

# Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Externt webinarium 250930

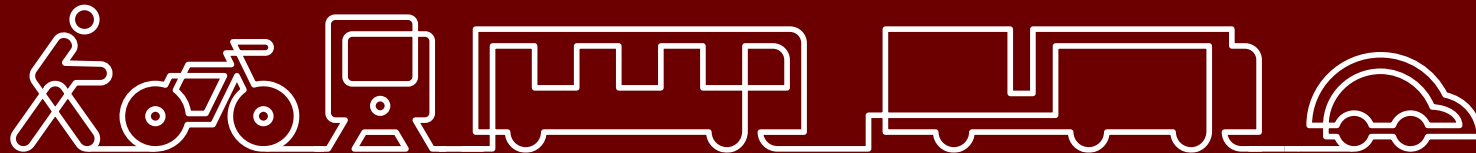




# Förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2026–2037



# Åtgärder som stärker näringslivet och underlättar medborgarnas vardag



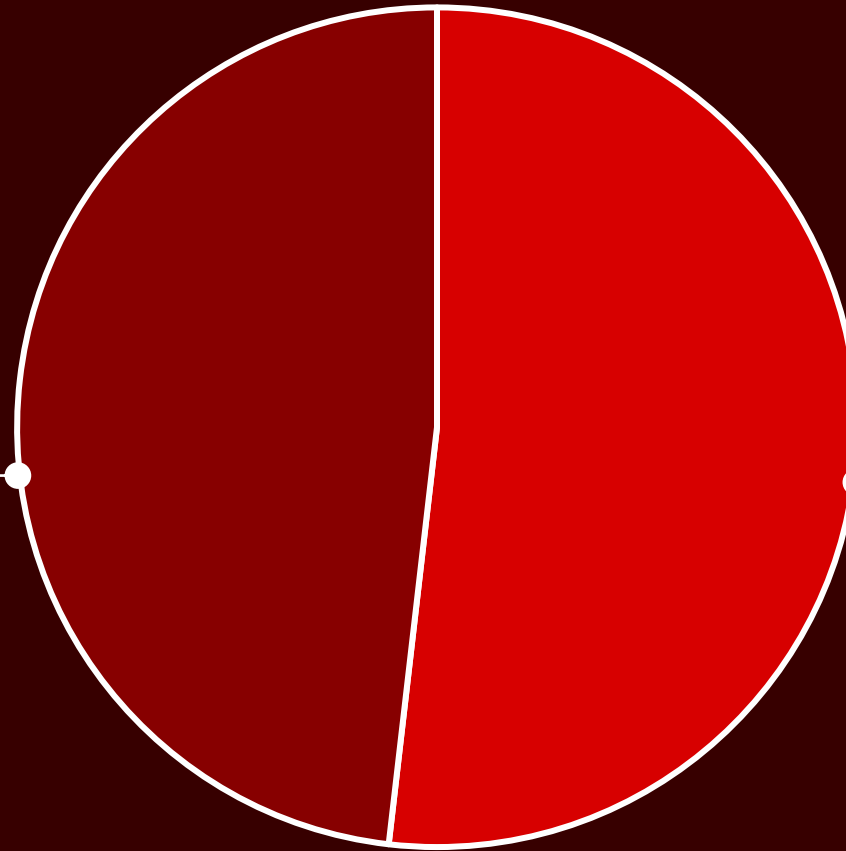
# Utgångspunkter

- Transportpolitiska målen
- Infrastrukturproposition
- Regeringens direktiv



# 1171 miljarder kronor

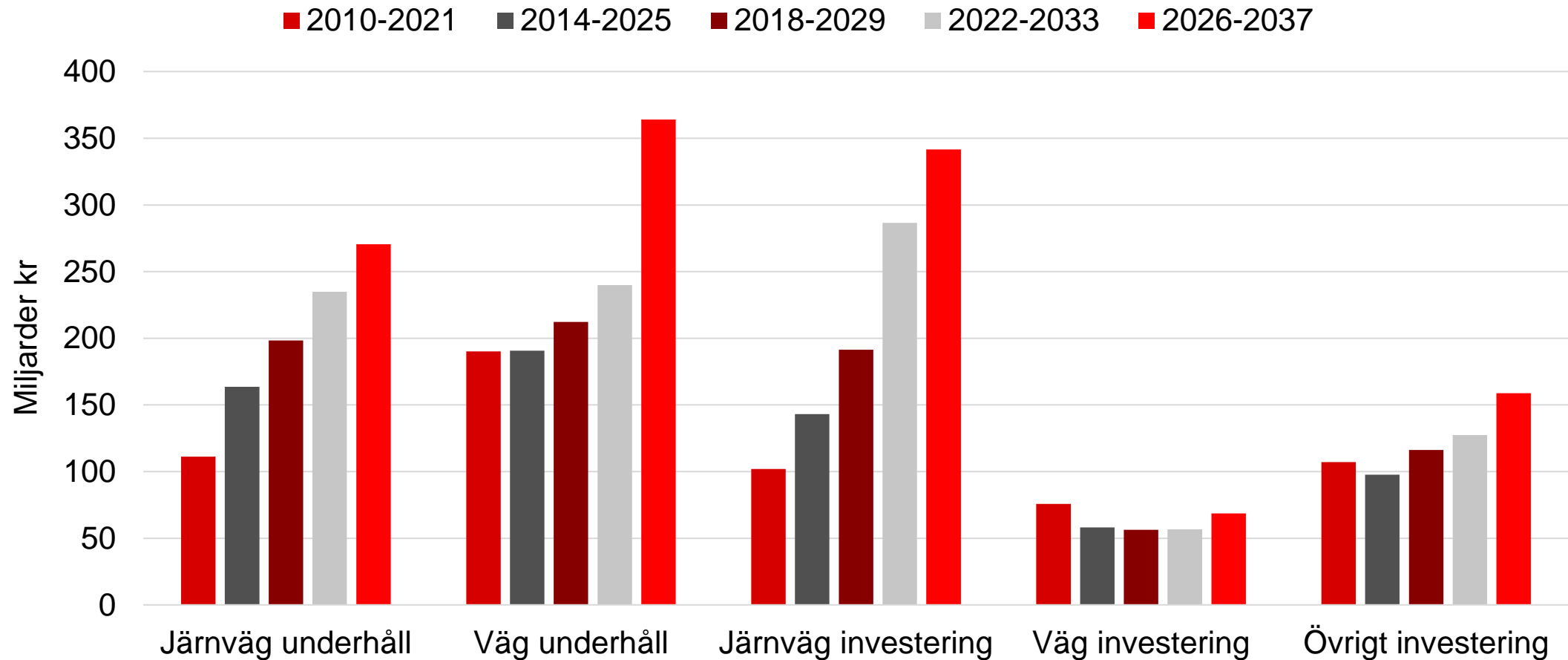
Underhåll  
**564**  
mdr kr



Utveckling  
**607**  
mdr kr

# Utveckling ekonomiska ramar

(fasta priser)

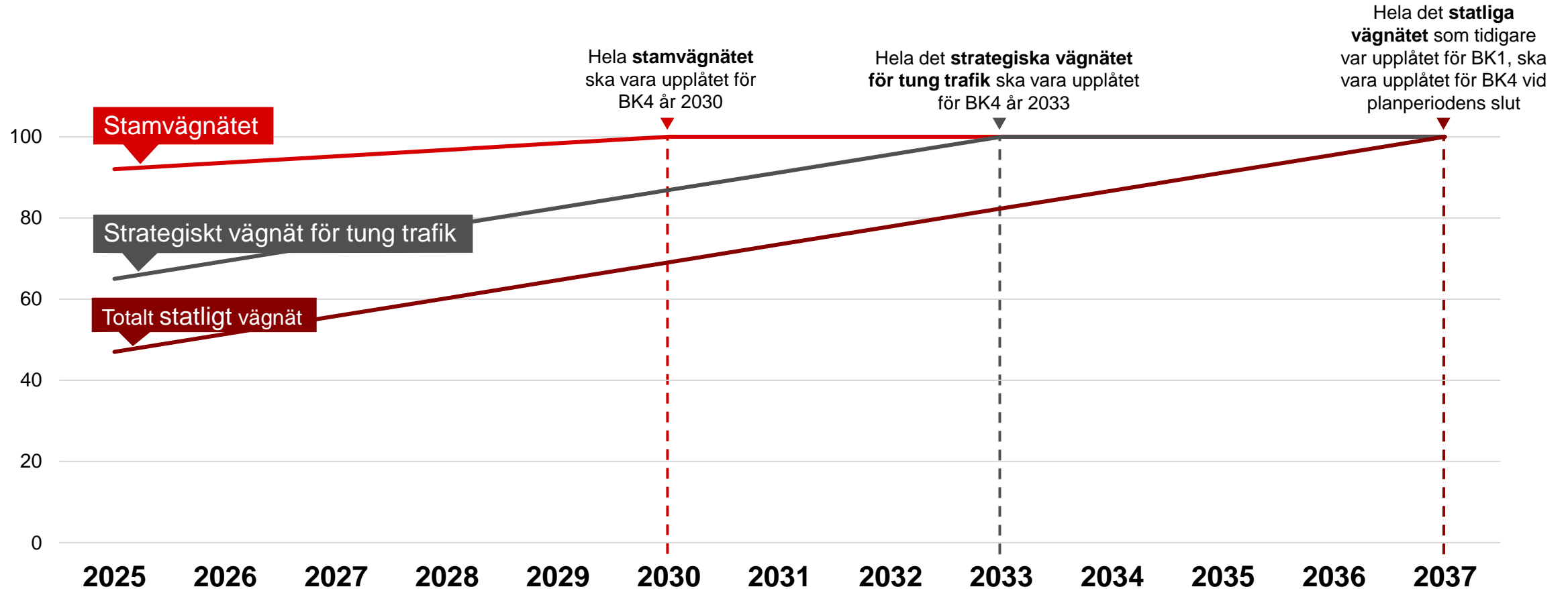


# Omfattande upprustning av vägarna

- Eftersatta vägunderhållet återtas under planperioden
- Utbyggnad av BK4 påskyndas
- Ökade bidrag enskilda vägar
- Klimatanpassning – riskreducerande åtgärder, utbyte av vägtrummor, erosionsskydd mm

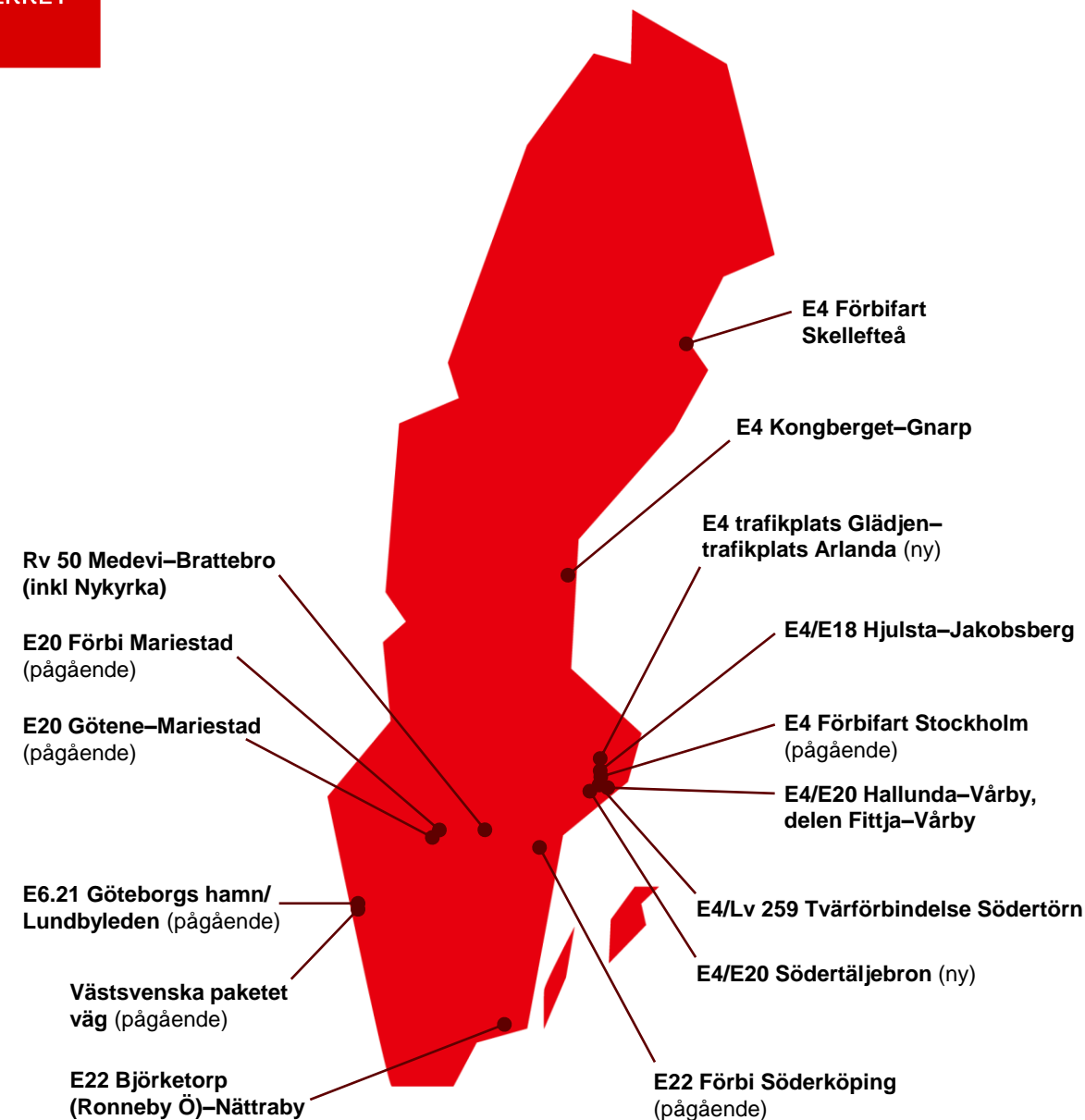


# Snabbare utbyggnad av BK4-nätet





# Väginvesteringar som minskar restider, förbättrar trafiksäkerhet och bidrar till regionförstoring



# Mindre vägåtgärder med stor effekt

- Stigningskörfält och utökning med körfält
- Ombyggnad av korsningar
- Trafikplatser
- Säkra uppställningsplatser och rastplatser
- Trafikledning
- Bättre förutsättningar för cykling
- Förbättrad kollektivtrafik genom kollektivkörfält, attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser, bytespunkter





# Upprustningen av järnvägen fortsätter

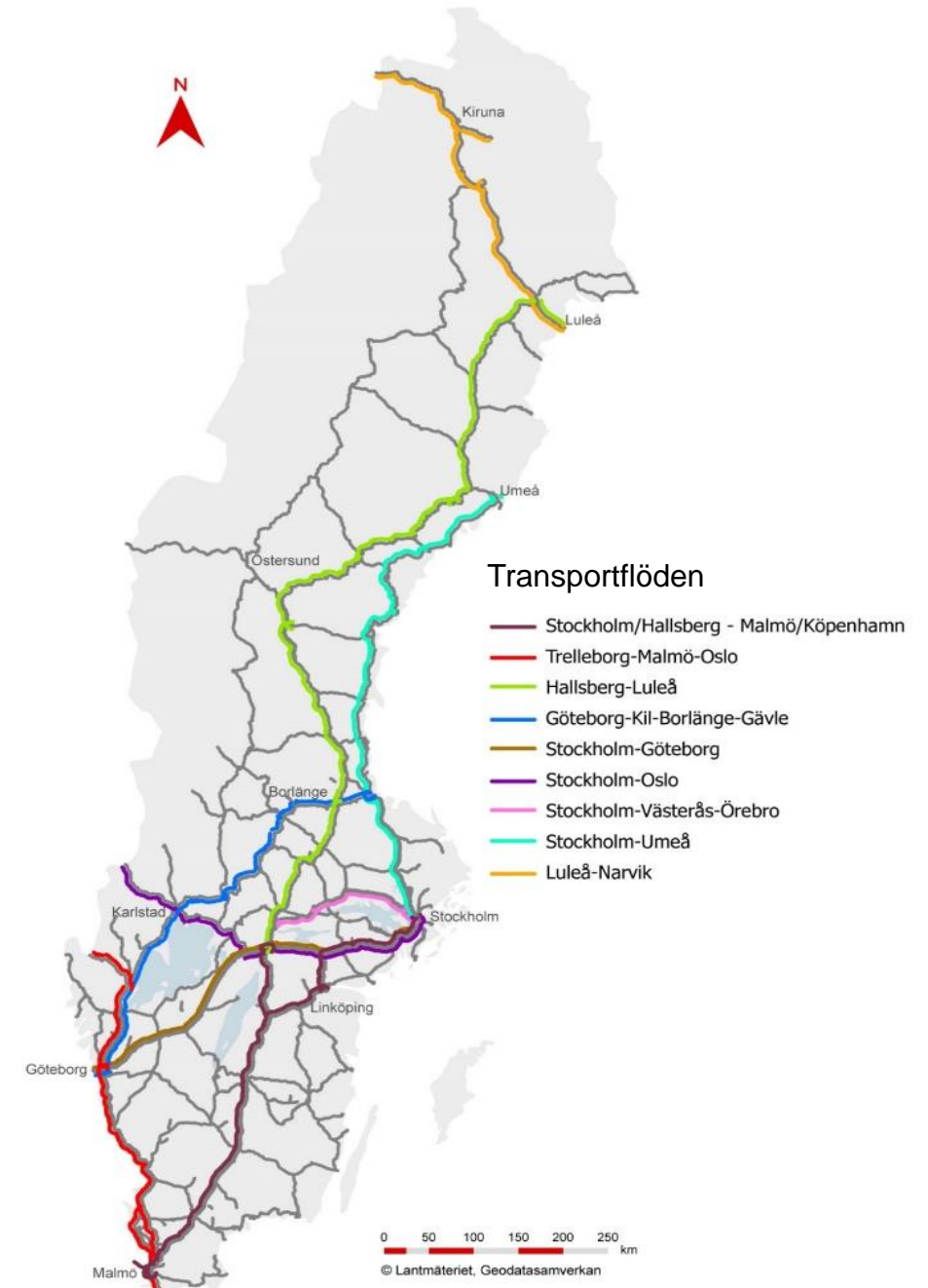
- Eftersatt järnvägsunderhåll börjar återtas – återtaget 2050
- Tid i spår är nu den begränsande faktorn – måste också finnas kapacitet för trafik
- Nya signalsystemet ERTMS påskyndas, medfinansiering av ombordutrustning
- Utbyggnad, modernisering och trimning ökar kapacitet och robusthet





# Upprustning sker på alla järnvägsflöden

- Eftersatt underhåll återtogs på utpekade flöden
  - *Stockholm–Göteborg*
  - *Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn*
  - *Hallsberg–Luleå*
  - *Luleå–Narvik*
- Bibehållen funktion och visst återtagande av eftersatt underhåll på övriga flöden

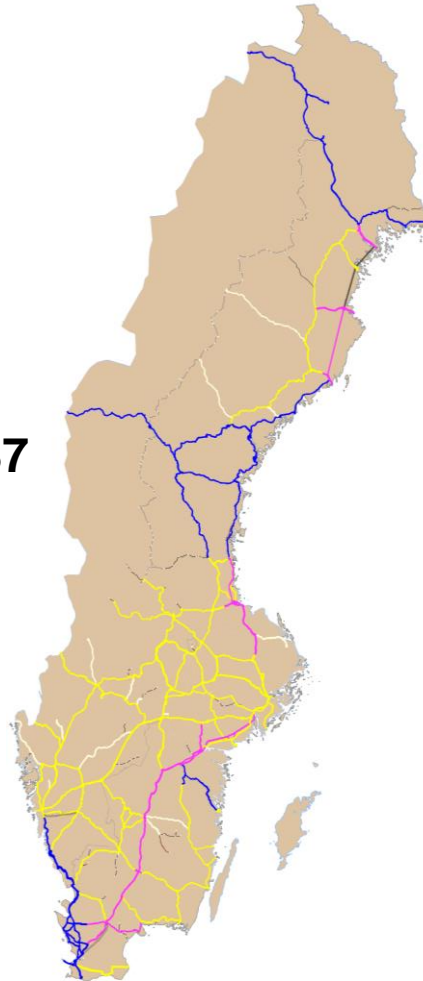


# Införande ERTMS

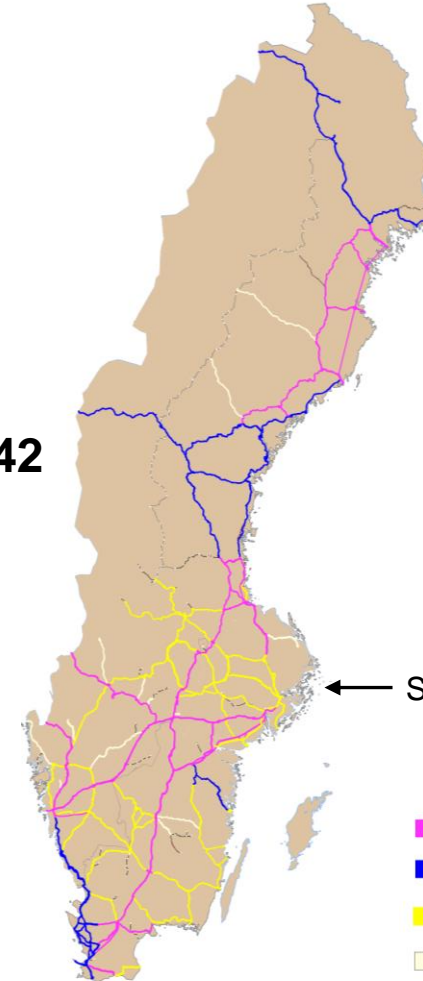
2026



2037






2042



← Stockholm efter 2042

## Beskrivning

-  ERTMS LASER
-  ERTMS ESTER<sup>®</sup>
-  ATC
-  Outrustad bana (Ingen ATC)

# Järnvägsinvesteringar som ökar kapacitet och robusthet





# Mindre järnvägsåtgärder med stor effekt

- Långa tåg
- Mötespår
- Mötesstationer
- Kraftförsörjning
- Uppställningsbangårdar
- Stationsåtgärder
- Förlängning av mötespår
- Omledningsmöjligheter





# Robust transportsystem stärker totalförsvaret

- Robusta, tillförlitliga vägar och järnvägar
- Utbyggnad BK4 och bärighetsåtgärder
- Längre, tyngre, större tåg
- Omledningsbanor
- Totalförsvarets behov tas med vid prioritering av underhålls- och bärighetsåtgärder och investeringar





# Åtgärder som stärker näringslivet

- Underhåll väg och järnväg
- Utbyggnad BK4 och bärighetsåtgärder
- Längre, tyngre, större tåg
- Norrbotniabanan, kapacitetsförbättringar  
Malmbanan, Luleå station
- Medfinansiering av ERTMS-ombordutrustning
- Näringslivspott för järnvägsåtgärder
- Sjöfartsåtgärder
  - *slussarna i Trollhättan och Södertälje*
  - *förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, Mälaren, Landsort–Södertälje*
  - *förstärkt farledsutmärkning och muddring*
  - *ytterligare en isbrytare*





# Ökade medel till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder

- Miljöåtgärder 14→16 mdkr<sup>1</sup>
  - Minskad påverkan landskap, vatten, luft, naturmiljö; sanering förorenade områden mm
- Trafiksäkerhetsåtgärder 15→20 mdkr
  - Väg: Säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mittseparering, mitträffling, ATK, poliskontrollplatser mm
  - Järnväg. intrångsskydd, plattformsåtgärder, kameraövervakning, korsningsåtgärder mm

<sup>1</sup>2025 års prisnivå, avrundat





# Planförslaget utgår från att klimatmålet 2045 uppnås

- Klimatmålen kan nås genom kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik
- Analyserna av olika åtgärder utgår från scenario där långsiktigt klimatmål nås
- Infrastrukturåtgärder har i sig begränsad påverkan att nå klimatmålen
- Största delen (80% namngivet) till järnvägsinvesteringar – underlättar överflyttning väg → järnväg



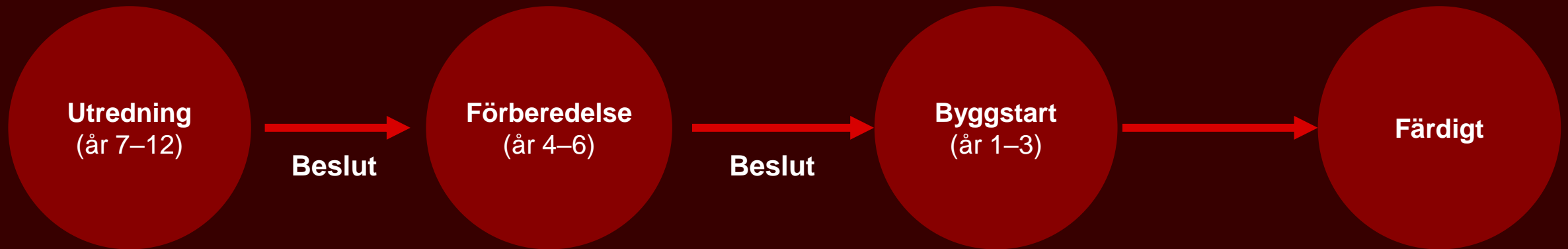


# Mesta möjliga nytta för pengarna

- Stärkt kostnadskontroll
- Fokus på genomförbarhet
- Omprövning av investeringar
- Transparenta prioriteringskriterier
- Samhällsekonomisk lönsamhet  
vägledande princip

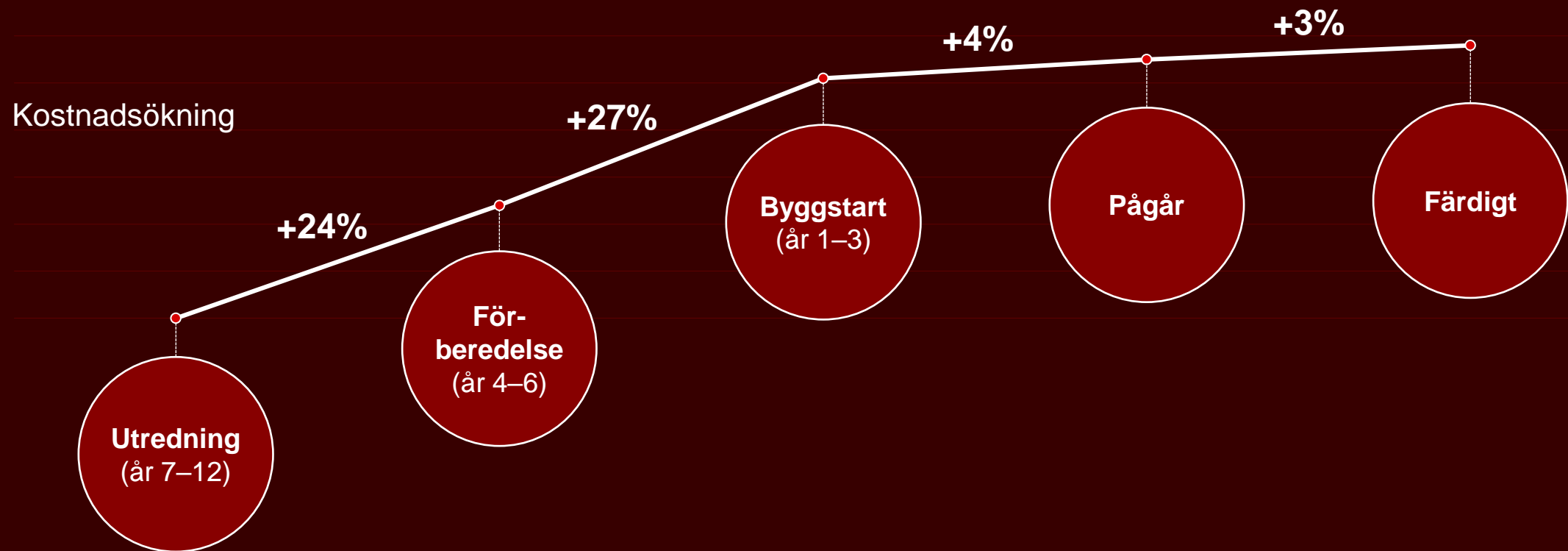


# Planeringsprocessen bör fungera som den är tänkt

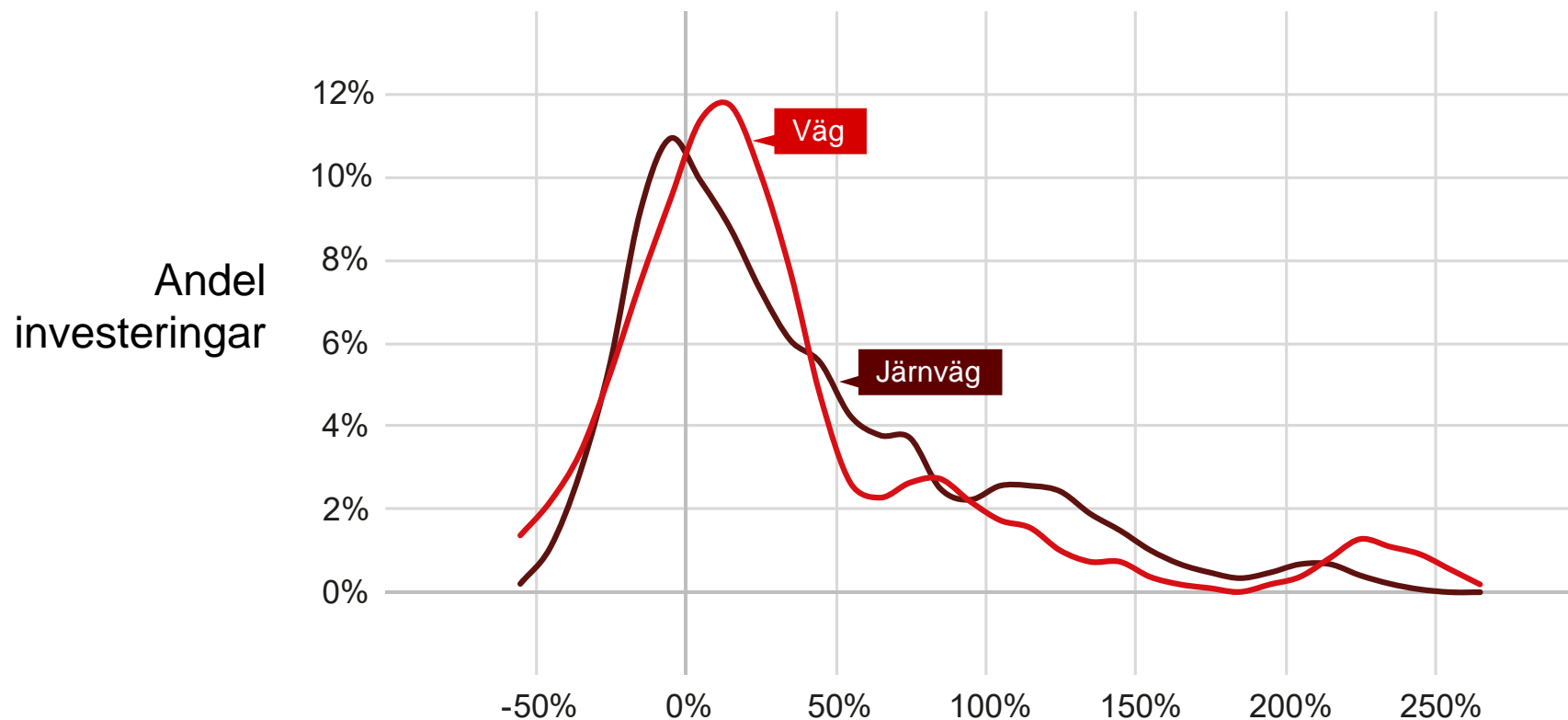




# Kostnadsökningar visar sig oftast redan under utredningsfaserna



# Stor spridning i kostnadsutveckling från utrednings- till byggstartsbeslut





# Transparenta prioriteringskriterier

1

Pågående objekt

2

Objekt för att uppfylla  
lagkrav eller formella  
beslut fattade

3

Standardhöjande  
reinvesteringar

4

Övriga objekt  
rangordnas efter  
samhällsekonomisk  
lönsamhet

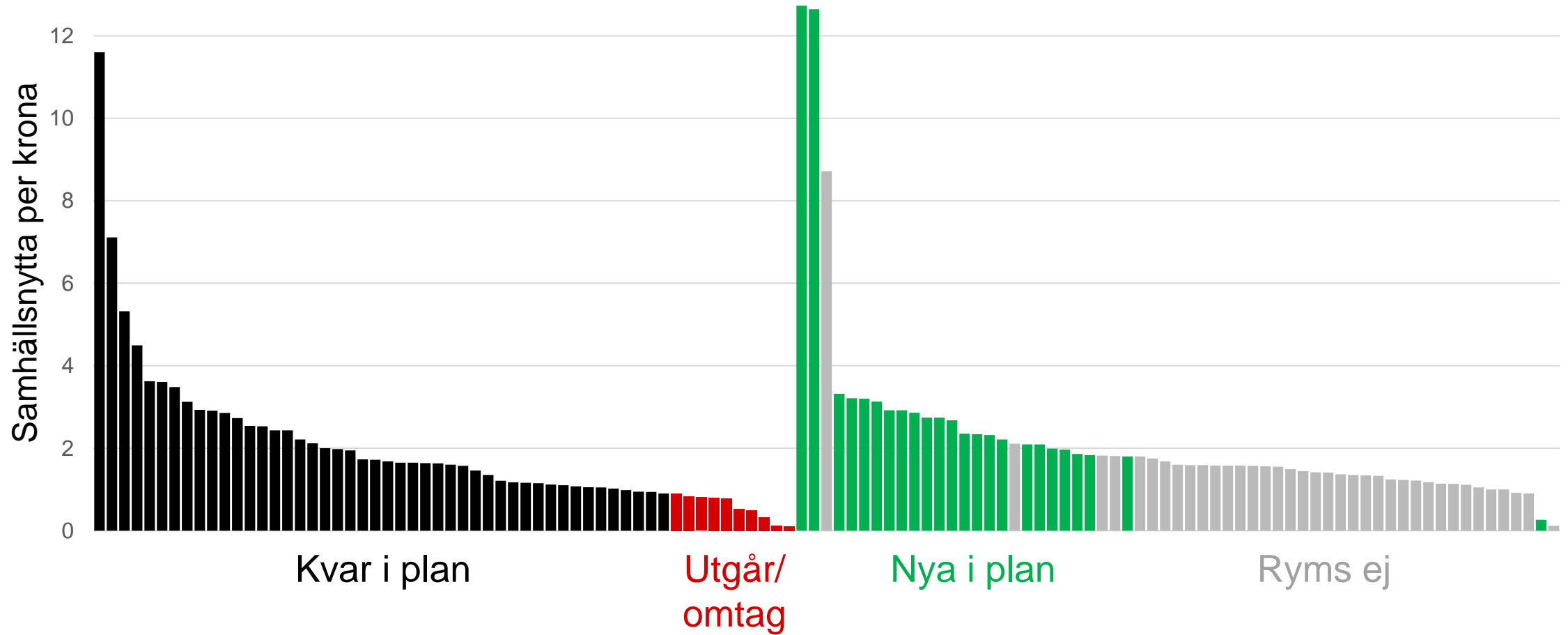
# Rangordning efter sammanvägd samhälls- ekonomisk lönsamhet

- Transparent, motiverad rangordning efter sammanvägd lönsamhet
  - Transparent, överblickbart beslutsunderlag
- Beräknade samhällsnyttor
  - Effekter på restider, trafiksäkerhet, utsläpp mm
- Bedömningar av övriga (ej beräknade) samhällsnyttor
  - Effekter på natur- och kulturmiljö mm
  - Stråk- och systemeffekter

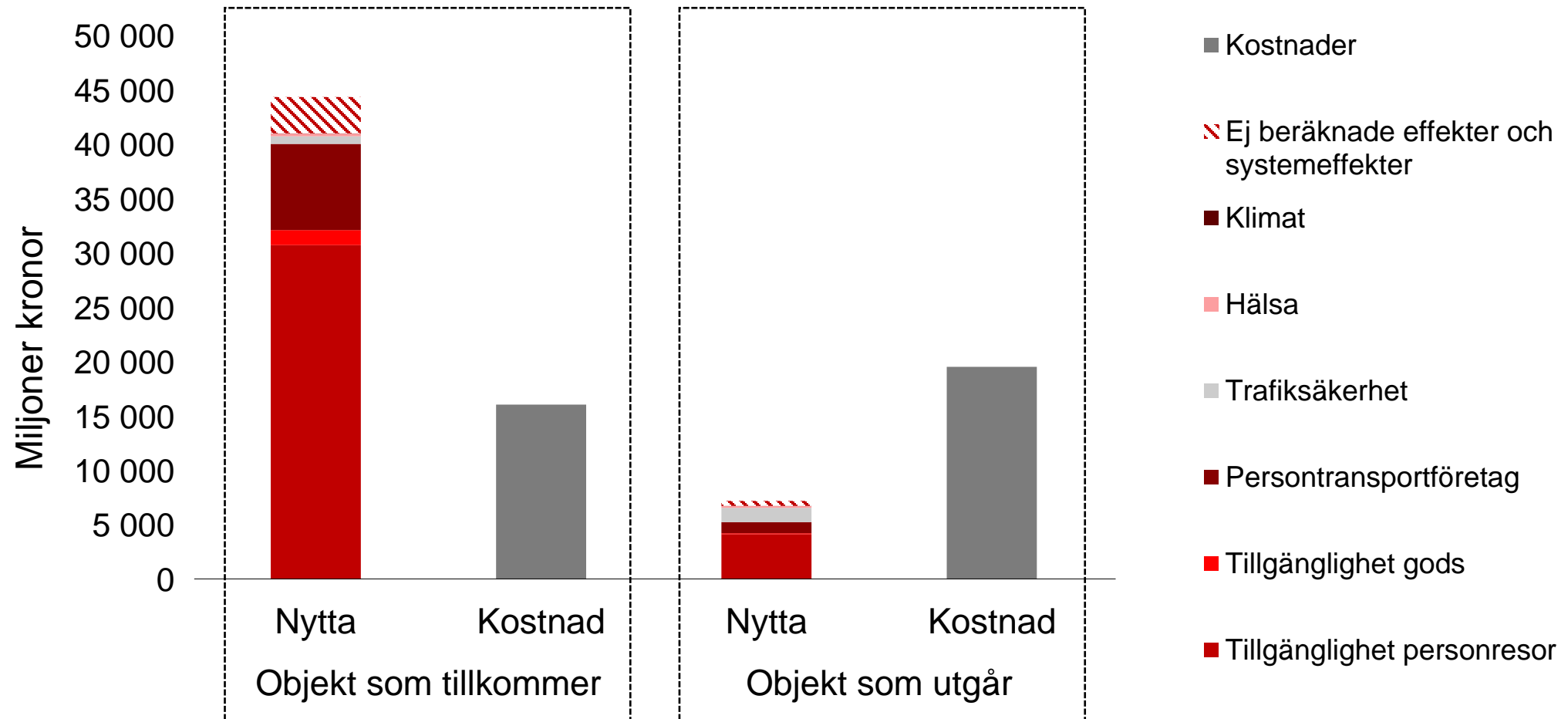




# Nya objekt ger mer samhällsnytta per krona



# Samhällsnytta får större genomslag





# 20 miljarder kronor frigörs till totalt 27 projekt med större nytta

Prio	Objekt
1	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder
2	En ny isbrytare
3	E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
4	Knivsta plankorsning
5	Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård
6	Ostkustbanan Solna–Skavstaby, signaloptimering
7	Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille – endast lokaliseringstudier
8	E4 Trafikplats Ekhagen
9	E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörväg
10	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår
11	E4 Trafikplats Ättekulla
12	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken
13	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp

Prio	Objekt
14	E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
15	E4/E20 Södertäljebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
16	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår
17	SgÖN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår
18	Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår
19	Norge–Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår
20	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv
21	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv
22	Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår
23	Kalmar C, spår och plattformar
24	Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder
25	Märsta station och bangårdsombyggnad
26	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund
27	E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1

# Investeringar med lägre samhällsnytta omprövas eller utgår

Objekt	Inriktning
Maria–Helsingborg	Omtag
Gävle–Kringlan	Omtag
Räppe–Växjö, dubbelspår (etapp 1 av dubbelspår Växjö–Alvesta) och Räppe station	Utgår
E22 Gladhammar–Verkeback	Utgår
E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar	Utgår
E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv, ombyggnad 2+1	Utgår
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Kubikenborg–Dingersjö	Utgår
Malmbanan Boden–Gällivare stängselsystem och passager	Utgår
E10 Kauppinen–Kiruna mötesseparering	Utgår
Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk	Utgår



# Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete



# Den fortsatta processen

Planförslag  
på remiss fram till  
30 december

Samlad  
effektbedömning  
redovisas  
30 november

Regeringen  
fastställer nationell  
transport-  
infrastrukturplan  
Våren 2026

