är inte möjligt att bygga bort alla kapacitetsbrister i vägnätet, men det är väsentligt att åtgärda större brister och styra trafiken för att ge en förutsägbar framkomlighet så att köer inte tillåts växa. För att upprätthålla och förbättra kvaliteten i vägsystemet behöver trafikledningen utvecklas så att man kan hantera större och mer avancerade anläggningar. Trender som ökad trafik, urbanisering, teknikutveckling, internationalisering samt ökat fokus på klimat och energi påverkar de krav som ställs på trafikledningen. Det finns risk för att vissa anläggningar inte kan hållas öppna för trafik om inte trafikledningen utvecklas i den takt som krävs. De senaste åren har ett stort antal förändringar genomförts i syfte att skapa en modern trafikledning och arbete pågår för att ytterligare utveckla verksamheten. Fler förbättringar behöver göras både vad gäller förutsättningar för nya tekniska lösningar och drift av befintliga anläggningar.

Brister, järnväg

Järnvägsnätet är ett komplext system där de olika delsystemen samverkar med varandra. Detta innebär att fel i anläggningen eller kapacitetsbrister på en sträcka påverkar trafiken inom ett större geografiskt område. Därför beskrivs järnvägssystemet ofta utifrån ett helhetsperspektiv. Järnvägstrafiken ser olika ut i landet med nationell, regional och lokal

person- samt godstrafik med olika hastigheter och uppehållsmönster som ska samsas om den tillgängliga kapaciteten.

På stora delar av järnvägsnätet råder idag kapacitetsbrist under delar av dygnet och på ett antal banor som är viktiga för person- och godstrafiken är det kapacitetsbrist dygnet runt. Ett högt kapacitetsutnyttjande kan leda till frekventa stopp och därmed ökad sårbarhet i tågtrafiken. Främst gäller detta in mot de större noderna. Konsekvenserna av detta får spridningseffekter även på anslutande banor då ankommande och avgående tåg blir försenade. För att åtgärda de stora kapacitetsbristerna krävs i flera fall namngivna investeringar. Trimningsåtgärder bidrar dock till att förbättra kapaciteten i järnvägsnätet.

Transportnäringens behov av kapacitets- och kvalitetsförbättringar är främst kopplade till åtgärder som förbättrar näringslivets konkurrenskraft, ökar transportkapaciteten och tillförlitligheten i transporten. Tillförlitligheten för ankomsttider är av stor betydelse för näringslivet i allt mer slimmade produktionsupplägg. I många fall finns en tidsaspekt med i valet av trafikslag, men även transportens miljöprestanda spelar en allt större roll. För att öka möjligheterna för multimodala transporter är anslutningar till och tillgång till omlastningsplatser, terminaler och hamnar viktiga för näringslivet.

Under de senaste åren har punktligheten för tågtrafiken försämrats, bland annat på grund av rekordhög trafikbelastning i spåren. De mest betydande punktlighetsbristerna finns framförallt på sträckor som har ett högt kapacitetsutnyttjande.

En betydande del av transporttiden för näringslivets transporter är väntetid på grund av att mötes- och förbigångstiderna är långa vid möten med de snabbare persontågen. Kapacitetsbristerna för godstrafiken handlar också om att godståg ska kunna vara 750 meter långa och ha större lastprofil. I delar av järnvägsnätet är det svårt att få attraktiva tåglägen för godståg. För persontrafiken leder kapacitetsbristen bland annat till långa restider och begränsad möjlighet till utökning av trafiken både vad gäller avgångar och möjlighet att trafikera med längre tåg. Det höga kapacitetsutnyttjandet innebär också att utrymmet för underhållsåtgärder minskar.

Brister, sjöfart

Kapacitetsbrist i farleder kan finnas på grund av begränsningar i största tillåtna längd, bredd eller djupgående.

I norra Sverige pågår nya företagsetableringar och utveckling av logistiklösningar som förväntas leda till ökade transportbehov med fartyg. Hamnar och statliga farleder är i huvudsak väl rustade för ökade transporter, men i några fall behöver kapaciteten och säkerheten i farlederna förbättras.

På senare tid har intresset för att starta ny trafik med inlandssjöfart på exempelvis Mälaren ökat. Brister i dessa farleder behöver åtgärdas för att möjliggöra en utveckling av inlands- och kustsjöfart.

Hamnarnas funktion är beroende av ändamålsenliga kopplingar på landsidan till övriga trafikslag. Brister i anslutningar till hamnar kan uppstå i väg- och järnvägsnät. Lokala

brister i anslutningar (så kallade "last mile") kan till exempel avse kapacitet, bärighet eller tåglängd, vilket kräver samarbete mellan Trafikverket och lokala infrastrukturhållare.

Våren 2024 tog Trafikverket i samarbete med Sjöfartsverket fram en rapport om digitalisering inom sjöfarten, som utgör ett underlag till nationell plan för planperioden 2026–2037.³ Under planperioden kommer man arbeta med åtgärder för digitalisering av sjöfarten.

Näringslivspott

Regeringen ser fortsatt behov av satsningar i dialog med näringslivet för åtgärder i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverkets bedömning är att nuvarande inriktning för näringslivspotten mot åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen har bidragit och fortsatt kan bidra till effektiva intermodala transportlösningar och bör därmed ligga kvar. När det gäller omfattningen på medel som bör avsättas för ändamålet föreslår Trafikverket att 1 200 miljoner kronor avsätts under planperioden. Detta motiveras av behovet av att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet om möjligheterna att möta snabbt uppkomna behov av åtgärder som bidrar till att stärka näringslivets konkurrenskraft och öka intermodaliteten mellan trafikslagen. Trafikverkets ambition är att medlen ska användas under planens första åtta år, vilket innebär 150 miljoner kronor per år.

Näringslivets företrädare, ansvarar för att tillsammans med Trafikverket identifiera, bereda och ta fram förslag på åtgärder som är angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidrar till intermodala transportlösningar. I det ansvar näringslivets företrädare har ingår att hålla medlemmarna inom respektive branschorganisation och andra intressenter inom näringslivet informerade om arbetet, och att fånga upp förslag på åtgärder.

De åtgärder som genomförts eller planeras att genomföras med finansiering av näringslivspotten har på olika sätt bidragit till att effektivisera näringslivets transporter på järnväg. Satsningen har också bidragit till att stärka järnvägens konkurrenskraft och betydelse för tillhandahållandet av hållbara intermodala transportlösningar. Åtgärderna är av skiftande karaktär och omfattning samt är spridda över landet.

Finansiellt stöd för ombordutrustning ERTMS

Införandet av ERTMS kommer att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till fordonen för att hantera det nya systemet. Trafikverket kommer som förslag till regeringsuppdraget Uppdrag till Trafikverket att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347) att föreslå ett statligt stöd på 50% av de stödberättigade investeringskostnaderna för gods- och persontrafik och för den museala trafiken föreslås en 100% stödnivå. Trafikverket har bedömt att 3 miljarder är en ändamålsenlig nivå av budgetmedel i nationell plan 2026–2037.

³ För mera utförlig information se rapport Digitalisering av sjöfart – Underlag till revidering av nationell plan, Publikationsnummer 2024:077.

Trafikverkets förslag

Tabell 5. Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom kapacitet och kvalitet. I den indikativa ramen ingår näringslivspotten, teknikutveckling och finansiellt stöd för ombordutrustning. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Kapacitet och kvalitet	38 450 mnkr	23 500 mnkr

Motivet till den indikativa ramen för kapacitet och kvalitet (se tabell 5) är att det är ett brett område med stor mängd kostnadseffektiva åtgärder som förbättrar kapaciteten och kvaliteten i transportsystemet.

Förväntade effekter av planförslaget

Med förslaget kan tillgängligheten, kapaciteten och kvaliteten i transportsystemet fortsätta stärkas och ge näringslivet bättre förutsättningar för tillväxt och utveckling samt förbättra möjligheterna för persontransporter. Nedan beskrivs hur det planförslaget väntas påverka tillgängligheten, kapaciteten och kvaliteten inom väg, järnväg och sjöfart.

Väg

Inom det nationella stamvägnätet väntas förslaget bidra till förbättrad framkomlighet och restid samt ett robustare och effektivare transportsystem. Det förväntas även underlätta människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen bidrar till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling och landsbygdsutveckling. Det förväntas även bidra till ett effektivare trafikflöde med färre stopp i och runt storstäder samt större tätorter.

Ambitionen under planperioden är att upprätthålla en lägsta nivå på framkomlighet och kombinera denna med styrande insatser, som trafikledningsinsatser, för att en rimlig nivå av tillgänglighet och framkomlighet ska bibehållas. Trafikledningsinsatserna kan göras i form av åtgärder som till exempel aktiv trafikinformation, systematisk trafikledning och styrning.

Planförslaget väntas förbättra framkomlighet, säkerhet, minska konflikter mellan olika trafikantgrupper i samband med tätortsgenomfarter samt minskad trängsel i större städer. I förslaget ingår även åtgärder för rastplatser och säkra uppställningsplatser för att bidra till att uppfylla kraven för kör- och vilotider samt ökad säkerhet för godstransporter på väg.

Järnväg

Förslaget innebär att Trafikverket kan öka satsningen på åtgärder som ger förutsättningar att förbättra järnvägens kapacitet, robusthet, punktlighet och användbarhet, och därmed möjliggöra effektivare person- och godstransporter med högre kvalitet. Det handlar bland annat om signalåtgärder, kapacitetsförstärkningar i form av nya och förlängda mötesstationer, ökad bärighet, utökad lastprofil, anslutningar till terminaler för att öka kapaciteten. I förslaget ingår också utveckling av system för att leda trafiken.

Förslaget bedöms leda till att vissa kapacitetsbrister kan åtgärdas i järnvägssystemet inom storstadsområden, inom de nationellt sammanhängande stråken samt på banor som är viktiga för arbetspendling och näringslivets transporter. Förslaget innebär också att Trafikverket kan möta kraven i TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679 och möjliggöra för 750 meter långa godståg i aktuella stråk. Eftersom en försening av ett tåg ofta orsakar följdförseningar i stora delar av systemet kan till exempel åtgärden samtidig infart eller mindre justeringar i signalsystemet på järnväg ge stora positiva effekter på punktligheten. Restiden förväntas minska på banor med stora till medelstora kapacitetsbegränsningar med förslaget på medelstildelning.

Den särskilda satsningen på åtgärder i järnvägssystemet för näringslivet bidrar till att effektivisera näringslivets transporter på järnväg och därmed stärka näringslivets konkurrenskraft.

Sjöfart

För sjöfart innebär förslaget att kapaciteten kan förbättras i de svenska hamnarna och att förutsättningarna för näringslivet att transportera gods med sjöfart ökar. Förslaget innebär även att kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder i farleder kan genomföras, så som förbättrad farledsutmärkning. Det finns flera hamnar vars anslutande farled bedöms kunna ges bättre kapacitet eller lättare restriktioner för vind, mörker och sikt genom trimningsåtgärder. Bland annat genom förstärkt farledsutmärkning och ökad användning av digital teknik i form av till exempel sensorer för exaktare positionering.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken behöver fortsatt utvecklas för att underlätta människors vardag med resor till jobb och utbildning. I många fall är tillgången till kollektivtrafik en förutsättning för människors välfärd. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafiken särskilt viktig för vissa åldersgrupper, vissa socioekonomiska grupper, personer med funktionsnedsättning och boende på landsbygden.

Städer och landsbygder har olika förutsättningar och utmaningar för att nå en god tillgänglighet med kollektivtrafik. Det innebär att lösningar behöver anpassas utifrån förutsättningarna i storstad, mellanstora städer och landsbygd, för att det ska vara möjligt att nå de effekter som eftersträvas i hela landet.

Brister väg

Samhället blir alltmer urbaniserat och trycket på kollektivtrafiken i tätorterna ökar kontinuerligt. Trängseln på infarterna till de större städerna gör att även kollektivtrafiken fastnar i köer och går långsamt. Detta medför att dess attraktionskraft minskar och försvårar ambitionerna att öka andelen kollektivtrafik. På vissa ställen finns kollektivtrafikkörfält men det behövs på fler platser för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft. Även på det kommunala vägnätet i de största städerna är framkomligheten för kollektivtrafiken bristfällig. Kommunerna kan därför behöva stimuleras att vidta åtgärder för att ge kollektivtrafiken högre prioritet. Framkomlighetsbristerna för kollektivtrafiken är störst i storstadsområdena. I Malmö, Göteborg och Stockholm når kollektivtrafiken kapacitetstaket under vissa dagar och tider. Trycket på kollektivtrafiken kan förväntas öka ytterligare i takt med att befolkningen och bostadsbyggandet ökar i storstadsregionerna.

Förutsättningarna för kollektivtrafik på landsbygd skiljer sig ofta från den i och runt städer. Trafikflödena på landsbygd är ofta små och motiverar sällan stora investeringar. Här

handlar det snarare om att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet. Det behövs flexibla system genom lokala och regionala lösningar som utgår från de lokala och regionala behoven.

Resenären måste kunna ta sig till och från kollektivtrafiken till fots, med cykel eller bil. Samplaneringen mellan kollektivtrafik och andra färdmöjligheter behöver förbättras. När möjlighet saknas att parkera cykel eller bil i anslutning till hållplatsen minskar kollektivtrafikens attraktionskraft. Behovet av trygga och säkra parkeringsmöjligheter för bil och cykel finns över hela landet, såväl i tätort som på landsbygd.

Det finns ett fortsatt behov att tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna se över tillgänglighetsanpassningen av busshållplatser och stationer. Dessa fyller en viktig funktion som möjliggör tillgängligheten och övergång mellan olika trafikslag. Det kan gälla större resecentrum med flera trafikslag inblandade men även mindre bytespunkter.

På många ställen saknas hållplatsficka, goda anslutningsvägar för resenärer till och från busshållplatsen, samt en säker och trygg passage, antingen planskild eller i plan. Behovet av säkra och tillgängliga busshållplatser förstärks vintertid med mörker och snövallar som gör att resenärerna trängs ut i vägbanan för att vänta på bussen när hållplatsficka saknas.

Fler motorvägshållplatser behöver anläggas för att utveckla en snabb, trafiksäker och effektiv kollektivtrafik.

Ombyggnad till mötesfria vägar ökar trafiksäkerheten, men har på flera håll i landet inneburit försämrad tillgänglighet till busshållplatser, vilket behöver åtgärdas.

Brister järnväg

Resandet med tåg har ökat kraftigt de senaste decennierna. I detta avsnitt beskrivs infrastrukturbrister som kan kopplas till behov av trimningsåtgärder på stationerna.

Ägar- och förvaltningsansvaret på stationer är uppdelat på olika huvudmän. Trafikverket ansvarar för plattformar och plattformsförbindelser, trafikinformationsutrustning samt vissa funktioner för personer med funktionsnedsättning⁴.

För att öka det kollektiva resandet krävs en utveckling och uppgradering av stationer med inriktning på effektiva, tillgängliga, säkra och attraktiva stationer, som underlättar byten mellan trafikslag. Främst handlar det om att åtgärda bristfälligt utformade plattformar, i huvudsak för korta och för låga, som försvårar resandebytet. Men även plattformsförbindelser som förhindrar resenärerna att röra sig effektivt inom stationsområdet behöver åtgärdas. En otydlig plattformsmiljö skapar bland annat otrygghet för resenärerna och trafiksäkerhetsrisker med obehörigt spårinträngande. Även information om stationsanläggningens status och standard utifrån användbarhet för personer med funktionsnedsättningar behöver förbättras.

Information om ersättningstrafik brister på många stationer. Informationen som överförs mellan Trafikverket och järnvägsföretag är ofta otydlig och bygger på manuellt arbete. Stödssystem saknas för att underlätta samordningen mellan järnvägsföretag, bussbolag och infrastrukturägare.

⁴ I dagsläget förekommer vissa avsteg från detta, bland annat genom att operatörer har utrustning på plattformarna

Trafikverkets förslag

Tabell 6 Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom kollektivtrafik. Prinsnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Kollektivtrafik	5 600 mnkr	3 700 mnkr

Motivet till den indikativa ramen för kollektivtrafik (se tabell 6) är att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ambitioner att öka tillgängligheten längs nationellt stamvägnät samt att uppgradera stationer så de blir tillgängliga, säkra och attraktiva.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna spelar en viktig roll för kollektivtrafikens utveckling och har i uppdrag att i sina trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken, ange tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning, samt peka ut de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Förväntade effekter av planförslaget

Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och därmed underlätta för människor att välja att resa kollektivt.

Den indikativa ramen leder till att åtgärder kan genomföras som ökar möjligheten till pendling med kollektivtrafik mellan jobb, utbildning och bostad i storstäderna men även inom och mellan olika delar av landet. Förslaget väntas även ge bättre framkomlighet för kollektivtrafiken i storstäderna. Ett ökat kollektivtrafikresande ger positiva bidrag genom att gång- och cykeltrafik till och från stationer, bytespunkter och hållplatser bedöms öka och därmed förbättras mobiliteten i samhället. Ett ökat resande med kollektivtrafik bedöms leda till ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett minskat beroende av fossila bränslen. Dessutom ger det positiva lokala miljöeffekter genom mindre luftföroreningar och buller samt förbättrad trafiksäkerhet.

Pendlerparkeringar kommer anläggas på strategiskt lokaliserade platser för att underlätta en övergång till kollektivtrafik för dem där en initial bilresa är bästa eller enda lösningen. Dessa parkeringar skapar förutsättningar för en mer attraktiv stadsmiljö genom att man får in färre bilar i städerna.

Väg

Inom väg leder den indikativa ramen till att korsningar och trafiksignaler kan åtgärdas för att ge busstrafiken ett bättre flöde. Separata körfält kan anläggas på infarter till större städer för att undvika att bussarna fastnar i kö. BRT⁵ -inspirerade koncept möjliggörs och motorvägshållplatser anläggas. Därmed förbättras restiderna och punktligheten så att kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft stärks. Anläggande och ombyggnad av

⁵ BRT- Bus Rapid Transit

busshållplatser samt resenärernas väg till och från hållplatser kommer att förbättras med avseende på tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

Järnväg

Inom järnväg leder den indikativa ramen till att plattformar kan förlängas och hantera längre persontåg. På andra platser kommer höjden på plattformar justeras för att det ska bli lättare att kliva av och på tågen. Plattformförbindelser kommer att förbättras för att underlätta resenärernas rörelse på stationen. Stationens säkerhet för resenärerna förstärks och trafikinformationsutrustningen på stationen förbättras. Åtgärderna väntas leda till att miljön på stationerna blir tydligare och flödena effektivare. Arbetet med utveckling och uppgradering av stationerna samordnas med åtgärder för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättningar.

Ökad och säker cykling

Under den senaste tiden har cyklingen minskat i Sverige. Idag sker knappt en procent av det totala persontransportarbetet med cykel. Detta står i direkt kontrast till vad som behövs för att möta samhällets utmaningar med att få fler människor i rörelse. För att motverka trenden med minskad cykling arbetar Trafikverket med att bygga cykelvägar längs med statlig infrastruktur och passager där den statliga infrastrukturen utgör en barriär för gående och cyklister.

För att få fler att välja cykel som färdmedel behöver cykelinfrastrukturen vara trafiksäker och bestå av sammanhängande nät av cykelvägar. Störst potential för ökad cykling bedöms finnas i tätorter och mellan tätorter med en eller flera målpunkter.

Cykelvägar har flera funktioner. Främst fungerar de som stråk för resor till jobb och utbildning, men de är också viktiga som delar i cykelturistleder och för att kunna ge barn möjlighet att på ett säkert sätt och på egen hand ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Största delen av cykelvägar ligger dock på regional och kommunal infrastruktur.

Brister

I snitt omkommer cirka 25 cyklister i vägtrafiken varje år. Ungefär hälften av de cyklister som omkommer i trafiken gör det i kollision med motorfordon och den andra hälften utgörs av singelolyckor med cykel. På statligt vägnät omkommer cirka fem cyklister årligen, till allra största del i kollision med ett motorfordon. Cyklister utgör den största gruppen allvarligt skadade i vägtrafiken (om man exkluderar fotgängare i fallolyckor som inte ingår i officiell statistik). Årligen skadas mer än 2 500 cyklister allvarligt, cirka 80 procent av dessa skadas i samband med singelolyckor.

De största behoven för att åtgärda bristerna är att bygga:

- mer gena och sammanhängande cykelvägnät, såväl inom som mellan orter. Även felande länkar behöver byggas bort. Bristerna leder på vissa plaster till att det saknas förutsättningar att välja cykel som transportmedel,
- fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafiken samt fler cykelparkeringar i anslutning till bytespunkterna,
- fler säkra GCM (Gång, cykel och moped)-passager längs det nationella stamvägnätet,
- fler gång- och cykelvägar utmed nationella vägar som går genom orter och utgör genomfartstrafik. Där detta saknas tvingas gående och cyklister vistas i blandtrafik

på nationella vägar som kan ha höga hastigheter och flöden vilket ökar risken för olyckor.

Trafikverkets förslag

Tabell 7. Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom ökad och säker cykling. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Ökad och säker cykling	3 900 mnkr	2 500 mnkr

Motivet till den indikativa ramen för ökad säker cykling (se tabell 7) är att förutsättningarna att välja cykel som färdmedel till arbete och utbildning behöver utvecklas och säkerheten för cyklister behöver öka. Även barns möjlighet att på ett säkert sätt och på egen hand ta sig till skola och fritidsaktiviteter behöver öka. Det finns en bred samsyn om att en ökad och säker cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt, jämlikt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Förväntade effekter av planförslaget

Föreslagen ram innebär att Trafikverket kan genomföra åtgärder för att möjliggöra ökad arbetspendling med cykel till arbete och utbildning inom eller mellan tätorter. Den innebär också satsningar på åtgärder för att barn själva och på ett säkert sätt ska kunna ta sig till och från skola samt fritidsaktiviteter. Åtgärder som ökar trafiksäkerheten i passager och överfarter i tätorter längs det nationella stamvägnätet kommer också att kunna prioriteras. När förutsättningarna för cykling förbättras ges också möjligheter till rekreation och cykelturism.

Åtgärderna kan minska klimatpåverkan och energianvändningen i transportsystemet om de leder till minskad användning av bil, överflyttningseffekten är dock generellt relativt begränsad. De ger även positivt bidrag till människors hälsa. Möjligheterna att resa förbättras för de som inte har tillgång till bil och för de som har bil minskar bilberoendet. En ökad andel cykelresor har även positiva effekter för minskning av trängsel, buller, partiklar och bidrar till en effektivare markanvändning.

Klimatanpassning

För att säkerställa att den statliga infrastrukturen är robust och tillförlitlig, även i ett klimat som förändras, måste befintlig infrastruktur klimatanpassas. Detta gäller framförallt där alternativen för omledning är få eller saknas. Inom trimnings- och miljöåtgärder ingår endast klimatanpassningsåtgärder på järnvägsnätet. Klimatanpassningsåtgärder på vägnätet hanteras inom anslagsposten för vidmakthållande. (Se underlagsrapport Vidmakthållande väg, Trafikverket 2025:113).

Brister

Klimatanpassning av infrastrukturen blir allt viktigare för att Trafikverket ska kunna leverera en robust och tillförlitlig infrastruktur. I ett förändrat klimat med mer nederbörd, ökande temperaturer och stigande havsnivåer ökar påfrestningen på järnvägarna. Järnvägsnätet är extra känsligt eftersom det ofta saknas möjligheter att leda om trafiken på ett acceptabelt sätt.

Väder- och klimatrelaterade händelser kan få stora negativa konsekvenser för järnvägsinfrastrukturen. Översvämmade järnvägstunnlar, bortspolade banvallar och skred i järnvägsområdet kan leda till olyckor eller att trafik måste stängas av.

I Trafikverkets nationella klimat- och sårbarhetsanalys har olika risker beskrivits och i dagsläget arbetar Trafikverket bland annat med att åtgärda riskerna för bortspolning, erosion, översvämning samt ras och skred genom att exempelvis höja befintlig infrastruktur, genomföra erosionsåtgärder, förbättra avvattningsystem samt byta ut underdimensionerade broar och trummor.

Trafikverkets förslag

Tabell 8. Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom klimatanpassning av järnvägstransportsystemet. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Klimatanpassning	1 700 mnkr	1 400 mnkr

Motivet till den indikativa ramen för klimatanpassning (se tabell 8) är att man behöver fortsätta det arbete som pågår med att åstadkomma en robust och tillförlitlig järnvägsinfrastruktur som är anpassad till klimatförändringarna och står emot extrema väderhändelser.

Förväntade effekter av planförslaget

Den indikativa ramen för klimatanpassningsåtgärder bedöms leda till att Trafikverket kan öka framdriften av åtgärder som leder till en robustare och mer tillförlitlig järnvägsanläggning som är anpassad till klimatförändringar.

Planerade åtgärder bedöms ge förbättrad tillgänglighet för resenärer och godstransporter genom att trafikstörningar och förseningar minskar. Åtgärderna kan också medföra förbättrad trafiksäkerhet.

It-infrastruktur och säkerhet

It-infrastrukturen är en integrerad del av och i många fall en förutsättning för väg- och järnvägsanläggningar. Den möjliggör kommunikation med transportsystemets olika delar, som till exempel signalsystem, vägskyddsanläggningar, utrustning i tunnlar, trafikinformation, elkraftförsörjning och tekniska styr- och reglersystem. Trafikverket har en av landets mest komplexa och omfattande it-verksamheter. Inom Trafikverket bedrivs många moderniseringsprojekt som ställer högre krav på kapacitet, funktionalitet och robusthet i den digitala infrastrukturen.

På grund av det försämrade säkerhetsläget har det blivit allt tydligare hur nödvändigt det är att höja säkerheten i viktiga byggnader, anläggningar och verksamheter för att skydda dem mot hot och angrepp som exempelvis fysisk påverkan och främmande makter som söker information om anläggningen. Säkerhetskänslig åtgärder för infrastruktur anläggningen syftar till att säkerställa ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt skydd av anläggningen. De fysiska säkerhetsåtgärderna är objektsspecifika och beroende av hur Trafikverket bedömer deras betydelse och sårbarhet för infrastrukturen.

Brister

Utveckling av informationshantering och informationsstyrning blir allt viktigare eftersom större mängder data och information än tidigare behöver bearbetas, lagras och kommuniceras. Med ökad digitalisering behöver it-infrastrukturen utvecklas för att klara de nya behoven. Föråldrad teknik som inte kan hantera ökade mängder data eller integreras med teknik som omvärlden använder idag behöver bytas ut.

Trafikcentralerna (operatörshallar och teknikrum) är inte anpassade till den ökade digitaliseringen och det är därför nödvändigt att modernisera dem. Även trafikcentralernas utökade uppgifter leder till behov av investeringar, bland annat med utökade operatörsplatser.

Det krävs åtgärder i byggnader, anläggningar och verksamheter för att möta det ändrade säkerhetsläget i världen.

Trafikverkets förslag

Tabell 9. Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom it-infrastruktur och säkerhet. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
IT-infrastruktur och säkerhet	2 500 mnkr	2 500 mnkr

Motivet till den indikativa ramen för it-infrastruktur och säkerhet (se tabell 9) är att it-infrastruktur ofta är en förutsättning för att andra prioriterade åtgärder ska kunna genomföras och att den fysiska säkerheten i vissa byggnader och anläggningar behöver stärkas för att möta det ändrade säkerhetsläget. Inom it-infrastruktur kommer Trafikverket framförallt utveckla och genomföra tekniska åtgärder som kan hantera ökade volymer data eller integreras med modern teknik. Åtgärder som säkerställer kommunikation vid kris och åtgärder som möjliggör nyttjandet av den ökande digitaliseringen kommer också genomföras.

Förväntade effekter av planförslaget

Genom den indikativa ramen kan Trafikverket fortsätta anpassa it-infrastrukturen till dagens krav vilket är en förutsättning för att andra prioriterade projekt och åtgärder ska kunna genomföras. Till exempel kan åtgärder för att säkerställa kommunikation vid kris genomföras.

Under planperioden kommer infratelefoni i väg- och järnvägsanläggningen för datakommunikation till objekten i väg- och järnvägsanläggningen kunna utvecklas. Även den operativa telefonin som används på trafikcentraler kommer utvecklas.

Telematikområdet (mobil datakommunikation) som används bland annat för automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och väderstationer kommer utvecklas för att standardisera tekniken. Utvecklingen av trafikledning och trafikinformation fortsätter för att möta de nya behoven inom området.

Inom it-området går utvecklingen snabbt och det kommer sannolikt att uppstå nya behov för att möta behovet av dessa tekniska lösningar för att skapa ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem. Det ändrade säkerhetsläget gör att investeringar i it-säkerheten krävs för att minska risken för intrång. Men eftersom utvecklingen och säkerhetsläget förändras fort är det svårt att förutse och planera för alla behov.

I byggnader, anläggningar och verksamheter kommer fysiska åtgärder göras för att möta det ändrade säkerhetsläget.

5.3 Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet

I kapitel 5.3 beskrivs trafiksäkerhetsåtgärder vars huvudsakliga syfte är att åstadkomma bättre trafiksäkerhet på det nationella stamvägnet samt på det statliga järnvägsnätet och därmed minska antalet omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet.

Tabell 10. Beskrivning av syfte samt exempel på åtgärder inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet uppdelat per preciserat åtgärdsområde.

Preciserat åtgärdsområde och syfte	Kort beskrivning av exempel på åtgärder
Trafiksäkerhet Åtgärderna syftar till att minska antalet omkomna och svårt skadade i väg- och järnvägstrafiken.	Exempel på vägåtgärder: <ul style="list-style-type: none">• mötessepareringsåtgärder• säkra sidoområden• korsningsåtgärder• mitträffling• attraktiva och säkra samt funktionella vägmiljöer i tätort och vid genomfarter• automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser. Exempel på järnvägsåtgärder: <ul style="list-style-type: none">• stängsling• plattformsåtgärder• kamerabevakning för att förhindra och detektera obehörigt spårbeträdande• plankorsningsåtgärder för att förhindra kollision mellan tåg och vägtrafik samt oskyddade trafikanter.

Brister väg

På det statliga vägnätet omkom 152 personer under 2024, vilket utgör 71 procent av det totala antalet omkomna. Antalet omkomna i singelolyckor minskade under 2024 jämfört med 2023. De senaste åren har antalet omkomna i singelolyckor minskat till nivåerna för olyckstypen möte/omkörning, där nivån varit relativt stabil den senaste tioårsperioden. Minskningen syns bland såväl personbilister som motorcyklister. För korsningsrelaterade olyckor (korsande kurs/avsvängande) är nu antalet omkomna i nivå med utfallet för 2019, och motsvarande medelvärde för de senaste 10 åren. Trenden pekar mot minskat antal omkomna gångtrafikanter. Bland cyklister och mopedister har utvecklingen varit oförändrad.

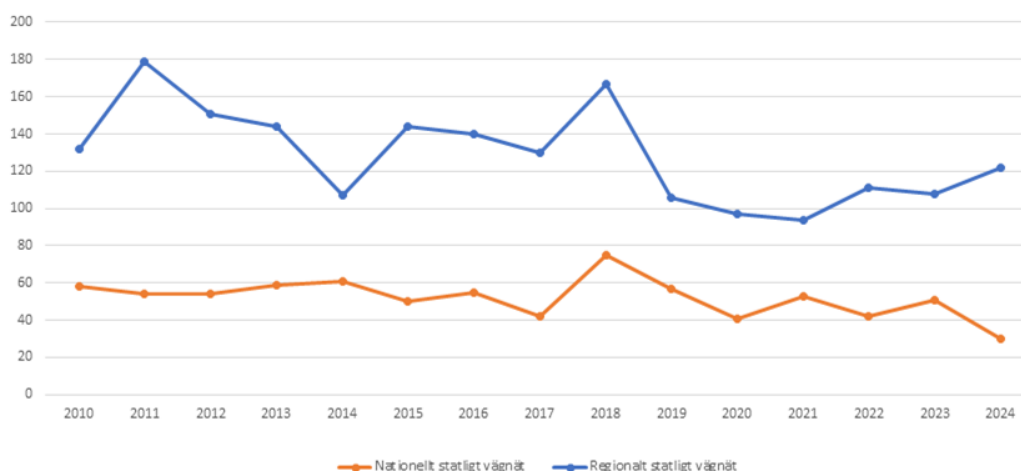


Diagram 1. Antal omkomna fördelade efter nationellt och regionalt statligt vägnät 2010–2024.

Trafiksäkerhetsnivån är på delar av vägnätet fortfarande för låg för att etappmålet för trafiksäkerhet ska kunna nås. Identifierade brister är till exempel risk för mötesolyckor på vägar med hastighetsgräns över 80 km/h, bristfälliga sidoområden, låg hastighets- efterlevnad, låg säkerhet vid korsningar, låg säkerhet på det lågtrafikerade vägnätet och låg säkerhet för oskyddade trafikanter.

Djupstudier visar att i vissa fall fungerar inte säkerhetskomponenter som avsett, såsom vissa räcken och räckesändrar. Hastighetsefterlevnaden är fortfarande inte på en acceptabel nivå. Andelen trafikarbete inom tillåten hastighet på det statliga vägnätet var år 2024 cirka 54 procent, vilket är påtagligt under målnivån på 80 procent som krävs för att nå etappmålet.

Trenden när det gäller trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är inte god. Antalet oskyddade trafikanter som skadas allvarligt i trafikolyckor på väg är nu fler än för dem som skadas i bil. Det innebär att under den kommande planperioden blir det allt viktigare att arbeta med oskyddade trafikanters trafiksäkerhet. Största antalet skador på oskyddade trafikanter sker dock på det kommunala vägnätet.

Andelen nykter trafik i Sverige är hög. Men trots det var det cirka 23 procent av dem som omkom under 2024 som förolyckades i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor.

Inom glesbebyggda områden går europavägar och andra viktiga vägar genom byar och samhällen och vägarna delas av flera trafikantgrupper. Det gäller även på många ställen där

det finns en utsträckt randbebyggelse. Det innebär att det finns ett stort behov av åtgärder för oskyddade trafikanter där det samtidigt finns anspråk på höga hastigheter utan lokala sänkningar. Det handlar bland annat om att säkerställa oskyddade trafikanters trygghet och säkerhet i större utsträckning, genom förbättringsåtgärder i befintliga trafikmiljöer men framför allt genom att inkludera detta perspektiv när åtgärder med annat huvudsyfte genomförs. Situationen inskränker möjligheten för lokalt boende att på ett säkert sätt ta sig till olika målpunkter som till exempel skola och busshållplatser. Det finns därför behov av att anlägga passager där vägarna går igenom samhällen, för att oskyddade trafikanter på ett säkert sätt ska kunna ta sig till olika målpunkter.

Brister Järnväg

Personpåkörningar är ett stort problem och årligen omkommer mellan 60 och 110 personer på de spår som Trafikverket förvaltar. Av dessa bedöms cirka 85 procent vara personer som genomfört en suicidhandling. Övriga bedöms som olyckshändelser. I diagram 2 redovisas antal omkomna för åren 2010–2024.

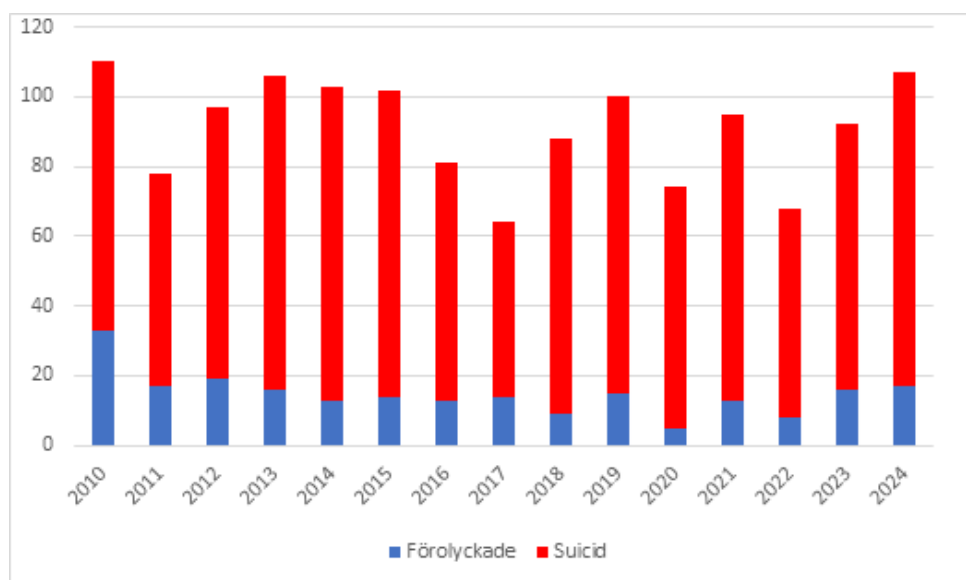


Diagram 2. Antalet omkomna på de spår Trafikverket förvaltar mellan åren 2010–2024.

Personpåkörningar inträffar på olika platser i järnvägssystemet. Under den senaste femårsperioden var fördelningen följande:

- 25 procent i plankorsningar
- 26 procent vid stationer/plattform
- 49 procent på linjen (av dessa kan flera ha utgått från en plankorsning)

Obehörigt spårbeträdande är ett stort problem. Brister i intrångsskyddet på stationer och i tätorter gör att människor kan ta sig ut på spåren och bli påkörda. Obehöriga i spår orsakar även stora förseningar då tåg måste stoppas eller tvingas köra i lägre hastighet. Brister i larmhanteringen leder också till förseningar och varje påkörning är en tragedi för anhöriga och ett arbetsmiljöproblem för personalen.

I Sverige finns cirka 6 500 plankorsningar. De med stora trafikflöden har bommar och cirka 3 000 plankorsningar är utrustade med någon slags bom, ljus- och/eller ljudvarning. Övriga plankorsningar är oskyddade med eller utan kryssmärke. Dessa finns på platser där endast ett fåtal människor eller fordon passerar. Alla plankorsningar kommer inte att kunna byggas bort inom överskådlig tid, men följande brister i plankorsningar är särskilt prioriterade att åtgärda:

- Korsningar med särskilda risker där förhöjd olycksrisk föreligger (här ingår till exempel plankorsningar med inträffade händelser, plankorsningar med korta fordonsmagasin⁶, plankorsningar med farliga krön, oskyddade plankorsningar utan kryssmärke).
- Korsningar med ouppfyllda siktkrav.
- Korsningar med skyddsalternativet enkel ljussignal.
- Plankorsningar som har skyddet CD/CDgf⁷ och hastighet över 140 km/h.
- Korsningar med ej tillåtet skyddsalternativ⁸.

Trafikverkets förslag

Tabell 11 Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom trafiksäkerhet. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Trafiksäkerhet	25 000 mnkr	20 000 mnkr

Motivet för den indikativa ramen för trafiksäkerhet (se tabell 11) är att behovet av trafiksäkerhetsåtgärder på väg och järnväg för att uppnå etappmål 2030, och det fortsatta arbetet mot nollvisionen, är mycket stort.

Förväntade effekter av planförslaget

Med den indikativa ramen kan Trafikverket fortsätta sitt arbete mot nollvisionen genom att genomföra åtgärder som minskar antalet döda och svårt skadade i transportsystemet. Åtgärderna bidrar också många gånger till mål inom andra områden, exempelvis ökad tillgänglighet, minskade koldioxidutsläpp, mindre buller och jämnare trafikflöden. Flera trafiksäkerhetsåtgärder på järnväg bidrar till ökad robusthet och punktlighet genom att risken för olyckor eller incidenter minskar.

Väg

Förslaget innebär att trafiksäkerheten kan öka längs det nationella stamvägnätet genom mötessepareringsåtgärder, korsningsåtgärder, säkra sidoområden, ATK, förbättrad standard på säkerhetskomponenter, mitträffling samt åtgärder för att minska suicid. Med förslaget

⁶ Ett fordonsmagasin är avståndet räknat 5 meter från närmaste räil och till en punkt där ett vägfordon kan behöva lämna företräde för annan trafik. Ett fordonsmagasin som är kortare än 30 m ska anses ha bristen kort fordonsmagasin.

⁷ Skyddsalternativ med ljud och ljus samt ljud och ljus med gångfälla.

⁸ Riktlinje TDOK 2015:0311.

kan Trafikverket genomföra åtgärder som ökar trafiksäkerheten, tryggheten och förbättrar miljön på nationella vägar som går genom mindre samhällen och delas av flera trafikantgrupper.

Förslaget innebär ett väsentligt bidrag för att komma närmare målet för år 2030 som innebär att antalet dödade i vägsystemet ska understiga 133 personer och att antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent jämfört med 2020. Planerade åtgärder räcker dock inte för att nå 2030-målen om trafiksäkerhet, utan ytterligare åtgärder behöver vidtas. Möjligheten att uppnå beslutade mål och nollvisionen är också helt beroende av att andra aktörer vidtar åtgärder, bland annat polisens nykterhetskontroller och hastighetsövervakning samt bilindustrins fordonsutveckling.

Järnväg

Obehörigt spårinträngande är det största problemet när det gäller personpåkörningar i järnvägssystemet. Förslaget innebär att Trafikverket kan öka takten med att genomföra fysiska åtgärder som exempelvis intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning och därmed minska antalet suicid och obehöriga i spår. Dessa åtgärder bedöms också bidra till minskade trafikstörningar, minskade kostnader för skadegörelse och stölder liksom förbättrad arbetsmiljö för lokförare.

Att stängsla utpekade sträckor har visat sig ge god effekt. Förslaget innebär att ett fortsatt proaktivt arbete kan bedrivas med att intrångssäkra järnvägar som är belägna i närheten av bebyggelse eller annan plats där människor vistas. Vid särskilt utsatta platser kan stängsling kombineras med kameraövervakning.

Förslaget innebär att man kan göra trafiksäkerhetsförbättringar på flera stationer på sträckor med många resenärer. Åtgärderna varierar mellan stationerna och kan exempelvis vara säkrade plattformsändar, pyramidmattor och hajtänder, eller spärrstaket mellan spår. På mindre stationer med plattformsövergångar där resenärslödet har ökat och ökar som följd av exploatering och ökad trafikering kan man säkra passagerna med gångbroar.

Förslaget innebär också en satsning på ökad säkerhet i plankorsningar. Det systematiska arbetet med att identifiera plankorsningar med förhöjd olycksrisk och sedan åtgärda dem bidrar till ökad säkerhet och färre olyckor för oskyddade trafikanter och personer i fordon. Dessutom bidrar bättre skydd i plankorsningar till tågtrafikens säkerhet eftersom risken för kollisioner mellan tunga fordon och tåg minskar. Under planperioden planeras den nya hinderdetektorn⁹ kunna tas i bruk vilket innebär att risken för en mycket allvarlig olycka mellan tåg och vägfordon kan minimeras. Att öka säkerheten i plankorsningar är viktigt för både väg- och järnvägstrafiken.

För järnväg innebär förslaget ett stort bidrag för att nå målet om antalet dödade i järnvägssystemet. Men möjligheten att uppnå halveringsmålet, vilket innebär maximalt 42 omkomna år 2030 med dagens framdrift och medelstillsättning bedöms som liten. För att nå halveringsmålet till 2030 och nollvisionen behöver fler trafiksäkerhetsåtgärder inom järnväg genomföras. Möjligheten att uppnå beslutade mål och nollvisionen är också helt beroende av att även andra aktörer vidtar åtgärder.

⁹ En hinderdetektor är utrustning som kan upptäcka hinder i en plankorsning. Den kompletterar helbommar och kan vid behov stoppa tåget.

5.4 Miljöåtgärder

I kapitel 5.4 beskrivs miljöåtgärder vars huvudsakliga syfte är att åtgärda brister i eller i anslutning till befintlig infrastruktur vilka är ett resultat av transportsystemets negativa påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna kan exempelvis bero på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats till exempel genom ökad trafik. Åtgärderna bidrar till att uppfylla flera av de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen. De gynnar den biologiska mångfalden, minskar risker för människors hälsa samt skyddar yt- och grundvatten. De bidrar även till att bibehålla och utveckla nödvändiga ekosystemtjänster¹⁰. I tabell 12 nedan beskrivs i korthet syftet med åtgärderna och exempel på typåtgärder som görs inom respektive preciserat åtgärdsområde.

Tabell 12. Beskrivning av syfte samt exempel på åtgärder inom åtgärdsområdet miljö uppdelat per preciserat åtgärdsområde.

Preciserat åtgärdsområde och syfte	Kort beskrivning av exempel på åtgärder
<p>Buller och vibrationer</p> <p>Åtgärderna syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för boende samt elever och personal i skolor- och förskolor, längs den befintliga statliga infrastruktur som är mest utsatta för buller och vibrationer.</p>	<p>Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bullerskydda uteplatser • förbättra ljuddämpning i fasader • bullerdämpande skärmar och vallar • bullerreducerande beläggning på vägar • inköp av hus med höga vibrationsvärden.
<p>Landskap</p> <p>Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Syftet är också att utveckla natur- och kulturvärden som är kopplade till infrastrukturen och som är viktiga för att bibehålla och öka biologisk mångfald respektive kulturvärden.</p>	<p>Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • säkra passagemöjligheter för djur • restaurering av alléer • främja artrika infrastrukturmiljöer • bekämpning av invasiva arter • åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur • kultur-, gestaltungs- och landskapsvårdande åtgärder.
<p>Vatten</p> <p>Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Särskilt fokus läggs på yt- och grundvattenförekomster av betydelse för</p>	<p>Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vägräcken • åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

¹⁰ Definition av ekosystemtjänster som används av Naturvårdsverket:

"Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som ekosystemen ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet."

dricksvattenförsörjning och/eller med höga biologiska värden.	
<p>Förorenade områden</p> <p>Åtgärderna syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet.</p>	<p>Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • undersökningar • saneringar • kontrollprogram av förorenade områden • återställande av mark som gynnar naturmiljö. <p>Förorenade områden omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till de bolag som tillförts sådan statlig verksamhet som beskrivs i 7 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.</p>

Buller och vibrationer

Brister

Trafik på väg och järnväg är den bullerkälla som berör flest människor i Sverige. Omkring två miljoner människor bedöms vara utsatta för trafikbuller som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid sina bostäder. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spår- och flygtrafik. Ökat trafikarbete över tid, ökad inflyttning till städer och byggande av bostäder närmare bullerkällor bidrar till att fler människor utsätts för buller.

Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsa och välbefinnande, till exempel olust- och störningskänsla, ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar och negativa effekter på inlärning och prestation. Beräkningar visar att den samlade trafikbullerexponeringen i Sverige orsakar cirka 1 000 hjärtinfarkter och 1 000 fall av stroke per år och att cirka 500 av dessa leder till dödsfall.¹¹

Riktade buller- och vibrationsåtgärder längs befintliga vägar och järnvägar görs i första hand för bostäder och skolor som har betydande brister vilket innebär att boende- och skolmiljö exponeras för buller eller vibrationer över respektive åtgärdsnivå, se tabell 13.

Tabell 13 Åtgärdsnivåer längs befintlig infrastruktur¹²

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} inomhus	Maximal ljudnivå, L_{max} , inomhus	Maximal vibrationsnivå vägd RMS
Bostäder	65 dBA	40 dBA	55 dBA	0,7 mm/s
Skolor (för- och grundskola)	60 dBA	40 dBA	55 dBA	

¹¹ WSP, Karolinska Institutet, Umeå Universitet. Metod för DALY-beräkningar i transportsektorn, 2016.

¹² Text hämtad från Trafikverkets riktlinje Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg.

Cirka 32 000 bostäder beräknas ha betydande brister inomhus och cirka 16 400 bostäder beräknas ha betydande brister utomhus på uteplatser. Även cirka 150 skol- eller förskolemiljöer bedöms ha betydande brister till följd av trafikbuller utomhus.

Även vibrationer kan ge upphov till störningar och påverka människors hälsa. När 90 procent av järnvägssystemet är inventerat är bedömningen att cirka 100 bostäder utsätts för betydande brister till följd av vibrationer. Med betydande brist avses vibrationer över åtgärdsnivån 0,7 mm/s fem gånger nattetid.

För att förbättra ljudmiljön i bostäder genomförs åtgärder på fasader, främst genom byte till luddämpande fönster och ventiler. För att minska bullret på avgränsade uteplatser sätts bullerdämpande skärmar upp. Även källnära åtgärder som bullerskyddsskärmar eller vallar längs väg och järnväg görs.

I områden längs statlig väg med många boende som utsätts för höga bullernivåer kan bullerdämpande beläggning vara en effektiv åtgärd.

Vid skolor och förskolor är det framför allt utemiljön som behöver skyddas med exempelvis bullerdämpande skärmar, men även fasadåtgärder kan behövas i rum för undervisning, sömn och vila.

Den vanligaste åtgärden vid höga vibrationsnivåer är att Trafikverket erbjuder inköp av fastigheten.

Trafikverkets förslag

Tabell 14. Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom buller och vibrationer. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Buller och vibrationer	5 300 mnkr	3 700 mnkr

Motivet för den indikativa ramen för buller och vibrationer (se tabell 14) är att det arbete som pågår för att minska buller och vibrationer för de mest utsatta måste fortsätta för att skydda dessa personer från negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Skolor och förskolor som utsätts för buller över åtgärdsnivåerna behöver åtgärdas för att ge barnen möjlighet till en bra utemiljö och lokaler där möjlighet till koncentration ges.

Förväntade effekter av planförslaget

Risken för negativa hälsoeffekter kommer att minska under planperioden genom att exponeringen av trafikbuller reduceras för boende och skolor längs statliga vägar och järnvägar. Bullerdämpande skärmar och vallar kan, utöver att minska bullernivåer, även bidra till trafiksäkerheten (omkomna och allvarligt skadade) eftersom skärmarna kan förhindra obehörigt spårbeträdande och att människor vistas i hårt trafikerade vägmiljöer. Lågbullerbeläggning ger, utöver bullerreducering, också en positiv påverkan på trafiksäkerheten eftersom beläggningen minskar risken för vattenplaning.

Förslaget innebär en höjd ambition jämfört med nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, men den är inte tillräcklig för att nå Trafikverkets långsiktiga mål för 2030, det vill säga att antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska ha minskat med 50 procent

jämfört med 2015 och att ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärdena. För att nå de långsiktiga målen krävs även styrmedel och andra aktörers bidrag, exempelvis genom utveckling och användning av tystare fordon.

Landskap

Brister

Infrastrukturen utgör en betydande del i våra landskap och kan skapa både positiva och negativa effekter för människor, djur och växter. Trafikverket arbetar för att ny och befintlig infrastruktur blir landskapsanpassad för att bidra till fungerande landskap och ekosystem, vilket kräver en helhetssyn på förvaltningen av landskapet.

Åtgärdsområdet landskap delas in i underkategorierna natur och kultur. Nedan ges en kort beskrivning av de största bristerna inom dessa områden.

Natur

Spridningen av invasiva arter går fort och har blivit ett betydande problem,¹³ dels för att de utgör ett hot mot biologisk mångfald och dels för att de kan förstöra infrastrukturanläggningen. Cirka 50 procent av de artrika vägkanterna och 75 procent av de artrika stationsmiljöerna är idag påverkade av invasiva arter.

Viltolyckorna har ökat de senaste tio åren och beräknas nu ha en årlig samhällskostnad på 11–15 miljarder kronor. Ökningen beror främst på ökad trafik på det mindre vägnätet (4 000–8 000 årsdygnstrafik). Stigande samhällskostnader och lidande hos både människor och djur på grund av viltolyckor gör att barriäreffekten av vägar och järnvägar för vilt och ren behöver minska. Detta görs med ett stängselsystem där passager ingår.

Behovet av åtgärder i form av stängselsystem (över 900 stycken) är stort på stora delar av det nationella vägnätet.

För små och medelstora däggdjur (t.ex. igelkottar, grävlingar, utter, fladdermöss, kungsörnar och insekter) kan man se en negativ utveckling av populationen. En förklaring till detta är trafikdöd och/eller barriärer i transportsystemet. Behovet av passager för medelstora däggdjur kan samplaneras med passager för större däggdjur men det behövs även fler passager för denna djurgrupp. Idag finns cirka 3 500 passager för medelstora däggdjur och det kvarstår cirka 4 000 platser att åtgärda. De åtgärder som gjorts har bland annat bidragit till att vända den negativa utvecklingen för utter.

När naturliga vattendrag passerar infrastruktur behöver vattnet avledas under en bro eller genom en trumma. Rätt utformning av dessa är en förutsättning för att vattenlevande djur ska kunna röra sig fritt i vattendragen. Historiskt har man inte tagit hänsyn till detta och åtgärdsbehovet är därför stort. Mer än 800 vandringshinder är åtgärdade, men det finns cirka 2 000 kvar att åtgärda.

En övergripande analys som omfattar hela landet visar att det, längs statliga vägar, finns många viktiga naturområden för fåglar som är utsatta för höga bullernivåer.¹⁴ Detta påverkar fåglarnas häckning negativt genom att de inte hör varandras sång.

¹³ Invasiva arter. 2015. TRIEKOL. CBM:s skriftserie 98.

¹⁴ Trafikbuller i naturmiljöer - prioriteringsunderlag för riktade miljöåtgärder. Trafikverket 2017:185.

Alléer och solitära träd har ett stort kulturvärde och är viktiga habitat för många arter. Under planperioden bedöms cirka 80 procent av alléerna ha restaureringsbehov. Det stora behovet beror på trädens ålder och på att klimatet förändrats.

Kulturmiljö

Trafikverket har hittills fokuserat arbetet inom väganknutna kulturminnen till milstolpar. Övriga kategorier är eftersatta.

Inom kulturvägar¹⁵ finns idag både geografiska och tematiska brister. Det är i sig en brist att det saknas kulturvägar för senare tidsepoker. Kulturvägarnas skick varierar kraftigt över landet. Bristerna behöver åtgärdas och restaureringstakten behöver öka för att vägarnas historiska utveckling ska kunna avläsas.

Värdefulla väg- och järnvägsbroar har ett stort behov av restaurering för att uppnå god standard. (Några av dem är statliga byggnadsminnen).

Befintligt kulturarv i järnvägsmiljö, till exempel stationer, andra byggnader och parkmiljöer, har omfattande brister. Troligen är mer än cirka 500 järnvägsmiljöer i behov av restaurering, men inventeringarna är bristfälliga.

Trafikverkets förslag

Tabell 15. Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom landskap. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Landskap	10 500 mnkr	6 000 mnkr

Motivet för den indikativa ramen för landskap (se tabell 15) är att kunna åtgärda identifierade brister i tillräcklig takt för att landskapsanpassa infrastrukturen till en nivå där transportsystemet ger ett godtagbart bidrag till att nå relevanta miljö kvalitetsmål. Förslaget innebär en ökning av medel till landskapsåtgärder jämfört med nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, vilket förväntas ge positiva effekter för landskapsanpassningen av infrastrukturen.

Förväntade effekter av planförslaget

Landskapsåtgärder i den befintliga infrastrukturen ökar landskapets funktion och värde för samhället. Förutom positiva effekter på landskapets karaktär, biologisk mångfald och kulturarv ger landskapsåtgärder även positiva effekter på trafiksäkerhet genom exempelvis viltpassager. För flora och fauna innebär åtgärderna att biotoper blir mer livskraftiga, vilket har positiva effekter både för arterna som sådana och för samhället i form av nödvändiga ekosystemtjänster. Bättre förutsättningar för näringar som turism, jordbruk och skogsbruk är också positiva effekter av åtgärder i natur- och kulturlandskapet.

Förslaget bedöms bidra till att antalet viltolyckor minskar något. Åtgärderna mot ren- och viltolyckor bidrar till att färre omkommer eller skadas allvarligt, och till färre tågförseningar.

¹⁵ Väg som på ett tydligt sätt visar hur vägar byggdes och placerades i landskapet under en viss tidsperiod.

Förslaget kommer vidare innebära att en fjärdedel av behovet inom artrika infrastrukturmiljöer kan åtgärdas. Detta kommer bidra till delvis förbättrad ekologisk funktion i landskapet och eventuellt också till att hotade arter har möjlighet att återetablera sig i landskap som omger infrastrukturmiljön.

Hotet från invasiva arter mot artrika infrastrukturmiljöer förväntas minska något, men kommer fortfarande att vara ett allvarligt problem. Här finns ett stort behov av samverkan med andra aktörer för att nå önskad effekt. Det är av stor vikt att dessa typåtgärder inte förskjuts i tid eftersom populationer växer exponentiellt, och därmed även kostnaderna för att åtgärda problemet.

Förslaget gör det även möjligt att bibehålla nuvarande situation för alléer, kulturmiljöer och infrastrukturens kulturvärden.

Vatten

Brister

Det finns ett stort antal kontaktsträckor mellan vattenförekomster och vägar eller järnvägar där vattnet används för dricksvattenförsörjning eller utgör tillgångar av nationellt värde för framtida dricksvattenförsörjning. Vidare finns ett stort antal vattenförekomster med höga biologiska värden som är viktiga att skydda från transportsystemets påverkan.

På vissa platser skapar vägkroppen eller banvallen en barriär mellan en havsvik och havet-avsnörda havsvikar. Samma fenomen ses för sötvatten och transportsystemet. Detta leder till att vattenutbytet stängs eller försämras. Både vattenlevande djur och vattenmiljön påverkas negativt av detta.

Längs järnvägen finns så kallade sugtransformatorer¹⁶ som behöver bytas ut för att förhindra oljeläckage i skyddsvårt vatten.

Återskapande av avvattnade våtmarker är ett område som Trafikverket nyligen börjat arbeta med och planerar utföra ett par åtgärder av pilotkaraktär under planperioden. Återskapande av våtmarker bidrar positivt till bland annat biologisk mångfald, minskad klimatpåverkan och vattenrening.

Trafikverkets förslag

Tabell 16. Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom vatten. Prinsnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Vatten	2 900 mnkr	2 000 mnkr

Motivet till den indikativa ramen för vatten (se tabell 16) är att infrastrukturen behöver anpassas så att gällande regler och lagkrav uppfylls, bland annat genom att genomföra åtgärder för att skydda dricksvatten och vatten som kan komma att användas som

¹⁶ Sugtransformator användas för att minska problemen med vagabonderande strömmar. Sugtransformatorn innehåller stora mängder olja.

dricksvatten mot negativ påverkan från transportsystemet. Detta gäller även åtgärder för att skydda vatten med höga biologiska värden.

Förväntade effekter av planförslaget

Åtgärderna bedöms ha positiv effekt för att säkra samhällets behov av en trygg dricksvattenförsörjning och en rik välmående flora och fauna.

För dricksvattenförsörjningen innebär det att en god råvattenkvalitet säkerställs, vilket har positiv påverkan både på samhällets resurshushållning och människors hälsa. För flora och fauna innebär det att biotoper blir mer livskraftiga vilket har positiva effekter både för arterna som sådana och för samhället, i form av främjade och säkerställda nödvändiga ekosystemtjänster.

Vattenskyddsåtgärder har i vissa fall synergieffekter med andra områden, bland annat trafiksäkerhet. Specialräcken för att förhindra läckage i skyddsvärt vatten kan till exempel förhindra fordonsekipage med farligt gods att köra av vägen och därmed bidra till att färre omkommer eller skadas allvarligt. Fungerande ändamålsenliga avvattningssystem är en förutsättning för vattenskyddet, men bidrar även till att skapa en robust anläggning.

Förslaget bedöms resultera i att Trafikverket kan åtgärda en betydande del av vägsystemets kontaktsträckor med vattenförekomster till en acceptabel påverkans- eller risksituation. Under planperioden planerar Trafikverket att åtgärda alla sugtransformatorer vid järnväg som bedöms utgöra en oacceptabel risk.

Förorenade områden

Brister

Trafikverket ansvarar för ett stort antal förorenade områden från väg-, järnvägs- och flygplatsverksamhet. Föroreningarna är orsakade av antingen punktkällor eller diffusa källor. Punktkällor har ofta uppkommit av verksamhet som inte längre är i drift, exempelvis impregneringsplatser för slipers eller platser för hantering av drivmedel såsom kol och diesel. Diffus förorening omfattar generellt både historisk och pågående förorening från de fordon som trafikerar anläggningen, till exempel däckslitage, bromsbeläggning, slitage på räl och kontaktledning. Även spridning av salt och herbicider¹⁷ för ogräsbekämpning ingår i denna grupp.

Diffusa föroreningar finns i regel i och omkring järnvägs- och vägnätet, medan punktkällor oftast finns i anslutning till exempelvis driftplatser, vägstationer och upplagsytor. Det är endast föroreningar som uppstått från historisk infrastrukturförvaltning som finansieras inom trimnings- och miljöåtgärder. Alla punktkällor inom Trafikverkets fastigheter och verksamhetsområden är inventerade. Då anläggningsmassan för dessa är stor är inriktningen att fortsätta med olika typer av undersökningar som ger en mer detaljerad bedömning av föroreningssituationen.

Hur stor andel av de diffusa föroreningarna som kräver åtgärd är svårare att bedöma än för punktkällor eftersom kunskapen om föroreningssituationen inte är sammanställd.

¹⁷ Växtdödande kemiskt ämne, medel för bekämpning av ogräs, Nationalencyklopedin.

Miljögaranti

När staten bolagiserade vissa verksamheter reglerades ansvaret för miljöskador som uppkommit före bolagiseringen i avtal. Detta kallas miljögaranti och staten har gett Trafikverket uppdraget att hantera denna garanti. Bolag som enligt respektive bolagiseringsavtal har rätt till ersättning från staten för vissa miljöskador kan söka ersättning hos Trafikverket. Grundprincipen är att bolagen kan få ersättning för kostnader till följd av historisk miljöskuld. Totalt omfattas femton bolag av miljögarantin men det är huvudsakligen Swedavia¹⁸, Jernhusen¹⁹ och Svevia²⁰ som får ersättning.

Som avtalen för miljögarantin är utformade garanteras bolagen de ekonomiska medel de äskar. Trafikverket måste därmed säkerställa att medel finns tillgängliga och begär därför, inför budgetarbetet, in underlag från bolagen om hur mycket medel de tror sig söka under de kommande sex åren. Detta får som konsekvens att Trafikverket en del år tvingas dra tillbaka planerade åtgärder inom trimning och miljö. Då bolagen inte alltid arbetar upp de belopp de lämnat som underlag får Trafikverket vissa år medel över inom finanserna som kunde gått till angelägna åtgärder. Om bolagen begär ersättning för en sanering som har lägre risk än en sanering som Trafikverket planerat för, och pengarna inte räcker till båda, måste Trafikverket prioritera bolagens begäran.

Trafikverkets förslag

Tabell 17: Trafikverkets uppskattade behov och indikativa ram för åtgärder inom förorenade områden. Prisnivå 2025–02.

	Uppskattat behov 2026–2037	Indikativ ram 2026–2037
Trafikverket	1 300	1 300
Miljögaranti	3 451	3400
Summa förorenade områden	4 751	4 700

Motivet till den indikativa ramen för förorenade områden (se tabell 17) är att skapa förutsättning för fortsatt arbete med att riskreducera de föroreningar som kan ge upphov till akut eller pågående miljöskada som exempelvis påverkan på dricksvattenförekomster på den mark som ägs av Trafikverket. Den indikativa ramen grundas även på de behov för miljögaranti som berörda bolag lämnat in till Trafikverket.

Förslaget innebär en ökning av medel till åtgärder inom förorenade områden jämfört med nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, vilket beror på att ytterligare medel bedöms behövas till miljögarantin. För Trafikverkets åtgärder bedöms samma belopp som i nationell infrastrukturplan 2022–2033 räcka för att täcka de mest prioriterade bristerna.

¹⁸ Ramavtal avseende bolagisering av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket, daterat 25 mars 2010, TRV 2010/43586.

¹⁹ Ramavtal om bolagisering av Statens Järnvägar, daterat 22 december 2000, T 01-92/01.

²⁰ Ramavtal om bolagisering av affärsenheten Vägverket Produktion, daterat 19 december 2008, AL 10 2009:10986.

Förväntade effekter av planförslaget

Åtgärder inom förorenade områden bedöms ha positiv effekt för människors kort- och långsiktiga hälsa samt för livskraften i flora och fauna. En positiv effekt är också att de förorenade markområdena, efter riskbedömning och efterbehandling, kan användas på ett effektivare sätt, såväl för Trafikverket som för samhället i stort.

Generationsmålet att till år 2050 åtgärda de förorenade områden som utgör en stor eller mycket stor risk för miljö eller hälsa bedöms inte uppnås med planerad åtgärdsakt. En konsekvens är till exempel att objekt som förorenar dricksvattenuttag inte åtgärdas och att människor fortsatt använder dricksvatten med förhöjda föroreningshalter.

En förutsättning för att Trafikverket ska kunna genomföra vissa av de åtgärder som planeras är att Naturvårdsverkets anslag upprätthålls eftersom Trafikverket har planerat att söka bidrag för vissa saneringar och därmed inte tagit upp medel för dessa.

Antalet förelägganden bedöms vara litet under planperioden, och kommer därmed i begränsad utsträckning styra verksamheten. Däremot bedöms det bli vanligare att externa aktörer, t.ex. kommuner, sanerar områden där Trafikverket har en del av ansvaret för föroreningen och behöver betala för sin del av saneringskostnaderna.

