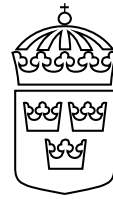


# Regeringens skrivelse

## 2021/22:261



Nationell planering för transportinfrastrukturen  
2022–2033

Skr.  
2021/22:261

---

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 7 juni 2022

*Magdalena Andersson*

*Tomas Eneroth*  
(Infrastrukturdepartementet)

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Vidare lämnar regeringen i skrivelsen en redogörelse för hur ett antal tillkännagivanden som riksdagen har riktat till regeringen, bl.a. med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, har omhändertagits.

## Innehållsförteckning

1	Framtidens infrastruktur.....	3
2	Bakgrund, utgångspunkter och ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen.....	4
2.1	Bakgrund.....	4
2.2	Ekonomiska ramar.....	6
2.3	Kostnadskontroll.....	7
3	Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen perioden 2022–2033.....	8
3.1	Forskning och innovation.....	8
3.2	Krisberedskap och civilt försvar.....	9
3.3	Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur.....	9
3.3.1	Vidmakthållande av järnvägar.....	10
3.3.2	Vidmakthållande av vägar.....	10
3.4	Utveckling av transportsystemet.....	11
3.4.1	Trimnings- och miljöåtgärder.....	11
3.4.2	Stadsmiljöavtal.....	12
3.4.3	Namngivna objekt med en kostnad över 100 miljoner kronor.....	13
3.4.4	Räntor och amorteringar.....	17
3.4.5	Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.....	17
3.4.6	Övrig utveckling.....	17
3.5	Effekter av regeringens satsningar.....	19
4	Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	21
5	Uppföljning.....	22
5.1	Nationella planen.....	22
5.2	Länsplanerna.....	23
6	Riksdagens tillkännagivanden.....	23
6.1	Regional samverkan.....	24
6.2	Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur.....	25
6.3	Översyn av väglagen.....	26
6.4	Nya isbrytare.....	27
6.5	Projektet Stockholm–Oslo.....	27
Bilaga 1	Större investeringar och prioriterade utredningar.....	28
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde Klicka här för att ange datum.....	38

Regeringen fastställde genom beslut den 7 juni 2022 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. I denna skrivelse redogör regeringen för planeringsarbetet och innehållet i regeringens beslut.

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. 2020/2021:409).

En utbyggd infrastruktur är viktig för regional utveckling och för jobben. Infrastrukturatsningar kan bidra till ett starkare samhälle, fler bostäder, förbättrade pendlingsmöjligheter och klimatsmarta transportlösningar. Infrastruktur-

investeringar 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.

Den av regeringen fastställda 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.

## 2 Bakgrund, utgångspunkter och ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen

### 2.1 Bakgrund

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. Vidare gav regeringen den 23 juni 2021 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 byggstarter, 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 företagsetableringar 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 lämnade Trafikverket sitt 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 redovisade Trafikverket även sin syn på behovet av åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap och då ytterst krig inom transportområdet (I2021/03064). Samma dag redovisade Trafikverket dessutom uppdraget att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län (I2021/02967) samt 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 omkring 500 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 remissyttrandena utgjorde 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 miljökonsekvensbeskrivning m.m. utgjorde 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.

## 2.2 Ekonomiska ramar

Ekonomiska ramar och kostnader i regeringens fastställelsebeslut 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 infrastruktur-satsningar till 881 miljarder kronor.

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 infrastruktur-åtgärder 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.

### 2.3 Kostnadskontroll

En bättre kostnadskontroll för åtgärder i infrastrukturen måste uppnås. Det är viktigt att de medel som staten avsätter för infrastrukturområdet 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 fattades 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 kostnadskontroll 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.

Därutöver anser regeringen att Trafikverkets arbete med kostnads kontroll behöver granskas och följas för att förbättra myndighetens rutiner och arbetssätt för att skärpa kostnadskontrollen.

## 3 Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen perioden 2022–2033

### 3.1 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 anslaget 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.

### 3.2 Krisberedskap och civilt försvar

Det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetskydd, 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 närområde 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, antagolistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig. Behovet av insatser i transportinfrastrukturen kan också ha förändrats, vilket behöver beaktas i Trafikverkets 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 anslaget 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 totalförsvaret hanteras inom ramen för ordinarie budgetprocess.

### 3.3 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 upphandlingsunderlag för baskontrakten utvecklas. Trafikverket bör vidta fortsatta åtgärder för att motverka obalanserad budgivning och kostnadsökningar, främja konkurrensen och utveckla arbetssätt och systemstöd som möjliggör en mer komplett informationsinsamling om väg- och järnvägsanläggningens 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.

### **3.3.1 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 i avsnitt 3.1 ovan. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg med intäkter från banavgifter. Dessa beräknas under planperioden uppgå till 26,9 miljarder kronor.

### **3.3.2 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 i avsnitt 3.1 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 mångas vardag. Behoven av underhållsåtgärder är stora på alla typer av vägar. Även på det lågtrafikerade vägnätet, vilket ofta utgörs av gamla vägar som inte har 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.

## 3.4 Utveckling av transportsystemet

### 3.4.1 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 totalkostnad 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 hastighets-sänkningar 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 re-

sultaten 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.

### **3.4.2 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 Med 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 för att kunna dra slutsatser om hur stödet bör utvecklas framåt.

### 3.4.3 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 den nu fastställda planen tilldelas de namngivna objekten innebär stora satsningar på prioriterade objekt i hela landet.

De namngivna objekt som ingår i planen redovisas i *bilagan*. 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 har regeringen i fastställelsebeslutet gjort 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.

- Skr. 2021/22:261
- 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 programorganisationen 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, arbetsätt 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 ges i planbeslutet i uppdrag 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 kostnads kontroll. 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 provning och tillsyn enligt miljöbalken i samband med tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken, kan ersättning inte lämnas också enligt den nya förordningen.

Regeringen har i den nationella planen fastställt en rätt till ersättning för länsstyrelsernas arbete med följande infrastrukturobjekt och till angivet maxbelopp.

**Tabell 3.1 Maxbelopp per infrastrukturobjekt**

<b>Infrastrukturobjekt</b>	<b>Maxbelopp</b>
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

### 3.4.4 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.

### 3.4.5 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.

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

### 3.4.6 Övrig utveckling

#### Planering, stöd och myndighetsutövning

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

Som angetts inledningsvis anser regeringen att Trafikverkets arbete med kostnadskontroll behöver granskas och följas för att förbättra myndighetens 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 *bilagan*.

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 ojämnställd. 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 den nya 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 prägla 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.

### **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.

Regeringens plan bidrar sammantaget till att öka tillgängligheten för medborgare och näringsliv, såväl regionalt, nationellt som internationellt, vilket har stor betydelse för Sveriges konkurrenskraft, ekonomiska utveckling och välfärd. Planen skapar jobb, bidrar 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. Planen bidrar också till att uppnå regeringens mål om bl.a. bostadsmarknaden och större arbetsmarknadsregioner.

Regeringen genomför omfattande förstärkningar av kapaciteten i järnvägssystemet, exempelvis en utbyggnad av Ostkustbanan på delarna Gävle–Kringlan och fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm). Det ger förutsättningar för att de berörda kommunerna ska kunna fullfölja överenskommelser om 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 betydande utökningar av de statliga medlen för Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana, för dubbelspår Maria–Helsingborg C och för högre kapacitet på Västra stambanan Laxå–Alingsås. Regeringen har också lagt till helt nya järnvägsobjekt, som Kust-till-kustbanan dubbelspår Växjö–Räppe, (etapp 1 av dubbelspår Växjö–Alvesta) som genom att förbättra pendlingsmöjligheterna kan bidra till större arbetsmarknadsregioner, och kapacitetshöjande åtgärder på Mittbanan Östersund–Storlien, till gagn för näringslivet och inte minst besöksnäringen.

Genom att samtliga etapper av de nya stambanorna ingår i planen förverkligar regeringen målsättningen om regional utveckling och stadsutveckling, bostadsbyggande och vidgade arbetsmarknadsregioner. I planen ingår etapperna Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt planläggning för kvarstående etapper på de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping till ett belopp av 104 miljarder kronor under planperioden.

Genom infrastrukturinvesteringarna i planen skapas jobb, samtidigt som det ger goda förutsättningar för näringslivet att utveckla och exportera svensk teknik som ett led i den gröna industriella revolutionen. Regeringens omfattande satsningar på infrastruktur i hela landet stöder och förstärker bl.a. den pågående kraftiga industriutveckling som sker framför allt i norra Sverige, men även teknikutveckling och innovation i andra delar av Sverige. Det kommer att ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och regeringen skjuter till ytterligare medel jämfört med Trafikverkets planförslag för bl.a. utbyggnad av Norrbotniabanan delen Dåva–Skellefteå, åtgärder på Luleå C, förstärkning av Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen samt mellan Svappavaara och 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, t.ex. förlängning av flera mötesstationer, men också stängsel-system och passager för ren och vilt på delen mellan Boden och Gällivare.

Regeringen tillskjuter även medel till E4 Förbifart Skellefteå, en åtgärd som är något som särskilt efterfrågas av näringslivet samtidigt som det förbättrar både boendemiljön och trafiksäkerheten i Skellefteå. Regeringen ökar även drift- och underhållsbidraget till Inlandsbanan.

Regeringen har avsatt medel för nyanskaffning av isbrytare för att möjliggöra sjötransporter året runt och har också lagt till objektet Mälaren/Rv 55 Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro, för att fortsatt underlätta för överflyttning av godstransporter till sjöfart. Därutöver innebär planen att tidigare planerade åtgärder kan fullföljas, bl.a. farledsfördjupningar i Göteborgs och Luleå hamnar som möjliggör mer djupgående fartyg samt uppgradering av slussarna i Trollhättan.

Regeringen ser ett fortsatt behov av att höja säkerhetsstandarden på vägarna. Några exempel på större investeringar för vilka regeringen tillskjutit ytterligare medel, utöver vad Trafikverket föreslagit, är E22 Ronneby Ö–Nättraby, E16 Borlänge–Djurås och Rv 26 Hedenstorp–Månseryd. Regeringen har även lagt till helt nya vägobjekt. Ombyggnad till mötesfri landsväg av E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten för person- och lastbilar. Objektet Rv 25 Nybro trafikplats Glasporten kommer att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt möjliggöra fortsatta exploateringar i verksamhetsområdet.

Inom medlen för trimnings- och miljöåtgärder avsätts pengar till flera särskilda pottor. Näringslivspotten, som introducerades i den förra nationella planen har blivit en viktig del i att stärka konkurrenskraften och främja näringslivets utveckling i hela landet. Möjligheten att samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder kommer fortsatt förkorta restiden på landsbygd och bidrar till att nå etappmålet för trafiksäkerheten. Den särskilda cykelpotten möjliggör fler åtgärder längs det statliga vägnätet, bl.a. genom samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder, vilket kan ha stor betydelse för att öka andelen som cyklar.

För att värna om framkomligheten på landsbygden och det lågtrafikerade vägnätet har regeringen gjort betydande satsningar på utökade medel till statsbidrag till enskild vägghållning, en miljard kronor mer än i föregående plan. Regeringen fortsätter också att stärka vägnätet för att kunna upplåta upp till 90 procent av de utpekade vägar som är viktigast för näringslivet för bärighetsklassen BK4 under planperioden.

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.

Att transporter och transportinfrastruktur fungerar är en nödvändig förutsättning för att viktiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas vid kriser. Det behövs en ökad motståndskraft och redundans inom transportområdet, och förmågan att hantera olika händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och krig behöver utvecklas. Planen bidrar i det arbetet.

Regeringen har i planbeslutet gett Trafikverket i uppdrag att intensifiera arbetet med att förbättra arbetssätt och metoder för att effektivisera

planeringen och genomförandet av både investeringar och väg- och järnvägsunderhåll i syfte att öka produktiviteten och minska kostnaderna, förbättra kostnadsprognoser och kostnadskontroll, särskilt i tidiga planeringsskedan, samt öka transparensen kring kostnadsökningar och orsakerna till dessa. Trafikverkets ansvar att under planperioden arbeta strategiskt för att förbättra den långsiktiga försörjningen av kompetens inom, för planens genomförande, kritiska personalkategorier tydliggörs. Genom att ytterligare granska av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll kan den också skärpas.

Regeringen har i beslutet fastställt en rätt till ersättning för länsstyrelsernas arbete med nya stambanor, Norrbotniabanan samt Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm) Därigenom underlättas genomförandet av projekt och risken att de försenas förhindras.

## 4 Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen har fastställt 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.

**Tabell 4.1 Ekonomiska ramar 2022–2033**

Län	Ramar
Stockholms län	9 832 miljoner kronor
Uppsala län	1 901 miljoner kronor
Södermanlands län	1 148 miljoner kronor
Östergötlands län	1 680 miljoner kronor
Jönköpings län	1 581 miljoner kronor
Kronobergs län	881 miljoner kronor
Kalmar län	1 068 miljoner kronor
Gotlands län	257 miljoner kronor
Blekinge län	610 miljoner kronor
Skåne län	5 095 miljoner kronor
Hallands län	1 364 miljoner kronor
Västra Götalands län	7 339 miljoner kronor
Värmlands län	1 151 miljoner kronor
Örebro län	1 181 miljoner kronor
Västmanlands län	949 miljoner kronor
Dalarnas län	1 294 miljoner kronor

Län	Ramar
Gävleborgs län	1 093 miljoner kronor
Västernorrlands län	1 020 miljoner kronor
Jämtlands län	598 miljoner kronor
Västerbottens län	1 054 miljoner kronor
Norrbottnens län	931 miljoner kronor

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.

## 5 Uppföljning

### 5.1 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* i fastställelsebeslutet 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 vidtagits under året för att effektivisera verksamheten för investeringar och vidmakthållande.
- Åtgärder som 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.

## 5.2 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.

## 6 Riksdagens tillkännagivanden

Nedan redogörs för hur vissa av riksdagens tillkännagivanden med anledning av regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278, bet. 2018/19:TU5, skr. 2018/19:176), regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen (skr. 2018/19:76, bet. 2018/19:TU18, rskr. 2018/19:277) samt med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2021/21:TU16, rskr. 2021/409) har omhändertagits av regeringen.

## 6.1 Regional samverkan

Riksdagen har tillkännaggett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar (bet. 2018/19:TU5 punkt 21, rskr. 2018/19:176).

I propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) redogjorde regeringen för sin bedömning att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras och att en förutsättning är att det finns en samsyn mellan de olika nivåerna om de övergripande mål-sättningarna med planeringen, samt att roller och ansvar är väl definierade.

Boverket publicerade, på regeringens uppdrag, under 2020 en ny nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av gods-transporter som är riktad till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen.

Den 25 juni 2020 uppdrog regeringen åt Trafikverket m.fl. att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod. I uppdraget betonar regeringen att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen i stort samt att nära kopplingar finns till annan infrastrukturplanering som större hamnar och flygplatser, stadsutveckling och bostadsplanering. Trafikverket skulle därför beskriva hur samordning med annan fysisk planering på lokal och regional nivå kommer att hanteras i den fortsatta planeringen. I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) gjorde regeringen förtydliganden om regional samverkan och slog bl.a. fast att Trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. Vidare konstaterade regeringen att ett arbetssätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt för att tillsammans nå önskad effekt, inte minst när det gäller lokaliserings- och markanvändningsfrågor. Regeringen anförde också att Trafikverket i samhällsplaneringen ska säkra att den statliga transportinfrastrukturen utformas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag.

I sitt beslut om nationell plan för perioden 2022–2033 anger regeringen att Trafikverket ska samverka med kommuner och regioner och även medverka i genomförandet av det regionala utvecklingsarbetet, inom ramen för utvecklingen av såväl de nya stambanorna som andra objekt, genom väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande.

Vidare gav regeringen den 29 april 2021 Statskontoret i uppdrag att utvärdera förhandlingsuppdrag som metod att lösa stora samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. Statskontoret ska redovisa uppdraget senast den 6 augusti 2022.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar är slutbehandlat.



## 6.2 Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur

Skr. 2021/22:261

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om tillämpningen av fyrstegsprincipen (skr. 2018/19:76, bet. 2018/19:TU18 punkt 1, rskr. 2018/19:277).

Trafikverket har genomfört ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller arbets sätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier (ÅVS) i enlighet med fyrstegsprincipen i linje med Riksrevisionens rekommendationer i granskningsrapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30). Regeringen har följt detta arbete.

Regeringen har i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserat att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Detta upprepas i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram det inriktningsunderlag som utgjort underlag för propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151). Regeringen anger i propositionen att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och att den är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska rammar och deras fördelning. Vidare gör regeringen förtydliganden om fyrstegsprincipen, bl.a. att statliga åtgärder enligt det första steget huvudsakligen är åtgärder som inte hanteras inom ramen för infrastrukturplaneringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Sådana åtgärder som kan påverka transportefterfrågan ger i stället förutsättningar för infrastrukturplaneringen.

Regeringen uppdrog den 23 juni 2021 åt Trafikverket att ta fram förslag till en ny nationell plan för 2022–2033. Av Trafikverkets förslag framgår att fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Principen är även inbyggd i den metodik som Trafikverket tillämpar för de förberedande studier som ligger till grund för föreslagna investeringar.

I den nationella planen för 2022–2033 konstaterar regeringen återigen att fyrstegsprincipen är vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och en viktig utgångspunkt för de ekonomiska ramarna och deras fördelning. Trafikverket ska fortsatt verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och, i vissa län, regional nivå.

Regeringen har vidare i Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2022 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 respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur och vilka som inte kan finansieras på detta sätt och skälen till detta.

Trafikverket har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet och Trafikanalys ska kontinuerligt följa Trafikverkets arbete. Regeringen tar löpande del av Trafikanalys redovisning och har inte sett behov av att återkomma med kompletterande regeringsuppdrag inom området.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen är slutbehandlat.

### 6.3 Översyn av väglagen

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3 punkt 3, rskr. 2020/21:162).

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 gav regeringen ett uppdrag till Trafikverket att utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Uppdraget redovisades den 11 januari 2021 i rapporten Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar? (TRV 2021/3614). Trafikverkets samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900) då det i många fall inte är en brist som ålegat Trafikverket att lösa. Rapporten visar även att det är mycket få fall där det på grund av väglagens regler inte varit möjligt att anlägga en cykelväg. Tvärtom visar undersökningen att det, i de fall som åtgärden inte har genomförts, till en övervägande del går att relatera till bristande finansiering eller prioritering.

Regeringens bedömning är att det redan i dag finns verktyg för att anlägga friliggande cykelvägar utan direkt anknytning till vägar avsedda för motortrafik. Kommuner ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet och det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden. I övrigt visar Trafikverkets rapport att det i övervägande fall är bristande finansiering och prioriteringar som varit hinder mot att projekt inte har förverkligats. I den nationella planen för perioden 2022–2033 har regeringen beslutat om utökade satsningar på cykelåtgärder och gett Trafikverket i uppdrag att fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs stamvägnätet. Av dessa medel ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder med upp till 50 procent. Genom förbättrade möjligheter till finansiering av cykelinfrastruktur ges regionerna även bättre förutsättning att prioritera och finansiera cykelvägar på det sätt som efterfrågas.

Mot bakgrund av det anförda ser regeringen inte något behov av att återkomma med något förslag om lagändringar och anser att riksdagens tillkännagivande att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik är slutbehandlat.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16 punkt 8, rskr. 2020/21:409).

I regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingår medel för investering i nya isbrytare.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. är slutbehandlat.

## 6.5 Projektet Stockholm–Oslo

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om projektet Stockholm–Oslo (prop. 2021/22:83, bet. 2021/22:TU9 punkt 4, rskr. 2021/22:229). Tillkännagivandet innebär att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheterna att etappvis utveckla stråket Stockholm–Oslo samt ge förslag på hur åtgärderna kan finansieras.

Regeringen gav den 7 juni 2022 Trafikverket i uppdrag att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla stråket Stockholm–Oslo samt ge förslag på hur åtgärderna kan finansieras. Samråd ska ske med berörda regioner och kommuner samt andra berörda aktörer. Valet av åtgärder ska ta sin utgångspunkt i de rekommendationer som Trafikverket redovisat i rapporten Utpekad bristanalys: Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider (publ. 2021:093). Det norska Samferdselsdepartementet har gett ett motsvarande uppdrag till Jernbanedirektoratet att sätta igång med vad de kallar en möjlighetsstudie, som ska redovisas den 1 oktober 2022, för att Jernbanedirektoratet därefter ska kunna ta ställning till om och i så fall hur ett eventuellt fortsatt arbete ska genomföras. Trafikverkets uppdrag ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 oktober 2022.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheterna att utveckla stråket Stockholm–Oslo samt ge förslag på finansiering av åtgärderna är slutbehandlat.

## Större investeringar och prioriterade utredningar

### Den nationella 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 under rubriken Prioriterade utredningar 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, se vidare nedan.

**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

Trafikslag	Järnvägsstråk/ Vägnummer/Farled	Objekt
Väg	Hela landet	Elvåg, 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
Järnväg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning
Järnväg	Väst kustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum
Väg	E4	E4 Ljungby–Toftanäs
Väg	Rv 25	Rv 25 Sjöatorp–Alvesta V (inklusive trafikplats)
Järnväg	Malm banan	Malm banan, bangårdsförlängningar m.m.
Väg	E4	E4 Salmis–Haparanda
Järnväg	Skåne banan	Åstorp–Hässleholm, 160 km/tim
Järnväg	Södra stambanan	Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår
Järnväg	Skåne banan	Kapacitetsåtgärder i Skåne
Järnväg	Södra stambanan	Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspar
Järnväg	Väst kustbanan	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	Tomtebodaväg–Kallhäll, ökad kapacitet
Järnväg	Stockholm övrigt	Tvårsparväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)
Väg	E18	E18 Danderyd–Arninge
Väg	E4	E4 Förbifart Stockholm
Väg	E4/E20	E4/E20 Tomtebodaväg–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
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg

Trafikslag	Järnvägsstråk/ Vägnummer/Farled	Objekt
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 Tollerød–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
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

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 beslutet att fastställa den nationella planen för perioden 2022–2033 gett betydande tillskott till ett antal objekt, exempelvis järnvägsprojekten Ostkustbanan etapp Gävle–Kringlan och Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgräns 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 medelstillelningen i förhållande till Trafikverkets förslag, ska Trafikverket återkomma med förnyad bedömning om byggstart)

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022	2025	2028
			2024	2027	2033
Järnväg	Hela landet	FRMCS (Järnvägskommunikations- system) tunnel	x		
Järnväg	Hela landet	Förtätning av GSM-R (Järnvägs- kommunikationssystem)	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		

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022	2025	2028
			2024	2027	2033
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	
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	Ostkustbanan	Uppsala, Plankorsningar		x	
Järnväg	Dalabanan	Heby Mötesspår		x	
Väg	E45	E45 Säffle–Valnäs		x	
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg		x	



Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Väg	E4	E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad		x	
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.		x	
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 (Järnvägskommunikationssystem)			x
Järnväg	Hela landet	LTS; Övrigt stamnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1			x
Järnväg	Hela landet	LTS; Övrigt stamnät, åtgärder för långa godståg, etapp 2			x
Järnväg	Hela landet	LTS; Övrigt stamnät, 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 hastighetshöjning (Etapp1)			x
Järnväg	Älmhult– Olofström	Sydostlänken (Älmhult– Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana			
Väg	E4	E4 Kongberget–Gnarp			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder			x

Skr. 2021/22:261  
Bilaga

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022	2025	2028
			– 2024	– 2027	– 2033
Järnväg	Västkustbanan	Halmstad C/bangård			x
Järnväg	Västkustbanan	Väröbacka Station <sup>1</sup>			x
Järnväg	Markarydsbanan	Markarydsbanan/Knäred mötespår			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
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

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Boden–Gällivare, stängsel och viltpassager			x
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg			x
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår			x
Järnväg	Malmbanan	Kiruna ny järnvägsstation, alternativ Väst till nya centrum <sup>1</sup>			x
Järnväg	Skånebanan	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet			x
Järnväg	Södra stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58			x
Järnväg	Västkustbanan	Maria–Helsingborg C, dubbelspår			x
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)			x
Väg	E4	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta <sup>1</sup>			x
Väg	E18	E18 Valnäs–Riksgränsen, deletapp Töckfors–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, Västeraspy vändslinga			x
Järnväg	Norge/ Vänerbanan med Nordlänken	Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen			x
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet			x

Skr. 2021/22:261  
Bilaga

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2033
Sjöfart	955	Vänernsjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv			x
Väg	E45	Järnvågen med överdäckning av E45 <sup>1</sup>			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 Backastråket	x		
Väg	Göteborg	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	x		
Järnväg	Göteborg	Göteborg, Spårväg Brunnsbo–Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	x		
Järnväg	Malmö	Malmöpendeln Lommabanen – 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

<sup>1</sup>Förutsätter full extern finansiering av extern part/externa parter.

## Prioriterade utredningar

Enligt planbeslutet ska Trafikverket 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.

- Stångådals- och Tjustbanorna. Banornas funktion för regional utveckling.
- Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet.

- Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning.
- Digitalisering av sjöfart.
- 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.
- Förutsättningarna för deelektrifiering, dvs. elektrifiering (exempelvis med vätgaståg), på delar av oelektrifierade banor som t.ex. Inlandsbanan eller Stångådalsbanan.

Skr. 2021/22:261  
Bilaga

## Infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 juni 2022

Närvarande: statsminister Andersson, ordförande, och statsråden Johansson, Hallengren, Hultqvist, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Linde, Ekström, Strandhäll, Eneroth, Dahlgren, Ernkrans, Hallberg, Nordmark, Sätherberg, Thorwaldsson, Gustafsdotter, Axelsson Kihlblom, Elger, Farmanbar, Danielsson, Karkiainen

Föredragande: statsrådet Eneroth

---

Regeringen beslutar skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033