

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Kort sammanställning sett till Västmanlands
prioriteringar



Process nationell plan



Länk till nationell plan

[Trafikverket redovisar förslag till nationell infrastrukturplan 2026–2037 - Bransch](#)

Utfall i nationell plan 2026-2037 = Sämre än väntat!

Västmanlands nationella prioriteringar



Åtgärder som ej prioriterats i planen

- Mälardalen
 - Västerås bangård
 - Dubbelspår Arboga-Jädersbruk (endast om +10% planram)
 - Hovsta Förbigångsspår (endast om +10% planram)
 - Ytterligare åtgärder för dubbelspår som ej var kandidater
- Folkesta-Rekarne på Svealandsbanan lyftes ur som kandidat och ersattes som en mindre trimningsåtgärd
- E20 Trafikplats Gröndal-Eskilstuna 2+2 (1064 mkr)
(Endast med på listan om 10% ökning av planram)

Saxat ur underlagsrapporten *Namngivna investeringar*:

5.8 Västmanlands län

Inga objekt pågår eller planeras i Västmanlands län under planperioden.

Nämns ej men heller inte kandidater:

- Bergslagspendeln
- Nobelbanan
- E18 genom Västerås
- Sala-Oxelösund (UVEN)

Mälarbanan

- Fyrspår Tomtebodav-Kallhäll – Pågående och kvar i planen (34 mdkr totalt varav 15 mdkr i denna plan)
- Dubbelspår Arboga-Jädersbruk – Endast med på listan om 10% ökning av planram (245 mkr)
- Hovsta Förbigångsspår – Endast med på listan om 10% ökning av planram (124 mkr)
- Ytterst små och få underhållsåtgärder – ”Trafikverket ser ökade risker för störningar på delar av flödet i slutet av planperioden.”
- Ingen ERTMS planeras införas på sträckan under planperioden – Fortsatt ATC (föråldrat signalsystem med små utvecklingsmöjligheter och svårt att få tag i reservdelar)
- Västerås bangård omnämns ej i planen
- Övriga åtgärder för dubbelspår Västerås-Örebro nämns ej i planen.

Mälarbanan

Mälarbanan får minst förbättring av alla transportflöden för järnväg

Transportflöde	Kapacitet	Anläggningens tillstånd	Tillförlitlighet	Användbarhet	Trafiksäkerhet, luft, buller	Miljö och klimat
Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn	↗	↗	↗	↗	●	↗
Trelleborg-Malmö-Oslo	↗	↗	↗	↗	●	↗
Hallsberg-Luleå	↗	↗	↗	↗	➔	↗
Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle	↗	↗	➔	↗	●	↗
Stockholm-Göteborg	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Oslo	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Västerås-Örebro	➔	↗	➔	➔	↗	↗
Stockholm-Umeå	↗	↗	➔	↗	↗	↗
Luleå-Narvik	↗	↗	↗	↗	↗	↗

Figur 48. Planförslagets effekter per transportflöde och målområde.

↗ Förbättras ● Fortsatt bra nivå ➔ Bibehålls ↘ Försämras

Stockholm–Västerås–Örebro

Anläggningens tillstånd förbättras och bärighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras i och med planerade plankorsnings-åtgärder.

Tillståndsutveckling

Tillståndet för spår planeras att bibehållas under hela planperioden. För spårväxlar kommer tillståndet att vara eftersatt vid planperiodens slut. Även delar av elkraftanläggningen är eftersatt men åtgärder är planerade och tillståndet bedöms bli oförändrat.

Tillståndet för kontaktledningsanläggning, bro och tunnel planeras att bibehållas under hela planperioden. Insatser kommer delvis göras för att återta tillståndet i signalanläggningen men Trafikverket ser ökade risker för störningar på delar av flödet i slutet av planperioden.

Hjulstabron

- Namnsatt investeringsåtgärd – 1179 mkr (Lönsam NNK 3,14)
- Föreslagen som kandidat för fortsatt utredning för OPS-lösning
- Södertälje sluss kvarstår i planen
- (Ny isbrytare)



Igår överlämnade [Trafikverket](#) sitt förslag på nationell plan till infrastrukturminister [Andreas Carlson](#).

✅ Mälarhamnar välkomnar beskedet om att de redan påbörjade investeringarna i Södertälje sluss och farledsinsatserna i [#Mälaren](#) ligger fast. Detta är en förutsättning för att [#Mälarprojektet](#) ska komma i mål, och helt avgörande eftersom [#Mälarhamnar](#) och våra ägarkommuner [Västerås stad](#) ås och [Köpings kommun](#) redan tagit ansvar genom miljardinvesteringar för att möjliggöra för fler och större fartyg på Mälaren.

❌ Samtidigt konstaterar vi med viss besvikelse att den sista pusselbiten för att uppnå full effekt av satsningarna, ombyggnaden av [#Hjulstabron](#), saknar finansiering i planen. Hjulstabron har istället valts ut som ett av nio OPS-projekt, (offentlig-privat samverkan) vilket kan öppna för alternativa lösningar kring finansiering, etablering, drift och underhåll. Vad detta innebär, inte minst för tidplanen, ser vi fram emot att lära oss mer om. Trafikverkets underlag anger en byggstart tidigast 2030.

! Att Hjulstabron prioriteras är även det avgörande för att utveckla sjöfarten på Mälaren. Men för att ta vara på insjöfartens potential fullt ut, krävs även andra insatser. Till exempel minskade lotsavgifter på Mälaren.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och samverkan för att säkerställa att sjöfarten på Mälaren kan växa, och bidra till målet om att flytta gods från väg till sjö, för ett [#hållbart](#) [#transportsystem](#) i hela Sverige.



Dalabanan

- Namnsatta åtgärder kvarstår i planen men inga nya åtgärder har kommit in (viss osäkerhet)
 - Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restider
 - Heby mötesspår
 - Ostkustbanan fyrspar Uppsala

Oslo-Sthlm 2.55

- Inga nya utredningar föreslås – står om samarbeten med nordiska länder men inget specifikt.
- Föreslagen för utredning gällande alternativ finansiering
- Mälarbanan – inga investeringar
- Nobelbanan nämns ej
- Värmlandsbanan (delsträckor finns med)
- Gränsbanan nämns ej

Det finns ytterligare objekt som kan vara lämpliga för alternativ finansiering

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa om vi bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

Vi konstaterar att det finns ett antal objekt där kompletterande finansiering, exempelvis med banavgifter eller infrastrukturavgifter, har föreslagits av andra aktörer. För några av dessa har aktörerna tagit fram utredningar som beskriver möjliga OPS-upplägg med alternativ finansiering. Sådana objekt är till exempel:

- Stockholm–Oslo 2.55
- Inlandsbanan
- Oslo–Göteborg
- Kringåtgärder Sydostlänken
- Helsingborg–Helsingör
- Botniska korridoren (godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbottenbanan och Malmbanan)
- Upprustning av Västerdalsbanan
- Förbifart Örnsköldsvik
- Dubbelspår Luleå–Boden.

Pressmeddelande från bolaget:

[Lyft snabbare järnväg mellan Oslo-Stockholm | Oslo-Sthlm 2.55](#)

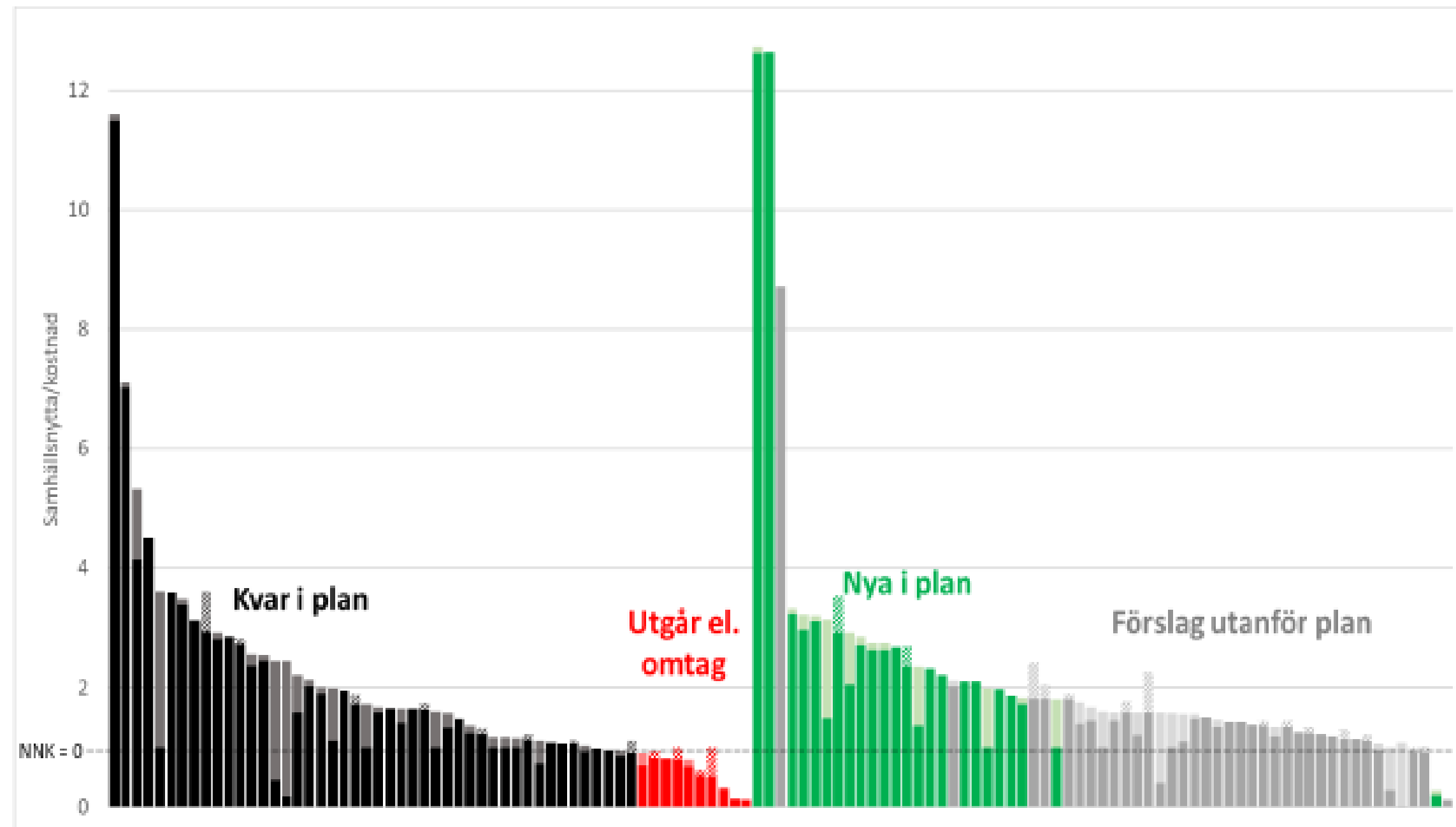
Mälardalsrådet

- Flera av Mälardalsrådets högst prioriterade behov från Systemanalysen är med i planen
- [Pressmeddelande: Mälardalsrådet välkomnar Trafikverkets förslag till nationell transportplan | Mälardalsrådet](#)

Från Mälardalsrådets pressmeddelande:

- Ostlänken genomförs enligt plan, och medel för uppställningsspår i Norrköping och Linköping tillkommer. Utan dessa skulle vare sig Ostlänken eller Södra stambanan fungera optimalt
- Fyrspår Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala finns med i planen, inklusive ny plankorsning i Knivsta som har en avgörande effekt för fyra spår mellan Uppsala och Stockholm
- E4 Förbifart Stockholm genomförs för öppning av trafik 2030. Tillkommer prioriterade följdinvesteringar i E4 norr om Förbifarten till Arlanda, samt investeringar i Södertäljebron
- E22 Söderköping genomförs enligt tidigare plan och beslut
- Tvärförbindelse Södertörn får medel för genomförande och sträckan trafikplats Gladö kvarn-Slätmosen har identifierats som intressanta för finansiering genom offentlig-privat samverkan
- Hjulstabron som behövs för en stärkt Mälarsjöfart finns med i planen och har identifierats som intressant för finansiering genom offentlig-privat samverkan
- Utbyggnad Mälarbanan Tomtebodav-Kallhäll fortsätter men är kraftigt försenad till tidigast 2042, med stora konsekvenser för arbetspendlingen i stråket Örebro-Västerås-Stockholm. Mälardalsrådet prioriterar utbyggnad av fullständigt dubbelspår Kolbäck-Hovsta (Örebro-Västerås). Trafikverket har övervägt mindre åtgärder i form av ett förbigångsspår och ett kortare dubbelspår på sträckan, dessa finns endast med i +10% alternativet
- Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön – sista delsträckan genomförs
- Saknas medel för ökad kapacitet på Svealandsbanan Folkesta-Rekarne, ökad kapacitet på Hallsberg gods- och personbangård och ny station för regionaltåg i Solna
- Märsta station och bangårdsombyggnad föreslås som namngivet objekt
- Tomtebodav bangård får medel för att hantera en omfattande och komplex spårtrafik i centrala Stockholm
- Trafikverket föreslår bidrag till upphandling av ytterligare en ny isbrytare
- Trafikverket konstaterar att bristen på samhällsbyggare är en akut fråga för planens genomförande och efterfrågar ett mer proaktivt kompetensuppdrag från regeringen

Omprövning av åtgärder



- Omprövning har gett att 10 olönsamma åtgärder har åkt ur planen
- Ersatts av 27 nya åtgärder som är lönsamma
- 20 miljarder kronor

Figur 29. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt²². Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter (fyllda färger är tillägg, streckade är avdrag). (Se också Figur 45 som även illustrerar objektens kostnader, samt Figur 42 som även visar bundna objekt.)