



2022-06-07
I2022/01294 m.fl. se bilaga 1

Infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 (rskr. 2020/21:409)

Regeringens beslut

Med upphävande av regeringens beslut den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för den nämnda perioden (N2018/03462 m.fl.) fastställer regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Från upphävandet undantas genomförande av åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen och de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för vilka Trafikverket har tecknat avtal om medfinansiering och förskottering och för vilka medel har betalats in till Trafikverket under 2022. Från upphävande undantas även regeringens beslut den 28 juni 2018 om medfinansiering av infrastrukturprojekt, som ändrade beslutet om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03942). Fastställelsen gäller Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 med de omprioriteringar som framgår av detta beslut.

Riksdagen har beslutat om en ekonomisk ram och en planeringsram med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara

investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU6, rskr. 2020/21:409). Dessa ramar ska användas i enlighet med vad som anges i *bilaga 2–4*.

Trafikverket ska bedriva det planeringsarbete som krävs för ett genomförande av objekten under perioden 2022–2033 i enlighet med *bilaga 2*.

Regeringen beslutar vidare att Trafikverket får byggstarta de åtgärder som anges under perioden 2022–2024 i *bilaga 3* och att myndigheten får förbereda de åtgärder som anges under perioden 2025–2027 i *bilaga 3* för byggstart.

Regeringen fastställer dessutom de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. De ekonomiska ramarna framgår av *bilaga 2*. Senast den 1 november 2022 ska regionalt utvecklingsansvarig aktör i respektive län (länsplaneupprättare) fastställa länsplanernas innehåll. Kopior på länsplanerna med tillhörande fastställelsebeslut ska därefter lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

I *bilaga 4* finns en sådan särskild sammanställning som avses i 6 kap. 16 § miljöbalken.

Ärendet

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) och budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2020/21:TU1, rskr. 2020/21:131). Propositionerna och riksdagens beslut angav tillsammans med regeringens planeringsdirektiv som beslutades den 23 juni 2021 (I2021/01904 m.fl.) förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen. Den 23 juni 2021 gav vidare regeringen Trafikverket i uppdrag att redovisa behovet av åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap och då ytterst krig inom transportområdet (I2021/01905).

Regeringen gav den 11 mars 2021 Trafikverket i uppdrag att redovisa status för objekt som ingår i regeringens beslut den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (I2021/00871). I uppdraget ingick att Trafikverket dels

skulle redovisa status för objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstartar, dels föreslå objekt som Trafikverket bör få byggstarta år 1–3 (2022–2024) och objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2025–2027). Trafikverket redovisade uppdraget den 16 april 2021 i en rapport med förslag till objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2022–2024) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2025–2027).

Regeringen gav den 1 april 2021 Trafikverket i uppdrag att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet (I2021/01105). Vidare gav regeringen den 23 september 2021 Trafikverket i uppdrag att analysera vilken påverkan de stora företags-etableringar och företagsexpansioner som pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen (I2021/02468). Trafikverket redovisade uppdraget den 30 november 2021. Den 17 februari 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att fördjupa analysen av förutsättningarna för ett genomförande av åtgärder i transportinfrastrukturen i de båda länen i enlighet med de rekommendationer Trafikverket lämnat i redovisningen av det tidigare uppdraget (I2022/00398).

Den 29 november 2021 inkom Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2021/02884). Dagen efter skickades förslaget på remiss. Den 31 januari 2022 överlämnade Trafikverket en samlad effektbedömning som beskriver de effekter som uppstår av förslaget till nationell plan och de preliminära versionerna av länsplanerna på transportsystemet som helhet (I2022/02884).

Den 29 november 2021 inkom Trafikverket även med myndighetens redovisning av behovet av åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap och då ytterst krig inom transportområdet (I2021/03064). Samma dag inkom Trafikverket dessutom med redovisningen av uppdraget att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län (I2021/02967) samt med redovisningen av uppdraget att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet (I2021/03065). Kompletteringen av uppdraget att fördjupa analysen kring förutsättningar för ett genomförande av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län redovisade Trafikverket den 18 mars 2022 (I2021/02967).

Under remissen av Trafikverkets planförslag inkom cirka 450 yttranden. Yttrandena och en remissammanställning finns tillgängliga i Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Trafikverkets förslag samt övriga underlag i form av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m., redovisade uppdrag och status i fråga om byggstarter samt remissyttranden utgör underlag för regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt för vilka objekt som får byggstarta under perioden 2022–2024, vilka objekt som får förberedas för byggstart under perioden 2025–2027 och vilka prioriterade utredningar som bör genomföras inför nästa planeringsomgång och planrevidering.

Länsplaneupprättarna ansvarar för att, i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, upprätta och fastställa länsplanerna. Länsplaneupprättarna överlämnade i april 2022 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (I2022/00989). Dessa förslag till planer samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar m.m. utgör underlag för regeringens beslut om fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Länsplaneupprättarna ska nu, efter att regeringen beslutat om definitiva ekonomiska ramar, fastställa länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag.

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Anna Johansson

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM och GRANSK
Justitiedepartementet/SSK
Utrikesdepartementet/HI
Försvarsdepartementet/MFI
Socialdepartementet/SOF
Finansdepartementet/BA, E2, S2, K, KO, SPN, BB och SFÖ
Utbildningsdepartementet/F och UH
Miljödepartementet/ME, NM och KL
Näringsdepartementet/BSÄ, FJR, JL, SMF, BI, MK, DL, RTL och EIN
Kulturdepartementet/KL
Arbetsmarknadsdepartementet/A och JÄM
Infrastrukturdepartementet/ESD, E, US, TM och RS
Boverket
Försvarsmakten
Konjunkturinstitutet
Luftfartsverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Skogsstyrelsen
Sjöfartsverket
Statens energimyndighet
Statens väg- och transportforskningsinstitut
Trafikanalys
Transportstyrelsen
Länsstyrelsen i Blekinge län
Länsstyrelsen i Dalarnas län
Länsstyrelsen i Gotlands län
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Skåne län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Värmlands län

Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen i Östergötlands län
Region Stockholm
Region Uppsala
Region Sörmland
Region Östergötland
Region Jönköpings län
Region Kronoberg
Region Kalmar län
Region Blekinge
Region Skåne
Region Halland
Västra Götalandsregionen
Region Värmland
Region Örebro län
Region Västmanland
Region Dalarna
Region Gävleborg
Region Västernorrland
Region Jämtland Härjedalen
Region Västerbotten
Region Norrbotten
Gotlands kommun
Sveriges Kommuner och Regioner



Infrastrukturdepartementet

Ärenden som skrivs av mot regeringsbeslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 (rskr. 2020/21:409)

I2019/00204, I2019/00230, I2019/01277, I2020/00280, I2020/00281, I2020/00849, I2020/00952, I2020/02210, I2020/02218, I2020/02244, I2020/02247, I2020/02478, I2020/02500, I2020/02791, I2020/02847, I2020/02975, I2020/03105, I2020/03136, I2020/03138, I2020/03145, I2020/03334, I2021/00194, I2021/00302, I2021/00504, I2021/00548, I2021/00731, I2021/00746, I2021/00841, I2021/00905, I2021/01186, I2021/01517, I2021/01568, I2021/01788, I2021/01802, I2021/01838, I2021/01988, I2021/02007, I2021/02243, I2021/02549, I2021/02557, I2021/02559, I2021/02653, I2021/02675, I2021/02835, I2021/02840, I2021/02884, I2021/02967, I2021/02968, I2021/02986, I2021/03187, I2022/00068, I2022/00069, I2022/00194, I2022/00257, I2022/00284, I2022/00300, I2022/00666, I2022/00730, I2022/00869, I2022/00989, I2022/00998, I2022/00999, I2022/01030, I2022/01120



Infrastrukturdepartementet

Framtidens infrastruktur

Innehåll

Framtidens infrastruktur.....	1
Inledning.....	2
Ekonomiska ramar och finansiering.....	3
Kostnadskontroll.....	5
Den nationella trafikslagsövergripande planen för transport- infrastrukturen för perioden 2022–2033.....	6
Forskning och innovation.....	6
Krisberedskap och civilt försvar.....	7
Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur.....	8
Vidmakthållande av järnvägar.....	9
Vidmakthållande av vägar.....	9
Utveckling av transportsystemet.....	10
Trimnings- och miljöåtgärder.....	10
Stadsmiljöavtal.....	11
Namngivna objekt med en kostnad över 100 miljoner kronor.....	13
Räntor och amorteringar.....	18
Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.	18
Övrig utveckling.....	18
Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur	20
Uppföljning av nationella planen och länsplanerna	21
Nationella planen	21
Länsplanerna.....	23

Inledning

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 bygger på regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151), en infrastrukturproposition med den största ekonomiska ramen någonsin för åtgärder i transportinfrastrukturen. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

En utbyggd infrastruktur är viktig för regional utveckling och för jobben. Infrastruktursatsningar kan bidra till ett starkare samhälle, fler bostäder, förbättrade pendlingsmöjligheter och klimatsmarta transportlösningar. Infrastrukturinvesteringar kan skapa jobb, förstora arbetsmarknadsregionerna och bidra till tillgängligheten, klimatarbetet och sammanhållningen i landet. En god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv samt för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd.

Den nationella planen ska bidra till att det finns goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, att människor kan resa och mötas samt att varor och gods transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. Genom att förbättra tillgängligheten skapas större arbetsmarknadsregioner. Tillgängligheten är också central för att ge människor tillgång till vård, omsorg och service liksom aktiviteter och miljöer för en meningsfull fritid. Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för människor, näringslivet och ett starkt samhälle.

Utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara såväl befolkningsökning som en hållbar tillväxt och för att nå klimatmålen. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Infrastrukturinvesteringar skapar jobb och ger samtidigt goda förutsättningar för näringslivet att utveckla och exportera svensk teknik. Det stärker svensk konkurrenskraft och Sverige som land med omfattande export. Så drivs den gröna industriella revolutionen på med investeringar i hela landet och så hamnar framtidens jobb i Sverige. Satsningarna i planen stöder och förstärker bl.a. den pågående kraftiga industriutveckling som sker framför allt i norra Sverige, men även teknikutveckling och innovationer i andra delar av Sverige. Trafikverket beräknar att det förslag till plan som verket lämnat

innebär att cirka 25 000 personer per år kommer att vara sysselsatta under planperioden. Till det kommer ytterligare kringinvesteringar som möjliggörs av utbyggd infrastruktur. Infrastrukturinvesteringar skapar också potential för bostadsbyggande. Det kräver samtidigt en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering för att den potentialen ska utnyttjas till fullo.

Transportinfrastrukturens utformning och användning har stor betydelse för möjligheten att skapa en god bebyggd miljö och för att bibehålla och utveckla landskapets värden.

Att transporter och transportinfrastruktur fungerar är en nödvändig förutsättning för att viktiga samhällsfunktioner inklusive totalförsvaret ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och ytterst i krig. Det behövs en ökad motståndskraft och redundans, dvs. att det t.ex. finns alternativa färdvägar eller transportsätt. Centrala myndigheter, länsstyrelser, regioner och kommuner har alla olika ansvarsområden, men även företag och civilsamhället är en betydelsefull del av det svenska samhället och upprätthåller många grundläggande samhällsfunktioner och har en viktig roll i det svenska totalförsvaret. Planen ska bidra i detta arbete.

Ett hållbart transportsystem ska också bidra till att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv.

Planen ska bidra till att uppfylla de riksdagsbundna transportpolitiska målen och de etappmål som regeringen har beslutat om.

Planen innebär förändringar i förhållande till det förslag som Trafikverket har lämnat, framför allt vad gäller utvecklingen, men även i fråga om vidmakthållande av infrastrukturen. Regeringen ser att det finns ett antal investeringar som behöver tidigareläggas eller intensifieras för att regeringens ambition om att infrastrukturen ska bidra till bl.a. vidgade arbetsmarknadsregioner och fler jobb, regional utveckling, bostadsbyggande samt skapa förutsättningar för näringslivets klimatomställning och öka sammanhållningen i hela landet ska kunna uppfyllas.

Ekonomiska ramar och finansiering

Ekonomiska ramar och kostnader i detta beslut är angivna i prisnivå 2021.

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 uppgå till 799 miljarder kronor, uttryckt i 2021 års priser (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Den ekonomiska ramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, och
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden tillkommer ytterligare medel från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Intäkter från banavgifterna beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt med 39,6 miljarder kronor, infrastrukturavgifter med 0,290 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 15,2 miljarder kronor. Totalt beräknas cirka 82 miljarder kronor tillföras på detta sätt. Med tillkommande finansiering från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering uppgår det totala beloppet för infrastruktursatsningar till 881 miljarder kronor.

Regeringen avser att återkomma i fråga om ramar för alternativ finansiering genom medfinansiering och förskottering.

Infrastrukturprojekt som ingår i det s.k. transeuropeiska transportnätet TEN-T kan medfinansieras av EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Tilldelningen till svenska projekt har varierat över tid och är beroende av att utlysningarna ska passa lämpliga aktuella och sökbara projekt. Sverige har haft en god utdelning från fonden. Regeringen anser att arbetet med att informera om fonden och finna lämpliga projekt är något som kan utvecklas och att Sverige fortsatt ska arbeta aktivt för att få en ökad tilldelning.

Fyrstegsprincipen är vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning. Statliga åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg, dvs. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt, är

huvudsakligen sådana som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Sådana åtgärder ger i stället förutsättningar för infrastrukturplaneringen. Åtgärder enligt det andra steget är sådana som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Vissa steg 1- och steg 2-åtgärder kan inrymmas i infrastrukturplaneringen, främst inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder. Trafikverket har i sitt planförslag redogjort för hur fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Principen är inbyggd i den metodik som Trafikverket tillämpar för de förberedande studier som ligger till grund även för föreslagna investeringar. Trafikverket ska fortsatt aktivt verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå. Regeringen har dessutom gett Trafikverket i uppdrag att senast den 21 januari 2023 redovisa vilka steg 1- och steg 2-åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur och vilka som inte kan finansieras på det sättet och skälen till detta.

Kostnadskontroll

En bättre kostnadskontroll för åtgärder i infrastrukturen måste uppnås. Det är viktigt att de medel som staten avsätter för infrastrukturuområdet används effektivt. Kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter måste öka för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras.

Sedan det föregående planbeslutet 2018 har kostnaden för de namngivna objekten ökat med 33 procent. Regeringen ser allvarligt på kostnadsutvecklingen och kostnadskontrollen ska skärpas. Trafikverket behöver vidta kraftfulla åtgärder och på ett systematiskt sätt arbeta med kostnadsreducerande åtgärder. I oktober 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsprojekt. Bakgrunden var att regeringen sett en oroande kostnadsutveckling för byggandet av infrastrukturprojekt. Trafikverket ska med detta som utgångspunkt:

- intensifiera arbetet med att förbättra arbetssätt och metoder för att effektivisera planeringen och genomförandet av både investeringar och

- väg- och järnvägsunderhåll i syfte att förbättra kalkyler och beräkningar, öka produktiviteten och minska kostnaderna,
- förbättra kostnadsprognoser och kostnadskontroll, med fokus på investeringarnas tidiga planeringsskeden, och
 - öka transparensen kring kostnadsökningar och orsakerna till dessa.

Arbetet ska leda till att förbättringar kommer till stånd och att det sker i ett högt tempo.

Regeringen följer noga det arbete för ökad effektivisering och kostnads-kontroll som Trafikverket har inlett och kommer att fortsatt ha en nära dialog med Trafikverket för att följa utvecklingen. Regeringen ser det som särskilt viktigt att Trafikverket fokuserar på åtgärder som redan i tidiga planeringsskeden kan tydliggöra ett objekts kostnader. En återtagen kontroll över kostnaderna för åtgärderna i planen bedöms nödvändig och central för att under kommande planperioder kunna genomföra viktiga åtgärder för att uppnå de transportpolitiska målen.

Regeringen avser att i närtid ge ett flerårigt uppdrag till en lämplig myndighet att granska och följa Trafikverkets arbete med kostnadskontroll för att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt för att skärpa kostnads-kontrollen.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transport- infrastrukturen för perioden 2022–2033

Nedan redovisas hur de ekonomiska ramarna fördelas på olika åtgärder.

Forskning och innovation

Totalt fördelas 6,7 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden, varav 3,1 miljarder kronor under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och 3,6 miljarder kronor under anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Insatserna omfattar samtliga trafikslag och relevanta ämnesområden.

EU:s nuvarande forsknings- och innovationsprogram Horisont Europa, som är EU:s huvudsakliga instrument för att stödja forskning och innovation från idé till marknadsintroduktion, kommer att få stort genomslag i framtida forskning och innovation. Trafikverket är aktivt inom olika EU-program,

vilket skapar möjligheter till uppväxling av satsade nationella medel. Detta bidrar i sin tur till att förstärka de svenska forskningsresurserna.

Forskning och innovation på transportområdet är avgörande för att nå de av riksdagen antagna transportpolitiska målen inklusive klimatmålen och övriga miljömål, skapa tillgänglighet för såväl medborgare som näringsliv i hela landet, bidra till ökad trafiksäkerhet samt öka produktiviteten och förbättra kostnadskontrollen. Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet ska bidra till bl.a. samhällsekonomisk effektivitet, jämställdhet samt utvecklad samhällsplanering och bostadsbyggande. Den ska även understödja kunskapsuppbyggnaden för elektrifieringen av alla trafik- och transportslag. Vidare ska den bidra till utveckling av teknik, material och metoder för byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur med minskade kostnader och minskad klimatpåverkan.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar inom samtliga trafikslag. Dessa lösningar måste kunna variera mellan olika delar av landet eftersom förutsättningarna kan skilja sig åt. Tiden från att ny kunskap förvärvas till att den omsätts i praktiken i transportsystemet behöver kortas. Genom att forskning och innovation knyts närmare åtgärder i den ordinarie verksamheten kan innovationer snabbare komma till användning och bidra med nytta direkt. Förutsättningarna för detta kan öka om forsknings- och innovationsmedel kombineras med andra åtgärders finansiering i den utsträckning som Trafikverket bedömer att det är möjligt.

Trafikverket har ett väl utvecklat samarbete med såväl näringsliv som myndigheter, bl.a. Verket för innovationssystem (Vinnova), Statens energimyndighet, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) samt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), som kan fördjupas och effektiviseras och på så sätt ytterligare stärka den nationella sammantagna forskningen.

Krisberedskap och civilt försvar

Det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Trafikverket har betydelsefulla uppgifter inom totalförsvaret och blir den 1 oktober 2022 sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter.

Med anledning av det försämrade säkerhetspolitiska läget i Sveriges när-
område och i Europa samt kriget i Ukraina har behovet ökat ytterligare av
olika åtgärder som bidrar till att det civila försvaret och krisberedskapen
avseende transportområdet kan utvecklas och stärkas mer skyndsamt än
tidigare planerat. Förmågan behöver utvecklas för att hantera olika händelser
och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot,
höjd beredskap och ytterst krig. Behovet av insatser i transport-
infrastrukturen kan också ha förändrats, vilket behöver beaktas i Trafik-
verkets fortsatta arbete. Regeringen följer frågan noga, och dialogen mellan
de berörda myndigheterna behöver fortsatt utvecklas.

Sedan tidigare har medel för ändamålet civilt försvar avsatts på anslag 1:1
Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22
Kommunikationer. Dessa ingår inte i den del av den ekonomiska ramen som
fördelats till utveckling av transportsystemet. Medel för krisberedskap och
totalförsvar hanteras inom ramen för ordinarie budgetprocess.

Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur

Drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra
den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och är
därmed viktigt för såväl medborgare som näringsliv i hela landet. Ett robust
transportsystem ska på ett bra sätt kunna klara av både väntade och oväntade
händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på
infrastrukturen. Infrastrukturen ska vara robust även i ett förändrat klimat.
Det är viktigt med en väl avvägd balans mellan allt från storstadsområden till
landsbygder vid planering av underhållsåtgärder som tar hänsyn till behovet
av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. De
utökade ramar för vidmakthållande som riksdagen fastställde efter
regeringens förslag i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara
investeringar i hela Sverige möjliggör ökat underhåll och reinvesteringar på
väg- och järnvägsnäten. Att underhålla befintlig infrastruktur i hela landet är
ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten.

Regeringen anser att det är viktigt att Trafikverket fortsatt verkar för bättre
kvalitetssäkring och uppföljning av underhållsverksamheten och att upp-
handlingsunderlag för baskontrakten utvecklas. Trafikverket bör fortsatt
vidta åtgärder för att motverka obalanserad budgivning och kostnads-
ökningar, främja konkurrensen och utveckla arbetssätt och systemstöd som
möjliggör en mer komplett informationsinsamling om väg- och järnvägs-

anläggningens tillstånd och framtida behov av åtgärder. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att, med utgångspunkt från betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18), redovisa vilka åtgärder som Trafikverket fortsatt behöver vidta för att myndigheten ska kunna bedriva visst järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket har i sin redovisning av uppdraget redogjort för sådana åtgärder. Trafikverkets uppgift som infrastrukturförvaltare innebär att myndigheten kontinuerligt behöver utveckla beställarrollen genom ökat lärande och utveckla marknaden.

Vidmakthållande av järnvägar

De ökade resurserna möjliggör en upprustning av standarden i det befintliga järnvägssystemet. Den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 165 miljarder kronor under planperioden, varav 1,3 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation i enlighet med vad som anges under rubriken Forskning och innovation ovan. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg med intäkter från banavgifter. Dessa beräknas under planperioden uppgå till 26,9 miljarder kronor.

Vidmakthållande av vägar

Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt bidrag för drift av enskilda vägar, uppgår till 197 miljarder kronor, varav 2,3 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation i enlighet med vad som anges under rubriken Forskning och innovation ovan.

Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 161,5 miljarder kronor användas för drift och underhåll och 18,2 miljarder kronor användas för bärighet och tjälsäkring, vilket bl.a. inkluderar 10,2 miljarder kronor för åtgärder för att öka delar av vägnätets bärighet till bärighetsklass BK4 och åtgärder för att vägnätet ska vara tillgängligt året runt samt åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat. Slutligen ska bidraget för drift av enskilda vägar öka. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 15 miljarder kronor användas för bidraget för drift av enskilda vägar.

Det statliga vägnätet är omfattande och har i hela landet en stor betydelse för att möjliggöra transporter och resor i många vardag. Behoven av underhållsåtgärder är stora på alla typer av vägar. Även på det lågtrafikerade vägnätet, vilket ofta utgörs av gamla vägar som inte dimensionerats och

byggts utifrån dagens krav, finns stora behov av underhållsåtgärder. Regeringen anser att det är viktigt att Trafikverket vid planering av åtgärder inom vägunderhållet tar hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet, vilket innebär att Trafikverket behöver beakta att underhållsåtgärder genomförs på såväl de hög- som lågtrafikerade delarna av vägnätet. Regeringen anser att även det finmaskiga vägnätet på landsbygden som har en särskild betydelse för god tillgänglighet, är angeläget och behöver underhållas så att framkomligheten kan säkerställas.

Utveckling av transportsystemet

Trimnings- och miljöåtgärder

Sammanlagt 39,9 miljarder kronor ska under planperioden användas för trimnings- och miljöåtgärder som utvecklar och förbättrar den befintliga transportinfrastrukturen, varav 11,55 miljarder kronor ska användas till miljöåtgärder. Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder med en total kostnad av högst 100 miljoner kronor. Dessa åtgärder planeras och beslutas av Trafikverket löpande under planperioden.

För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska Trafikverket under perioden 2022–2027 fördela upp till 1,25 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder för att samfinansiera länsplanerna när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Åtgärden är en fortsättning på den samfinansiering som regeringen beslutade om för perioden 2019–2022. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras. Det kan t.ex. innebära åtgärder i form av mittseparering eller andra åtgärder som innebär att hastighetssänkningar kan undvikas. Samfinansiering kan ges upp till 50 procent av kostnaden förutsatt att länen använder de inbesparade medlen till nya åtgärder med motsvarande ändamål.

Den s.k. näringslivspotten tillkom i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och har varit en viktig del i att markera planens näringspolitiska betydelse. Näringslivspotten avsåg då medel till trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kunde användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Tillsammans med bl.a. den av regeringen

beslutade godstransportstrategin har infrastrukturinsatserna blivit en viktig del i att stärka konkurrenskraften och främja näringslivets utveckling i hela landet. För att kunna bedöma hur näringslivspotten ska utformas är det dock viktigt att samlat utvärdera insatserna och pröva möjligheterna att ännu bredare säkra näringspolitiska markeringar i kommande planrevidering. Mot den bakgrunden ska Trafikverket i dialog med näringslivet fördela upp till 600 miljoner kronor under perioden 2022–2027 inom ramen för trimningsåtgärder. Satsningen kommer då att ha pågått i tio år. Åtgärderna ska bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverket ska vidare utvärdera näringslivspotten och redovisa genomförda och planerade åtgärder och deras effekter. Utvärderingen bör ha som målsättning att resultaten kan ligga till grund för nästa planeringsomgång och planrevidering.

Medel för trimningsåtgärder kan användas för att främja ökad och säker cykling på det statliga vägnätet. Regeringen utökar satsningarna på cykelåtgärder och ger Trafikverket i uppdrag att fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga vägar. Av dessa medel ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga vägar. Samfinansiering kan ges upp till 50 procent av kostnaden, förutsatt att länen använder de inbesparade medlen till nya cykelåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen bör ske utifrån likvärdiga bedömningsgrunder över hela landet. Denna möjlighet till samfinansiering ger bl.a. goda förutsättningar för att infrastrukturen för cykling utformas trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykel.

Regeringen konstaterar att genomförande av miljöåtgärder återkommande legat på en lägre nivå än vad som anges i den nationella trafikslagsövergripande planen. Av Trafikverkets planförslag framgår samtidigt att åtgärdsbehoven inom flera åtgärdsområden är stora. Regeringen ser därför behov av att Trafikverket vidtar åtgärder för att öka åtgärdstakten inom anslagna medel till miljöåtgärder.

Stadsmiljöavtal

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till

kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

Trafikverket ska fördela upp till 6 miljarder kronor enligt förordningen under perioden 2022–2027. För avtal som har ingåtts eller förhandlats färdigt senast sommaren 2022 gäller de tidpunkter för utbetalning som tidigare har avtalats eller förhandlats. Trafikverket bör, t.ex. genom riktade informationsinsatser, eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt och kommer hela landet till del. Trafikverket bör särskilt identifiera om det finns omständigheter som försvårar för gles- och landsbygder, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet, t.ex. vad gäller förutsättningarna för att ansöka om medel, processen i övrigt eller kraven på motprestationer. Trafikverket kan, vid behov och inom ramen för förordningens bestämmelser, överväga justeringar i tillämpningen av densamma som kan underlätta för gles- och landsbygder, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet. Trafikverket bör även undersöka om ett processtöd kan vara ett verktyg för att underlätta för kommuner och regioner att söka medel från stadsmiljöavtalen.

Förordningen om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer tillkom 2015 och stadsmiljöavtalen blev en del av den nationella plan som beslutades 2018. Medel har avsatts för ändamålet i såväl den plan som beslutades 2018 som genom extra budgetsatsningar, som ett led i regeringens ambition att minska utsläppen av växthusgaser och främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för i synnerhet kollektivtrafik och cykeltrafik. Trafikverket har i sitt planförslag redovisat att myndigheten avser att utvärdera avtalen inför en kommande planrevidering. Regeringen instämmer i att det är viktigt att samlat utvärdera insatserna och avser därför att ge Trafikverket i uppdrag att utvärdera stadsmiljöavtalen för att kunna dra slutsatser om hur stödet bör utvecklas framåt. Utgångspunkten bör vara att resultaten ska kunna ligga till grund för nästa planeringsomgång och planrevidering.

Namngivna objekt med en kostnad över 100 miljoner kronor

Till stora infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna objekt, fördelas 296,7 miljarder kronor under planperioden. De namngivna objekten finansieras även med medel från bl.a. trängselskatt, infrastrukturavgifter samt medfinansiering från i första hand kommuner och regioner. De medel som i denna plan tilldelas de namngivna objekten innebär stora satsningar på prioriterade objekt i hela landet.

De namngivna objekt som ingår i planen redovisas i *bilaga 3*. I tabell 1 i bilagan anges de namngivna objekt som är pågående när den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 fastställs. Med pågående avses namngivna objekt för vilka byggentreprenaden är upphandlad och de ekonomiska medlen på så vis är uppbundna. I tabell 2 i bilagan anges vilka namngivna objekt som Trafikverket får byggstarta under perioden 2022–2024, vilka namngivna objekt som får förberedas för byggstart under perioden 2025–2027 samt övriga namngivna objekt som Trafikverket får planera för att genomföra under planperioden. Med byggstart avses i detta sammanhang att det namngivna objektet har en ekonomisk prioritering i enlighet med åtgärdsplanen. För att realisera åtgärden krävs normalt flera andra avgöranden enligt tillämpliga regelverk. Trafikverket ska säkerställa att genomförandet av projekten sker i enlighet med statsstödsregelverket.

Förändringar i förhållande till Trafikverkets planförslag

För nedan angivna objekt beslutar regeringen om förändringar i de statliga medlen inom utvecklingsramen under planperioden jämfört med Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

- Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning utökas med 5 000 miljoner kronor.
- Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) utökas med 7 500 miljoner kronor.
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana utökas med 2 000 miljoner kronor.
- Maria–Helsingborg C, dubbelspår utökas med 1 000 miljoner kronor.
- Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet utökas med 300 miljoner kronor.
- E22 Ronneby Ö–Nättraby utökas med 500 miljoner kronor.

- E16 Borlänge–Djurås utökas med 550 miljoner kronor.
- Rv 26 Hedenstorp–Månseryd utökas med 210 miljoner kronor.
- Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1) utökas med 58 miljoner kronor.
- Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2) utökas med 231 miljoner kronor.
- Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32,5 ton utökas med 162 miljoner kronor.
- Malmbanan Svappavaara–Kiruna Stax 32,5 ton utökas med 100 miljoner kronor.
- Stambanan genom övre Norrland SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår, utökas med 114 miljoner kronor.
- Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg utökas med 500 miljoner kronor.
- E4 förbifart Skellefteå utökas med 958 miljoner kronor.

Regeringen beslutar vidare att statliga medel inom utvecklingsramen fördelas till följande objekt.

- Malmbanan, Murjek, förlängning av mötesstation med 298 miljoner kronor.
- Malmbanan, Harrträsk, förlängning av mötesstation med 136 miljoner kronor.
- Malmbanan, Näsberg, förlängning av mötesstation med 127 miljoner kronor.
- Malmbanan, Nuortikon, förlängning av mötesstation med 110 miljoner kronor.
- Malmbanan, Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt med 303 miljoner kronor.

Regeringen uppdrar dessutom åt Trafikverket att fortsätta att utreda förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad till dubbelspår på stambanan genom övre Norrland mellan Luleå och Boden.

Därtill beslutar regeringen att statliga medel inom utvecklingsramen fördelas till följande objekt.

- Kust-till-kustbanan, Dubbelspår Växjö–Räppe (etapp 1 av dubbelspår Växjö–Alvesta) med 375 miljoner kronor.

- Mälaren/Rv 55 Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro med 400 miljoner kronor.
- Rv 25 Nybro, Trafikplats Glasporten med 80 miljoner kronor.
- E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv, ombyggnad 2+1 med 224 miljoner kronor.
- Mittbanan, Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder med 300 miljoner kronor.
- E20 Trafikplats Hovsjö med 110 miljoner kronor, där Trafikverket också ska ha en fortsatt dialog med kommunen om redundansbehoven för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal.

Arbetet med att bygga nya stambanor för höghastighetståg ska fortskrida så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer som främjar en tydlig överflyttning av resor till tåg samt ökar kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen.

Utbyggnaden av nya stambanor ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Regeringen ser dessutom till att satsningar görs på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder i transportinfrastrukturen. I den nationella planen ingår etapperna Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping till ett belopp av 104 miljarder kronor under planperioden. Genom att samtliga etapper av de nya stambanorna ingår i planen förverkligar regeringen nu målsättningen om regional utveckling och stadsutveckling, bostadsbyggande och vidgade arbetsmarknadsregioner.

För att skapa förutsättningar för en helhetssyn och därmed förbättrad kontroll och styrning ska Trafikverket löpande redovisa projektets framdrift och ekonomiska förutsättningar till regeringen. De nya stambanorna ska i den fortsatta ekonomiska redovisningen redovisas både som en helhet och etappvis samt särredovisas i investeringsplanen för Trafikverket. Genom infrastrukturplaneringen kan regeringen göra de prioriteringar som krävs för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

En hög grad av kostnadskontroll och transparens ska genomsyra projektet. Trafikverket har i sitt planförslag redovisat att ansvaret för både planering och genomförande av nya stambanor ligger samlat under program-

organisationen Nya stambanor. Genom detta ökar förutsättningarna för ett effektivt resursutnyttjande, liksom möjligheterna att dra nytta av sådana kunskaper och erfarenheter som byggts upp inom den ansvariga organisationen inklusive en hög grad av kostnadskontroll. Det ger också förbättrade förutsättningar för ett rationellt byggande där man kan dra nytta av stordriftsfördelar.

Trafikverket ska inom ramen för utvecklingen av såväl de nya stambanorna som övriga objekt, genom väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samverka med kommuner och regioner och även medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet.

Trafikverkets bedömning är att järnvägskapaciteten på den fasta förbindelsen över Öresund ska räcka till cirka 2050. Trafikverket och Öresundsbrokonsortiet har i samarbete med Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB gemensamt identifierat vilka åtgärder i järnvägsnätet vid landanslutningen på den svenska sidan som skulle behövas för att motsvara kapaciteten hos den fasta förbindelsen över Öresund. Regeringen kommer fortsatt att se över frågan.

Trafikverket har i sitt planförslag lagt in objektet Kiruna, ny järnvägsstation. I planförslaget anges dock också att objektet förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter. Regeringen anser att full extern finansiering är ett krav för objektets genomförande och att det är enligt den förutsättningen som objektet finns upptaget i den nationella planen.

För att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige är en väl fungerande isbrytarservice nödvändig. Delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigen och behöver förnyas. Mot den bakgrunden fördelar regeringen 3 440 miljoner kronor under planperioden till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Efter att isbrytarnas kapacitet och prestanda har säkerställts i operativ drift kommer regeringen med stöd av Sjöfartsverket åter att utvärdera vilken kapacitet och eventuellt ytterligare investeringsbehov som är nödvändiga för en fortsatt väl fungerande isbrytarservice.

Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs. Elvägen förväntas vara i drift kring årsskiftet 2025–2026. Beräknad totalkostnad för objektet är 500–600 miljoner kronor

och slutkostnaden beror på bl.a. val av teknik. Trafikverket uppdras att fortsätta planeringen av elvägar och utifrån den tidigare utbyggnadsplanen identifiera lämpliga sträckor. En möjlig etapp ska redovisas senast december 2024.

Sverige och Norge för dialog om behovet av att utveckla infrastrukturen för gränsöverskridande transporter. Detta behöver ske i dialog mellan departementen i de båda länderna samt mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen uppdrog den 7 juni 2022 åt Trafikverket att, tillsammans med Jernbanedirektoratet i Norge, utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo. Regeringen uppdrog vidare den 7 juni 2022 åt Trafikverket att, tillsammans med Jernbanedirektoratet i Norge, utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Stockholm–Oslo.

Regeringen ser allvarligt på kostnadsutvecklingen för införandet av järnvägssignalsystemet ERTMS och vill försäkra sig om en fortsatt gedigen kostnadskontroll. Trafikverket behöver vidta kraftfulla åtgärder och fortsatta effektiviseringar så att kostnaderna för genomförandet av ERTMS hålls nere. Regeringen anser att effektiviseringar är nödvändiga för att kunna fortsätta utbyggnaden. Regeringen fördelar 15,4 miljarder kronor till utbyggnaden av ERTMS inom planperioden inklusive införande, utveckling och vidareutveckling. Trafikverket ska fördela medlen för perioden 2022–2033 på så sätt att utbyggnaden kan ske så effektivt som möjligt utifrån både investeringskostnader och anläggningens funktion. Trafikverket ska årligen utvärdera och redovisa hur införandet av ERTMS fortskrider, vilka kostnadsbesparingar som har genomförts samt vilka åtgärder som har potential att minska kostnaderna för utbyggnaden över tid. Regeringen kommer noga att följa Trafikverkets redovisning för att överväga eventuella justeringar av inriktningen.

Den 1 mars 2022 trädde förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt i kraft. Rätten till ersättning gäller vissa objekt som regeringen har fastställt en rätt till ersättning för och till ett visst maxbelopp. Ersättningen ska avse sådana kostnader för en länsstyrelses arbete med ett infrastrukturobjekt som föranleds av en tillämpning av 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken. Ersättningen får totalt uppgå till högst 0,1 procent av infrastrukturobjektets beräknade totalkostnad, inklusive eventuell medfinansiering, som anges i den

nationella planen för transportinfrastrukturen. Det är Trafikverket som prövar frågor om ersättning enligt förordningen. Trafikverket betalar också ut ersättningen. Ansökan från en länsstyrelse om ersättning ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som verket beslutar, och länsstyrelsen ska, på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer, lämna de uppgifter som behövs. Om en länsstyrelse har beviljats ersättning enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken i samband med tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken, kan ersättning inte lämnas också enligt den nya förordningen.

Regeringen fastställer en rätt till ersättning för länsstyrelsernas arbete med följande infrastrukturobjekt och till angivet maxbelopp.

Nya stambanor, delen Hässleholm–Lund	28 miljoner kronor
Nya stambanor, delen Göteborg–Borås	44 miljoner kronor
Norrbotniabanan, delen Umeå (Dåva)–Skellefteå	16 miljoner kronor
Norrbotniabanan, delen Skellefteå–Luleå	23 miljoner kronor
Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)	13 miljoner kronor

Räntor och amorteringar

Kostnaden för räntor och amorteringar för samhällsinvesteringar och investeringar i anläggningstillgångar som finansierats med lån beräknas uppgå till 25,7 miljarder kronor under planperioden.

Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.

Till ersättning för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten fördelas 1 056 miljoner kronor under planperioden.

Övrig utveckling

Planering, stöd och myndighetsutövning

Till planering, stöd och myndighetsutövning fördelas 16 miljarder kronor under planperioden.

Som angetts inledningsvis avser regeringen att i närtid ge ett flerårigt uppdrag till lämplig myndighet att granska och följa Trafikverkets arbete med kostnadskontroll för att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt.

För detta ändamål fördelar regeringen 40 miljoner kronor av utvecklingsramen.

Trafikverket ska fortsätta att utreda ett antal stråk, noder eller motsvarande med målsättning att dessa ska vara så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering. För nedan angivna stråk och noder beslutar regeringen om tillägg till Trafikverkets förslag. Prioriterade utredningar ska utöver Trafikverkets förslag genomföras för följande objekt.

- Stockholm C och Tomtebodas bangård, kapacitet m.m.
- Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör.
- Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda.
- Undersöka förutsättningarna för deelektrifiering, dvs. elektrifiering (exempelvis med vätgaståg) på delar av oelektrifierade banor som t.ex. Inlandsbanan eller Stångådalsbanan.

Samtliga prioriterade utredningar redovisas i *bilaga 3*.

En väl fungerande kompetensförsörjning är en förutsättning för planens genomförande och för att kostnadsutvecklingen ska hållas nere.

Utmaningarna med kompetensförsörjning för järnvägsbranschen är en fråga som berör ett flertal aktörer inom såväl den offentliga som den privata sektorn. Järnvägsbranschen har svårt att få sökande till de platser som finns och branschen är ojämsställd. Det pågår också ett generationsskifte med stora pensionsavgångar, vilket innebär en underbemanning av erfarna medarbetare såsom tekniker, projektledare och specialister.

Ett ökat helhetsgrepp behövs för att säkerställa utbildningsmöjligheter och öka attraktiviteten. Insatser och nära samverkan mellan universitet och högskolor, institut, övriga utbildningsanordnare, myndigheter och näringsliv inom transportsektorn är avgörande för en fungerande kompetensförsörjning. Trafikverket har sedan 2020 i uppdrag att arbeta med den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Arbetet ska fortsätta under planperioden.

Under planperioden ska Trafikverket i samverkan med berörda branscher, myndigheter, kommuner, regioner och utbildningsanordnare arbeta strategiskt för att förbättra den långsiktiga försörjningen av kompetens inom för planens genomförande kritiska personalkategorier, med särskilt fokus på järnvägssektorn. Strävan efter jämställdhet i inflödet av ny kompetens ska

präglar arbetet. Trafikverket ska i arbetet även se över och vid behov verka för t.ex. att järnvägstekniska övningsanläggningar möter utbildningsbehoven och andra utbildningssamarbeten i branschen.

Informations- och kunskapshöjande insatser, som inte tydligt anknyter till transportmyndigheternas grundläggande uppdrag, kan vara motiverade att genomföra förutsatt att de är kostnadseffektiva och ger värdefulla bidrag till de transportpolitiska målen. Sådana insatser bör styras genom tidsbegränsade uppdrag. Trafikverket har i uppdrag att genomföra sådana insatser inom trafiksäkerhet, transportsektorns omställning till fossilfrihet, uppdrag inom den nationella godstransportstrategin samt mobilitet som en tjänst. Regeringen avser att se över inriktning och tidsplan för pågående insatser och vid behov återkomma om förnyade och förlängda uppdrag om informations- och kunskapshöjande åtgärder.

Inlandsbanan och den fasta förbindelsen över Öresund

Till årliga driftbidrag till Inlandsbanan fördelas 2,1 miljarder kronor under planperioden, vilket medger en ökning med 75 miljoner kronor per år under perioden 2023–2026. Till järnvägsdriften av den fasta förbindelsen över Öresund fördelas cirka 4,5 miljarder kronor under planperioden.

Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen fastställer den ekonomiska ramen till cirka 42 miljarder kronor för länsplanerna, vilket är en ökning med åtta procent i reala termer, jämfört med planperioden 2018–2029. Ramens fördelning framgår av nedanstående tabell. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021.

Län	Ramar (miljoner kronor)
Stockholms län	9 832
Uppsala län	1 901
Södermanlands län	1 148
Östergötlands län	1 680
Jönköpings län	1 581
Kronobergs län	881
Kalmar län	1 068

Gotlands län	257
Blekinge län	610
Skåne län	5 095
Hallands län	1 364
Västra Götalands län	7 339
Värmlands län	1 151
Örebro län	1 181
Västmanlands län	949
Dalarnas län	1 294
Gävleborgs län	1 093
Västernorrlands län	1 020
Jämtlands län	598
Västerbottens län	1 054
Norrbottnens län	931

Inom den ekonomiska ramen för länsplanerna för regional transportinfrastruktur får berörda regioner använda medel till ersättning för att finansiera delar av driftunderskottet vid kommunala och privata flygplatser där staten inte upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik, i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Trafikverket ska i sin årliga fördelning av anslagen för länsplanerna eftersträva att alla planer är lika långt genomförda. För att kunna säkra en effektiv framdrift av stora investeringar kan det ibland vara nödvändigt att enskilda år ge vissa län en större tilldelning av länsanslagen. Eftersom en sådan princip innebär att andra län enskilda år får en mindre tilldelning bör principen användas med försiktighet. Trafikverket bör i sådana fall föra en dialog med berörda län i syfte att nå samsyn om fördelningen. Genomförandet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska ske på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till 2025.

Uppföljning av nationella planen och länsplanerna

Nationella planen

Trafikverket ska följa upp den nationella planen gentemot de transportpolitiska målen och återrapportera årligen i samband med årsredovisningen.

Redovisningen ska, utöver det som anges om uppföljning i *bilaga 4* eller annars följer av 6 kap. miljöbalken, omfatta bl.a. följande.

- På en övergripande nivå, redovisa hur medlen för pågående forsknings- och innovationsprojekt fördelas per ämnesområde och där så är relevant per trafikslag samt beskriva större samarbeten inom forsknings- och innovationsområdet.
- Effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten i hela landet samt kostnaderna för åtgärderna.
- Vilka åtgärder som har vidtagits under året för att effektivisera verksamheten för investeringar och vidmakthållande.
- Åtgärder som har vidtagits under året som bidrar till ökad transporteffektivitet i transportsystemet så att tillgängligheten kan öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska.
- En uppdaterad indikativ fördelning av medlen för miljö- och trimningsåtgärder på respektive preciserat åtgärdsområde, samt en årlig redogörelse av faktisk förbrukning av medel per preciserat åtgärdsområde.
- En redogörelse för hur mycket medel för trimningsåtgärder som har avsatts till samfinansiering av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet och vilka åtgärder som har vidtagits för dessa medel.
- En redogörelse för trimningsåtgärder som genomförts efter dialog med näringslivet i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag.
- Upparbetade och beräknade framtida kostnader samt effekter per namngivet objekt samt efterkalkyler av samhällsekonomisk lönsamhet för färdigställda objekt öppnade för trafik, där slutliga byggkostnader och realiserade effekter ligger till grund för kalkylen.
- En redogörelse för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de namngivna investeringsobjekten.
- Hur införandet av ERTMS fortskrider samt vilka kostnadsbesparingar som genomförts inom utrullningen.
- Hur arbetet för ökad effektivisering och kostnadskontroll fortskrider samt genomförda aktiviteter och resultat (utfall).
- En redovisning av dels vilka investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering, dels vilka objekt som bör förberedas för byggstart under den

följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de stora investeringsobjekten.

Länsplanerna

Trafikverket ska även fortsättningsvis årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna.

Infrastrukturdepartementet

Nationell trafikslagsövergripande plan för transport-
infrastrukturen för perioden 2022–2033 med avseende på
investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner
kronor

Innehåll

1. Planens innehåll avseende investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor	1
2. Pågående investeringar och åtgärder.....	2
3. Investeringar och åtgärder som får byggstartas 2022–2024, investeringar och åtgärder som får förberedas för byggstart 2025–2027 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder under planperioden 2022–2033	5
4. Prioriterade utredningar	13

1. Planens innehåll avseende investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor

Regeringens fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med avseende på investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor innebär ett uppdrag till Trafikverket att bedriva det planeringsarbete som krävs för ett genomförande av aktuella investeringar och åtgärder under perioden 2022–2033. De investeringar och åtgärder som planen omfattar anges i tabell 1 och tabell 2. Utöver investeringar och åtgärder som listas i tabell 1

och tabell 2 ingår i planen de reståtgärder som Trafikverket i sitt förslag till nationell plan har listat som öppnade för trafik.

I tabell 1 anges de investeringar och åtgärder som pågår när den nationella planen för 2022–2033 fastställs. Med pågående avses att byggentreprenaden är upphandlad och medlen härigenom är uppbundna vid ingången av 2022. I tabell 2 anges de investeringar och åtgärder som Trafikverket får byggstarta under perioden 2022–2024, vilka investeringar och åtgärder som får förberedas för byggstart under perioden 2025–2027 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder som Trafikverket får planera för att genomföra under planperioden. Med byggstart avses i detta sammanhang att åtgärden har en ekonomisk prioritering i enlighet med åtgärdsplanen. För att realisera åtgärden krävs sedan flera efterföljande avgöranden enligt tillämpliga regelverk. Därutöver ingår det i Trafikverkets uppdrag att genomföra utredningar för de stråk, noder eller motsvarande som anges i avsnitt 4 under rubriken Prioriterade utredningar. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering, se vidare nedan.

2. Pågående investeringar och åtgärder

Tabell 1. Pågående investeringar och åtgärder

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Järnväg	Hela landet	ERTMS utveckling
Järnväg	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg
Järnväg	Hela landet	Kraftförsörjning
Järnväg	Hela landet	LTS; Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg
Järnväg	Hela landet	Nationellt tågledningssystem
Järnväg	Hela landet	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inklusive vägklassificering
Järnväg	Hela landet	Teletransmissionsanläggning
Väg	Hela landet	Elväg, pilotsträcka
Väg	E22	E22 Lösen–Jämjö
Järnväg	Dalabanan	Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1
Väg	E16	E16 Borlänge–Djurås
Väg	E45/Rv 70	E45/Rv 70 genom Mora steg 1–3
Väg	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Järnväg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning
Järnväg	Västkustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum
Väg	E4	E4 Ljungby–Toftanäs
Väg	Rv 25	Rv 25 Sjöatorp–Alvesta V (inklusive trafikplats)
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.
Väg	E4	E4 Salmis–Haparanda
Järnväg	Skånebanan	Åstorp–Hässleholm, 160 km/tim
Järnväg	Södra stambanan	Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår
Järnväg	Skånebanan	Kapacitetsåtgärder i Skåne
Järnväg	Södra stambanan	Lund (Högevall)–Flackarp, fyerspår
Järnväg	Västkustbanan	Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inklusive Romares väg)
Väg		Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur
Järnväg	Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan	Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan
Järnväg	Stockholms närområde	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana
Järnväg	Stockholms närområde	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)
Järnväg	Stockholm övrigt	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)
Järnväg	Stockholms närområde	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan
Järnväg	Mälarbanan	Tomtebodå–Kallhäll, ökad kapacitet
Järnväg	Stockholm övrigt	Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)
Väg	E18	E18 Danderyd–Arninge
Väg	E4	E4 Förbifart Stockholm
Väg	E4/E20	E4/E20 Tomtebodå–Bredäng, ITS
Sjöfart	901	Södertälje Sluss, Mälaren
Väg	Rv 56	Rv 56 Katrineholm–Bie
Väg	Rv 56	Rv 56 Bie–St Sundby (Alberga), Råta linjen
Järnväg	Värmlandsbanan	Laxå–Arvika, ökad kapacitet
Järnväg	Värmlandsbanan	Kil–Laxå, mötesstationer

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Väg	E4	E4 Sikeå–Gumboda mötesseparering
Väg	E4/E12	E4/E12 Umeå
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.
Väg	E4	E4 Sundsvall
Väg	Rv 56	Rv 56 Kvicksund–Västjädra
Väg	E18	E18 Köping–Västjädra, kapacitetsbrister
Järnväg	Göteborgs närområde	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv
Järnväg	Göteborgs närområde	Olskroken, Planskildhet
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning
Järnväg	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet järnväg
Väg	E20	E20 Förbi Skara
Väg	E20	E20 Förbi Vårgårda
Väg	E20	E20 Tollered–Alingsås
Väg	E20	E20 Vårgårda–Vara
Väg	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen
Väg	E6	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden
Väg	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet väg
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården mötesstation
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Degerön, dubbelspår, etapp 1
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår
Järnväg	Ostlänken	Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, del av nya stambanor
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Malmö
Järnväg	Malmbanan	ERTMS, Nord, Malmbanan
Väg	Skåne	Helsingborg cykelobjekt

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Väg	Skåne	Helsingborg, kollektivtrafik
Väg	Skåne	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)
Väg	Skåne	Malmö cykelobjekt
Väg	Skåne	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar)
Järnväg	Stockholm	Hagalund, tunnelbanestation
Väg	Stockholm	Stockholm, cykelobjekt
Väg	Göteborg	Göteborg cykelobjekt

3. Investeringar och åtgärder som får byggstartas 2022–2024, investeringar och åtgärder som får förberedas för byggstart 2025–2027 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder under planperioden 2022–2033

I tabell 2 nedan anges de investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor som Trafikverket får byggstarta 2022–2024, de investeringar och åtgärder som får förberedas för byggstart 2025–2027 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder som Trafikverket får planera för att genomföra under planperioden. Hur de olika objekten kvalificerar sig enligt byggstartssystemet bygger på det underlag som Trafikverket har lämnat till regeringen. Regeringen har i detta planbeslut gett betydande tillskott till ett antal objekt, exempelvis järnvägsprojekten Ostkustbanan etapp Gävle–Kringlan och Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm), som således kan tidigareläggas avsevärt jämfört med Trafikverkets förslag. Det ankommer på Trafikverket att snarast inkomma med förändringar i fråga om byggstartar föranledda av detta beslut.

I tabell 2 anges även de åtgärder som ingår i de s.k. storstadsavtalen som Sverigeförhandlingen har ingått överenskommelser om med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län. För dessa åtgärder är det inte regeringen som fattar beslut om byggstart.

Tabell 2. Investeringar och åtgärder som får byggstartas 2022–2024, investeringar och åtgärder som får förberedas för byggstart 2025–2027 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder under planperioden 2022–2033

(För de objekt som funnits med i tidigare plan och ännu inte har ett beslut om byggstart eller förberedelse för byggstart, och där regeringen nu utökat medelstilledningen i förhållande till Trafikverkets förslag, ska Trafikverket återkomma med förnyad bedömning om byggstart)

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Järnväg	Hela landet	FRMCS (Järnvägskommunikation ssystem) tunnel	x		
Järnväg	Hela landet	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikation ssystem)	x		
Väg	Rv 40	Rv 40 Nässjö–Eksjö	x		
Väg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö	x		
Sjöfart	763	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	x		
Väg	E10	E10, Avvakko– Lappeasuando	x		
Väg	E10	E10, Morjärv–Svartbyn	x		
Väg	E22	E22 Trafikplats Ideon	x		
Väg	E22	E22 Trafikplats Lund S	x		
Väg	E22	E22 Fjälkinge–Gualöv	x		
Järnväg	Stockholms närområde	Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder optimering	x		
Väg	Rv 56	Rv 56 Sala–Heby 2+1	x		
Väg	E45	E45 Tösse–Åmål	x		
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg– Åsbro, dubbelspår	x		
Väg	E22	E22 Ronneby Ö– Nättraby		x	
Järnväg	Bergslagsbanan	Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder		x	
Järnväg	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid		x	
Väg	E45	E45 Vattnäs–Trunna		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning		x	
Väg	E45	E45 Rengsjön–Älvros		x	
Järnväg	Mittbanan	Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder		x	

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Väg	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö		x	
Väg	Rv 26	Rv 26 Mullsjö–Slättäng		x	
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning		x	
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning		x	
Väg	E65	E65 Svedala–Böringe		x	
Väg	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn		x	
Järnväg	Stockholm övrigt	Hagalund, bangårdsombyggnad		x	
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar		x	
Sjöfart	511	Farled Södertälje– Landsort		x	
Väg	E4/E20	E4/E20 Hallunda– Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm		x	
Järnväg	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår		x	
Järnväg	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår		x	
Järnväg	Ostkustbana n	Uppsala, Plankorsningar		x	
Järnväg	Dalabanan	Heby Mötesspår		x	
Väg	E45	E45 Säffle–Valnäs		x	
Järnväg	Norrbotniaba nan	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg		x	
Väg	E4	E4 Gumboda– Grimsmark mötesseparering		x	
Järnväg	Ostkustbana n	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad		x	
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.		x	

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Järnväg	Mittbanan	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inklusive säkerhetshöjande åtgärder		x	
Väg	E20	E20 Förbi Mariestad		x	
Väg	E20	E20 Götene–Mariestad		x	
Järnväg	Västra stambanan	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår		x	
Sjöfart	161	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled		x	
Järnväg	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad		x	
Väg	Rv 50	Rv 50 Medevi–Brattebro (inklusive Nykyrka)		x	
Väg	E22	E22 Förbi Söderköping		x	
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Stockholm Gävle		x	
Järnväg	Hela landet	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikation ssystem)			x
Järnväg	Hela landet	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1			x
Järnväg	Hela landet	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 2			x
Järnväg	Hela landet	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 3			x
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Göteborg			x
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Boden Ånge			x
Järnväg	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana, mötesspår och hastig- hetshöjning (Etapp 1)			x

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Järnväg	Älmhult– Olofström	Sydostlänken (Älmhult– Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana			
Väg	E4	E4 Kongberget–Gnarps			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder			x
Järnväg	Västkust- banan	Halmstad C/bangård			x
Järnväg	Västkust- banan	Väröbacka Station ¹			x
Järnväg	Markaryds- banan	Markarydsbanan/Knäred mötesspår			x
Järnväg	Mittbanan	Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder			x
Järnväg	Jönköping godsbangård –Vaggeryd	Värnamo–Jönköping/ Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet			x
Väg	E4	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält			x
Väg	Rv 26	Rv 26 Hedenstorp– Månseryd			
Väg	E22	E22 Förbi Bergkvara			x
Väg	E22	E22 Gladhammar– Verkeback			x
Väg	Rv 25	Rv 25 Nybro, Trafikplats Glasporten			x
Järnväg	Södra stambanan	Alvesta, triangelspår			x
Järnväg	Kust-till- kustbanan	Räppe, ny station			x
Järnväg	Kust-till- kustbanan	Kust-till-kustbanan, Dubbspår Växjö– Räppe (etapp 1 av dubbspår Växjö– Alvesta)			x

¹ Förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter.

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Väg	E10	E10 Kauppinen–Kiruna mötesseparering			x
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)			x
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Kiruna– Riksgränsen Stax 32,5 ton			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Svappavaara –Kiruna Stax 32,5 ton			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Murjek, förlängning mötesstation			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Harrträsk, förlängning mötesstation			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Näsberg, förlängning mötesstation			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Nuortikon, förlängning mötesstation			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Boden– Gällivare, stängsel och viltpassager			x
Järnväg	Norrbotniaba nan	Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg			x
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Sävastklingen– Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår			x
Järnväg	Malmbanan	Kiruna ny järnvägsstation, alternativ Väst till nya centrum ²			x
Järnväg	Skånebanan	Hässleholm– Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet			x

² Förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter.

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Järnväg	Södra stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58			x
Järnväg	Västkustbanan	Maria–Helsingborg C, dubbelspår			
Väg	E4/E18	E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E4	Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk			x
Väg	E20	Trafikplats Hovsjö			x
Väg	Mälaren/ Rv 55	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro			x
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)			
Väg	E4	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta ³			x
Väg	E18	E18 Valnäs–Riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv. Ombyggnad 2+1			x
Väg	E4	E4 Broänge–Daglösten mötesseparering			x
Väg	E4	E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering			x
Väg	E4	E4 förbifart Skellefteå			x
Järnväg	Ådalsbanan	Ådalsbanan, Västerasby vändslinga			x
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen			x
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet			
Sjöfart	955	Vänernsjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv			x

³ Förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter.

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Väg	E45	Järnvågen med överdäckning av E45 ⁴			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi bangårdsombyggnad			x
Järnväg		Hässleholm–Lund, del av nya stambanor			x
Järnväg	Kust-till-kustbanan	Göteborg–Borås, del av nya stambanor			x
Järnväg	Hela landet	Nya stambanor, utredning för kvarstående etapper			
Järnväg	Hela landet	ERTMS vidareutveckling	Inte aktuell för byggstartsbeslut		
Storstadsförhandling					
Väg	Göteborg	Göteborg, Citybuss Backa-stråket	x		
Väg	Göteborg	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	x		
Järnväg	Göteborg	Göteborg, Spårväg Brunnsbo–Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	x		
Järnväg	Malmö	Malmöpendeln Lommabanan – etapp 2, samfinansiering		x	
Järnväg	Stockholm	Älvsjö–Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer		x	
Järnväg	Stockholm	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer			x
Järnväg	Stockholm	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik			x

⁴ Förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter.

4. Prioriterade utredningar

Trafikverket ska fortsätta att utreda de stråk, noder eller motsvarande som beskrivs nedan. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

- a) Stångådals- och Tjustbanorna. Banornas funktion för regional utveckling.
- b) Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet.
- c) Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning
- d) Digitalisering av sjöfart.
- e) Stockholm C och Tomtebodas bangård, kapacitet m.m.
- f) Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör.
- g) Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda.
- h) Förutsättningarna för deelektrifiering, dvs. elektrifiering (exempelvis med vätgaståg), på delar av oelektrifierade banor som t.ex. Inlandsbanan eller Stångådalsbanan.



Infrastrukturdepartementet

Sammanställning i enlighet med 6 kap. 16 § miljöbalken

I denna bilaga redovisas hur kraven i 6 kap. 16 § miljöbalken har beaktats inför regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Regeringen uppdrog den 23 juni 2021 åt Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2022–2033. I uppdraget angav regeringen att Trafikverket skulle tillämpa 6 kap. miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas samt att miljöeffekter därvid skulle identifieras, beskrivas och bedömas.

Som en del av åtgärdsplaneringen har en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. 3 § miljöbalken genomförts. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket har tagit fram utgör en bilaga till Trafikverkets förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (I2021/02884).

Enligt 6 kap. 9 § miljöbalken ska det bl.a. ges tillfälle att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och därefter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och förslaget till plan eller program. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen eller programmet antas eller läggs till grund för reglering. Trafikverket genomförde samråd om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning med berörda aktörer under sommaren 2021. Trafikverket redovisade uppdraget att ta fram ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan den 30 november 2021. Samtidigt skickades

förslaget ut på remiss med svarstid senast den 28 februari 2022. Möjligheter att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen har funnits i samband med att planförslaget remitterades.

I ett beslut att anta en plan eller ett program, som omfattas av kravet på strategisk miljöbedömning, eller i en särskild handling i anslutning till beslutet ska det enligt 6 kap. 16 § miljöbalken finnas en redovisning av

- hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
- hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
- skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts, och
- vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.

Integrering av miljöaspekter

Den strategiska miljöbedömningen inleddes samtidigt som Trafikverkets förberedande arbete med att ta fram ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Under miljöbedömningen har Trafikverket tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver planförslagets väntade miljöeffekter. Utgångspunkter för planeringen har varit de transportpolitiska målen, riksdagens beslut med anledning av propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) samt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till plan.

Miljöbedömningen har varit ett verktyg för att planförslaget ska leva upp till miljöbalkens krav och bidra till miljömål och ett framtida transportsystem som passar in i ett hållbart samhälle.

Miljöbedömningen har enligt Trafikverket varit en delvis integrerad och samtidigt självständig del av planeringsprocessen. Miljöbedömningen och planförslaget har tagits fram parallellt och iterativt, och genom miljöbedömningen har brister, potentialer och möjliga synergier kunnat identifieras inför framtagandet av planförslaget. Den kunskapen kommer

också att kunna läggas till grund för prioritering av åtgärder i myndighetens kommande verksamhetsplaner.

Beaktande av miljökonsekvensbeskrivning och synpunkter från samråd

Trafikverket har genomfört en strategisk miljöbedömning med syfte att integrera miljöfrågor i planeringen för att främja en hållbar utveckling. Miljöbedömningen inleddes samtidigt som Trafikverkets förberedande arbete med att ta fram underlag för åtgärdsplaneringen. Arbetet har därefter skett i en iterativ process med åtgärdsplaneringen, där ny information om planförslaget har tillförts miljöbedömningen och resultatet av bedömningarna har blivit underlag i framtagandet av förslaget till plan.

Trafikverket har i framtagandet av förslaget till nationell plan samrått med andra berörda statliga myndigheter samt fört dialog med länsplaneupprättarna och andra berörda aktörer. Trafikverket genomförde i maj och juni 2021 digitala dialoger med berörda parter på både nationell och regional nivå. Ytterligare ett samråd med statliga myndigheter genomfördes i oktober 2021. Yttranden och andra inspel har beaktats vid framtagandet av planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen har, tillsammans med inkomna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning och förslaget till plan, utgjort underlag till regeringens beslut om nationell plan. Miljökonsekvensbeskrivningen har i väsentliga delar beaktats, dels under Trafikverkets framtagande av förslaget till nationell plan, dels i regeringens beslut. Miljöeffektbedömningar av olika ramar och fördelning har av Trafikverket använts som stöd för prioriteringarna under arbetets gång. Som underlag till regeringens beslut har miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter även beaktats i de överväganden regeringen har gjort, som en del i en samlad bedömning av vilka ändringar som bör göras jämfört med Trafikverkets förslag.

Skälen till att planen antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden

Enligt miljöbalken ska en miljöbedömning innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs. Miljökonsekvensbeskrivningens

jämförelsealternativ beskriver en förväntad utveckling om planförslaget inte genomförs. Det har också, enligt Trafikverket, begränsat utrymmet att identifiera rimliga alternativ. Trafikverket har därför valt att analysera alternativ inom ramen för planförslaget, genom att identifiera var vägval eller möjligheter till alternativ kan överväga. Trafikverket har också genomfört kompletterande analyser som beslutsstöd inför regeringens fastställelse av planen.

Regeringen har, i den slutliga planen, gjort vissa förändringar jämfört med Trafikverkets planförslag och därvid omfördelat medel och bl.a. ökat satsningarna på sjöfart och cykling samtidigt som stora satsningar på järnvägen har kunnat behållas. Genom de omfördelningar av medel till olika investeringar, som regeringen har gjort i förhållande till Trafikverkets förslag, uppnås i större utsträckning än vad som varit fallet med Trafikverkets förslag, regeringens mål om bl.a. bostadsbyggande, förbättrade pendlingsmöjligheter och vidgade arbetsmarknadsregioner. Regeringens plan innehåller åtgärder som bidrar till klimatarbetet och planen leder till förbättrad tillgänglighet såväl regionalt som nationellt och internationellt, vilket har stor betydelse för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd.

Regeringens omfattande satsningar på infrastruktur i hela landet stödjer och förstärker bl.a. den pågående kraftiga industriutvecklingen som sker framför allt i norra Sverige, men även teknikutveckling och innovationer i andra delar av Sverige. Det kommer ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och regeringen skjuter till ytterligare medel jämfört med Trafikverkets planförslag för bl.a. utbyggnad av Norrbottenbanan delen Däva–Skellefteå, åtgärder på Luleå C, förstärkning av Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen och mellan Svappavaara–Kiruna för att möjliggöra högre axellaster samt vissa åtgärder på Stambanan genom övre Norrland. Regeringen lägger också till ett antal helt nya projekt på Malmbanan. Även i andra delar av Sverige satsar regeringen på järnväg, bl.a. på Sydostlänken.

Regeringen har avsatt medel för nyanskaffning av isbrytare för att möjliggöra sjötransporter året runt. Regeringen har också, jämfört med Trafikverkets förslag, lagt till objektet Mälaren/Rv 55 Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro, för att fortsatt underlätta för överflyttning av godstransporter till sjöfart. Utbyggnad av Ostkustbanan på delarna Gävle–Kringlan och fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) ger förutsättningar för att de

berörda kommunerna ska kunna fullfölja en omfattande nybyggnad av bostäder och nya bostadsområden med förbättrade pendlingsmöjligheter. Regeringen ger därför betydande tillskott till järnvägsprojekten Ostkustbanan etapp Gävle–Kringlan och Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) som således kan tidigareläggas avsevärt jämfört med Trafikverkets förslag.

Regeringen gör en betydande utökning av satsningarna på åtgärder i infrastrukturen för ökad och säker cykling, både längs det nationella stamvägnätet och genom samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna, utöver de åtgärder för cykling som redan ingår i olika vägprojekt. Även inom ramen för stadsmiljöavtalen finns stora möjligheter att genomföra åtgärder som ger goda förutsättningar för att infrastrukturen för cykling utformas trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykel.

Regeringen bedömer att den fastställda nationella planen, tillsammans med förslagen till länsplaner för regional transportinfrastruktur, bidrar till transportsystemets utveckling i enlighet med de transportpolitiska målen. Vid en samlad bedömning anser regeringen att fastställd plan utformats på ett lämpligt sätt.

Åtgärder för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför

Enligt miljöbalken ska de åtgärder redovisas som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. Vidare ska den beslutande myndigheten, när planen har antagits, skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet faktiskt medför. Detta ska göras för att myndigheten tidigt ska få kännedom om sådan betydande miljöpåverkan som tidigare inte har identifierats så att lämpliga åtgärder för avhjälpande kan vidtas.

Övervakning och uppföljning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av den nationella planen för transportinfrastruktur medför sker inom ramen för Trafikverkets befintliga uppföljningsstrukturer. Trafikverket har en omfattande ordinarie uppföljning av såväl transportsystemets tillstånd och utveckling som verksamheten. Den innefattar sådan data och information som är relevant för uppföljning av miljöpåverkan. Trafikverkets miljöarbete delas in i följande prioriterade miljöområden:

klimat och energi, luftkvalitet, buller och vibrationer, aktivt resande, landskap, vatten, material och kemiska produkter samt förorenade områden och masshantering. Uppföljning sker inom alla dessa områden. Redovisningen av uppföljningen finns bl.a. i Trafikverkets årsredovisning, Trafikverkets årliga miljörapport och i Trafikverkets uppföljning av sina leveranskvaliteter, vilka samtliga redovisas för bl.a. regeringen. För uppföljningen har Trafikverket flera interna stödsystem till hjälp med uppgifter om transportsystemet och den statliga infrastrukturen. Denna typ av data används även till andra myndigheters uppföljning av transportsystemet eller miljötilståndet i allmänhet, såsom miljömålsuppföljning och uppföljning av de transportpolitiska målen.