

2026-04-24
LI2023/00651
LI2023/00732
LI2023/01555
m.fl., se bilaga

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, beslut om byggstarter 2026–2028, beslut om förberedelse för byggstarter 2029–2031 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur 2026–2037

Regeringens beslut

Med upphävande av regeringens beslut den 7 juni 2022 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 den nämnda perioden (N2022/01294 m.fl.), ändrad genom regeringens beslut den 26 oktober 2023 (LI2023/03475) och den 13 februari 2025 (LI2023/01214 m.fl.), fastställer regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Från upphävandet undantas genomförande av åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen och de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 som Trafikverket har tecknat avtal om medfinansiering och förskottering och för vilka medel har betalats in till Trafikverket under 2026. Från upphävandet undantas även åtgärder avseende täckande av underskott för flygplatser som finansieras av medel på anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Fastställelsen gäller Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 med de omprioriteringar som framgår av detta beslut.

Den nationella planen är, i relevanta delar, en uppdatering av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som medlemsstaterna i Europeiska unionen efter samråd med berörda parter skulle offentliggöra senast den 16 december 2014 i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet). Dessutom är planen, i relevanta delar, en sådan regleringsåtgärd som enligt SERA-direktivet, regeringen i egenskap av behörig myndighet ska använda för att ge Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på sina infrastrukturtjänster, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt sänka nivån på tillträdesavgifter.

Planen utgör även den nationella genomförandeplan som avses i artikel 9 i kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem och den nationella genomförandeplan som avses i artikel 9 i kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i unionens järnvägssystem.

Riksdagen har beslutat om en ekonomisk ram och en planeringsram med anledning av regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Dessa ramar ska användas i enlighet med vad som anges i *bilaga 2–4*.

Trafikverket ska bedriva det planeringsarbete som krävs för ett genomförande av objekten under perioden 2026–2037 i enlighet med *bilaga 2* och *3*.

Regeringen ger Trafikverket de uppdrag som framgår av *bilaga 2*.

Regeringen beslutar vidare att Trafikverket får byggstarta de åtgärder som anges under perioden år 1–3 (2026–2028) i *bilaga 3* och att myndigheten får förbereda de åtgärder som anges under perioden år 4–6 (2029–2031) i *bilaga 3* för byggstart.

Regeringen fastställer dessutom de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för

perioden 2026–2037. De ekonomiska ramarna framgår av *bilaga 2*. Senast den 31 oktober 2026 ska regionalt utvecklingsansvarig aktör i respektive län (länsplaneupprättare) fastställa länsplanernas innehåll. Kopior på länsplanerna med tillhörande fastställelsebeslut ska därefter lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

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

Ärendet

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) och budgetpropositionen för 2025 (prop.2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2025/25:TU1, rskr. 2024/25:100). Propositionerna och riksdagens beslut utgjorde tillsammans med regeringens planeringsdirektiv som beslutades den 20 mars 2025 (LI2025/00640) förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

Regeringen gav den 2 maj 2024 Trafikverket i uppdrag att redovisa status för namngivna objekt som ingår i regeringens beslut den 7 juni 2022 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (LI2024/01015). 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 (2025–2027) och objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2028–2030). Trafikverket redovisade uppdraget den 13 juni 2024 (LI2024/01304) med kompletteringar den 31 oktober 2024 (LI2024/01680). Utifrån Trafikverkets redovisning fattade regeringen den 6 februari 2025 beslut om vilka objekt som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2025–2027) och vilka objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2028–2030) (LI2024/01680). Regeringen gav samtidigt Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förnyat underlag avseende vissa av objekten. Trafikverket redovisade det förnyade underlaget den 19 maj 2025 (LI2025/01018). Vidare gav regeringen den 20 mars 2025 Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2026–2028) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031) (LI2025/00644). Trafikverket redovisade uppdraget den 24 april 2025 (LI2025/00924).

Utifrån Trafikverkets redovisning fattade regeringen den 5 mars 2026 beslut om vilka objekt som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028) (LI2025/00924).

Den 19 september 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås (LI2024/01353, LI2024/01733). Trafikverket delredovisade uppdraget den 1 oktober 2024 och slutredovisade det den 16 december 2024 (LI2024/01846). Regeringen beslutade den 13 februari 2025 att ändra den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Ändringen innebar sammanfattningsvis att det objekt som i den nationella planen benämndes Göteborg–Borås, del av nya stambanor, och som Trafikverket hade regeringens uppdrag att planera för (LI2023/03474), utökades med de tillägg som är finansierade av externa parter i enlighet med det medfinansieringsavtal som tecknats mellan Trafikverket och övriga parter (LI2024/01846). Objektet omfattade därmed Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke. Vidare utgick enligt ändringen det namngivna objektet Elväg, pilotsträcka ur planen (LI2023/01214 m.fl.).

Regeringen gav den 26 oktober 2023 Trafikverket i uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (LI2023/03475). Regeringen beslutade samtidigt att ändra den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Ändringen innebar sammanfattningsvis att objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor och objektet Nya stambanor, utredning för kvarstående etapper, utgick ur planen. Vidare innebar ändringen att det nya objektet Hässleholm–Lund, två nya spår, togs in i planen, liksom ett antal nya åtgärder som Trafikverket hade beskrivit i rapporten Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (LI2023/02808). Åtgärdskostnaden för staten för objekten som i och med regeringens beslut togs in i planen får enligt beslutet inte överskrida de ekonomiska ramarna för det tidigare objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor.

Den 14 mars 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (LI2024/00654). Uppdraget innefattade tre deluppdrag vilka hittills har redovisats den 31 maj 2024, den 9 januari 2025 och den 31 maj 2025 (LI2024/01223).

Regeringen gav den 24 augusti 2023 Trafikverket i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägs- trafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet (LI2023/03037). Trafik- verket redovisade uppdraget den 12 februari 2024 (LI2024/00333) och inkom med uppföljande rapporteringar den 24 juni 2024 och 21 oktober 2024 (LI2024/00333).

Regeringen gav den 30 maj 2024 Trafikverket i uppdrag att redogöra för förbättringsåtgärder och utveckla en handlingsplan för effektivare vinter- väghållning (LI2024/01207). Trafikverket redovisade uppdraget den 6 november 2024 (LI2024/02068).

Den 6 mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser (LI2025/00546). Trafikverket redovisade uppdraget den 1 november 2025 (LI2025/01837).

Regeringen gav den 8 maj 2025 Trafikverket i uppdrag att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter (LI2025/00937). I uppdraget ingick även att lämna en årlig redovisning av genomförandet av arbetet med handlingsplanen. Trafikverket redovisade uppdraget den 1 december 2025 (LI2025/02044) och en första uppföljning av genomförandet den 1 april 2026 (LI2026/00675). Vidare gav regeringen den 8 maj 2025 Trafikverket i upp- drag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk (LI2025/00936). Trafik- verket redovisade uppdraget den 9 januari 2026 (LI2026/00038).

Regeringen beslutade den 28 maj 2025 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att ta fram en uppdragsbeskrivning för en strategisk svensk-dansk utredning (dir. 2025:54). En sådan strategisk utredning ska skapa samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050, och en gemensam syn på inriktningen för hur transportsystemet i Öresundsregionen ska fungera. Den särskilda utredaren redovisade upp- draget i betänkandet Öresundsförbindelser 2025 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete (SOU 2026:17).

Regeringen gav den 26 juni 2025 Trafikverket i uppdrag att redovisa hur myndigheten avser att arbeta med att utveckla och säkerställa effektiva trafik- flöden i Öresundsregionen samt om det finns förutsättningar för ett tidigare

färdigställande av kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne inom den nationella planen (LI2025/01305). Trafikverket redovisade uppdraget den 13 januari 2026 (LI2026/00152).

Den 10 oktober 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera kraven i EU:s reviderade förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (LI2024/01905). Trafikverket redovisade uppdraget den 28 februari 2025 (LI2025/00507).

Regeringen gav den 19 december 2024 Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet (LI2024/02410). Trafikverket redovisade uppdraget den 16 maj 2025 (LI2025/01015).

Regeringen gav den 13 februari 2025 Trafikverket i uppdrag att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347). Trafikverket redovisade uppdraget den 30 september 2025 (LI2025/01649).

Den 7 september 2023 fick en bokstavsutredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning främst i syfte att modernisera reglerna (LI2923/03119). Utredaren redovisade uppdraget den 30 juni 2024. Regeringen har utifrån utredarens förslag beslutat förordningen (2025:753) om statsbidrag till enskild väghållning, som trädde i kraft den 1 januari 2026, och då ersatte förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att ge en särskild utredare, som skulle fungera som samordnare, i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178). Samordnaren redovisade sitt uppdrag den 31 maj 2025 i betänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska väståndet (SOU 2025:67).

Regeringen beslutade den 19 juni 2025 att ge en särskild utredare i uppdrag att föreslå en ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar (dir. 2025:66). Utredaren redovisade uppdraget den 15 december 2025 i betänkandet Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120).

Regeringen gav den 18 september 2025 i uppdrag till en förhandlingsperson att omförhandla 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens Stockholmsdel samt klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län (LI2025/01573). Uppdraget redovisades den 18 november 2025 (I2025/01810).

Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Samma dag skickades förslaget ut på remiss. Därefter redovisade Trafikverket den 30 november 2025 en samlad effektbedömning som beskriver de effekter som uppstår av förslaget till nationell plan och de preliminära versionerna av länsplanerna på transportsystemet som helhet (LI2025/00640).

Under remissbehandlingen av Trafikverkets planförslag inkom drygt 500 yttranden. Yttrandena och en remissammanställning finns tillgängliga i Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Två remissmöten har hållits med regionföreträdare respektive med företrädare för näringsliv och civilsamhälle. Vidare har konsultation enligt lagen (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket genomförts med Sametinget (LI2025/01966).

Trafikverkets förslag samt övriga underlag i form av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m., redovisade uppdrag och status i fråga om byggstarter samt remissyttranden utgör underlag för regeringens beslut om fastställelse av dels nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 samt för vilka objekt som får byggstarta år 1–3 (2026–2028), vilka objekt som får förberedas för eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) samt övriga namngivna objekt som Trafikverket får börja att planera under planperioden, dels definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037.

Länsplaneupprättarna ansvarar för att, i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, upprätta och fastställa länsplanerna. Länsplaneupprättarna överlämnade i januari 2026 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/01642). Dessa förslag till planer samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar m.m. utgör underlag för regeringens beslut

om fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande
länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Gunilla Renbjer

Kopia till

Utrikesdepartementet/PG

Försvarsdepartementet/FP och UCF

Socialdepartementet/SOF

Finansdepartementet/BA, BSÄ, DIS, K, KO, SFÖ och SKA

Utbildningsdepartementet/F och UH

Klimat- och näringslivsdepartementet/BK, E, KL, ME, NIM och NM

Kulturdepartementet/KKM och SNA

Arbetsmarknadsdepartementet JÄM

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet/BB, DL, FJR, JL, RS, RUL,
SMF, SPN, TM och US

Försvarsmakten

Konjunkturinstitutet

Luftfartsverket

Sjöfartsverket

Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Trafikanalys

Transportstyrelsen

Länsstyrelsen i Blekinge län

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Gotlands län

Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Länsstyrelsen i Hallands län

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Jämtlands län

Länsstyrelsen i Kalmar län

Länsstyrelsen i Kronobergs län

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen i Värmlands län

Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen i Örebro län

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

Bilaga 1

Fortsättning diarienummer

LI2023/01727

LI2023/01909

LI2023/03141 (delvis)

LI2023/03282

LI2023/03367

LI2023/03424

LI2023/03790

LI2023/03914

LI2024/00475

LI2024/00499

LI2024/00554

LI2024/00634

LI2024/00720

LI2024/00764

LI2024/01400

LI2024/01601

LI2024/01656

LI2024/01828

LI2024/01844

LI2024/01969

LI2024/02177

LI2024/02321

LI2024/02328 (delvis)

LI2024/02334

LI2024/02451

LI2025/00173

LI2025/00366

LI2025/00394

LI2025/00416

LI2025/00781

LI2025/00924

LI2025/00933

LI2025/01018

LI2025/01282

LI2025/01516

LI2025/01587

LI2025/01642

LI2025/01723
LI2025/01810
LI2025/01843
LI2025/01932
LI2025/01934
LI2025/01966
LI2025/02045
LI2025/02224
LI2026/00003
LI2026/00005
LI2026/00062
LI2026/00139
LI2026/00186
LI2026/00201
LI2026/00272
LI2026/00499
LI2026/00792

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur

Innehåll

1. Inledning	3
2. Ekonomiska ramar och finansiering	5
3. Kostnadskontroll	6
4. Alternativ organisering och finansiering	9
5. Krisberedskap och totalförsvar	12
6. Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2026–2037	14
6.1 Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur	14
6.1.1 Vidmakthållande av väg	15
6.1.2 Vidmakthållande av järnväg.....	17
6.2 Utveckling av statlig transportinfrastruktur.....	18
6.2.1 Trimnings- och miljöåtgärder.....	18
6.2.2 Namngivna objekt med en kostnad över 150 miljoner kronor	22
6.2.3 Riskreserv	35
6.2.4 Forskning och innovation.....	37
6.2.5 Räntor och amorteringar.....	39
6.2.6 Ersättning avseende flygplatser	39
6.3 Övergripande frågor	40
6.3.1 Bärighetsklass 4 (BK4)	40
6.3.2 ERTMS.....	41
6.3.3 Rennäring	42
6.4 Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur	43
6.5 Uppföljning av nationella planen och länsplanerna	45

6.5.1 Nationella planen	45
6.5.2 Länsplanerna.....	46

1. Inledning

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 bygger på regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) med historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen i Sverige. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för att såväl öka Sveriges samlade konkurrenskraft och tillväxt som för att hela Sverige ska fungera. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning, och stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt. Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 bidrar sammantaget till att förbättra näringslivets förutsättningar och konkurrenskraft och till regional utveckling och landsbygdsutveckling. Vidare bidrar planen till att stärka totalförsvaret. Infrastrukturinvesteringar skapar dessutom potential för bostadsbyggande, vilket kräver en väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering.

Transportsektorn behöver utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen och infrastrukturplaneringen behöver beakta detta, t.ex. genom att möjliggöra utbyggnad av laddinfrastruktur, vägtransporter med längre och tyngre fordon och effektivare järnvägstransporter.

Behoven inom transportinfrastrukturen är stora och det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder och förvalta statens resurser så effektivt som möjligt. Det innebär att det befintliga transportsystemet ska vårdas och att underhållet av det prioriteras, men också att investeringar i ny infrastruktur ska göras där det behövs. Ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder ökar samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Dessutom behövs ett trafikslagsövergripande

perspektiv för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg och järnväg som sjö- och luftfart. Genom att på bästa sätt utnyttja varje trafikslags fördelar och ge dem förutsättningar för att komplettera varandra uppnås ett effektivt, tillgängligt och driftsäkert transportsystem.

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. I flera decennier har underhållet av vägar och järnvägar nedprioriterats och underhållsskulden har tillåtits växa. Underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver nu stärkas. Att vårda och underhålla existerande infrastruktur är därför en tydlig prioritering i planen. Den beslutade ökningen av de ekonomiska ramarna innebär att de medel som krävs för att upprätthålla transportinfrastrukturens funktion liksom ytterligare medel för att återta eftersatt underhåll har tillförts. Under planperioden kan hela det eftersatta underhållet avseende vägsystemet återtas och för järnväg så mycket som Trafikverket bedömer att det är möjligt att genomföra under den här perioden. Underhållsåtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas.

Samtidigt som ett utökat underhåll är prioriterat krävs det investeringar i ny och samhällsekonomiskt effektiv infrastruktur. Därför har även den ekonomiska ramen för utveckling av transportinfrastrukturen utökats. Förutsättningar för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter har prioriterats vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning. Vid prioritering av nya objekt i den nationella planen har samhällsekonomisk lönsamhet varit vägledande. Objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet, eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt har antingen omprövats och utgått eller behöver analyseras vidare. Regeringen anser att det även fortsättningsvis är viktigt att tillämpa ett arbetssätt där omprövning kan göras bl.a. genom hantering i byggstartssystemet. Trimningsåtgärder är fortsatt ett viktigt verktyg för kostnadseffektiva kapacitetsförbättringar för person- och godstrafik i det svenska transportsystemet. Person- och godstransporter över landsgränser har också stor betydelse för jobb och tillväxt samt regional

utveckling i och mellan de nordiska länderna. Även det försämrade säkerhetspolitiska läget är en faktor som ställer nya krav på transportinfrastrukturen.

Takten i införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, European Rail Traffic Management System (ERTMS) ökar, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet.

Lufftarten och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet förbättras. Luftfarten ska vara tillgänglig i hela landet och den är också central för samhällsviktiga transporter. Förbättringar i transportsystemet stärker sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer.

Transportinfrastrukturen behöver fortsätta att utvecklas med hänsyn till trafiksäkerhet i de olika trafikslagen och säkerhet i anläggningarna. Trafiksäkerhetsåtgärder ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen och ska ske utan omotiverade inskränkningar av framkomlighet eller transporteffektivitet.

Planen innebär förändringar i förhållande till det förslag som Trafikverket har lämnat, bl.a. gällande namngivna investeringar, där regeringen har gjort delvis andra bedömningar och prioriteringar än Trafikverket.

2. Ekonomiska ramar och finansiering

Ekonomiska ramar och kostnader i detta beslut är angivna i prisnivå 2025.

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2026–2037 uppgå till 1 171 miljarder kronor, uttryckt i 2025 års priser (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102)¹. Den ekonomiska ramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 210 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar och

¹ Jämfört med det underlag som låg till grund för fördelningen av den totala ramen mellan vidmakthållande och utveckling har vissa justeringar genomförts i samband med en översyn av anslagsstrukturen. Justeringarna har inneburit att vissa medel har omfördelats mellan anslagen för vidmakthållande respektive utveckling i budgetpropositionerna för 2025 och 2026. Konsekvensen av omfördelningarna är att i detta beslut finns dessa delar beskrivna där medlen numera finns uppförda.

- 607 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 av Trafikverket uppgå till 34,5 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. Beräkningen utgår från dagens nivåer på banavgifter. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt som under planperioden beräknas uppgå till 31,5 miljarder kronor, infrastrukturavgifter som beräknas uppgå till 1,7 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer som beräknas uppgå till 23,5 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 91 miljarder kronor tillföras planen på detta sätt under planperioden. Med denna tillkommande finansiering beräknas det totala beloppet för infrastruktursatsningar uppgå till ca 1 262 miljarder kronor under planperioden. Om de förvaltningskostnader som tidigare låg i de ekonomiska ramarna för den nationella planen men som nu har flyttats över till Trafikverkets förvaltningsanslag räknas in uppgår det totala beloppet till ca 1 321 miljarder kronor. Regeringen avser att återkomma till Trafikverket i fråga om ramar för alternativ finansiering genom medfinansiering och förskottering.

Infrastrukturprojekt som ingår i det s.k. transeuropeiska transportnätet TEN-T kan medfinansieras med EU-medel genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att svenska aktörer aktivt söker medfinansiering från fonden och att Trafikverkets strategiska arbete med detta bör utvecklas. Projekt som tilldelats medfinansiering för åtgärder på TEN-T genom FSE ska slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av EU-kommissionen. Då medlen för statlig transportinfrastruktur hanteras enligt principer för budgetering, redovisning och revision av de medel som Sverige betalar respektive mottar från EU och hanteras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen har beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5, rskr. 1994/95:67) utökar eventuell medfinansiering från EU till statlig infrastruktur inte den ekonomiska ramen.

3. Kostnadskontroll

Underhåll av och investeringar i transportinfrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt där så stor samhällsnytta som möjligt skapas inom en given ekonomisk ram. En bättre kostnadskontroll behöver därför uppnås.

Det är av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så väl underbyggda som möjligt och löpande förbättras, samt att projekten vid genomförande präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrids.

Systematiska kostnadsökningar i infrastrukturplaneringen är ett väl-dokumenterat problem för såväl drift och underhåll som investeringar. Om investeringar genomförs trots att de kostar mer än förutsett riskerar det bl.a. att snedvrیدا urvalet och utformningen av investeringar. Detsamma gäller om kostnader underskattas i tidiga skeden när investeringar först bedöms.

Trafikverket ska fortsatt verka för stärkt kostnadskontroll och hög effektivitet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet. Regeringen har tagit ett antal initiativ för att öka kostnadskontrollen, men bedömer att det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med att kostnader underskattas och för att motverka att projektens kostnader blir högre än nödvändigt. Effektivare projektgenomförande och säkrare kostnadsbedömningar är nödvändiga delar, men är ensamma inte tillräckliga. Regeringen gav därför Trafikverket i uppdrag att vid framtagandet av förslaget till nationell plan tydligare än tidigare redovisa vilka kriterier för prioritering, utformning och omprövning av objekt som myndigheten har använt, samt tydligare motivera varför en namngiven investering har valts framför en annan, i synnerhet när större avvikelser görs från hur en prioritering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet skulle se ut. Av uppdraget framgår också att objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas.

Ett viktigt verktyg för kostnadskontroll är systemet med byggstartsbeslut. Eftersom det är av största vikt att kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt har regeringens tillämpning av detta verktyg skärpts. När systemet med byggstartsrapportering infördes angav regeringen att syftet var att bl.a. skapa bättre möjligheter för att successivt ompröva enskilda åtgärders prioritet baserat på ändamål och kvalitet, i takt med att kunskaper om åtgärdernas faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas och tiden för genomförande närmar sig (prop. 2011/12:118). Regeringen kommer även fortsatt att aktivt använda sig av processen med byggstartsbeslut för att motverka stora kostnadsökningar i projekt.

Trafikverket har i sitt planförslag redovisat pågående och planerat arbete inom områdena kostnadsstyrning, kostnadskontroll och kostnadseffektivitet. Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga planeringsskeden anser regeringen, i likhet med Trafikverket, att objekt i den senare halvan av planperioden ska ses som utredningsobjekt, eller objekt under planering, och att definitiva beslut om genomförandet ska fattas först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp. Utvecklingsarbete pågår inom Trafikverket med målet att etablera ytterligare verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar, men även med förbättrade metoder kan inte alla kostnadsavvikelser förutses. Trafikverket har redovisat hur regeringens förslag om en central riskreserv för att hantera oväntade kostnadsfördyringar i namngivna objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen kan införas, se vidare avsnitt 6.2.3. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Trafikverket ska i kommande planrevideringar utforma objekt så att de åtgärder som ingår i objekten har ett mycket tydligt samband med varandra både planerings- och innehållsmässigt. I annat fall ska åtgärderna utgöra separata objekt och prövas var för sig.

Vid planeringen av såväl namngivna objekt i nationell plan och länsplaner som trimnings- och miljöåtgärder samt vidmakthållandeåtgärder ska Trafikverket tidigt identifiera vad som ska utgöra det grundutförande som faller inom statens kostnadsansvar, och vad som därmed ska anses utgöra tillägg som i så fall ska bekostas av annan part. Staten finansierar enklast möjliga lösning som löser kapacitetsbehov. Om kommuner eller regioner har andra önskemål är de möjliga att få genomförda i samarbete med Trafikverket om de betalar för såväl planering som merkostnad för tillkommande önskemål. I detta sammanhang bör Trafikverket också klargöra vad som är det övergripande syftet med respektive objekt. Regeringen bedömer att det är särskilt viktigt att Trafikverket tillser att ändamål och projektmål sätts så att de inte går utöver vad som krävs för att uppfylla ett objekts grundläggande syfte. Trafikverket ska senast den 30 oktober 2026 delredovisa hur myndigheten avser att implementera detta förtydligade arbetssätt till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och senast den 31 mars 2027 slutredovisa hur arbetssättet har implementerats till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

En förutsättning för att regeringen ska kunna ta ställning till kostnadsförändringar i objekt är att orsakerna till dem är väl beskrivna. Att kunna följa hur objekten utvecklas är också viktigt för lärande och kunskapsöverföring inom Trafikverket. Regeringen ger därför Trafikverket i uppdrag att införa ändringsloggar för kostnads- och innehållsförändringar för alla namngivna objekt i nationell plan och länsplaner. Ändringsloggarna ska uppdateras löpande under objektens gång och finnas tillgängliga i Trafikverket. Loggarna ska bl.a. kunna redovisas i samband med att Trafikverket lämnar förslag till byggstartsbeslut. Objekt som består av flera åtgärder eller delar ska i ändringsloggen redovisas på ett sådant sätt att de enskilda åtgärderna kan följas upp separat vad gäller kostnads- och innehållsförändringar. Trafikverket ska senast den 30 oktober 2026 delredovisa hur myndigheten avser att implementera arbetssättet med införande av ändringsloggar till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och senast den 31 mars 2027 slutredovisa hur arbetssättet har implementerats till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Trafikanalys har regeringens uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och ska årligen t.o.m. 2028 redovisa en beskrivning av problembilden med kostnadsökningar, en utvärdering av Trafikverkets arbete och en redogörelse för förbättringsområden (I2022/01644). Regeringen avser att fortsatt noga följa detta och vid behov vidta ytterligare åtgärder kring Trafikverkets arbete med kostnadskontroll.

Som ett led i arbetet för ökad transparens och bättre budgetdisciplin ingår förvaltningskostnader inte längre i de ekonomiska ramarna för den nationella planen. Finansieringen av dessa kostnader har från 2026 flyttats till Trafikverkets förvaltningsanslag (prop. 2025/26:1, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127).

4. Alternativ organisering och finansiering

Som en del i arbetet med att effektivisera planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur har regeringen i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) bl.a. aviserat avsikten att pröva alternativa former för att finansiera och organisera utvecklingen av transportinfrastrukturen. Detta ska ske under förutsättning att de kan leda till ett snabbare och mer kostnads-effektivt genomförande, eller att fler projekt kan genomföras inom en viss

tidsram än vad som annars hade varit fallet. Regeringen angav i propositionen att test bör genomföras med investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket under kommande planperiod, t.ex. genom upphandling genom offentlig privat samverkan (OPS) eller genomförande i bolagsform. Detta för att få jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg samt driftsformer.

Mot den bakgrunden beslutade regeringen den 19 juni 2025 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att föreslå en ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar (dir. 2025:66). Syftet med uppdraget var bl.a. att utreda hur detta skulle kunna implementeras i Sverige för att skapa förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar.

Utredaren redovisade uppdraget den 15 december 2025 i betänkandet Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120). I betänkandet föreslår utredaren hur alternativa genomförandeformer av statlig transportinfrastruktur kan tillämpas i Sverige, dels i bolagsform, dels som OPS.

Utredaren föreslår att ett nytt statligt ägt bolag bildas med ett av riksdagen fastställt samhällsuppdrag som omfattar ett helhetsansvar för att prioritera och genomföra byggprojekt inklusive projektering, byggande och förvaltning av statlig infrastruktur. Förslaget omfattar såväl statlig allmän väg som statlig järnväg. Utredaren bedömer att förslagen inte kräver författningsändringar. Betänkandet har remissbehandlats.

Bland annat med grund i remissinstansernas synpunkter har frågan om de legala förutsättningarna för genomförande av infrastruktur i bolagsform analyserats vidare inom Regeringskansliet. Analysen visar att det krävs ändringar i väglagen (1971:648) för att ett statligt ägt aktiebolag ska kunna handha väghållningen för statens räkning. Något beredningsunderlag för att nu föreslå sådana ändringar finns inte, och frågan bereds därför vidare i Regeringskansliet.

Trafikverket har i sitt planförslag beskrivit nio tänkbara objekt som skulle kunna genomföras i OPS-form. Utredaren bedömer att tillgängligt underlag ännu inte medger ett avgörande av vilka av de nio objekten som är lämpliga att genomföra som OPS och att fortsatta analyser behövs.

Det är fortsatt angeläget att kunna pröva alternativa former för att finansiera och organisera utvecklingen av transportinfrastrukturen. Regeringen avser därför att återkomma till Trafikverket med ett uppdrag om att fördjupa analyserna i syfte att skapa förutsättningar för OPS, bl.a. i förhållande till det ekonomiadministrativa regelverket.

Regeringen bedömer att följande åtgärder bör prövas för OPS:

- E4 Kongberget–Gnarp
- E4 Förbifart Skellefteå
- Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro, och
- Paket av utvalda vägåtgärder, exempelvis bärighetsåtgärder, med geografisk koppling.

Innan regeringens slutgiltiga ställningstagande bör det ha klargjorts att OPS förväntas leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande för åtgärden inklusive att nödvändiga marknadsförutsättningar föreligger. Därutöver krävs riksdagens godkännande.

Trafikverket har utrett möjligheter till en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå samt för att pröva en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket ser att sådana avgifter skulle kunna prövas som ett sätt att bidra till finansieringen. Trafikverkets samlade bedömning i sitt planförslag är att myndigheten ser behov av statligt engagemang i Malmbanan även framöver, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med nuvarande situation. Trafikverkets avsikt är att fortsätta dialogen med de berörda aktörerna, både med industrin och de externa parter som har uttryckt intresse för olika finansieringslösningar. I det ingår även att utreda behovet av vidare utveckling av järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå samt hur lämpliga åtgärder ska finansieras. En fortsatt dialog med de norska företrädarna Jernbanedirektoratet och Bane NOR är också en del av den utredningsprocessen. Regeringen ser positivt på att Trafikverket arbetar vidare med frågan och att Trafikverket fortsätter dialogen med berörda aktörer. Trafikverket ska särskilt undersöka förutsättningarna för en möjlig finansieringslösning med höjda banavgifter för åtgärder på sträckan Kiruna–Riksgränsen.

Trafikverket har vidare i sitt planförslag redogjort för hur framtida svenska intäkter från Öresundsbron, dvs. Svensk-Danska Broförbindelsens

SVEDAB AB (Svedab) utdelningsbara medel, skulle kunna användas för att stärka infrastrukturen i regionen, och då särskilt åtgärder som funktionsmässigt knyter an till Öresundsbron. Sju förslag utöver de som ingår i planförslaget listas av Trafikverket som möjliga åtgärder. Därmed skulle intäkter från Öresundspassager återföras till åtgärder som kommer dessa resenärer och transportörer till gagn även om Trafikverket föreslår en viss flexibilitet i definitionen av Öresundsregionen. Trafikverket redogör i sitt förslag för en överslagsmässig beräkning som Svedab har redovisat och som tyder på att det för åren 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på ca 1,2–1,4 miljarder kronor i 2024 års prisnivå, eller summerat ca 25 miljarder kronor till 2050. Regeringen anser att tillkommande åtgärder, med utgångspunkt i Trafikverkets förslag, kan vara ett bra sätt att använda ett framtida överskott som skulle vara värdeskapande för Öresundsregionen. Regeringen anser i likhet med Trafikverket att analyserna av lämpliga åtgärder och kostnader i flera fall behöver fördjupas. Det kan även finnas behov av att närmare analysera de juridiska förutsättningarna. Regeringen avser att arbeta vidare med frågan om möjligheten att använda dessa medel för infrastruktursatsningar. Regeringen avser även att tillsätta en förhandlingsperson med uppdrag att analysera vilka åtgärder som bör genomföras med en sådan finansiering, åtgärder som är såväl kostnadseffektiva i sin helhet och som ger bästa möjliga värdeskapande för Öresundsregionen.

5. Krisberedskap och totalförsvaret

Regeringen konstaterar i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) att det försämrade säkerhetspolitiska läget är en faktor som ställer nya krav på transportinfrastrukturen och att transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) uttalar regeringen att en prioriterad uppgift för verksamheterna inom det civila försvaret är att bidra till det militära försvarets förmåga vid höjd beredskap och ytterst i krig. Samtidigt betonas att Trafikverkets arbete med transportinfrastrukturen vid höjd beredskap och ytterst i krig är centralt. Sveriges medlemskap i Nato ställer även krav på Sverige att ha förmåga att stödja andra allierade på svenskt territorium. Medlemskapet i Nato medför bl.a. krav på transportinfrastruktur då Sverige givet landets militärgeografiska läge behöver säkerställa goda förutsättningar för militär rörlighet genom att

möjliggöra transitering av militära förband och genom förhandslagring av materiel.

Trafikverket har, i enlighet med regeringens uppdrag, i sitt planförslag beaktat totalförsvarets behov av transportinfrastruktur. Där ingår exempelvis behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst i krig samt att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd. Trafikverket har även under arbetet med planförslaget inhämtat synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten samt övriga berörda myndigheter i Sverige och i grannländerna.

Ett robust och väl fungerande transportsystem är väsentligt för att samhället ska fungera och ökar även förmågan att stå emot olika typer av störningar. I en krissituation, eller vid höjd beredskap och ytterst i krig är det väsentligt med tillgång till en fungerande transportinfrastruktur för att kunna säkerställa tillgång till försörjningsviktiga varor, inhemsk industriproduktion och totalförsvarets förmåga till förflyttning och tillhandahållande av värdlandsstöd samt skydd av civilbefolkningen. Det gäller inte minst statlig transportinfrastruktur och kan handla om bl.a. väl fungerande och underhållna vägar, järnvägar, gränsnära infrastruktur och anslutningar till hamnar och flygplatser.

Regeringen konstaterar att omvärldsläget inte har förbättrats och att säkerhetsläget i Sveriges närområde är allvarligt och sannolikt kommer att vara det under lång tid framöver. Under planperioden kommer det därför att vara viktigt att fortsätta arbeta med att stärka Sveriges krisberedskap och totalförsvaret. Ett väl underhållet och utbyggt transportinfrastruktursystem är värdefullt ur flera perspektiv och ökar robustheten i systemet och förmågan att stå emot olika typer av störningar oavsett orsak. Regeringens kraftiga satsningar på vidmakthållande av transportinfrastrukturen och arbetet med att återta eftersatt underhåll på såväl väg som järnväg är angelägna för totalförsvaret och för robustheten i hela transportsystemet.

Om störningar ändå uppstår är det viktigt med redundans i systemet men också att Trafikverket har en god förmåga att reparera och återställa infrastrukturens funktion. Även utvecklingsåtgärder, och då särskilt trimningsåtgärder som på ett effektivt sätt kan öka robusthet och flexibilitet i systemet genom att t.ex. bygga bort flaskhalsar, klimatsäkra anläggningar och

öka bärighet, kommer att bidra till krisberedskap och totalförsvarets behov. Trafikverket anger i sitt planförslag bl.a. att totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder samt att hänsyn ska tas till totalförsvarets behov av förbättrad tillförlitlighet och resiliens när trimningsåtgärderna ska beslutas och genomföras. Regeringen bedömer, i likhet med Trafikverket, att totalförsvaret är en viktig faktor att ta hänsyn till i Trafikverkets planering under planperioden. Även större namngivna objekt i länsplaner och i den nationella planen bidrar med ökad kapacitet och förbättrad redundans vilket är av betydelse för totalförsvaret. Regeringens ambition är tydlig, transportsystemet ska bli robustare, för en bättre fungerande trafik och för att möta människors och näringslivets behov i deras vardag, även i en krissituation, vid höjd beredskap och ytterst i krig.

I uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan angav regeringen att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste bedömas och finansieras i särskild ordning och att sådana objekt därför inte skulle ingå i förslaget. Sådana objekt hanteras i andra processer. I juni 2025 träffade samtliga riksdagspartier en blocköverskridande överenskommelse om att lånefinansiera 300 miljarder kronor för totalförsvaret under perioden 2026–2034. Av dessa får högst 50 miljarder kronor användas för investeringar i fysisk infrastruktur och lagerhållning av livsmedel, läkemedel och drivmedel som en del av det civila försvaret. En välfungerande och ändamålsenlig infrastruktur är central för att upprätthålla samhällets funktionalitet vid höjd beredskap och ytterst krig. Därför bedömer regeringen i propositionen 2026 års ekonomiska vårproposition – Förslag till riktlinjer (prop. 2025/26:100) att ca 30 miljarder kronor bör avsättas under perioden 2026–2034 för investeringar i transportinfrastruktur som är prioriterade för det militära försvaret, vilket också kan öka totalförsvarets förmåga.

6. Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2026–2037

Nedan redovisas hur de ekonomiska ramarna fördelas på olika åtgärder.

6.1 Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur

Drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar och järnvägar utgör en central del av att vidmakthålla infrastrukturen. Det är en grundläggande förutsättning för att säkra funktionen och tillförlitligheten i infrastrukturen

samt bidra till att tillgodose transportbehoven för såväl medborgare som näringsliv i hela landet. En väl fungerande transportinfrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. En väl fungerande och underhållen statlig infrastruktur är även en viktig förutsättning för totalförsvaret. Att vårda och underhålla existerande infrastruktur är därför en tydlig prioritering för regeringen. Transportinfrastrukturens ålder, slitage och ökade krav på robusthet gör att satsningar på vidmakthållande behöver öka.

Att underhålla befintliga vägar och järnvägar inklusive alla förutsättningskapande system som krävs för att dessa ska kunna nyttjas är generellt sett god resurshushållning. Det är samhällsekonomiskt lönsamt att vidta förebyggande underhållsåtgärder för att upprätthålla funktionalitet jämfört med dyrare felavhjälpande åtgärder. Med en infrastrukturanläggning i gott skick minskar andelen akuta fel och en högre andel av underhållsmedlen kan därmed läggas på planerat förebyggande underhåll. En väl underhållen och robust transportinfrastruktur kan på ett bättre sätt stå emot påfrestningar och minska sårbarheten i transportsystemet i olika krissituationer och från yttre påverkan som t.ex. klimatförändringar och extremväder. Det kan också vara av betydelse för Sveriges motståndskraft vid höjd beredskap och ytterst i krig. Trafikverket har i sitt planförslag bl.a. angett att totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder. Regeringen ställer sig bakom denna prioritering.

6.1.1 Vidmakthållande av väg

Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt bidrag för drift av enskilda vägar, uppgår till 354 miljarder kronor under planperioden. Detta innebär en kraftig ökning om 48 procent jämfört med föregående planperiod eller, justerat för flyttade förvaltningsmedel, en ökning med 53 procent.

Av medlen för vidmakthållande av vägnätet anser regeringen, i likhet med Trafikverket, att 283 miljarder kronor ska användas för drift och underhåll och 41 miljarder kronor användas för bärighetshöjande åtgärder och tjälsäkring, vilket bl.a. inkluderar 27 miljarder kronor för åtgärder för att öka stora delar av vägnätets bärighet till bärighetsklass BK4, se mer om regeringens satsningar på BK4 i avsnitt 6.3.1. Klimatanpassningsåtgärder genomförs för att öka robustheten mot bl.a. högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. Tjälsäkringsåtgärder är en viktig del i bärighets-

satsningen för att bidra till en förbättrad framkomlighet året runt för tung trafik.

Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 30 miljarder kronor användas för statsbidrag till enskild väghållning vilket motsvarar en ökning med närmare 1 miljard kronor per år jämfört med tidigare år. De enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och fyller en viktig funktion i transportsystemet. Många människor börjar eller slutar sin resa till jobb, utbildning, service eller fritidsaktiviteter via en enskild väg inte minst i landsbygderna. Det enskilda vägnätet har även betydelse för skogs- och jordbrukets produktions- och leveransförmåga samt för totalförsvaret i händelse av krig. De ökade medlen till vidmakthållande möjliggör att statsbidragen till enskild väghållning kan ökas.

Det statliga vägnätet är omfattande och har stor betydelse för att möjliggöra transporter och resor i mångas vardag. Vägnätet har en geografiskt stor spridning i landet och är väl utbyggt. Bilen är det dominerande transportmedlet. I landets landsbygder är vägnätet ofta den enda möjligheten till transporter såväl för de som bor där som för näringslivet, inte minst för gröna näringar och turism. Underhåll av det befintliga vägnätet är därför centralt för att upprätthålla tillgängligheten för medborgare och näringsliv i hela landet. Regeringen anser att Trafikverket vid planeringen av åtgärder behöver möta det underhållsbehov som finns på det statliga vägnätet för såväl de hög- som lågtrafikerade vägarna.

De ökade medlen för vidmakthållande skapar förutsättningar för att det eftersatta vägunderhållet ska kunna återtas under planperioden. Det innebär att vägnätets funktion kan säkerställas och att mindre resurser behöver användas till att avhjälpa akuta fel. Regeringen kommer att i samband med Trafikverkets årliga redovisning av de löpande underhållsplanerna granska att Trafikverket planerar och genomför åtgärder på ett sådant sätt att det eftersatta underhållet kommer att vara åtgärdat vid planperiodens slut. Av redovisningen ska särskilt framgå hur arbetet med att återta hela det eftersatta underhållet på vägnätet till 2037 fortskrider, bl.a. medelsförbrukning, andel återtaget underhåll, typ av åtgärder samt eventuella fokusområden.

Trafikverket redovisade i oktober 2024 ett regeringsuppdrag att redogöra för förbättringsåtgärder och utveckla en handlingsplan för effektivare vinterväg-

hållning av de statliga vägarna i syfte att säkerställa framkomligheten, tillförlitligheten och trafiksäkerheten i vägtrafiken. Regeringen kommer att fortsätta följa att Trafikverket utvecklar arbetet med vinterväghållning och genomför detta arbete i dialog och samverkan med branschen och övriga berörda aktörer.

6.1.2 Vidmakthållande av järnväg

Den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 210 miljarder kronor under planperioden varav 2,3 miljarder kronor fördelas till driftbidrag för Inlandsbanan. Driftbidraget för Inlandsbanan ska räknas upp på samma sätt som gäller för anslaget för vidmakthållande av järnväg. Utöver de 210 miljarder kronorna fördelas ca 5,5 miljarder kronor till järnvägsdriften av den fasta förbindelsen över Öresund under planperioden². Dessutom finansieras vidmakthållande av järnväg med intäkter från banavgifter. De beräknas under planperioden uppgå till 34,5 miljarder kronor.

Trafikverket har i sitt planförslag redovisat hur järnvägsunderhållet kan prioriteras. Regeringen ger under planperioden Trafikverket ekonomiska resurser motsvarande vad Trafikverket bedömer är genomförbart för att återta del av det eftersatta underhållet (ca 10 procent). Det eftersatta underhållet har byggts upp under lång tid och att återta det på kort tid skulle innebära stora inskränkningar i befintlig trafik. Det finns också en risk för att det skulle skapa arbetstoppar för entreprenörsbranschen med risk för kostnadsökningar och resursbrist. Trafikverket bedömer att stora delar av det eftersatta underhållet kan återtas under kommande planperioder genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Trafikverket driver tillsammans med branschen flera förbättringsinitiativ för att stärka den operativa förmågan och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Trafikverket bedömer att det givet vissa förutsättningar är möjligt att åtgärda det eftersatta underhållet inom järnvägssystemet till 2050.

Regeringen ser positivt på att Trafikverket nu har en långsiktig plan för att återta eftersatt underhåll på hela det statliga järnvägsnätet. Trafikverket ska löpande arbeta med effektivisering av underhåll; uppskattningar av hur

² Jämfört med det underlag som låg till grund för fördelningen av den totala ramen mellan vidmakthållande och utveckling har vissa justeringar genomförts i samband med en översyn av anslagsstrukturen. Justeringarna har inneburit att vissa medel har omfördelats mellan anslagen för vidmakthållande respektive utveckling i budgetpropositionerna för 2025 och 2026. Medel för järnvägsdriften av den fasta förbindelsen över Öresund är numera flyttade till vidmakthållande och är därför tillkommande jämfört med ramen för vidmakthållande.

snabbt det eftersatta underhållet kan återtas kan därför behöva revideras om teknikutveckling, effektivisering etc. medger en snabbare takt utan att möjligheterna att trafikera banorna påverkas i orimlig utsträckning. Regeringen kommer att i samband med Trafikverkets årliga redovisning av de löpande underhållsplanerna granska att Trafikverket planerar och genomför åtgärder på ett sådant sätt att det eftersatta underhållet är åtgärdat till 2050. Av den årliga redovisningen av de löpande underhållsplanerna ska särskilt framgå hur arbetet med att återta eftersatt underhåll på järnvägsnätet till 2037 fortskrider, bl.a. medelsförbrukning, andel återtaget underhåll, typ av åtgärder samt eventuella fokusområden.

Nuvarande arrangemang för tillträde till rangerbangårdar och möjlighet att rangera medför en konkurrensproblematik. Trafikverket har därför beslutat att planera och styra rangering och erbjuda detta som en tjänst till marknaden på konkurrensneutrala villkor. Regeringen ser positivt på detta arbete. De grundläggande tjänster som tillhandahålls av Trafikverket i nuläget på dessa trafikplatser är tillträde till rangerbangård och spår eller spårområde för tågbildning. Avgifter ska tas ut för de grundläggande tjänster som Trafikverket tillhandahåller med stöd av 9 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) och får enligt denna bestämmelse inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för de tilläggstjänster och extra tjänster som Trafikverket tillhandahåller, om Trafikverket är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

6.2 Utveckling av statlig transportinfrastruktur

6.2.1 Trimnings- och miljöåtgärder

Trimnings- och miljöåtgärder ökar i förhållande till förra planperioden med 13 miljarder kronor till 62,5 miljarder kronor under planperioden.

Trimnings- och miljöåtgärder omfattar trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet, bättre trafiksäkerhet och miljöåtgärder. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, och kan för en relativt liten kostnad och på relativt kort sikt skapa stora nyttor i form av ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt minskad miljöpåverkan.

Trimnings- och miljöåtgärder ska avse åtgärder med en total kostnad på högst 150 miljoner kronor, en höjning jämfört med den tidigare gränsen som var 100 miljoner kronor.

Exempel på trimningsåtgärder i vägsystemet är stigningskörväg och utökning av antal körväg, ombyggnad av korsningar, trafikplatser, nya eller utbyggda rastplatser samt åtgärder för trafikledning. Trimningsåtgärder kan även genomföras för att förbättra kollektivtrafiken genom välfungerande stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter. De kan också bidra till förbättrade förutsättningar för att cykla. Trimningsåtgärder i järnvägssystemet är exempelvis justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetshöjning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, teknikutveckling samt trafiklednings-, plankorsnings- och plattformåtgärder. Byggnation av ny järnväg kan ha långa ledtider, medan trimningsåtgärder på befintliga banor kan ge viktiga kapacitetsökningar på förhållandevis kort tid. Stödet till fordonsägare för att utrusta sina fordon med anledning av införandet av ERTMS ingår också i trimningsmedlen. Inom sjöfarten kan trimningsåtgärder vara förstärkt farledsutmärkning och muddring. För alla trafikslagen kan trimningsåtgärder också innebära tillgänglighetsanpassningar för exempelvis personer med funktionsnedsättning.

Trimningsåtgärder är ett effektivt sätt att öka trafiksäkerheten, på både väg- och järnvägsnätet. Regeringen ser positivt på att Trafikverket arbetar systematiskt med såväl denna typ av åtgärder som att effektiva åtgärder som bidrar till trafiksäkerheten bör prioriteras. På det statliga stamvägnätet kan åtgärderna exempelvis bestå av säkra sidoområden, poliskontrollplatser, räcken, mitträffling, underglidningsskydd för motorcyklister och åtgärder i korsningar. Trafiksäkerhetsåtgärder i det statliga järnvägssystemet kan exempelvis vara plankorsningsåtgärder, intrångsskydd, plattformåtgärder och kameraövervakning. Trafikverket har systematiskt arbetat med att öka säkerheten vid plankorsningar, vilket ligger i linje med regeringens ambition kring trafiksäkerhet. Denna typ av åtgärder minskar risken för att obehöriga beträder spårområdet, vilket minskar både olycksrisk och antalet suicidfall. Många åtgärder kan ha flera samverkande positiva effekter. Åtgärder kan ge nytta såväl för trafiksäkerhet som för framkomlighet eller miljön. Exempelvis kan stängsling i kombination med faunapassager ge minskad risk för påkörning av vilt och ren. I och med att gränsen för vad som räknas som trimningsåtgärder har höjts kan även mer omfattande åtgärder nu genomföras inom trimningskategorin. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår också i de namngivna objekten, där större åtgärder som t.ex. mittseparering kan ingå.

Huvudsyftet med miljöåtgärder är att åtgärda sådana brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än i dag eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik. Exempel på åtgärder är bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar samt bullerreducerande beläggning på vägar. Det ingår också åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden, som exempelvis säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, bekämpning av invasiva främmande arter samt kultur-, gestaltungs- och landskapsvårdande åtgärder. Vidare ingår åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten, inklusive dricksvattentäkter och vattenanknutna värden. Slutligen ingår åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet, som undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark. Miljöåtgärder bidrar till arbetet med att nå flera miljömål.

Regeringen bedömer att trimningsåtgärder, inklusive trafiksäkerhetsåtgärder, och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till målpuffyllelse och ett viktigt verktyg för kostnadseffektiva kapacitetsförbättringar för person- och godstrafik i det svenska transportsystemet. Som redan har konstaterats kan trimningsåtgärder ge viktiga kapacitetsökningar på förhållandevis kort tid; allt från att åtgärda flaskhalsar på järnvägsnätet till kollektivtrafikkörfält kan rymmas inom trimning. Framdriften inom trimnings- och miljöåtgärder har dock varit låg i förhållande till de medel som har funnits tillgängliga. För att öka framdriften inom trimnings- och miljöåtgärder jobbar Trafikverket med att korta ledtider, minska administrationen, effektivisera och samarbeta internt. Regeringen vill betona vikten av att de medel som Trafikverket nu tilldelas för trimnings- och miljöåtgärder verkligen omsätts i reella åtgärder som kommer medborgare och näringsliv till godo, och regeringen kommer att följa upp framdriften inom området.

Trafikverket har sedan den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställdes haft i uppdrag att fördela medel som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrens-

kraft, den s.k. näringslivspotten. Regeringen ser behov av fortsatta satsningar i dialog med näringslivet för åtgärder i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag och 1,2 miljarder kronor ska därför användas för detta ändamål under planperioden. Trafikverkets ambition är att medlen ska användas under planperiodens första åtta år, motsvarande 150 miljoner kronor per år, vilket är en högre nivå än tidigare, i syfte att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet om möjligheterna att möta snabbt uppkomna behov av åtgärder.

Inom ramen för trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet ska i enlighet med Trafikverkets förslag 2,5 miljarder kronor användas för ökad och säker cykling. Utöver detta tillkommer cykelåtgärder som ingår i namngivna objekt, cykelåtgärder i de kvarvarande stadsmiljöavtal som fullföljs samt cykelåtgärder i länsplanerna. Jämfört med den förra planperioden har länsplanerarna utökats med medel som i den tidigare planen var särskilt avsatta för länsplanernas cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet. Dessa åtgärder ska nu i stället planeras helt inom ramen för länsplanerna. Sammantaget genomförs cykelåtgärder för i storleksordningen drygt 10 miljarder kronor genom den nationella planen och länsplanerna.

Trafikverket har genomfört ett omfattande arbete inom ramen för det pågående långsiktiga regeringsuppdraget att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar. Trafikverket avser bl.a. att till 2027 ta fram en plan för konkreta trimningsåtgärder som förbättrar kapaciteten och säkerheten på rastplatserna. Regeringen vill framhålla vikten av att Trafikverket säkerställer tillgången till trygga rastplatser för lastbilsförare och att Trafikverket fortsätter sitt arbete kring säkra uppställningsplatser för fordon. Det är också av vikt att Trafikverket identifierar var rastplatser som drivits i annan regi har försvunnit, när en kommun eller privat ägare har lagt ner en rastplats. Kring sådana platser kan det vara extra angeläget att Trafikverket etablerar nya rastplatser.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser. Trafikverket har under hösten 2025 redovisat uppdraget och regeringen avser att återkomma i frågan.

Trafikverket får 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. Stödet, de s.k. stadsmiljöavtalen, håller på att fasas ut och inga nya ansökningar beviljas. Trafikverket har bedömt att tidigare beviljade stadsmiljöavtal uppgår till ca 5 miljarder kronor. Regeringen bekräftar att Trafikverket fortsatt får disponera 3,1 miljarder kronor för redan tecknade stadsmiljöavtal och därutöver tillför regeringen 1,6 miljarder kronor. Vissa äldre åtgärder som redan har beviljats stöd kommer enligt Trafikverket att vara slutförda senare än vad som tidigare har varit planerat. Sammantaget får Trafikverket därför fördela upp till 4,7 miljarder kronor enligt förordningen under perioden 2026–2032.

6.2.2 Namngivna objekt med en kostnad över 150 miljoner kronor

Till stora infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna objekt, fördelas 447 miljarder kronor³ under planperioden. De namngivna objekten finansieras även med medel från bl.a. trängselskatt, infrastrukturavgifter samt medfinansiering från i första hand kommuner och regioner. De medel som i denna plan tilldelas de namngivna objekten innebär stora satsningar på prioriterade objekt i hela landet. De namngivna objekt som ingår i planen redovisas i *bilaga 3*. I tabell 1 i bilagan anges de namngivna objekt som är pågående när denna plan fastställs. Med pågående avses namngivna objekt för vilka byggentreprenaden är upphandlad och de ekonomiska medlen på så sätt är uppbundna. I tabell 2 i bilagan anges vilka namngivna objekt som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028), vilka namngivna objekt som Trafikverket får förbereda för en eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) och vilka övriga namngivna objekt som Trafikverket får börja planera under planperioden. För att realisera en åtgärd krävs normalt flera andra avgöranden enligt tillämpliga regelverk. Trafikverket ska säkerställa att genomförandet av objekten sker i enlighet med statsstödsregelverket.

Vid planering och genomförande av namngivna objekt står staten för ett grundutförande och eventuella tillägg ska i så fall bekostas av annan part. Staten finansierar enklast möjliga lösning som löser kapacitetsbehov. Om kommuner eller regioner har andra önskemål är de möjliga att få genomförda i samarbete med Trafikverket om de betalar för såväl planering som merkostnad för tillkommande önskemål.

³ Inklusive medel avsatta för riskreserv, se vidare avsnitt 6.2.3.

Flygtrafiken i Sverige hålls ihop med Stockholm-Arlanda flygplats som nav. Stockholm-Arlanda flygplats är central i det svenska flygtransportsystemet och bidrar i stor utsträckning till att säkerställa och utveckla en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för människor och näringsliv. I december 2023 beslutade regeringen att ge en särskild utredare, som skulle fungera som samordnare, i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Stockholm-Arlanda flygplats (dir. 2023:67). Syftet med uppdraget var att ta fram underlag om åtgärder som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten kring Stockholm-Arlanda flygplats för att stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Samordnaren redovisade uppdraget den 31 maj 2025 i betänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67). Betänkandet innehåller en stor mängd förslag av olika karaktär. När det gäller infrastruktursatsningar bedömer samordnaren att det finns behov av flera olika åtgärder under planperioden 2026–2037, men även under perioden därefter. Förslagen innebär såväl ökade insatser för att vårda den befintliga infrastrukturen som åtgärder som stärker kapaciteten. Regeringen kan konstatera att Trafikverkets förslag till ny nationell plan innehåller flera av de åtgärder som föreslagits av samordnaren, åtgärder som ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från Stockholm-Arlanda flygplats. Namngivna objekt som tas upp som särskilt viktiga i betänkandet och som samtidigt finns med i planförslaget från Trafikverket och som nu fastställs av regeringen är bl.a. åtgärder på Ostkustbanan fyra spår Uppsala, signaloptimering Solna–Skavstaby, Märsta station och bangård samt kapacitetsförstärkningar på E4. Ytterligare åtgärder, vilka är mindre och därför inte ingår i gruppen namngivna objekt, kan komma i fråga i länsplan eller som trimningsåtgärder. Regeringen bedömer att dessa åtgärder sammantaget kommer att öka tillgängligheten till Stockholm-Arlanda flygplats och på så sätt även bidra till stärkt konkurrenskraft för flygplatsen, för svenskt näringsliv och för inrikesflyget.

Förbättringar i transportsystemet bör stärka *sjöfartens* möjligheter att transportera större godsvolymer. Även väg- och järnvägsinfrastrukturen till och från hamnarna i Sverige spelar en viktig roll för en ökad konkurrenskraft för sjöfarten. Att sjöfarten kan fungera året runt är av stor vikt för Sverige då sjöfart är helt avgörande för svensk utrikeshandel och varuförsörjning.

Viktiga namngivna objekt som finns med i planen är Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled; Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv; Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled; Farled Södertälje–Landsort; Södertälje sluss, Mälaren samt Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro.

Den svenska isbrytarflottan är ålderstigen, men är samtidigt avgörande för att upprätthålla trafiken till alla svenska hamnar året om. Av det skälet avsätter regeringen medel för att fortsätta förnyelsen av isbrytarflottan så att ytterligare isbrytare kan anskaffas, antingen en ny större isbrytare, eller två mindre isbrytare för högst samma belopp om det bedöms kunna lösa de verksamhetsmässiga utmaningarna mer kostnadseffektivt än med en ny isbrytare av större klass. Trafikverket kommer framöver att disponera anslaget för isbrytarinvesteringen och betalar ut medlen till Sjöfartsverket i takt med att medlen upparbetas på samma sätt som sker för övriga sjöfartsinvesteringar i Sjöfartsverkets regi.

Flera av sjöfartsobjekten är samarbeten mellan olika aktörer där flera statliga myndigheter arbetar tillsammans med hamnägare för att åtgärderna ska ge rätt effekt. Gemensamt är att objekten bl.a. syftar till att möjliggöra en utveckling av sjöfarten och säkra kapacitetsbehov för framtiden. Regeringen bedömer att åtgärderna ökar kapacitet, robusthet och sjösäkerhet samt stärker Sveriges samlade konkurrenskraft.

Flera åtgärder görs i *Skåne och Öresundsregionen*. Den viktigaste åtgärden för att så snart som möjligt öka kapaciteten på Södra stambanan är att bygga ut till fyra spår genom Lunds kommun, se även nedan under Förändringar i förhållande till Trafikverkets planförslag, gällande objektet Hässleholm–Lund, två nya spår. Regeringen ser positivt på att Trafikverket arbetar vidare med att ta fram en lokaliseringsutredning för utbyggnad till dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborg C, för att få fram bättre underlag om kostnader och nyttor, och medel för utredningen avsätts i planen. Utredningen ska identifiera och beskriva olika alternativ för var utbyggnaden kan göras, och både mark- och tunnelalternativ utreds. Målet är att hitta en effektiv lösning, med mesta möjliga nytta till en rimlig kostnad och produktionstid. Trafikverket avser att slutföra lokaliseringsutredningen under 2027. I samband med nästa planrevidering kan Trafikverket ta ställning till den fortsatta planeringen av utbyggnaden.

Regeringen gav den 26 juni 2025 Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla trafikledning och infrastrukturobjekt i Öresundsregionen. I uppdraget har det ingått att bl.a. se om det finns förutsättningar för ett tidigare färdigställande av kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne i den nationella transportinfrastrukturplanen. Till följd av detta beslutar regeringen att tidigarelägga byggstart av objektet Malmö C, fler plattformsspår. Som redogjorts för ovan (avsnitt 4) ser regeringen att ett framtida överskott från kommande intäkter från Öresundsbron skulle kunna användas till att stärka infrastrukturen i Öresundsregionen. Som också angetts ovan (avsnitt 4) avser regeringen att ytterligare analysera förutsättningarna för att använda intäkterna för detta. Regeringen avser att tillsätta en förhandlingsperson med uppdrag att analysera vilka åtgärder som bör genomföras med en sådan finansiering, åtgärder som är såväl kostnadseffektiva i sin helhet och som ger bästa möjliga värdeskapande för Öresundsregionen.

Regeringen beslutade den 28 maj 2025 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att utreda hur förutsättningarna för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050 kan stärkas. I utredarens betänkande Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete (SOU 2026:17), som redovisades den 28 februari 2026, föreslås former och inriktning för en svensk-dansk strategisk utredning med ambitionen att skapa en samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050, och en gemensam syn på inriktningen för hur transportsystemet i Öresundsregionen ska fungera. Förutsättningarna för samhällets krisberedskap och totalförsvarets långsiktiga behov behöver enligt utredaren beaktas. För att kunna ta ställning till eventuell ny infrastruktur över Öresund krävs samarbete med Danmark. Goda förbindelser över Öresund är viktiga även för Norge och Finland av såväl civila skäl som för totalförsvaret. Betänkandet bereds i Regeringskansliet.

Regeringen ser positivt på att förutsättningarna för att öka kapaciteten på delar av flödet i stråket *Stockholm–Oslo* som är av nationellt strategiskt intresse förbättras bl.a. genom objektet Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår, som i enlighet med Trafikverkets förslag läggs in i planen och objektet Laxå bangårdsombyggnad vilket ingår i de objekt som genom detta beslut får byggstarta år 1–3 (2026–2028). Objektet Laxå–Arvika, ökad kapacitet, med ombyggnad av Karlstad C, som ingår i stråket, färdigställs under 2026. Andra namngivna objekt i planen som påverkar

stråket Stockholm–Oslo är Katrineholm, förbigångsspår, Högsjö västra, förbigångsspår, Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår samt Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet. På stråket Stockholm–Oslo genomförs även reinvesteringar såsom upprustning av kontaktledningar och hastighetshöjande åtgärder, vilket leder till att tillförlitligheten förbättras och att antalet störningstimmar minskar. Stråket ingår sedan april 2024 i en av stomnät-korridorerna, den s.k. ScanMed-korridoren, som i sin tur ingår i det trans-europeiska transportnätet TEN-T. Regeringen ser att detta utpekade stråk kommer att vara av fortsatt vikt, inte minst för gränsöverskridande transporter och för totalförsvaret. Se även nedan under Förändringar i förhållande till Trafikverkets planförslag, gällande sträckan Karlstad–Kil.

Förändringar i förhållande till Trafikverkets planförslag

För nedan angivna objekt beslutar regeringen om förändringar i de statliga medlen inom utvecklingsramen under planperioden jämfört med Trafikverkets förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

För att ytterligare öka kapaciteten i stråket Luleå–Narvik beslutar regeringen att lägga till två nya objekt i planen på Malmbanan, dels bangårdsförlängning vid Kalixfors, dels 3-spårsstation vid Kaisepakte. För att dessa två objekt ska kunna genomföras under planperioden fördelar regeringen ca 400 miljoner kronor.

Alla etapper av Norrbotniabanan finns med i planen. Objektet Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg omfattar utbyggnad till enkelspår. Trots det ingår vissa förberedelser för utbyggnad till dubbelspår i planeringen av objektet. Regeringen beslutar därför att justera ned objektet för de merkostnader som dessa förberedelser medför. Regeringen avser även att ge Trafikverket i uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder vid genomförandet av objektet Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg.

Regeringen anser att kapaciteten på Ostkustbanan behöver öka och att stråket Sundsvall–Gävle därför behöver stärkas. Regeringen beslutar därför att fördela drygt 4 miljarder kronor till objektet Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, delen Kubikenborg–Dingersjö, så att detta objekt kan genomföras under planperioden. I Trafikverkets planförslag har detta objekt utgått. Regeringen konstaterar vidare att objektet Ostkustbanan, etapp

Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning, sedan det först kom med i en nationell plan har utökats väsentligt, men att ett nytt dubbelspår Gävle–Kringlan fortsatt är angeläget. Regeringen beslutar därför att objektet ska revideras och enbart omfatta utbyggnad av Ostkustbanan etappen Gävle–Kringlan till nytt dubbelspår i västlig dragning och en trafikplats vid E4. Statens kostnad för det reviderade objektet uppgår totalt till drygt 11 miljarder kronor. Regeringen anser också att det är angeläget att så stor del som möjligt av objektet i dess reviderade omfattning kan genomföras under planperioden och fördelar därför 7 miljarder kronor till objektet, vilket är drygt 3 miljarder kronor mer under planperioden än Trafikverkets förslag. Samtliga övriga åtgärder som objektet tidigare har utökats med får ingen finansiering från nationell plan. Tidigare tillägg efter lokala/regionala önskemål, som ny station Gävle Västra, kan dock fortsatt genomföras inom objektet, givet full extern finansiering. Regeringen avser att initiera en omförhandling gällande det avtal som tecknades i december 2017 avseende bostadsbyggande i Näringen i Gävle kommun mellan samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande, Gävle kommun och Region Gävleborg.

Regeringen ger också Trafikverket i uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder för att minska totalkostnaden för genomförande av dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan Gävle–Kringlan och en trafikplats vid E4. Åtgärderna ska göras med beaktande av samhälls-ekonomisk lönsamhet. Trafikverket ska därutöver löpande följa utvecklingen av juridiska regelverk respektive teknisk utveckling som kan påverka potentialen för kostnadsreducerande åtgärder och, i den mån det bedöms som möjligt, anpassa sitt arbete till utvecklingen. Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redovisa både identifierade och vidtagna åtgärder, bedömd effekt på kostnaden av dessa åtgärder samt bedömd total kostnad för objektet.

Regeringen gav den 18 september 2025 i uppdrag till en förhandlingsperson att omförhandla 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens Stockholmsdel samt klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län. Uppdraget redovisades den 18 november 2025. Regeringen beslutar att bekosta utfallet av förhandlingen, som utökar kostnaden för objekten Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering) och Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik med totalt 2,6 miljarder kronor under plan-

perioden. För att sluta ringleden kring Stockholm och avlasta innerstaden och Essingeleden från biltrafik beslutar regeringen även att som en följd av förhandlingen lägga in 1 miljard kronor i planen för att påbörja planering av Östlig förbindelse. Planeringen syftar till att objektet ska vara så väl utrett att en bedömning av Östlig förbindelse kan göras inför nästa planperiod. Östlig förbindelse var även en del av den tidigare Sverigeförhandlingens Stockholmsdel.

I ljuset av det förändrade omvärldsläget ökar behovet av robusthet och redundans vid vägpassage av Södertälje kanal. Södertäljepassagen utgör även en viktig transportlänk för svensk ekonomi och exportindustrins utveckling. Därför beslutar regeringen att lägga in medel i planen för att ta fram ett aktualiserat underlag så att en bedömning av eventuella åtgärder för passage av Södertälje kanal kan göras inför nästa planperiod. Samtidigt ligger det nya objektet E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm kvar i den nationella planen enligt Trafikverkets förslag. Detta innebär bl.a. breddning av Södertäljebron från 2+2 till 3+3 körfält.

Som framgår ovan anser regeringen att stråket Stockholm–Oslo fortsatt kommer att vara av vikt, inte minst för gränsöverskridande transporter. Utöver de objekt och åtgärder som ingår i stråket Stockholm–Oslo ovan, fördelar därför regeringen 2,1 miljarder kronor till ett nytt objekt Värmlandsbanan Karlstad–Kil, högre kapacitet/dubbelspår, så att detta objekt kan genomföras under planperioden och där planeringsarbete och analys ska påbörjas i början av planperioden. Åtgärderna på sträckan Karlstad–Kil medverkar till att korta restiden mellan Stockholm och Oslo, ökar kapaciteten och robustheten i järnvägsnätet och stärker järnvägens konkurrenskraft i stråket för gods- och persontransporter. Åtgärderna bidrar även till att stärka totalförsvarets förmåga att upprätthålla samhällsviktiga transporter längs stråket.

För att öka tillgängligheten till verksamhetsområdet Finnslätten utanför Västerås, beslutar regeringen att en ny station på Mäljarbanan vid Finnslätten ska ingå i planen. Regeringen anser att full extern finansiering är ett krav för objektets genomförande och att det är enligt den förutsättningen som objektet finns upptaget i planen.

Regeringen anser att ytterligare satsningar bör genomföras på stråk i och kring *Göteborgsregionen*. Västra stambanan är av stor vikt för både gods- och

persontrafik och har avgörande betydelse för industrins konkurrenskraft i hela landet, inte minst genom att den är huvudådern för godstrafik till och från Göteborgs hamn. För att fler tåg ska kunna trafikera banan genomför därför Trafikverket en serie åtgärder på sträckan Göteborg–Alingsås. Det är såväl underhålls- som investeringsåtgärder, vilka kommer att ge högre effektivitet och bättre driftsäkerhet på befintliga spår. Totalt rör det sig om ett tiotal åtgärder som sammantaget kommer att resultera i en järnvägsanläggning med både högre kapacitet och högre driftsäkerhet än i dag.

I Trafikverkets planförslag ingår endast medel för lokaliseringsutredning för objektet Göteborg–Alingsås, högre kapacitet, etapp Olskroken–Partille. För att ytterligare stärka kapaciteten på banan och för att effektivisera planeringen och utbyggnaden beslutar regeringen att utöka objektet till att omfatta hela den kvarvarande sträckan Olskroken–Alingsås. Planeringen av hela sträckan Göteborg–Alingsås behöver ske samordnat med planeringen av nytt dubbelspår den första etappen till Partille. Regeringen tillför därför ytterligare medel om 3,8 miljarder kronor till totalt drygt 4,2 miljarder kronor till det nya, utökade, objektet under planperioden. Huvuddelen av medlen för genomförande av hela objektet ligger efter planperioden. Målet är att så snart som möjligt kunna få en högre kapacitet på hela sträckan, genom ytterligare dubbelspår, och inledningsvis så snart som möjligt på etappen Olskroken–Partille.

Vidare lägger regeringen till objektet Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet. Syftet med åtgärden är att minska kapacitetsproblemen som finns vid Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan och skapa en genare resväg med kortare restid för tåg mot Värmlandsbanan. Åtgärden främjar både person- och godstrafik och leder till ett lägre kapacitetsutnyttjande på främst Västra stambanan, vilket ger högre tillförlitlighet. För att åtgärden ska kunna genomföras under planperioden fördelar regeringen drygt 500 miljoner kronor till objektet.

De ökade kostnader som har uppstått i Västsvenska paketet, framför allt till följd av fördyringar i Västlänken, det största objektet i paketet, föreslås i Trafikverkets förslag till nationell plan finansieras till 50 procent med regional medfinansiering i form av intäkter från trängselskatt och till 50 procent med statliga anslag. I de avtal som finns kring finansieringen av Västsvenska paketet anges att finansiering av paketet ska ske med 50 procent statliga anslag och 50 procent i form av bidrag genom medfinansiering samt

att trängselskatt ska kunna räknas som medfinansiering. Sedan föregående planrevidering har fördyringar skett, framför allt kopplade till objektet Västlänken, och totalkostnaden för Västsvenska paketet uppskattas idag till 71 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Viss osäkerhet kring den exakta kostnaden finns alltså dels beroende på kontraktens utformning, dels på grund av pågående rättsprocesser. Regeringens utgångspunkt är att grundfördelningen enligt avtalet gäller, men öppnar för att den regionala medfinansieringen kan ske på andra sätt än genom trängselskatt. Vidare kan, ur statens perspektiv, medel omfördelas från ej påbörjade projekt inom Västsvenska paketet för att bekosta färdigställande av det pågående objektet Västlänken. För att upprätthålla avtalet samt se till att framdriften av objektet Västlänken fortgår tillskjuter regeringen totalt 7,6 miljarder kronor till Västsvenska paketet, vilket gör att statens andel av den nya bedömda totalkostnaden uppgår till 50 procent. Den kvarvarande delen av den nya bedömda totalkostnaden för hela Västsvenska paketet, vilken uppgår till 10,3 miljarder kronor, ska enligt den övergripande principen i avtalet som utgångspunkt bekostas genom medfinansiering. Det är angeläget att frågan löses snarast. Det faktum att det i dagsläget finns vissa osäkerheter om slutlig kostnad försvårar möjligheten att nu fastställa en kostnadsfördelning i exakta belopp. Trafikverket ges därför i uppdrag att senast den 15 december 2026 redovisa uppdaterad kostnadsutveckling till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Trafikverket ska därefter förhandla med berörda parter med målet att ha en framförhandlad lösning av finansieringsfrågan senast den 15 juni 2027. Trafikverket ska fortsätta genomförandet av Västlänken enligt gällande tidplan medan förhandlingen pågår.

För att öka kapaciteten på E6 vid Göteborg, samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken, beslutar regeringen att lägga in medel i planen till ett nytt objekt Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet så att detta objekt kan genomföras under planperioden. Till objektet fördelas drygt 300 miljoner kronor under planperioden.

I syfte att förbättra arbets- och pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik i Kinnekullebanans stråk samt bidra till en överflyttning av gods från väg till järnväg genom att elektrifiera och uppgradera banans standard beslutar regeringen att fördela medel till ett nytt objekt Kinnekullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning så att detta objekt kan genomföras under planperioden. Till objektet fördelas totalt 600 miljoner kronor under planperioden.

För att stärka tillgängligheten i stråket Jönköping–Göteborg beslutar regeringen att lägga in ett nytt objekt Rv 40 Jönköping–Ulricehamn, vilket innebär att hela den kvarvarande vägsträckan mellan Stockholm och Göteborg byggs ut till 2+2-väg inklusive trafikplatser under planperioden. Därmed uppfylls även TEN-T-krav. Till objektet fördelas totalt 3,8 miljarder kronor under planperioden. I Trafikverkets förslag ingår objektet Rv 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö–Mon. För att ytterligare förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten i såväl det öst-västliga som det nord-sydliga stråket beslutar regeringen att lägga till delen Mon–Slättäng, så att sträckan Mullsjö–Slättäng kan byggas ut i sin helhet under planperioden. Till objektet i dess reviderade omfattning fördelas ytterligare 174 miljoner kronor, vilket innebär att det till det nya, utökade, objektet fördelas totalt drygt en halv miljard kronor under planperioden.

Objektet Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet består av flera delar/åtgärder. Regeringen fördelar ytterligare 450 miljoner kronor så att elektrifiering och viss upprustning på hela den befintliga sträckan Vaggeryd–Jönköping möjliggörs under planperioden. Regeringen beslutar vidare att delen Byarum–Tenhult, ny järnväg, utgår vilket är en besparing med 2,7 miljarder kronor.

Regeringen beslutar att objektet Ostlänken, nytt dubbelspår Järna–Linköping ska begränsas till att avse den sträcka som ingår i den korridor för vilken regeringen i juni 2018 beslutade om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken. I och med detta kommer dagens anslutning till Stångådals- och Tjustbanorna att vara kvar. Objektet utökas samtidigt med de kostnader som uppstår till följd av att de nya spåren behöver ansluta till befintlig bana på ny plats. Som en följd av ändringarna i objektet Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping utgår objektet Ostlänken uppställningsspår Linköping, följdinvestering. Ostlänken kommer även fortsatt att vara en integrerad del i ett järnvägssystem som förstärker kapaciteten och främjar bl.a. arbetspendling mellan de större städerna.

Som nämns ovan görs flera åtgärder i Skåne och Öresundsregionen. För objektet Hässleholm–Lund, två nya spår på Södra stambanan avsätter regeringen mer medel än i Trafikverkets planförslag. Utbyggnaden kommer enligt Trafikverket att ske från strax norr om Stångby, genom Lund, till den nya järnvägsstationen på Klostergården, där de nya spåren ansluter till befintligt fyrspar. Detta kommer även att förbättra kapaciteten för

Väst kustbanan. I regeringens uppdrag till Trafikverket att bygga nya spår i stråket Hässleholm–Lund ingick att försöka hitta tidsvinster i planeringen. Trafikverket har därför för avsikt att dela upp utbyggnaden i två delar, och har ambitionen att tidigarelägga och påbörja utbyggnad av en deletapp så snart förutsättningarna för det är på plats. För sträckan genom Lund finns tillräcklig kunskap för att kunna starta arbetet med en järnvägsplan. Att dela upp sträckan i två järnvägsplaner innebär att utbyggnaden genom Lund kan planeras och genomföras flera år tidigare än planerat. Regeringen ser det som angeläget att Trafikverket fortsätter planeringen av objektet på ett sådant sätt att utbyggnaden av deletappen genom Lund utan onödigt dröjsmål kan tas upp i kommande byggstartsrapporteringar för beslut om förberedelse för byggstart. För att möta möjligheterna till tidigareläggning av hela objektet Hässleholm–Lund skjuter regeringen till 3,3 miljarder kronor under planperioden.

Med anledning av regeringens beslut att omprioritera vissa åtgärder i förhållande till Trafikverkets planförslag utgår objektet Stockholm C och Tomtebodas bangård, delen Tomtebodas bangård.

Regeringen understryker att av regeringen tidigare beslutade kostnadstak för objekten Göteborg–Borås, ny järnväg och bibana Mölnlycke samt Hässleholm–Lund, två nya spår ska hållas.

I tabellen nedan återfinns en sammanställning av de förändringar i medeltilldelningen till namngivna objekt som regeringen gör jämfört med Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037. Den totala förändringen avseende namngivna objekt motsvaras av justeringar i ett antal andra poster under utvecklingsanslaget, vilket innebär att den totala summan blir 607 miljarder kronor.

Infrastrukturobjekt	Beskrivning	Trafikverkets förslag, medel under planperioden, miljoner kronor	Beslutad förändring jämfört med Trafikverkets förslag, +/- miljoner kronor	Beslutade avsatta medel under planperioden, miljoner kronor
Malmбанan Kalixfors bangårdsförlängning*		0	165	165
Malmбанan, Kaisepakte 3-spårsstation*		0	243	243
Norrbottenbanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	Ej förberedelse för dubbelspår	14 503	-150	14 353

Infrastrukturobjekt	Beskrivning	Trafikverkets förslag, medel under planperioden, miljoner kronor	Beslutad förändring jämfört med Trafikverkets förslag, +/- miljoner kronor	Beslutade avsatta medel under planperioden, miljoner kronor
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Kubikenborg–Dingersjö**	Del av Ostkustbanan	0	4 065	4 065
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, nytt dubbelspår, ny trafikplats	Reviderat objekt	4 000	3 274	7 274
Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)		1 154	2 021	3 175
Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik (statlig medfinansiering)		1 238	586	1 824
Östlig förbindelse	Utredning	0	1 000	1 000
Vägpassage Södertälje kanal	Utredning	0	500	500
Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård**		2 180	-2 180	0
Värmlandsbanan, Karlstad–Kil, högre kapacitet/dubbelspår		0	2 100	2 100
Station Finnslätten	Förutsätter full extern finansiering	0	0	0
Göteborg–Alingsås, högre kapacitet, hela sträckan***	Utökad objekt	415	3 800	4 215
Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet**			513	513
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet		0	334	334
Kinnekullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning		0	600	600
Rv 26 Mullsjö–Slättäng	Utökad objekt	375	174	549
Rv 40 Jönköping–Ulricehamn, utbyggnad till 2+2-väg		0	3 800	3 800
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet	Utökning för elektrifiering m.m. befintlig bana		450	
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet	Neddragning till följd av att ny bana	3 319		1 264
	Byarum–Tenhult utgår		-2 505	
Signalkostnad, delen Byarum–Tenhult****		209	-209	0
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2	Utbyggnad enligt tillåtlighetsbeslut	89 516	-2 000	88 063

Infrastrukturobjekt	Beskrivning	Trafikverkets förslag, medel under planperioden, miljoner kronor	Beslutad förändring jämfört med Trafikverkets förslag, +/- miljoner kronor	Beslutade avsatta medel under planperioden, miljoner kronor
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2	Utökning för anslutning		547	
Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinvestering		547	-547	0
Hässleholm–Lund, två nya spår		3 341	3 300	6 641
ERTMS, utveckling och införande totalt*****		31 888	-2 600	29 288
Ofördelade utredningsmedel järnväg		488	-488	0
Riskreserv 9 procent på namngivna investeringar		39 268	-1 509	37 759
Summa förändringar			15 284	

*Inklusive kostnader för omgenerering av ERTMS.

**Inklusive signalkostnader.

*** Kostnaden som anges för Trafikverkets förslag avser lokaliseringstudier för delen Olskroken-Partille som föreslogs under planperioden, inklusive signalkostnader för objektet.

****Förändringen avser den delen av signalkostnadernas särredovisning som kopplar till delen Byarum–Tenhult, ny järnväg, vilken utgår ur objektet Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast.

*****Inkl. signalkostnadernas särredovisning exkl. den del som kopplar till Byarum–Tenhult.

Ersättning till länsstyrelser

Länsstyrelser har enligt förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt i vissa fall rätt till ersättning för kostnader för länsstyrelsens arbete med vissa infrastrukturobjekt. Rätten till ersättning omfattar vissa objekt som regeringen har beslutat om och till ett visst maxbelopp. Ersättningen ska avse sådana kostnader för en länsstyrelses arbete med ett infrastrukturobjekt som följer av 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 myndigheten beslutar, och länsstyrelsen ska, på begäran av Trafikverket inom den tid som myndigheten bestämmer, lämna de uppgifter som behövs. Om en länsstyrelse har beviljats ersättning enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljö-

balken i samband med tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken, kan ersättning inte lämnas också enligt 2022 års förordning.

Utöver de infrastrukturobjekt för vilka Trafikverket har föreslagit att regeringen bör besluta om rätt till ersättning, har regeringen även lagt till objektet Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, nytt dubbelspår, ny trafikplats, i dess nya omfattning.

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

Infrastrukturobjekt	Maxbelopp
Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	59 miljoner kronor
Norrbotniabanan, Skellefteå–Luleå ny järnväg	38 miljoner kronor
Hässleholm–Lund, två nya spår	32 miljoner kronor
Norrbotniabanan, Umeå (Dåva)–Skellefteå ny järnväg	21 miljoner kronor
Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)	17 miljoner kronor
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, nytt dubbelspår, ny trafikplats	11 miljoner kronor
Sydostlänken (Ålmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	3 miljoner kronor

6.2.3 Riskreserv

En central riskreserv införs i syfte att förbättra den nationella planens förmåga att hantera oförutsedda kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. För riskreserven avsätts närmare 38 miljarder kronor, vilket motsvarar drygt 9 procent av de namngivna investeringarna i planen.

Den samlade ekonomiska ramen för namngivna objekt i den nationella planen är begränsad vilket innebär att kostnadsökningar i enskilda namngivna objekt historiskt har fått en direkt påverkan på förutsättningarna för Trafikverket att genomföra den samlade investeringsportföljen. Kostnadsökningar har ofta hanterats genom att delar av planen har senarelagts, vilket i sin tur har medfört ytterligare fördyringar och minskad nytta. Riskreserven ska fungera som ett verktyg för att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att detta tränger undan andra objekt i planen. Sammantaget bedöms detta öka kostnadseffektiviteten i genomförandet och bidra till att minska förseningar. Riskreserven är medvetet inte beräknad att finansiera alla kostnadsökningar som uppstår, utan det ska även fortsättningsvis finnas

incitament för Trafikverket att göra omprioriteringar och att revidera objekt där fördyringar bedöms uppstå.

Riskreserven får användas för namngivna väg-, järnvägs- och sjöfartsobjekt i den nationella planen som Trafikverket ansvarar för och som finansieras från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* anslagsposten 1 Väginvesteringar, anslagsposten 13 Järnvägsinvesteringar respektive anslagsposten 14 Sjöfartsinvesteringar (exklusive isbrytare) inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och som har varit föremål för den trestegsprocess som redovisas nedan i detta stycke.

Vid kostnadsökningar i ett namngivet objekt ska i *första hand* kostnadsreducerande åtgärder i det aktuella objektet prövas och dokumenteras av Trafikverket. Detta kan exempelvis ske vid revisionsmöten och dokumenteras i de ändringsloggar som regeringen i detta beslut uppdrar åt Trafikverket att införa vid kostnads- och innehållsförändringar för alla namngivna objekt i nationell plan och länsplaner, se vidare avsnitt 3. Trafikverket ska i *andra hand* försöka balansera kostnadsökningar för enskilda namngivna objekt med kostnadsreducerande åtgärder eller kända budgetunderskridanden i andra objekt som samtidigt är föremål för byggstart, vilket också ska dokumenteras i ändringsloggen. På detta sätt ska det alltid finnas incitament till kostnadskontroll och ytterligare möjliga besparingar i alla objekt, även de som kan väntas hålla eller understiga budget. Trafikverket ska för varje enskilt namngivet objekt bedöma om den nya uppskattade totalkostnaden står i proportion till den samhällsnytta som det namngivna objektet förväntas bidra med. Om objektet fortsatt bedöms vara lämpligt att genomföra och andra kostnads- och innehållsförändringar har prövats av Trafikverket så kan bli aktuellt att i *tredje hand* pröva om medel ur riskreserven ska användas för att täcka de återstående kostnadsökningarna.

För namngivna väg- och järnvägsobjekt i *planeringsstadiet* kan därför Trafikverket, efter att övriga möjligheter till hantering har uttömts, föreslå för regeringen att medel ur riskreserven används för att täcka de återstående kostnadsökningarna. Detta ska ske i byggstartsprocessen, dvs. där objekt föreslås till regeringen för beslut om att få förberedas för en eventuell respektive få byggstarta. Beslut om att tilldela medel ur riskreserven fattas av regeringen i samband med respektive byggstartsbeslut. Outnyttjade planeringsutrymmen som är avsatta för enskilda namngivna objekt som

avslutats och inte använts enligt steg två ovan ska, enligt vad Trafikverket har föreslagit, gå till riskreserven. För *pågående* namngivna väg- och järnvägsobjekt får Trafikverket efter motsvarande prövning av alternativ hantering på egen hand besluta om att tilldela medel ur riskreserven upp till en total ram som, enligt regeringens initiala bedömning, får uppgå till 3 miljarder kronor under planperioden.

Grundprincipen är att riskreserven inte får användas till innehållsförändringar i objekt. Om Trafikverket föreslår att en ny funktion tillförs ett objekt är det att anse som en innehållsförändring. Mindre förändringar inom objektets ändamål och från början definierat grundutförande ska inte betraktas som innehållsförändringar. Det kan dock finnas undantag från grundprincipen. Förslag om sådana undantag samt skälen för sådana ska dokumenteras av Trafikverket och underställas regeringen inför beslut om byggstart eller förberedelse för eventuell byggstart.

Trafikverket ansvarar för att följa upp och dokumentera hur riskreserven har använts. Regeringen avser att ge Trafikverket ett uppdrag med närmare anvisningar om hur riskreserven ska hanteras, samt hur uppföljning och redovisning av arbetet med riskreserven ska gå till.

6.2.4 Forskning och innovation

Totalt fördelas 4 miljarder kronor till tillämpad forskning och innovation under planperioden.

Forskning och innovation är en grundförutsättning för att kunna utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar som binder samman teknik, affärs- och samhällsnytta inom transportområdet samtidigt som det möjliggör att nå de av riksdagen antagna transportpolitiska målen. Forskning och innovation inom främst elektrifiering, digitalisering och automatisering kan bidra till att infrastruktur inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Forskningen har en allt ökande betydelse inom områdena redundans och resiliens för transportsystemet som sådant samt för samhällets behov av stärkt beredskap.

Tillgängliggörande och interoperabilitet av data är viktigt för att främja innovation och utveckling av digitala tjänster inom transportsystemet. Sverige ligger långt fram inom många delar av den forskning som rör transporter och infrastruktur och denna position behöver försvaras och

vidareutvecklas. Ett långsiktigt robust och hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar inom samtliga trafikslag.

Trafikverket är såväl finansierare som utförare av forsknings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag. För att säkerställa en hög kvalitet är det avgörande att forskningsfinansierare och forskningsutförare har förmågan att samarbeta med både nationella och internationella aktörer. Sverige har som målsättning att öka deltagandet i EU:s ramprogram för forskning och innovation och Trafikverket är både drivande och engagerat inom EU:s forskning och innovation. Detta engagemang bidrar till att Sverige kan fortsätta vara ett av världens främsta forsknings- och innovationsländer.

Transportsektorns kompetensförsörjning, konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet behöver stärkas och det kan göras genom att Trafikverket under planperioden prioriterar följande tre områden:

1. Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resursanvändning och plan- och byggprocesser.
2. En väl och på ett kostnadseffektivt sätt underhållen transportinfrastruktur i hela landet i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisker, samt kan nyttiggöra stora datamängder om transportsystemets status.
3. Ett transportsystem som möjliggör en ökad elektrifiering och automatisering samt digitala tjänster.

Regeringen välkomnar de arbetssätt inom forskningsområdet som Trafikverket i sitt planförslag anger att myndigheten avser att prioritera. Det är viktigt att forskning och innovationsåtgärder möjliggör att ny kunskap ännu snabbare kan komma in i transportsystemets olika ordinarie verksamheter vilket förbättrar effektiviteten och kostnadskontrollen. Regeringen vill understryka att detta är särskilt viktigt när det gäller förbättringsåtgärder inom järnvägsunderhållet.

Trafikverket beställde 2023 en förstudie av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) om förutsättningarna för att inrätta en nordisk provvägsanläggning. VTI redovisade förstudien hösten 2024. I förstudien föreslås att byggandet av en provvägsanläggning bör ske parallellt med en högtrafikerad trafikled där trafiken under större delen av året leds in

i anläggningen där fältförsöken utförs. Syftet är att kunna utföra fullvärdiga valideringsförsök under verkliga förhållanden. Förstudien belyser de tekniska och organisatoriska förutsättningarna samt undersöker några möjliga affärsmodeller och driftsformer för en provvägsanläggning. Resultat från studien visar på att det finns stor potential för en nordisk provvägsanläggning. Trafikverket ska därför ytterligare utreda förutsättningarna för att bygga en provvägsanläggning och särskilt belysa frågeställningen ur ett juridiskt och finansiellt perspektiv, organisatoriska förutsättningar för byggande och drift inklusive medfinansiering i ett nordiskt perspektiv, se över förutsättningarna för att kunna utnyttja redan byggd väginfrastruktur, eventuell placering m.m. innan slutligt beslut tas huruvida en provvägsanläggning bör anläggas eller om testverksamhet bör ske på annat sätt. I arbetet ska Trafikverket samråda med VTI samt andra berörda aktörer. Om Trafikverket kommer fram till att en provvägsanläggning bör anläggas bedömer regeringen att Trafikverkets del i finansieringen av anläggningen kan bekostas med trimningsmedel.

6.2.5 Räntor och amorteringar

Kostnaden för räntor och amorteringar för samhällsinvesteringar och investeringar i anläggningstillgångar som finansierats med lån beräknas uppgå till 24,4 miljarder kronor under planperioden.

6.2.6 Ersättning avseende flygplatser

Under planperioden fördelas från nationell plan 1 236 miljoner kronor i statsbidrag till kommuner för att finansiera delar av icke-statliga flygplatser driftunderskott, vilket utgör en andel av de totalt 6 336 miljoner kronor som i dag beräknas ges i statsbidrag under perioden.

De regionala flygplatserna runt om i landet är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera. Flygplatserna spelar en viktig roll i transportsystemet genom att bidra till god tillgänglighet för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget. Flygplatsernas betydelse har även ökat ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Regeringen har därför gjort stora satsningar utöver de som nu görs i den nationella planen avseende de icke-statliga flygplatserna, genom att anslagsmedlen som avser statsbidrag vid olika tillfällen har ökat. I dag uppgår de totala statsbidragen till kommunerna för driftstöd till icke-statliga flygplatser till 6 336 miljoner kronor under planperioden, vilket är en stor ökning jämfört med tidigare planperiod. Av dessa medel kommer en viss del, 1 236 miljoner kronor på 12 år, eller 103 miljoner kronor årligen från den nationella planen.

Riksdagen har på regeringens initiativ även höjt ersättningen för att täcka utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga funktioner på vissa flygplatser. Ersättningen för detta ligger utanför den nationella planen.

6.3 Övergripande frågor

I detta avsnitt behandlas frågor som berör både vidmakthållande och utveckling.

6.3.1 Bärighetsklass 4 (BK4)

De ökade medlen till bärighet innebär att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen, BK4, påskyndas; Trafikverkets ambition är att hela det statliga stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna. Det av Trafikverket utpekade strategiska vägnätet, vilket omfattar strax under 60 procent av det statliga vägnätet och består av de vägar där nyttopotentialen för BK4 bedöms vara störst för näringslivet, ska vara upplåtet för BK4 år 2033. Detta vägnät är även viktigt för totalförsvaret. För det statliga vägnätet som är upplåtet för BK1 är målsättningen att det ska vara upplåtet för BK4 vid planperiodens slut. Trafikverket ska årligen fortsatt redovisa en uppdaterad genomförandeplan där bl.a. medelsförbrukning och andel utbyggt BK4-vägnät tydligt framgår. Regeringen kommer att noga följa upp att Trafikverket genomför de åtgärder som krävs för att uppfylla målet om en utbyggnad till BK4 av vägnäten till de angivna årtalen.

Regeringen gav i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk med bärighetsklass BK4 från start- till målpunkter som är viktiga för näringslivet. Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2026. En begränsande faktor som enligt Trafikverket påverkar möjligheten att upplåta vägar för tyngre transporter är bärigheten på befintliga broar på det icke-statliga vägnätet. Behoven av bärighetshöjande åtgärder på dessa broar är enligt Trafikverket förhållandevis omfattande. Någon analys av den samhällsekonomiska nyttan av att åtgärda behoven har dock inte genomförts. Utifrån genomförda dialoger gör Trafikverket bedömningen att behoven av bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet för att möta näringslivets behov sannolikt inte är möjliga att hantera för den kommunala eller enskilda väghållaren på egen hand. Regeringen avser att återkomma med ett uppdrag till Trafikverket att tillsammans med kommunala och enskilda väghållare utreda behovet av åtgärder på det icke-

statliga vägnätet utifrån samhällsekonomisk nytta och utreda förutsättningarna för finansiering från enskilda och kommunala väghållare.

6.3.2 ERTMS

Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) ska införas i det statliga svenska järnvägs-systemet. Regeringen gav därför Trafikverket i uppdrag att i förslaget till nationell plan redovisa en strategi för införandet. Trafikverket har utformat en plan för järnvägens signalsystem som i korthet innebär att ERTMS ska vara infört 2042 på de högtrafikerade sträckorna dvs. koncentreras till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomligheten för trafik. En betydande del av satsningen, ca 20 miljarder kronor, utgör reinvesteringar och finansieras inom vidmakthållandeanslaget. Resterande del av satsningen finansieras inom utvecklingsanslaget. I planen fördelas totalt 29,3 miljarder kronor till ERTMS från utvecklingsanslaget, vilket är en kraftig ökning jämfört med tidigare planperiod. Eftersom utbyggnaden av ERTMS är något fördröjd senareläggs dock ett mindre belopp jämfört med Trafikverkets förslag till efter planperioden. Införandet i Stockholmsområdet ligger tidsmässigt efter 2042 eftersom det i nuläget inte finns någon samlad bild av de krav som ställs på ERTMS för denna komplexa trafiknod. ATC-systemet (Automatic Train Control) behålls också på övrigt nät tills vidare, förutom där ERTMS redan är beställt eller där det är nödvändigt för att undvika s.k. ATC-öar. Regeringen förutsätter att Trafikverket, i samverkan med järnvägsföretag och leverantörer av ERTMS-utrustning, ser över arbetssätt och ökar förmågan att leverera signalåtgärder för att om möjligt genomföra ytterligare byten från ATC till ERTMS. Trafikverket ska löpande se över den framtagna planen för järnvägens signalsystem och eftersträva att öka takten i införandet av ERTMS allt eftersom teknikutveckling och metodutveckling gör det möjligt.

Trafikverket har sedan tidigare i uppdrag att årligen utvärdera och till regeringen redovisa hur införandet av ERTMS fortskrider, vilka kostnadsbesparingar som har genomförts samt vilka åtgärder som har potential att minska kostnaderna för utbyggnaden över tid. Prioritet bör där så är möjligt ges åt åtgärder som närmast i tid ger störst ökning i kapacitet och punktlighet. Utvärderingen av införandet bör ske i ett helhetsperspektiv och inte uppdelat på enskilda objekt. Regeringen kommer även fortsättningsvis att

noga följa införandet av ERTMS via den årliga rapporten och skärper kraven på rapporteringen. Det är därför angeläget att rapporten utvecklas och på ett tydligare sätt visar hur införandet fortskrider och om det har uppkommit avvikelser i förhållande till den nationella planen, särskilt när det gäller tidsplaner, kostnadsberäkningar och möjlighet att uppfylla EU:s krav. Som en följd av att utvärdering och uppföljning fortsättningsvis ska ske samlat för hela införandet kommer ERTMS-åtgärder framöver inte att ingå i regeringens årliga process med byggstartar.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforma ett system för bidrag till ombordutrustning för ERTMS. Trafikverket har i särskild ordning utrett frågan och föreslår ett statligt stöd på 50 procent av de stödberättigade investeringskostnaderna för ombordutrustning till fordon i gods- och persontrafik. För ombordutrustning till fordon i den museala trafik som bedrivs av Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria föreslås en stödnivå om 100 procent. Trafikverket har i sitt planförslag föreslagit att 3 miljarder kronor ska avsättas för bidrag till ombordutrustning för ERTMS inom ramen för trimningsåtgärder. Regeringen anser att detta belopp ska utökas så att det även inrymmer medel för stöd med 50 procent till ombordutrustning för arbetsfordon (400 miljoner kronor) samt för stöd med 100 procent till ombordutrustning för icke statligt ägda museifordon som framförs på statliga järnvägar (100 miljoner kronor) i syfte att säkerställa ett effektivt införande och genomförande av ERTMS. Arbetet med att ta fram en förordning som ska reglera stödet pågår i Regeringskansliet.

6.3.3 Rennäring

I stora delar av norra Sverige bedrivs renskötsel. Renskötseln är en central del av den samiska kulturen och även en näringsverksamhet. Vägar, järnvägar och annan infrastruktur skär genom renarnas betesområden vilket påverkar både djur och renskötare. Trafikverket har föreslagit att Malm-banan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt inte ska ingå i planen som ett namngivet objekt. Trafikverket bedömer i stället att miljöåtgärder kan åtgärda de mest angelägna bristerna med högre kostnads-effektivitet. Regeringen delar Trafikverkets bedömning att de viktigaste bristerna på den aktuella sträckan kan genomföras som trimnings- eller miljöåtgärder. På detta sätt skapas också förutsättningar för ett snabbare genomförande. Rennäringens behov av fungerande stängselsystem och passager behöver generellt vägas in vid införandet av såväl vidmakthållandeåtgärder som namngivna objekt och trimnings- eller

miljöåtgärder, längs både befintliga och tillkommande anläggningar i relevanta områden. Det innebär också att åtgärder för att möta rennäringens behov kan finansieras med olika medel, dels med medel för utveckling (namngivna objekt och trimnings- eller miljöåtgärder), dels med medel för vidmakthållande (underhåll). Regeringen tillför under planperioden mer medel till såväl underhåll som trimnings- och miljöåtgärder för att kunna åtgärda fler brister. Regeringen utgår från att dessa ökade resurser även kommer rennäringen till del i Trafikverkets fortsatta arbete. Utveckling och förvaltning av infrastruktur behöver gå hand i hand med samebyarnas rätt att bedriva renskötsel. Trafikverkets verksamhet påverkar samebyarna vid såväl planering och genomförande av infrastrukturåtgärder som vid drift och underhåll av infrastrukturen. Regeringen utgår från att Trafikverket fortsätter att ha ett nära samråd med företrädare för rennäringen.

Forskare från Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) har i samarbete med Trafikverket, renskötare, myndigheter och andra experter under 2025 inlett arbetet med ett forskningsprogram som sätter renskötselns behov i fokus. Programmet, som finansieras av Trafikverket, ska både samla in befintlig kunskap och identifiera behov av ny kunskap för att skapa bättre lösningar för framtiden som kan bidra till bättre beslut hos både Trafikverket och rennäringen. Regeringen ser positivt på detta initiativ, och förutsätter att det som kommer fram i forskningsprogrammet på sikt implementeras i Trafikverkets verksamhet i tillämpliga och relevanta delar.

6.4 Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen fastställer den ekonomiska ramen till ca 60 590 miljoner kronor för länsplanerna, vilket är en ökning med 20 procent i reala termer, jämfört med planperioden 2022–2033. Fördelningen utgår från samma parametrar som tidigare, dock har den uppdaterats utifrån mer aktuell statistik om befolknings- och sysselsättningsstillväxt vilket har lett till vissa större förändringar. Alla regioner har fått minst 10 procent i ökning jämfört med planperioden 2022–2033. Jämfört med den förra planperioden har länsplanerarna nu också utökats med medel, som i den tidigare planen var särskilt avsatta för att möjliggöra samfinansiering av både trafiksäkerhets- och cykelåtgärder på det regionala vägnätet. Sådana åtgärder ska nu planeras helt inom ramen för länsplanerna, varför även dessa medel ingår i länsplanerarna. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna.

Regeringen bedömer att utbyggnad av kollektivtrafikkörfält för bussar längs kommunala vägar eller statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet i många fall kan vara en samhällsekonomiskt effektiv åtgärd. Regeringen erinrar om möjligheten för regioner och kommuner att, inom ramen för nuvarande bestämmelser i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., söka medfinansiering för utbyggnad av kollektivtrafikkörfält för bussar längs kommunala vägar eller statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, där det är motiverat. Regeringen avser att följa upp hur Trafikverkets och berörda aktörers arbete med denna typ av förbättringar utvecklas.

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 2022–2033 vid utgången av 2025.

Län	Ramar, miljoner kronor
Stockholms län	14 120
Uppsala län	2 534
Södermanlands län	1 649
Östergötlands län	2 717
Jönköpings län	2 270
Kronobergs län	1 306
Kalmar län	1 375
Gotlands län	343
Blekinge län	822
Skåne län	7 475
Hallands län	1 989
Västra Götalands län	10 266
Värmlands län	1 639
Örebro län	1 756
Västmanlands län	1 525
Dalarnas län	1 697
Gävleborgs län	1 634
Västernorrlands län	1 436
Jämtlands län	823
Västerbottens län	1 641
Norrbottnens län	1 574
Summa	60 590

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. 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. Genomförande av länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska ske på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till 2029.

6.5 Uppföljning av nationella planen och länsplanerna

6.5.1 Nationella planen

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

Redovisningen ska, utöver vad som följer av förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag och av det som anges om uppföljning i *bilaga 4* eller annars följer av 6 kap. miljöbalken, omfatta följande.

- Hur arbetet för kostnadskontroll och kostnadsstyrning fortskrider samt genomförda aktiviteter och resultat.
- Vilka åtgärder som har vidtagits under året för att effektivisera planering och genomförande av investeringar och vidmakthållande.
- En uppdaterad indikativ fördelning av medlen för trimnings- och miljöåtgärder på respektive preciserat åtgärdsområde, samt en årlig redogörelse av faktisk förbrukning av medel per preciserat åtgärdsområde.
- Bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet för färdigställda objekt öppnade för trafik, för både väg och järnvägsobjekt, där slutliga byggkostnader och realiserade effekter ligger till grund för bedömningen. Avvikelser mot redovisad kostnad och samhällsekonomisk lönsamhet vid planbeslut/byggstartsbeslut kommenteras och orsaker och vidtagna åtgärder beskrivs.
- En redogörelse för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de namngivna investeringsobjekten.
- På en övergripande nivå redovisa hur medlen för pågående forsknings- och innovationsprojekt fördelas per ämnesområde eller, där så är relevant, per trafikslag samt beskriva större samarbeten inom forsknings- och innovationsområdet.

Utöver den nämnda redovisningen tillkommer de särskilda återrapporteringar av handlingsplaner, underhållsplaner m.m. och uppdrag som nämns i denna bilaga.

6.5.2 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.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Nationell trafikslagsövergripande plan för transport-
infrastrukturen för perioden 2026–2037 med avseende på
investeringar och åtgärder med en kostnad över 150 miljoner
kronor

Innehåll

1. Planens innehåll avseende investeringar och åtgärder med en kostnad över 150 miljoner kronor	1
2. Pågående investeringar och åtgärder	2
3. Investeringar och åtgärder som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028), investeringar och åtgärder som Trafikverket får förbereda för eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) samt övriga investeringar och åtgärder som Trafikverket får börja planera under planperioden	6

1. Planens innehåll avseende investeringar och åtgärder med en kostnad över 150 miljoner kronor

Regeringens fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 med avseende på investeringar och åtgärder med en kostnad över 150 miljoner kronor innebär ett uppdrag till Trafikverket att bedriva det planeringsarbete som krävs för att aktuella investeringar och åtgärder ska kunna genomföras alternativt påbörjas under perioden 2026–2037. 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 trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 fastställs. Med pågående avses att byggentreprenaden är upphandlad och medlen härigenom är uppbundna vid ingången av 2026. I tabell 2 anges de investeringar och åtgärder som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028), de investeringar och åtgärder som Trafikverket får förbereda för en eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) samt övriga investeringar och åtgärder som Trafikverket får börja planera under planperioden. Med byggstart avses i detta sammanhang att åtgärden har en ekonomisk prioritering i enlighet med nationella planen. För att realisera åtgärden krävs sedan flera efterföljande avgöranden enligt tillämpliga regelverk.

2. Pågående investeringar och åtgärder

Tabell 1. Pågående investeringar och åtgärder

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
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
Järnväg	Hela landet	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel
Järnväg	Hela landet	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)
Sjöfart	Hela landet	Sjöfartsverkets isbrytarflotta
Järnväg	Bergslagsbanan	Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
Järnväg	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid
Väg	E16	E16 Borlänge–Djurås

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården mötesstation
Järnväg	Västkustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum
Väg	E45	E45 Rengsjön–Älvros
Väg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
Sjöfart	763	Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled
Väg	E10	E10, Avvakko–Lappeasuando
Väg	Skåne	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur
Väg	E22	E22 Trafikplats Ideon
Väg	E22	E22 Trafikplats Lund S
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	Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet
Järnväg	Stockholm övrigt	Tvårsåvåg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)
Järnväg	Stockholms närområde	Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder optimering
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Väg	E4	E4 Förbifart Stockholm
Järnväg	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår
Väg	Rv 56	Väg 56 Bie–St Sundby (Alberga), Råta linjen
Sjöfart	901	Södertälje Sluss, Mälaren
Järnväg	Ostkustbanan	Uppsala, Plankorsningar
Väg	Rv 56	Rv 56 Sala–Heby 2+1
Järnväg	Värmlandsbanan	Laxå–Arvika, ökad kapacitet
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Väg	E4	E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg
Järnväg	Västernorrland	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.
Järnväg	Mittbanan	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inklusive säkerhetshöjande åtgärder
Järnväg	Mittbanan	Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
Järnväg	Västra Stambanan	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning
Järnväg	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet järnväg
Järnväg	Norge/Vänerbanan Västskustbanan	Göteborg och Västsvrige Omlopps nära uppställningsspår, delen Lärje
Sjöfart	161	Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled
Väg	E6	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Väg	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet väg
Väg	E45	E45 Tösse–Åmål
Väg	E20	E20 Förbi Mariestad
Väg	E20	E20 Götene–Mariestad
Väg	E45	Järnvågen med överdäckning av E45 ¹
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår
Järnväg	Ostlänken	Ostlänken nytt dubbelspår Järna– Linköping, alt 2
Väg	E22	E22 Förbi Söderköping
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Malmö
Järnväg	Malmbanan	ERTMS, Nord, Malmbanan
Järnväg	Hela landet	ERTMS utveckling
Järnväg	Hela landet	ERTMS vidareutveckling

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

Storstadsförhandling (pågående)		
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
Järnväg	Stockholms närområde	Älvsjö–Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer
Väg	Göteborg	Göteborg cykelobjekt
Väg	Göteborg	Göteborg, citybuss Backastråket
Järnväg	Göteborg	Göteborg, spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen)
Järnväg	Göteborg	Göteborg, spårväg Brunnsbo–Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)

3. Investeringar och åtgärder som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028), investeringar och åtgärder som Trafikverket får förbereda för eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) samt övriga investeringar och åtgärder som Trafikverket får börja planera under planperioden

I tabell 2 nedan anges de investeringar och åtgärder med en kostnad över 150 miljoner kronor som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028), de investeringar och åtgärder som får förberedas för eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) samt övriga investeringar och åtgärder som Trafikverket får börja planera under planperioden. Hur de olika objekten kvalificerar sig enligt byggstartssystemet bygger på det underlag som Trafikverket har lämnat till regeringen.

Regeringen gav i juni 2025 Trafikverket i uppdrag att bl.a. se om det finns förutsättningar för ett tidigare färdigställande av kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Regeringen beslutar, i enlighet med vad Trafikverket har föreslagit i redovisningen av uppdraget, att tidigarelägga byggstart av objektet Malmö C, fler plattformsspår.

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 Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028), investeringar och åtgärder som Trafikverket får förbereda för eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) samt övriga investeringar och åtgärder som Trafikverket får börja planera under planperioden

De objekt som är markerade med asterisk (*) byter i och med detta beslut byggstartsgrupp. Objekt som enbart är med för utredning saknar byggstartsgrupp. Det senare gäller även poster som ännu ej är fördelade på objekt (Signalkostnadernas särredovisning samt Riskreserv).

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning*	x		
Väg	E22	E22 Björketorp (Ronneby Ö)–Nättraby*	x		
Väg	E4	E4 Kongberget–Gnarp*	x		
Järnväg	Markarydsbanan	Markarydsbanan/ Knäred mötesspår*	x		
Väg	Rv 26	Rv 26 Mullsjö–Slättäng*	x		
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	x		
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C flytt av personvagns-uppställning (etapp 1)	x		

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation	x		
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation	x		
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation	x		
Väg	E10	E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)	x		
Järnväg	Södra stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58*	x		
Järnväg	Malmö närområde	Malmö C, fler plattformsspår*	x		
Väg	E65	E65 Svedala–Börninge*	x		
Väg	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn*	x		
Väg	E4/E20	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning*	x		
Väg	E45	E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs*	x		
Väg	E4	E4 Broänge–Daglösten mötesseparering	x		

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	x		
Järnväg	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad*	x		
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Göteborg*	x		
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Stockholm Gävle*	x		
Järnväg	Hela landet	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)*		x	
Järnväg	(Älmhult)–Olofström	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana		x	
Väg	E45	E45 Vattnäs–Trunna		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan nytt dubbelspår, ny trafikplats		x	
Järnväg	Västkustbanan	Halmstad C/bangård*		x	
Järnväg	Jönköping gbg–Vaggeryd	Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet*		x	
Väg	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö		x	

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Väg	E4	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält		x	
Väg	Rv 26	Rv 26 Hedenstorp–Månseryd		x	
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation		x	
Järnväg	Skånebanan	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet		x	
Järnväg	Stockholm övrigt	Hagalund, bangårdsombyggnad		x	
Sjöfart	511	Farled Södertälje–Landsort		x	
Väg	E4/E20	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, kapacitet till följd av Förbifart Stockholm		x	
Järnväg	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår		x	
Järnväg	Dalabanan	Heby Mötesspår		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/ Stockholm)		x	
Väg	E4	E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering*		x	

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Ådalsbanan	Ådalsbanan, Västerasby vändslinga		x	
Järnväg	Kust till kustbanan	Göteborg–Borås, ny järnväg och bibana Mölnlycke*		x	
Sjöfart	955	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv*		x	
Väg	Rv 50	Rv 50 Medevi–Brattebro (inklusive Nykyrka)		x	
Järnväg	Hela landet	ERTMS, TC Boden Ånge*		x	
Järnväg	Norra stambanan	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg			x
Järnväg	Västkustbanan	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg			x
Järnväg	Norrbotnia-banan	Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg			x
Järnväg	Södra stambanan	Hässleholm–Lund, två nya spår			x
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder			x

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Västra stambanan	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg			x
Järnväg	Värmlandsbanan	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg			x
Järnväg	Ådalsbanan	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg			x
Järnväg	Västra stambanan	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg			x
Järnväg	Hela landet	Befintliga banor, hastighetshöjning 250 km/h Öxnered–Lund			x
Järnväg	Västkustbanan	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår			x

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Västkustbanan	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår			x
Järnväg	Mittbanan	Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder			x
Väg	E4	E4 Trafikplats Ekhagen			x
Väg	Rv 26, 40	Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp			x
Väg	Rv 40	Rv 40, Jönköping–Ulricehamn			x
Järnväg	Kust till kustbanan	Kalmar C, spår och plattformar			x
Väg	E22	E22 Förbi Bergkvara			x
Väg	Rv 25	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten			x
Järnväg	Södra stambanan	Alvesta, triangelspår			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

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Kalixfors bangårdsförlängning			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Kaisepakte 3-spårsstation			x
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Teckomatorp–Kävlinge, mötesspår			x
Järnväg	Malmö närområde	Malmö C–Östervärn, dubbelspår			x
Järnväg	Malmö närområde	Malmö bangård, planskild spårkorsning			x
Järnväg	Södra stambanan	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår			x
Järnväg	Skånebanan/ Väst kustbanan	Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder			x
Järnväg	Ystadbanan	Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår			x
Järnväg	Väst kustbanan	Maria–Helsingborg, utredning			x
Väg	E4	E4 Trafikplats Ättekulla			x
Väg	E6	E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörväg			x

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Södra stambanan	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår			x
Järnväg	Stockholms närområde	Märsta station och bangårdsombyggnad			x
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan Solna–Skavstaby, signaloptimering			x
Väg	E4/E18	E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E20	E20 trafikplats Hovsjö			x
Väg	E4	E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E4	E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Väg	E4/E20	E4/E20 Södertäljebron, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E20	Väg 75, brandbekämpningssystem i Södra länken			x
Sjöfart	Mälaren/ Rv 55	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro			x
Väg	Ostkustbanan	Knivsta plankorsning			x
Järnväg	Värmlandsbanan	Värmlandsbanan, Kil– Charlottenberg, mötesspår			x
Järnväg	Värmlandsbanan	Värmlandsbanan, Karlstad–Kil, högre kapacitet/dubbelspår			x
Järnväg	Norge/Vänerbanan	Norge– Vänerbanan, Kil– Skälebol, mötesspår			x
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Umeå C– Umeå Ö dubbelspår			x
Väg	E4	E4 förbifart Skellefteå			x

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Kubikenborg–Dingersjö			x
Järnväg	Norge/Vänerbanan	Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen			x
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet			x
Järnväg	Västra stambanan	Göteborg–Alingsås, högre kapacitet, hela sträckan			x
Järnväg	Kinneullebanan	Kinneullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning			x
Väg	E45	E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1			x
Väg	E6/Rv 40	Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet			x
Järnväg	Västra stambanan	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet			x
Järnväg	Ostlänken	Ostlänken, uppställningsspår Norrköping, följdinvestering			x

Trafikslag	Järnvägsstråk /Vägnummer/ Farled	Objekt	Byggstart, år 1–3	Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Västkustbanan	Väröbacka station ¹			x
Järnväg	Malmbanan	Kiruna ny järnvägsstation, alternativ Väst till nya centrum ¹			x
Väg	E4	E4 Trafikplats Bergsbrunna/ Knivsta ¹			x
Järnväg	Mälarbanan	Station Finnsletten ¹			x
Väg	Stockholms närområde	Östlig förbindelse			
Väg	E4/E20	Vägpassage Södertälje kanal			
Järnväg	Hela landet	Signalkostnadernas särredovisning			
Alla	Hela landet	Riskreserv, namngivna investeringar			

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

Storstadsförhandling (ej pågående)		
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Malmöpendeln Lommabanan–etapp 2
Järnväg	Stockholms närområde	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer
Järnväg		Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Sammanställning i enlighet med 6 kap. 16 § miljöbalken

I denna bilaga redovisas hur kraven i 6 kap. 16 § miljöbalken har beaktats inför regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Regeringen uppdrog den 20 mars 2025 åt Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2026–2037. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle tillämpa 6 kap. miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas samt att miljöeffekter därvid skulle identifieras, beskrivas och bedömas.

Som en del av åtgärdsplaneringen har en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. 3 § miljöbalken genomförts. Den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket har tagit fram utgör en bilaga till Trafikverkets förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (LI2025/01642).

Enligt 6 kap. 9 § miljöbalken ska det bl.a. ges tillfälle att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och därefter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och förslaget till plan eller program. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen eller programmet antas eller läggs till grund för reglering. Trafikverket genomförde samråd om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning med berörda aktörer från den 20 november 2024 till den 20 december 2024.

Trafikverket redovisade uppdraget att ta fram ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan den 30 september 2025. Samtidigt skickades förslaget ut på remiss med svarstid senast den 30 december 2025. Möjligheter att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen har funnits i samband med remissbehandlingen.

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

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

Integrering av miljöaspekter

Den strategiska miljöbedömningen inleddes samtidigt som Trafikverkets förberedande arbete med att ta fram ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Under miljöbedömningen har Trafikverket tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver planförslagets väntade miljöeffekter. Utgångspunkter för planeringen har varit de transportpolitiska målen, riksdagens beslut med anledning av propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) samt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till plan.

Miljöbedömningen har varit ett verktyg för att planförslaget ska leva upp till miljöbalkens krav och bidra till miljömål och ett framtida transportsystem som en del av ett hållbart samhälle. Miljöbedömningen har enligt Trafikverket varit en delvis integrerad och samtidigt självständig del av planeringsprocessen. Miljöbedömningen och planförslaget har tagits fram parallellt och iterativt, och genom miljöbedömningen har brister, potentialer och möjliga synergier kunnat identifieras inför framtagandet av planförslaget. Den

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

Beaktande av miljökonsekvensbeskrivning och synpunkter från samråd

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

Trafikverket har i framtagandet av förslaget till nationell plan samrått med andra berörda statliga myndigheter samt fört dialog med länsplane-upprättarna och andra berörda aktörer. Yttranden och andra inspel har beaktats vid framtagandet av planförslaget.

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

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

Enligt miljöbalken ska en miljöbedömning innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs. Miljökonsekvensbeskrivningens jämförelsealternativ beskriver en förväntad utveckling om planförslaget inte genomförs. Trafikverkets inriktning är att alternativ formas vid identifierade vägval och beslut i planeringsprocessen, och att effekter beskrivs och

bedöms som underlag till planeringen. Alternativen som beskrivs och bedöms är därmed inte alternativa kompletta planförslag, då Trafikverket anser att det är mer ändamålsenligt att forma alternativ inom ramen för planförslaget. På så sätt kan resurser, prioriteringar och miljöeffekter analyseras på en nivå som är direkt beslutsrelevant.

Regeringens plan innehåller åtgärder som bidrar till att det övergripande transportpolitiska målet, inklusive funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Genom de omfördelningar av medel till olika investeringar, som regeringen har gjort i förhållande till Trafikverkets förslag, uppnås i större utsträckning än vad som varit fallet med Trafikverkets förslag, regeringens mål om bl.a. sammanhängande stråk, ökad redundans och förbättrade förutsättningar för arbetspendling.

Regeringens omfattande satsningar på infrastruktur i hela landet stödjer och förstärker bl.a. den pågående kraftiga industriutvecklingen som sker framför allt i norra Sverige, men även teknikutveckling och innovationer i andra delar av Sverige. Det kommer att ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och regeringen skjuter till ytterligare medel jämfört med Trafikverkets planförslag för bl.a. stråket Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand samt på Malmbanan.

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

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

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

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

- klimat och energi
- luftkvalitet
- buller och vibrationer
- aktivt resande
- landskap
- vatten
- material och kemiska produkter
- förorenade områden och masshantering.

Uppföljning sker inom alla dessa områden. Extern redovisning av uppföljningen finns bl.a. i Trafikverkets årsredovisning, Trafikverkets årliga miljörapport och i Trafikverkets miljöledningsredovisning. Trafikverket rapporterar även årligen till Naturvårdsverket klimatpåverkan från väg- och bantrafik samt till vattenmyndigheterna åtgärdsprogram för vatten. För uppföljningen har Trafikverket flera interna stödsystem till hjälp med uppgifter om transportsystemet och den statliga infrastrukturen. Denna typ av data används även till andra myndigheters uppföljning av transport-systemet eller miljötillståndet i allmänhet, såsom miljömålsuppföljning och uppföljning av de transportpolitiska målen.